

เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 เรื่อง: คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 1/2569

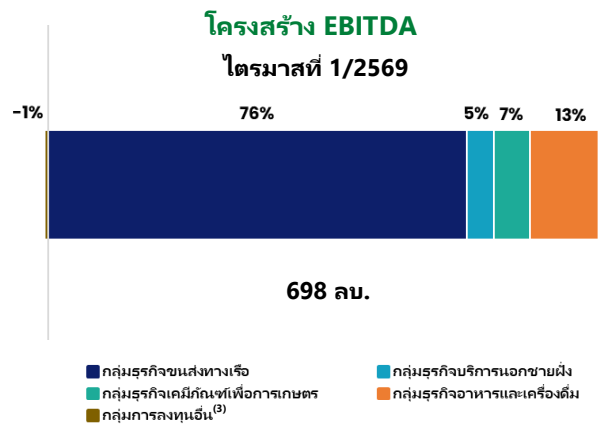
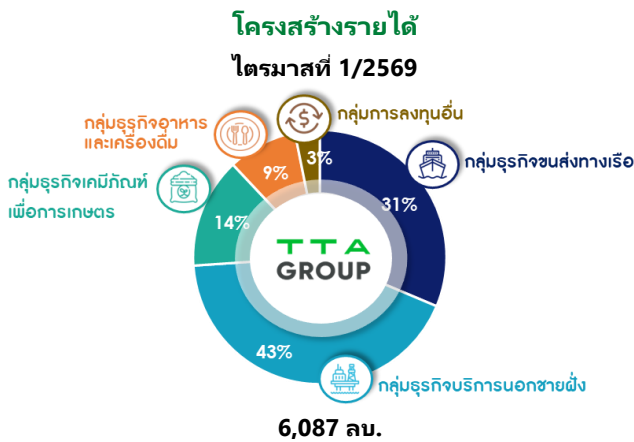
บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ("TTA")

ผลการดำเนินงานในภาพรวม



TTA รายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 200.8 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1/2569 ส่วนใหญ่มาจากธุรกิจขนส่งทางเรือ

ในไตรมาสที่ 1/2569 TTA มีรายได้ จำนวน 6,087.4 ล้านบาท ลดลง 17%YoY มีสาเหตุหลักมาจากรายได้ที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ภายหลังจากโครงการงานรื้อถอน (Decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) บริเวณอ่าวไทยที่ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่ถูกชดเชยบางส่วนด้วยรายได้ของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือที่สูงขึ้น และรายได้ลดลง 15%QoQ เนื่องจากรายได้ของธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่ลดลง จากปัจจัยเดียวกันกับการลดลงของรายได้เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ประกอบกับรายได้จากธุรกิจขนส่งทางเรือที่ลดลง จากอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ย⁽¹⁾ ที่อ่อนตัวลงตามปัจจัยด้านฤดูกาล ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 31 ร้อยละ 43 ร้อยละ 14 ร้อยละ 9 และร้อยละ 3 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวม⁽²⁾ ลดลง 21%YoY และ 12%QoQ เป็น 4,940.8 ล้านบาท สอดคล้องกับรายได้ที่ลดลง อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 14 ในไตรมาสที่ 1/2568 เป็นร้อยละ 19 ในไตรมาสที่ 1/2569 ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากอัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ที่ปรับตัวดีขึ้นภายใต้กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ แต่ลดลงจากร้อยละ 22 ในไตรมาสที่ 4/2568 ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 13%YoY แต่ลดลง 26%QoQ เป็น 1,146.6 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม รายได้อื่นลดลงอย่างมีนัยสำคัญ 93%YoY และ 86%QoQ เป็น 100.5 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากในไตรมาสที่ 1/2569 ไม่มีการรับรู้กำไรจากการขายสินทรัพย์ดิจิทัล ขณะที่ไตรมาสที่ 1/2568 และไตรมาสที่ 4/2568 มีการรับรู้กำไรดังกล่าว ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 8%YoY เนื่องจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่ลดลง รวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนส่งและการตลาดที่ลดลงภายใต้กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร และลดลง 23%QoQ เนื่องจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่ปรึกษาที่ลดลง ส่งผลให้ EBITDA ลดลง 59%YoY และ 50%QoQ เป็น 697.6 ล้านบาท มีต้นทุนทางการเงิน จำนวน 163.8 ล้านบาท ลดลง 5%YoY และ 5%QoQ จากการชำระคืนเงินกู้ยืมของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ขณะเดียวกัน TTA รับรู้ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 218.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเงินสดและเงินฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เงินลงทุนในตราสารทุนในสกุลเงินดอลลาร์แคนาดา และเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นผลมาจากการแข็งค่าขึ้นของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐและดอลลาร์แคนาดา เมื่อเทียบกับเงินบาท ณ สิ้นไตรมาสที่ 1/2569 กับ ณ สิ้นปี 2568 อย่างไรก็ตาม มีรายการพิเศษจากผลขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสด จำนวน 213.9 ล้านบาท เนื่องจากการต่ออายุค่าสินทรัพย์ดิจิทัลจากการปรับมูลค่าตามราคาตลาด (mark-to-market) ให้สะท้อนถึงข้อกำหนดในการประเมินมูลค่าสินทรัพย์ดิจิทัลแบบแยกรายการ (Item-by-item) โดยจะรับรู้ผลขาดทุนจากการต่ออายุสำหรับสินทรัพย์ที่มีราคาทุนสูงกว่าราคาตลาด ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ขณะที่กำไรจากสินทรัพย์ที่มีราคาตลาดสูงกว่าราคาทุนนั้น จะยังไม่รับรู้จนกว่าจะมีการจำหน่ายสินทรัพย์ดังกล่าว ทั้งนี้ มูลค่าตลาดรวมของพอร์ตสินทรัพย์ดิจิทัลยังคงสูงกว่ามูลค่าตามบัญชี ในไตรมาสที่ 1/2569 นี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยที่ 14,108 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือขุปราแมกซ์สุทธิ อยู่ร้อยละ 18 ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังคงมี EBITDA เป็นบวกอย่างต่อเนื่อง สนับสนุนด้วยมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่แข็งแกร่ง จำนวน 753.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรสามารถทำกำไรส่วนที่เป็นของ TTA ได้อย่างต่อเนื่อง จำนวน 8.5 ล้านบาท โดยสรุป TTA รายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 200.8 ล้านบาท ลดลง 76%YoY แต่เพิ่มขึ้น 9%QoQ



Note:
⁽¹⁾ อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบไปด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารความเสี่ยงของราชน้ำมัน
⁽²⁾ ส่วนกลางและการตัดรายการระหว่างกัน
⁽³⁾ รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่น ๆ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 TTA มีสินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2568 เป็น 53,369.7 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น และเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ขณะที่หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นเล็กน้อย เป็น 18,854.1 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้า และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เป็น 34,785.6 ล้านบาท สนับสนุนด้วยกำไรจากการปรับมูลค่าในตราสารทุนตามราคาตลