

เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
 เรื่อง: คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 3/2567

**บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) (“TTA”)**

**ผลการดำเนินงาน ในภาพรวม**

ในไตรมาสที่ 3/2567 TTA มีรายได้ จำนวน 8,776.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 34%YoY ส่วนใหญ่มาจากโครงการในงานรื้อถอน (Decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) ภายใต้กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อย่างไรก็ตาม รายได้ลดลง 8%QoQ ส่วนใหญ่มาจากรายได้ที่ลดลงจากงานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้งของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง และปริมาณการขายปุ๋ยที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 19 ร้อยละ 60 ร้อยละ 11 ร้อยละ 3 และร้อยละ 3 ของรายได้รวม ตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวม<sup>(1)</sup> เพิ่มขึ้น 43%YoY เป็น 7,121.2 ล้านบาท แต่ลดลง 8%QoQ ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ ทำให้กำไรขั้นต้นอยู่ที่ 1,655.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5%YoY แต่ลดลง 7%QoQ ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 24%YoY และ 10%QoQ เป็น 801.8 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งเพื่อสนับสนุนโครงการที่เพิ่มมากขึ้น ในไตรมาสที่ 3/2567 TTA รายงาน EBITDA จำนวน 1,030.7 ล้านบาท ลดลง 1%YoY และ 13%QoQ และมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,433.9 ล้านบาท เนื่องจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการประเมินมูลค่าเงินกู้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่ให้แก่บริษัทย่อย หลังการอ่อนค่าของเงินดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม ผลขาดทุนนี้ ถือเป็นผลขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสด เกิดขึ้นจากการรายงานงบการเงินที่ต่างสกุลเงินกัน โดยในการทำธุรกรรมระหว่าง TTA และกิจการที่เกี่ยวข้องดำเนินการในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในไตรมาสนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 306.0 ล้านบาท จากอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ย<sup>(2)</sup> ที่ 13,668 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) ในระดับต่ำที่ 4,540 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งทำกำไรสุทธิส่วนของ TTA ที่ 22.0 ล้านบาท และมีโดยมูลค่างานให้บริการที่รอสงมอบที่แข็งแกร่ง จำนวน 814.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาส ส่วนกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรยังคงทำกำไรได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีกำไรสุทธิส่วนของ TTA ที่ 30.5 ล้านบาท โดยสรุป TTA มีผลกำไรสุทธิที่ไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริง จำนวน 344.9 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม TTA รายงานผลขาดทุนสุทธิที่ 1,088.9 ล้านบาท ลดลง 391%YoY และ 349%QoQ ส่วนใหญ่มาจากผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในไตรมาสที่ 3/2567

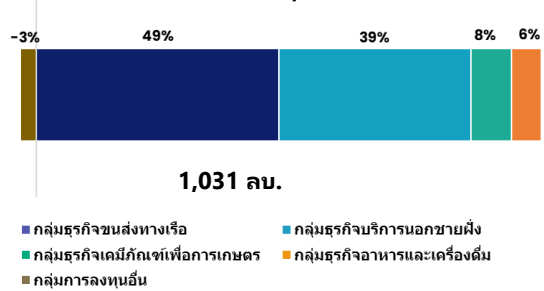


**TTA รายงาน EBITDA จำนวน 1,030.7 ล้านบาทจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือและกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ในไตรมาสที่ 3/2567**

**โครงสร้างรายได้ ไตรมาสที่ 3/2567**



**โครงสร้าง EBITDA ไตรมาสที่ 3/2567**



ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 TTA มีรายได้ จำนวน 24,841.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 43%YoY ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่นมีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 21 ร้อยละ 57 ร้อยละ 11 ร้อยละ 7 และร้อยละ 4 ของรายได้รวม ตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวมเพิ่มขึ้น 49%YoY เป็น 19,646.7 ล้านบาท ตามรายได้ที่เพิ่มขึ้น ทำให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 26%YoY เป็น 5,194.4 ล้านบาท ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 18%YoY สาเหตุหลักมาจากการค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง รวมถึงค่าใช้จ่ายด้านการตลาดของธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรและธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม EBITDA อยู่ที่ 3,447.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 38%YoY นอกจากนี้ มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงจำนวน 771.7 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการประเมินมูลค่าเงินกู้แก่บริษัทย่อยในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยเป็นผลมาจากการที่เงินบาทแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งถือเป็นผลขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสด โดยสรุป กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 อยู่ที่ 465.3 ล้านบาท ลดลง 62%YoY

**หมายเหตุ:**

(1) รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่นๆ  
 (2) อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมัน

(3) ส่วนกลางและการตลาดรายการระหว่างกัน

### ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก

**กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงทำกำไรอย่างต่อเนื่อง โดยมีผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 306.0 ล้านบาท และมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยอยู่ที่ 13,668 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 3/2567**

ในไตรมาสที่ 3/2567 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ อยู่ที่ 1,689.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6%YoY จากอัตราค่าระวางเรือที่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปีก่อนหน้า แต่ลดลง 6%QoQ จากการลดลงของอัตราค่าระวางตลาดและการแข่งขันของเงินบาทแข็งเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่อัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ตลาด<sup>(1)</sup> มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 14,542 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 3/2567 ซึ่งเพิ่มขึ้น 45%YoY จากความต้องการที่แข็งแกร่งของการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง แต่ลดลงเล็กน้อย 3%QoQ สำหรับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของเรือเทกองนั้น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ต่อวัน ถูกใช้เป็นบรรทัดฐาน โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจ เพิ่มขึ้น 13%YoY แต่ลดลง 9%QoQ เฉลี่ยที่ 13,668 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในไตรมาสที่ 3/2567 อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจ ต่ำกว่าอัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์สุทธิที่ 13,815 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เล็กน้อยประมาณร้อยละ 1 ด้วยข้อจำกัดในเส้นทางการเดินเรือจากการนำเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของเข้าอู่ทั้งหมด 8 ลำ ซึ่งถูกจัดอยู่ในเส้นทางที่มีอัตราค่าระวางเรือไม่สูงมาก อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดในเส้นทางคาดว่าจะเกิดขึ้นน้อยในไตรมาสที่ 4/2567 เนื่องจากมีตารางการนำเรือเข้าอู่เพียงแห่งเดียว 3 ลำ เท่านั้น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าประกอบด้วย อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ และกำไรหรือขาดทุนจากเรือเช่า (chartered-in vessel) โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของอยู่ที่ 13,725 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 18%YoY แต่ลดลง 7%QoQ ด้วยอัตราการใช้ประโยชน์เรือในระดับสูงที่ร้อยละ 99.6 รวมถึงมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดอยู่ที่ 21,388 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ขณะที่ผลขาดทุนจากเรือเช่าอยู่ที่ 57 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ลดลง 111%YoY และ 135%QoQ นอกจากนี้ จำนวนเรือเช่าเทียบเท่าลดลงมาอยู่ที่ 3.5 ลำ ในไตรมาสที่ 3/2567 จาก 4.9 ลำ ในไตรมาสที่ 3/2566 แต่เพิ่มขึ้นจาก 1.7 ลำ ในไตรมาสที่ 2/2567 ในทางกลับกัน มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) จำนวน 4,540 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 3%YoY จากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับค่าบำรุงรักษาเรือและค่าใช้จ่ายสำหรับลูกเรือ และเพิ่มขึ้น 9%QoQ จากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับค่าบำรุงรักษาเรือและการซ่อมแซม รวมถึงค่าใช้จ่ายในการนำเรือเข้าอู่แห่ง และ OPEX ยังคงรักษาระดับให้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม<sup>(2)(3)</sup> ที่ 5,217 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 13 ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ในไตรมาสที่ 3/2567 อยู่ที่ร้อยละ 61 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 56 ในไตรมาสที่ 3/2566 แต่ลดลงจากร้อยละ 67 ในไตรมาสที่ 2/2567 ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 13%YoY แต่ลดลง 25%QoQ เป็น 569.3 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2567 และมี EBITDA จำนวน 509.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11%YoY แต่ลดลง 28%QoQ ทำให้กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 306.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11%YoY แต่ลดลง 42%QoQ กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของเรือ จำนวน 24 ลำ (เรือซูปราแมกซ์ จำนวน 22 ลำ และเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ) ณ สิ้นไตรมาส มีระวางบรรทุกเฉลี่ยเท่ากับ 55,913 เดทเวทตัน (DWT) และมีอายุเฉลี่ย 16.5 ปี

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรืออยู่ที่ 5,180.9 ล้านบาท ลดลง 10%YoY มีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของรายได้จากเรือเช่า (chartered-in vessel) ตามจำนวนเรือเช่าเทียบเท่าที่ลดลง ถึงแม้ว่าอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าจะเพิ่มขึ้น ขณะที่อัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ตลาดเฉลี่ย เพิ่มขึ้น 37%YoY เป็น 14,169 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ส่วนอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจ อยู่ที่ 14,873 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 10%YoY และยังคงสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์สุทธิที่ 13,460 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 10 โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าประกอบด้วย อัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ จำนวน 14,821 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 13%YoY และกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) จำนวน 52 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน นอกจากนี้ อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือของกลุ่มธุรกิจ อยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่องที่ร้อยละ 99.9 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) ปรับตัวลดลง 3%YoY เป็น 4,217 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือที่ลดลง และ OPEX ยังคงรักษาระดับให้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม<sup>(4)</sup> ที่ 5,200 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 18 ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 61 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2566 เป็นร้อยละ 66 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 และกำไรขั้นต้นปรับตัวเพิ่มขึ้น 22%YoY เป็น 2,181.7 ล้านบาท ด้วยเหตุนี้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจ เพิ่มขึ้น 22%YoY เป็น 2,033.3 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,492.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 32%YoY ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567

**กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งสามารถทำกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ได้อย่างต่อเนื่องที่ 22.0 ล้านบาท โดยมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบในระดับที่สูง จำนวน 814.1 ล้าน ดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาสที่ 3/2567**

ในไตรมาสที่ 3/2567 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 5,227.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 74%YoY ส่วนใหญ่มาจากการได้รับโครงการใหม่ในงานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้ง แต่รายได้ลดลง 10%QoQ โดยรายได้จากงานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้งงานวิศวกรรมใต้ทะเล (subsea-IRM)<sup>(5)</sup> และงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล มีสัดส่วนร้อยละ 56 ร้อยละ 33 และร้อยละ 11 ของรายได้รวมของกลุ่มธุรกิจ ตามลำดับ ในส่วนของรายได้งานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้งเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 218%YoY ส่วนใหญ่มาจากงานนอกชายฝั่งของงานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้งบริเวณอ่าวไทย แต่ลดลง 16%QoQ ตามแผนการดำเนินงานที่วางไว้และผลกระทบจากสภาพอากาศ รายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเลในสกุลเงินบาทลดลงเล็กน้อย 1%YoY และ 2%QoQ เนื่องจากเงินบาทแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่รายได้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอยู่ที่ YoY และเพิ่มขึ้น 3%QoQ จากการเพิ่มขึ้นของงานซ่อม

#### หมายเหตุ:

<sup>(1)</sup> อัตราค่าระวางของเรือบรรทุกขนาด 58,000 เดทเวทตัน (DWT)

<sup>(2)</sup> ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมลำสำหรับเรือซูปราแมกซ์อยู่ที่ 5,217 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 3/2567 ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนตุลาคม 2567

<sup>(3)</sup> ที่มา Baltic Exchange Operating Expense Index

<sup>(4)</sup> ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือซูปราแมกซ์ (OPEX) เฉลี่ยอยู่ที่ 5,200 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567

<sup>(5)</sup> IRM = Inspection, Repair, and Maintenance

บำรุงได้ทะเล รวมถึงไม่มีการเคลื่อนย้ายเรือเหมือนไตรมาสที่ 2/2567 และอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมได้ทะเลยังคงอยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 87 ในไตรมาสที่ 3/2567 และรายได้จากงานวางสายเคเบิลได้ทะเลเพิ่มขึ้น 75%YoY ตามงานที่เพิ่มขึ้น รวมถึงไม่มีการนำเรือเข้าอู่แห้งในไตรมาสนี้ และคงที่ใน QoQ ในส่วนต้นทุนการบริการเพิ่มขึ้น 98%YoY แต่ลดลง 11%QoQ ซึ่งสอดคล้องกับรายได้มีกำไรขั้นต้นจำนวน 576.4 ลดลง 11%YoY แต่เพิ่มขึ้น 2%QoQ ตามอัตราค่าไรรู้ขั้นต้นลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 11 ในไตรมาสที่ 3/2567 จากร้อยละ 22 ในไตรมาสที่ 3/2566 เกิดจากอัตราค่าไรรู้ขั้นต้นที่ลดลงในส่วนของโครงการใหม่ในงานเรือคอน งานขนส่งและติดตั้ง แต่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเทียบกับอัตราค่าไรรู้ขั้นต้นที่ร้อยละ 10 ในไตรมาสที่ 2/2567 กลุ่มธุรกิจฯ บันทึกส่วนแบ่งกำไรจากการรวมค่า จำนวน 18.2 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 24%YoY และ 5%QoQ ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายพนักงานตามการขยายการให้บริการ EBITDA อยู่ที่ 403.6 ล้านบาท ลดลง 21%YoY และ 3%QoQ ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 51%YoY มาอยู่ที่ 76.2 ล้านบาท จากเงินกู้ยืมจาก TTA สำหรับใช้หมุนเวียนในธุรกิจที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง 5%QoQ จากการคืนเงินกู้แก่สถาบันการเงิน กลุ่มธุรกิจฯ มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริง จำนวน 94.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเจ้าหนี้การค้าในสกุลเงินต่างประเทศ โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 37.8 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 22.0 ล้านบาท ลดลง 84%YoY และ 63%QoQ จากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจฯ ยังคงมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่แข็งแกร่งทั้งหมด 814.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นสุดไตรมาสที่ 3/2567

**ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมีรายได้อยู่ที่ 14,167.6 ล้านบาท** เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 114%YoY เนื่องจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากงานเรือคอน งานขนส่งและติดตั้งในการเริ่มโครงการใหม่บริเวณอ่าวไทย นอกจากนี้ รายได้จากงานวิศวกรรมได้ทะเลเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของงานที่ไม่ใช่เรือ รวมถึงอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมได้ทะเลยังคงแข็งแกร่งที่ร้อยละ 83 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 รายได้จากงานวางสายเคเบิลได้ทะเลเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน จากโครงการที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ต้นทุนการให้บริการเพิ่มขึ้น 136%YoY ค่าไรรู้ขั้นต้นจึงเพิ่มขึ้น 26%YoY เป็น 1,623.4 ล้านบาท คิดเป็นอัตราค่าไรรู้ขั้นต้นที่ร้อยละ 11 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 ลดลงจากร้อยละ 19 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2566 ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 19%YoY เป็น 589.7 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายด้านพนักงานที่เพิ่มขึ้นจากการขยายธุรกิจ ส่งผลให้ EBITDA เพิ่มขึ้นเป็น 1,101.1 ล้านบาท คิดเป็น 21%YoY ส่วนต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 70%YoY เป็น 238.3 ล้านบาท จากเงินกู้ยืมจาก TTA เพื่อหมุนเวียนในกิจการสนับสนุนการขยายธุรกิจ และมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริง จำนวน 76.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเจ้าหนี้การค้าในสกุลเงินต่างประเทศ โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานกำไรสุทธิจำนวน 160.2 ล้านบาท และกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 88.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 19%YoY ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567

**กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรยังคงสร้างกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA อย่างต่อเนื่องที่ 30.5 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2567 พร้อมด้วยปริมาณการขายปุ๋ย 43.8 พันตัน**

**ในไตรมาสที่ 3/2567 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร อยู่ที่ 959.1 ล้านบาท** ลดลง 20%YoY และ 17%QoQ มีสาเหตุหลักมาจากปริมาณการขายปุ๋ยทั้งหมดที่ลดลงไปอยู่ที่ 43.8 พันตัน ซึ่งลดลง 24%YoY และ 17%QoQ โดยปริมาณการขายปุ๋ยในประเทศเวียดนามคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 88 ของปริมาณการขายปุ๋ยทั้งหมด หรือเท่ากับ 38.6 พันตัน ลดลง 20%YoY มีสาเหตุมาจากการที่เกษตรกรชะลอการซื้อในไตรมาสที่ 2/2566 ทำให้ปริมาณการขายปุ๋ยในไตรมาสที่ 3/2566 สูงกว่าปกติ เนื่องจากราคาขายที่ปรับตัวลง และลดลง 16%QoQ เนื่องจากปัจจัยของฤดูกาลเพาะปลูก ในขณะเดียวกัน ปริมาณส่งออกปุ๋ยลดลง 44%YoY และ 19%QoQ เป็น 5.2 พันตัน เนื่องจากปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศแอฟริกาและประเทศฟิลิปปินส์ลดลง หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) อยู่ที่ 6.3 พันตัน ลดลง 61%YoY และ 49%QoQ เนื่องจากการจัดการสินค้าคงคลังในช่วงที่ราคาปุ๋ยลดลงในไตรมาสที่ 3/2566 ขณะที่ปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) ลดลง 9%YoY และ 7%QoQ เป็น 37.4 พันตัน จากการลดลงของยอดขายปุ๋ยในประเทศที่กล่าวไปข้างต้น รายได้จากผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) ลดลง 7%YoY แต่เพิ่มขึ้น 4%QoQ เป็น 62.3 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม รายได้การให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานเพิ่มขึ้น 27%YoY และ 11%QoQ เป็น 35.8 ล้านบาท จากอัตราการใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่และกิจกรรมของคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น ต้นทุนขายและบริหารลดลง 24%YoY และ 19%QoQ ตามปริมาณการขายปุ๋ยที่ลดลง ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 9%YoY แต่ลดลง 6%QoQ เป็น 164.6 ล้านบาท พร้อมทั้งอัตราค่าไรรู้ขั้นต้นเพิ่มขึ้นไปอยู่ที่ร้อยละ 17 ในไตรมาสที่ 3/2567 จากร้อยละ 13 ในไตรมาสที่ 3/2566 และร้อยละ 15 ในไตรมาสที่ 2/2567 ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 2%YoY แต่เพิ่มขึ้น 8%QoQ มีสาเหตุมาจากค่าใช้จ่ายด้านการตลาดที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น EBITDA อยู่ที่ 86.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 21%YoY แต่ลดลง 16%QoQ ต้นทุนทางการเงินลดลง 8%YoY และ 3%QoQ เป็น 10.1 ล้านบาท และมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 2.7 ล้านบาท จากกำไรที่เกิดขึ้นจริงจากเจ้าหนี้การค้าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิที่ 44.5 ล้านบาท เป็นผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ในไตรมาสที่ 3/2567 จำนวน 30.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 30%YoY แต่ลดลง 11%QoQ

**ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรอยู่ที่ 2,821.8 ล้านบาท** เพิ่มขึ้น 10%YoY ส่วนใหญ่มาจากรายได้จากการขายปุ๋ยที่สูงขึ้น ปริมาณการขายปุ๋ยอยู่ที่ 128.7 พันตัน เพิ่มขึ้น 12%YoY มาจากปริมาณการขายปุ๋ยในประเทศที่เพิ่มขึ้น 16%YoY เป็น 110.3 พันตัน จากการฟื้นตัวของความต้องการภายในประเทศ รวมถึงราคาขายปุ๋ยที่ทรงตัวและปริมาณส่งออกปุ๋ยที่ลดลง 8%YoY เป็น 18.4 พันตัน เนื่องจากปริมาณการส่งออกไปยังประเทศฟิลิปปินส์ลดลง ในขณะเดียวกัน

ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) ลดลง 22%YoY เป็น 23.9 พันตัน ส่วนปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) เพิ่มขึ้น 24%YoY เป็น 104.8 พันตัน นอกจากนี้ รายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานเพิ่มขึ้น 15%YoY เป็น 95.2 ล้านบาท จากกิจกรรมของคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น พร้อมทั้งอัตราการใช้จ่ายโฆษณาเพิ่มเติมพื้นที่ ขณะที่รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) ลดลง 21%YoY เป็น 154.6 ล้านบาท ต้นทุนขายและบริการเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 4%YoY เป็น 2,382.5 ล้านบาท จากปริมาณการขายปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 66%YoY เป็น 439.3 ล้านบาท พร้อมทั้งอัตราค่าใช้จ่ายขั้นต้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 16 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 จากร้อยละ 10 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2566 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 25%YoY เป็น 219.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายด้านการตลาดที่สูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องการเติบโตของปริมาณการขายปุ๋ยในประเทศ ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เพิ่มขึ้น 141%YoY เป็น 221.2 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิจำนวน 99.3 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 จำนวน 68.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมาก 7,426%YoY

Key Financial Data <sup>(1)</sup>

หน่วย: ล้านบาท	3Q/66	2Q/67	3Q/67	YoY	QoQ	9M66	9M67	YoY	3Q/66	2Q/67	3Q/67	9M66	9M67	
<b>รายได้รวม</b>	<b>6,567.7</b>	<b>9,541.6</b>	<b>8,776.3</b>	<b>34%</b>	<b>-8%</b>	<b>17,334.4</b>	<b>24,841.0</b>	<b>43%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	รายได้รวม
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,590.1	1,800.9	1,689.6	6%	-6%	5,778.7	5,180.9	-10%	24%	19%	19%	33%	21%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	2,996.4	5,801.0	5,227.7	74%	-10%	6,613.9	14,167.6	114%	46%	61%	60%	38%	57%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	1,200.0	1,151.0	959.1	-20%	-17%	2,565.9	2,821.8	10%	18%	12%	11%	15%	11%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	516.9	608.7	600.7	16%	-1%	1,517.3	1,774.5	17%	8%	6%	7%	9%	7%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	264.4	180.0	299.2	13%	66%	858.6	896.2	4%	4%	2%	3%	5%	4%	
<b>ต้นทุนขายและให้บริการรวม <sup>(2)</sup></b>	<b>4,992.6</b>	<b>7,760.1</b>	<b>7,121.2</b>	<b>43%</b>	<b>-8%</b>	<b>13,214.6</b>	<b>19,646.7</b>	<b>49%</b>	<b>76%</b>	<b>81%</b>	<b>81%</b>	<b>76%</b>	<b>79%</b>	ต้นทุนขายและให้บริการรวม
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,084.5	1,043.0	1,120.3	3%	7%	3,984.5	2,999.3	-25%	68%	58%	66%	69%	58%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	2,350.9	5,233.2	4,651.2	98%	-11%	5,326.5	12,544.3	136%	78%	90%	89%	81%	89%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	1,049.1	976.3	794.5	-24%	-19%	2,301.8	2,382.5	4%	87%	85%	83%	90%	84%	
กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม	305.6	358.8	350.4	15%	-2%	945.2	1,044.9	11%	59%	59%	58%	62%	59%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	202.6	148.9	204.8	1%	38%	656.6	675.8	3%	77%	83%	68%	76%	75%	
<b>กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น</b>	<b>1,575.1</b>	<b>1,781.6</b>	<b>1,655.1</b>	<b>5%</b>	<b>-7%</b>	<b>4,119.8</b>	<b>5,194.4</b>	<b>26%</b>	<b>24%</b>	<b>19%</b>	<b>19%</b>	<b>24%</b>	<b>21%</b>	กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	505.6	757.9	569.3	13%	-25%	1,794.2	2,181.7	22%	32%	42%	34%	31%	42%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	645.5	567.8	576.4	-11%	2%	1,287.4	1,623.4	26%	22%	10%	11%	19%	11%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	150.9	174.8	164.6	9%	-6%	264.1	439.3	66%	13%	15%	17%	10%	16%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	211.3	249.9	250.3	18%	0%	572.1	729.6	28%	41%	41%	42%	38%	41%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	61.7	31.2	94.4	52.9%	203%	202.0	220.4	9%	23%	17%	32%	24%	25%	
<b>EBITDA <sup>(3)</sup></b>	<b>1,044.6</b>	<b>1,186.6</b>	<b>1,030.7</b>	<b>-1%</b>	<b>-13%</b>	<b>2,520.4</b>	<b>3,472.5</b>	<b>38%</b>	<b>16%</b>	<b>12%</b>	<b>12%</b>	<b>15%</b>	<b>14%</b>	EBITDA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	459.8	708.2	509.6	11%	-28%	1,664.5	2,033.3	22%	29%	39%	30%	29%	39%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	512.8	416.3	403.6	-21%	-3%	909.8	1,101.1	21%	17%	7%	8%	14%	8%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	71.3	102.6	86.5	21%	-16%	91.7	221.2	141%	6%	9%	9%	4%	8%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	51.4	67.0	65.6	28%	-2%	82.9	200.5	142%	10%	11%	11%	5%	11%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(50.7)	(107.4)	(34.6)	32%	68%	(228.5)	(83.6)	63%	-19%	-60%	-12%	-27%	-9%	
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA</b>	<b>374.7</b>	<b>438.2</b>	<b>(1,088.9)</b>	<b>-391%</b>	<b>-349%</b>	<b>1,219.5</b>	<b>465.1</b>	<b>-62%</b>	<b>6%</b>	<b>4.59%</b>	<b>-12%</b>	<b>7%</b>	<b>2%</b>	กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	275.5	530.3	306.0	11%	-42%	1,134.7	1,492.7	32%	17%	29%	18%	20%	29%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	141.7	59.5	22.0	-84%	-63%	109.6	88.3	-19%	5%	1%	0.4%	2%	1%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	23.5	34.4	30.5	30%	-11%	(0.9)	68.0	7,426%	2%	3%	3%	-0.04%	2%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(13.3)	(4.1)	(5.5)	59%	-33%	(78.5)	(10.5)	87%	-3%	-1%	-1%	-5%	-1%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(52.6)	(181.8)	(1,441.9)	-2,641%	-693%	54.6	(1,173.6)	-2,248%	-20%	-101%	-482%	6%	-131%	
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA <sup>(4)</sup></b>	<b>411.8</b>	<b>466.8</b>	<b>(1,061.1)</b>	<b>-358%</b>	<b>-327%</b>	<b>881.1</b>	<b>505.5</b>	<b>-43%</b>	<b>6.3%</b>	<b>5%</b>	<b>-12%</b>	<b>5%</b>	<b>2%</b>	กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	275.5	532.8	306.0	11%	-43%	1,134.7	1,495.2	32%	17%	30%	18%	20%	29%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	141.6	59.4	21.9	-85%	-63%	110.5	88.2	-20%	5%	1%	0.4%	2%	1%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	23.5	34.4	30.5	30%	-11%	(1.0)	68.0	6,709%	2%	3%	3%	-0.04%	2%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(11.8)	(4.1)	(5.5)	53%	-33%	(75.8)	(10.6)	86%	-2%	-1%	-1%	-5%	-1%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(17.0)	(155.7)	(1,414.1)	-8,202%	-808%	(287.2)	(1,135.4)	-295%	-6%	-86%	-473%	-33%	-127%	
<b>จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)</b>	<b>1,822.5</b>	<b>1,822.5</b>	<b>1,822.5</b>			<b>1,822.5</b>	<b>1,822.5</b>							
<b>กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)</b>	<b>0.21</b>	<b>0.24</b>	<b>(0.60)</b>	<b>-391%</b>	<b>-349%</b>	<b>0.67</b>	<b>0.26</b>	<b>-62%</b>						

## หมายเหตุ:

\* ส่วนกลางและการตัดรายการระหว่างกัน

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



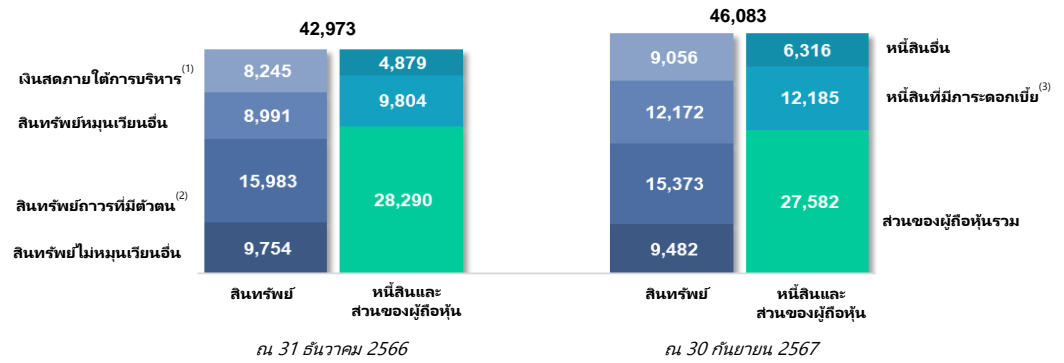
Key Operational Data

	หน่วย	3Q/66	2Q/67	3Q/67	%YoY	%QoQ	9M/66	9M/67	%YoY	
อัตราแลกเปลี่ยน (ดอลลาร์สหรัฐ : บาท)	บาท	35.17	36.71	34.81	-1%	-5%	34.52	35.73	3%	
<b>กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ:</b>										
ดัชนี BDI	จุด	1,194	1,848	1,871	57%	1%	1,169	1,848	58%	
ดัชนี BSI <sup>(1)</sup>	จุด	912	1,364	1,320	45%	-3%	937	1,287	37%	
อัตราค่าระวางเรือขปรามกษขนาด 58,000 เดทเวตัน	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	10,028	15,005	14,542	45%	-3%	10,311	14,169	37%	
อัตราค่าระวางเรือขปรามกษสุทธิ <sup>(2)</sup>	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	9,527	14,255	13,815	45%	-3%	9,796	13,460	37%	
อัตราค่าระวางเรือขปรามกษขนาด 63,000 เดทเวตัน <sup>(3)</sup>	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	11,838	17,065	16,591	40%	-3%	11,826	16,274	38%	
จำนวนวันตามปฏิทิน <sup>(4)</sup>	วัน	2,208	2,184	2,208	0%	1%	6,552	6,576	0%	
จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ สามารถทำงานได้ <sup>(5)</sup>	วัน	2,154	2,098	2,079	-3%	-1%	6,376	6,353	0%	
จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ <sup>(6)</sup>	วัน	2,154	2,098	2,070	-4%	-1%	6,376	6,344	0%	
อัตราการไม่ประโชยณเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ <sup>(7)</sup>	%	100%	100%	99.6%	0%	0%	100%	99.9%	0%	
จำนวนวันทำงานของเรือเช่า	วัน	449	153	326	-27%	113%	1,850	599	-68%	
TC (%)	%	55%	49%	41%			49%	47%		
VC/COA (%)	%	45%	51%	59%			51%	53%		
ระวางบรรทุกเฉลี่ย	เดทเวตัน	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 <sup>(8)</sup>	ลำ	28.3	24.7	26.0	-8%	5%	30.1	25.3	-16%	
อายุเฉลี่ยของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ปี	15.5	16.2	16.5			15.5	16.5		
<b>ผลการดำเนินงานรายวัน<sup>(9)</sup>:</b>										
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	22,191	21,985	21,388	-4%	-3%	28,023	21,388	-24%	
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า <sup>(10)</sup>	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	12,143	14,964	13,668	13%	-9%	13,511	14,873	10%	
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	11,626	14,802	13,725	18%	-7%	13,126	14,821	13%	
กำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) จากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอพนัธ์	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	517	162	(57)	-111%	-135%	385	52	-87%	
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	4,420	4,157	4,540	3%	9%	4,406	4,271	-3%	
ค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสด	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	6,648	6,160	6,751	2%	10%	6,645	6,368	-4%	
ต้นทุนรวม	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	8,630	8,077	8,707	1%	8%	8,480	8,277	-2%	
อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน <sup>(11)</sup>	%	56%	67%	61%			61%	66%		
อัตราส่วน EBITDA ต่อวัน	%	49%	61%	53%			54%	59%		
อัตราส่วนกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อวัน	%	29%	46%	36%			37%	44%		
<b>กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง:</b>										
อัตราการไม่ประโชยณของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล	%	100%	78%	87%			99%	83%		
อัตราการไม่ประโชยณของเรือวางสายเคเบิลใต้ทะเล <sup>(12)</sup>	%	93%	100%	100%			92%	100%		
อัตราการไม่ประโชยณของเรือสนับสนุนงานก่อสร้างนอกชายฝั่ง <sup>(13)</sup>	%	96%	70%	74%			61%	73%		
มูลค่างานใหม่บริการหรือซ่อมอบ	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	697	976	814	17%	-17%	697	814	17%	
<b>กลุ่มธุรกิจเคมิคัลเพื่อเกษตร:</b>										
ปริมาณขายป๋ยรวม	พันตัน	57.6	52.6	43.8	-24%	-17%	114.9	128.7	12%	
ปริมาณขายป๋ยจำแนกตามภูมิภาค										
- ในประเทศ (เวียดนาม)	พันตัน	48.3	46.1	38.6	-20%	-16%	95.0	110.3	16%	
- ต่างประเทศ	พันตัน	9.3	6.4	5.2	-44%	-19%	19.9	18.4	-8%	
ปริมาณขายป๋ยจำแนกตามประเภทสินค้า										
- ป๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer)	พันตัน	41.3	40.1	37.4	-9%	-7%	84.5	104.8	24%	
- ป๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer)	พันตัน	16.3	12.5	6.3	-61%	-49%	30.4	23.9	-22%	
<b>กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม:</b>										
จำนวนสาขาของพิซซ่า ฮัท (Pizza Hut)	สาขา	185	186	189	2%	2%	185	189	2%	
จำนวนสาขาของทาโก เบลล์ (Taco Bell)	สาขา	18	29	30	67%	3%	18	30	67%	

หมายเหตุ:

- (1) หลังจากวันที่ 30 สิงหาคม 2567 อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวตันจะสิ้นสุด และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 63,000 เดทเวตัน
- (2) อัตราค่าระวางเรือขปรามกษที่หักค่าคอมมิชชัน สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวตัน
- (3) อัตราค่าระวางเรือขปรามกษที่มีระวางบรรทุก 63,000 เดทเวตัน เริ่มต้นประกาศตั้งแต่ไตรมาสที่ 2/2566 เป็นต้นไป
- (4) จำนวนวันตามปฏิทิน คือ จำนวนวันตามปฏิทินทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของในช่วงเวลานั้น รวมถึงจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน
- (5) จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้ คือ จำนวนวันตามปฏิทิน<sup>(1)</sup> หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน
- (6) จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้<sup>(2)</sup> หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากการหยุดนอกแผนระหว่างการให้บริการ
- (7) อัตราการไม่ประโชยณเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ<sup>(3)</sup> หักด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้<sup>(2)</sup> ในช่วงเวลานั้น
- (8) จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า คือ จำนวนเรือให้บริการในช่วงเวลานั้น โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า หาคด้วยจำนวนวันตามปฏิทินในช่วงเวลานั้น
- (9) ผลการดำเนินงานรายวันอ้างอิงจากจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้
- (10) อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมัน
- (11) อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน = (อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า<sup>(8)</sup> - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้ง)/อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า<sup>(8)</sup>
- (12) TCE Rate = อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า
- (13) BDI = ดัชนีค่าระวางเรือขปรามกษ
- (14) TC Rate = อัตราค่าระวางเรือ
- (15) BSI = ดัชนีค่าระวางเรือขปรามกษ
- (16) การรวมหนี้ใหม่ภายใต้การถือหุ้นร้อยละ 50 ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งชื่อเรือสนับสนุนงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลในไตรมาสที่ 4/2564
- (17) กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ชื่อเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสที่ 4/2564 และได้เข้าระยะขยาย จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสที่ 1/2565

**ฐานะทางการเงิน**



**ฐานะการเงินยังคงแข็งแกร่งด้วยเงินสดภายใต้การบริหารจำนวน 9.1 พันล้านบาท และมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.44 เท่า**

**1) สินทรัพย์**

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 TTA มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 46,082.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,109.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 จากสิ้นปี 2566 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้า เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินกู้ระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้อง และสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น โดยลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 2,160.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 45 เป็น 7,006.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ซึ่งสอดคล้องกับกิจกรรมและรายได้ที่เพิ่มขึ้น เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 780.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 11 เป็น 7,848.4 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการออกหุ้นกู้จำนวน 3,500.0 ล้านบาท ในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 เงินกู้ระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้น 605.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 44 เป็น 1,983.3 ล้านบาท จากเงินทุนหมุนเวียนให้แก่กิจการที่เกี่ยวข้อง ส่วนสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 534.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 41 เป็น 1,853.7 ล้านบาท เนื่องจากค่าไรจการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาด (mark to market) ในบริษัท แวลูรา เอ็นเนอร์ยี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์โตรอนโต ประเทศแคนาดา ในทางกลับกัน ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ลดลง 601.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 เป็น 15,218.9 ล้านบาท เนื่องจากมูลค่าเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือและกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่ลดลง จากการที่เงินบาทแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ส่วนสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นลดลง 393.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 30 เป็น 937.3 ล้านบาท จากการลดลงของเงินฝากธนาคารที่มีภาระค่าประกัน เนื่องจากการชำระคืนเงินกู้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง นอกจากนี้ สินทรัพย์สิทธิการใช้ ลดลง 286.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 26 เป็น 814.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการตัดจำหน่ายของเรือเช่าระยะยาวในกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

**2) หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น**

ในส่วนของหนี้สินรวมเพิ่มขึ้น 3,817.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 26 จากสิ้นปี 2566 เป็น 18,500.7 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของหุ้นกู้และเจ้าหนี้การค้า โดยหุ้นกู้เพิ่มขึ้น 3,483.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 61 เป็น 9,215.3 ล้านบาท จากการออกหุ้นกู้ใหม่จำนวน 3,500.0 ล้านบาท ที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 1,088.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 59 เป็น 2,927.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่มีงานเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม เงินกู้ยืมระยะยาวลดลง 739.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 31 เป็น 1,625.7 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ตามกำหนดของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งและกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ หนี้สินตามสัญญาเช่าลดลง 284.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 25 เป็น 874.4 ล้านบาท จากค่าตัดจำหน่ายของเรือเช่าระยะยาวของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมลดลง จำนวน 707.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 เป็น 27,582.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากขาดทุนจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน จำนวน 1,062.3 ล้านบาท แม้ว่าจะมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 465.3 ล้านบาท ใน 9 เดือนแรกของปี 2567 ส่วนโครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำ และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อทุนที่ 0.67 เท่าและ 0.44 เท่า ตามลำดับ ณ สิ้นไตรมาส นอกจากนี้ TTA ยังคงรักษาความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ยที่ 2.92 เท่าและความสามารถในการชำระภาระผูกพันที่ 0.32 เท่า

หมายเหตุ:  
 (1) เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น  
 (2) ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน  
 (3) รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า

กระแสเงินสด

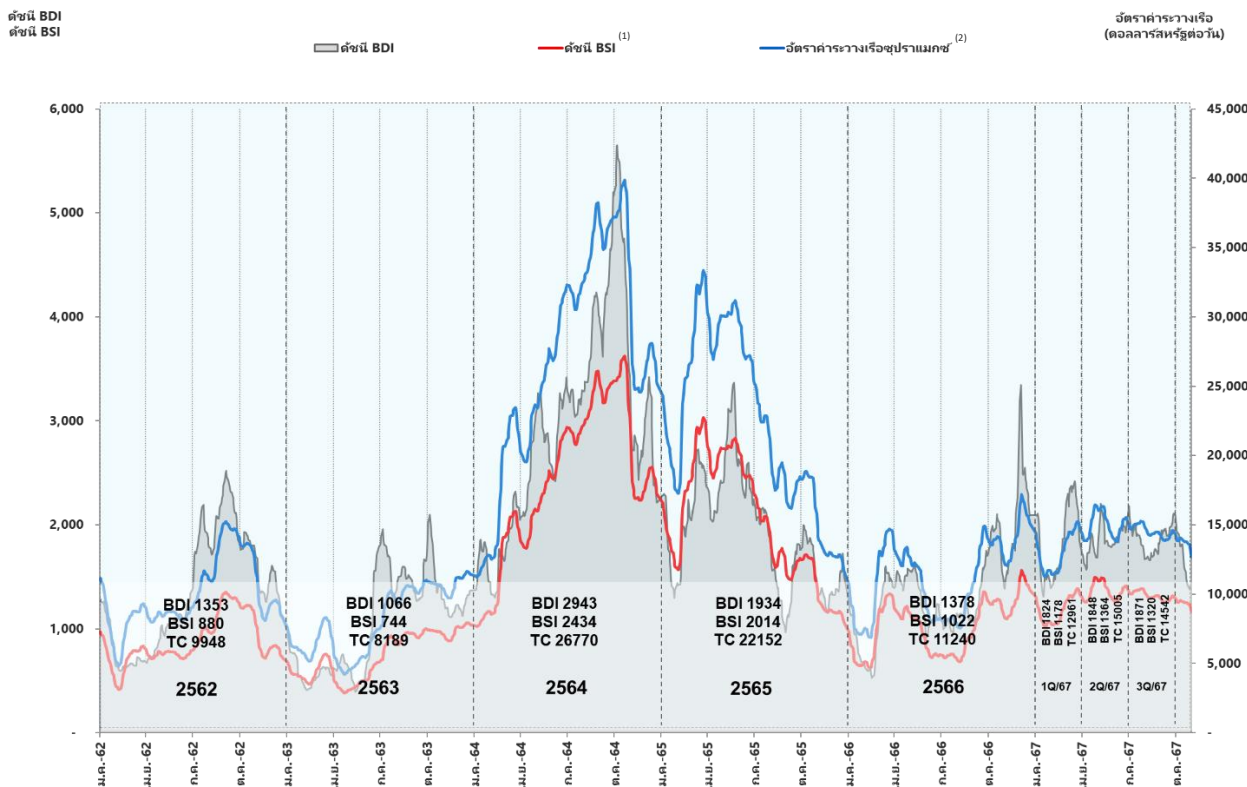


**กระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงานทั้งสิ้น 1,933.4 ล้านบาท ใน 9 เดือนแรกของปี 2567**

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,848.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น จำนวน 780.4 ล้านบาท จากต้นปี โดยในช่วง 9 เดือนแรกนี้ มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 1,933.4 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากกำไรจากการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือและกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง และ TTA มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุน จำนวน 2,749.4 ล้านบาท มาจากการซื้ออุปกรณ์สำหรับงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง การนำเรือเข้าอู่แห้งของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือและกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง รวมถึงการเพิ่มขึ้นของเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้อง ขณะที่กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมี จำนวน 1,912.8 ล้านบาท จากการออกหุ้นกู้ใหม่ จำนวน 3,500.0 ล้านบาท ในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 ถูกหักลบด้วยการชำระคืนเงินกู้ระยะยาว การจ่ายปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การจ่ายดอกเบี้ย และหนี้สินตามสัญญาเช่า เมื่อรวมผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 316.4 ล้านบาท ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ 780.4 ล้านบาท ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 โดย TTA ยังคงรักษาระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการดำเนินงานธุรกิจและการลงทุนในอนาคต รวมถึงการชำระหนี้ต่าง ๆ

แนวโน้มอุตสาหกรรม: ธุรกิจขนส่งทางเรือ

ดัชนีเรือขนส่งสินค้าแห่งทอง



หมายเหตุ:

(1) เป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ก่อนวันที่ 2 กันยายน 2567 และหลังจากนั้น เปลี่ยนดัชนี BSI มาเป็นสำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 63,000 เดทเวทตัน

(2) อัตราค่าระวางเรือขุปรามกษอ้างอิงเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกับขนาดกองเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้

**ในไตรมาสที่ 3/2567 ดัชนีซูปรามาแม็กซ์ (BSI) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1,320 จุด** ปรับตัวดีขึ้นจากค่าเฉลี่ย 912 จุด ในไตรมาสที่ 3/2566 เนื่องจากความต้องการที่แข็งแกร่งในการขนส่งสินค้าแห้งเทกอง และการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือออกจากทะเลแดงและคลองปานามา ส่งผลให้ความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ดัชนีลดลงเล็กน้อยจากไตรมาสที่ 2/2567 ที่ 1,364 จุด ทั้งนี้ ในไตรมาสที่ 3/2567 อัตราการวางเรือซูปรามาแม็กซ์ที่ลำดีสูงสุดที่ 15,252 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 14,542 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ภาพรวมตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองยังคงมีแนวโน้มเป็นบวกต่อเนื่อง ในไตรมาสที่ 4/2567 สำหรับแนวโน้มทั้งปี 2567 จากบทวิเคราะห์ของ Clarksons ได้คาดการณ์การเติบโตของการค้าสินค้าแห้งเทกองที่ร้อยละ 2.7 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 5.2 ในหน่วยตัน-ไมล์ สูงกว่าการขยายกองเรือที่คาดว่าจะขยายตัวที่ร้อยละ 3.2 ในหน่วยเดเวทตัน (DWT) เนื่องจากผลกระทบหลายอย่างต่อการเดินเรือทำให้กองเรือไม่สามารถดำเนินงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งสนับสนุนความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่แข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง โดยการคำสั่งซื้อเรือที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก (ร้อยละ +4.0) เนื่องจากการส่งออกของยูเครนและสหรัฐอเมริกาที่ดีขึ้น การค้าแร่เหล็กมีแนวโน้มฟื้นตัว (ร้อยละ +3.2) โดยได้รับแรงหนุนจากปริมาณการนำเข้าสินแร่เหล็กที่เพิ่มขึ้นในจีน เนื่องจากความต้องการเหล็กที่คงที่ อุปทานที่เพียงพอ และราคาที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าสินแร่เหล็กที่ยังคงสูง ซึ่งเป็นสินค้าหลักในการขนส่งของเรือซูปรามาแม็กซ์คาดว่าจะเติบโต (ร้อยละ +2.8) จากสินค้าจากการค้าผลิตภัณฑ์เหล็กและบ็อกไซต์ที่แข็งแกร่ง รวมถึงการผ่อนคลายของความเสี่ยงทางเศรษฐกิจมหภาคในภูมิภาคสำคัญ แม้ว่าจะยังคงมีความท้าทายจากเงื่อนไขเศรษฐกิจที่หลากหลายในประเทศจีน นอกจากนี้ การค้าถ่านหินทางทะเลทั่วโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้น (ร้อยละ +1.4) เนื่องจากการฟื้นตัวของประเทศผู้ผลิตเหล็ก และปริมาณการนำเข้าในประเทศจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่องจาก ส่วนการขยายกองเรือคาดว่าจะฟื้นตัวได้ในระดับปานกลาง (ร้อยละ +3.2) ด้วยยอดคำสั่งซื้อเรือใหม่จำกัดที่ร้อยละ 10 ของปริมาณกองเรือทั่วโลกทั้งหมด ทั้งนี้ กูรูเปรียบเทียบด้านการปล่อยมลพิษ เช่น EEXI และ CII ยังคงมีผลต่ออุปทานของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ซึ่งอาจนำไปสู่การใช้ความเร็วเรือที่ลดลง การปรับปรุงเรือที่มากขึ้น และการปลดระวางเรือเก่าที่เพิ่มขึ้น ส่วนแนวโน้มในอนาคตสำหรับปี 2568 จากการคาดการณ์ว่าตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะอ่อนตัวลง โดยได้คาดการณ์การเติบโตของการค้าสินค้าแห้งเทกองที่ร้อยละ 1.3 ในหน่วยตัน-ไมล์ (คาดการณ์สถานการณ์ในทะเลแดงยังดำเนินต่อเนื่องในปีหน้า) ซึ่งคาดว่าจะเติบโตช้ากว่าการขยายกองเรือที่ร้อยละ 2.9 สำหรับแนวโน้มปี 2569 ตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองจะค่อนข้างทรงตัว คาดการณ์การเติบโตของการค้าสินค้าแห้งเทกองที่ร้อยละ 1.0 ในหน่วยตัน-ไมล์ ขณะที่การเติบโตของการขยายกองเรืออยู่ที่ร้อยละ 2.7 จากการจำกัดการใช้เรือเก่าและการส่งมอบเรือใหม่ที่อยู่ในระดับคงที่

**ที่มา:** Clarksons Research เดือนตุลาคม 2567

**หมายเหตุ:** กองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ ถูกจัดอยู่ในประเภทเรือขนาดเล็กและสามารถอ้างอิงกับดัชนีซูปรามาแม็กซ์ (BSI-58 และ BSI-63) ถึงแม้ว่าขนาดของกองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ จะมีขนาดเล็กกว่าเรือที่ดัชนีใช้อ้างอิง (เรือเทกองมาตรฐาน ขนาดระวางบรรทุก 58,000 เดเวทตัน และ 63,000 เดเวทตัน)

## เหตุการณ์/ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในไตรมาสที่ 3/2567 และหลังรอบระยะเวลาที่รายงาน

- ทริสเรตติ้งได้ประกาศอันดับเครดิตองค์กรและหุ้นกู้ไม่ด้วยสิทธิของ TTA ที่ BBB+ แนวโน้ม stable เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2567
- ที่ประชุมคณะกรรมการของ TTA เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2567 มีมติอนุมัติให้ความช่วยเหลือทางการเงิน จำนวน 60.0 ล้านบาท พร้อมทั้งดอกเบี้ยร้อยละ 7 ต่อปี แก่บริษัท สยามทาก้า จำกัด ("STC") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ถือหุ้นร้อยละ 70 และอีกร้อยละ 30 ถือหุ้นโดยบริษัท ซีเอ็ม คอร์ปอเรท จำกัด

## การพัฒนาที่ยั่งยืน

TTA ได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อทบทวน กำกับดูแล และติดตามผลของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของจริยธรรม
- การแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาที่ยั่งยืนเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อให้มั่นใจว่าการพัฒนาที่ยั่งยืนจะดำเนินการอย่างทั่วทั้งองค์กร และดำเนินการตามกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืนซึ่งครอบคลุมความรับผิดชอบของคณะกรรมการพัฒนาที่ยั่งยืน รวมถึงการกำหนดนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ และดำเนินการพัฒนาที่ยั่งยืนตาม การดำเนินธุรกิจทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท 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 มหาบอดี้" ภายใต้โครงการ "CYC Plus รู้รักในวัยเรียน" เพื่อต้องการสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันการกระทำความรุนแรง และสำหรับแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการป้องกันตนเองและการช่วยเหลือผู้อื่น โดยผ่านการอบรมและการสร้างสื่อประชาสัมพันธ์ที่จะช่วยพัฒนาเด็กและเยาวชนให้รู้เท่าทันถึงปัญหาสังคม สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรม ที่อาจส่งผลเสียต่อสุขภาพกายและสุขภาพใจได้ การปลูกจิตสำนึกและแรงจูงใจให้เด็กและเยาวชนตระหนักถึงเรื่องพฤติกรรมกระทำความรุนแรง การรู้เท่าทันอารมณ์ และการป้องกันการกระทำความรุนแรงในทุกมิติ 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 ได้มีการดำเนินการปรับปรุงด้านเทคนิคเพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อให้มีมาตรฐานเหมาะสมกับกำลังเครื่องยนต์และความเร็ว



ของเรือ โดยปัจจุบันกองเรือทั้งหมดของกลุ่มธุรกิจฯ ได้ผ่านเกณฑ์มาตรฐานดัชนี EEXI ที่กำหนด โดยในจำนวนเรือทั้งหมด 24 ลำ มีเรือจำนวน 8 ลำที่สามารถแล่นได้โดยใช้ความเร็วสูงสุดตามคุณลักษณะของเรือ และเรือที่เหลืออีก 16 ลำแล่นโดยใช้ความเร็วตาม EPL (Engine Power Limitation) ที่กำหนด ในส่วนของดัชนี CII กองเรือ ของกลุ่มธุรกิจฯ ได้รับการจัดอันดับคะแนนผ่านตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด คือ อยู่ในระดับ A ถึง C โดยในปีนี้กลุ่มธุรกิจฯ ประสบความสำเร็จในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จาก 340,487 ตันคาร์บอน (tCO<sub>2</sub>) ในปี 2565 เป็น 303,009 ตันคาร์บอน (tCO<sub>2</sub>) ซึ่งลดลงร้อยละ 11 ซึ่งมากกว่าเป้าหมายที่กลุ่มธุรกิจฯ ไว้ที่ร้อยละ 2 ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจฯ สนองทางเรือยังคงมุ่งมั่นในการรักษามาตรฐาน และพัฒนาประสิทธิภาพทางเทคนิคของกองเรือ เพื่อให้บริการแก่ลูกค้าเป็นไปได้อย่างดีและมีประสิทธิภาพสูงสุด

### โครงการ/กิจกรรมด้านเศรษฐกิจ

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

### สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม:

#### งบการเงิน



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

#### การกำกับดูแลกิจการ



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน)

นายเฉลิมชัย มหากิจศิริ

กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายคทาร์ฐ สุขแสวง

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่การเงิน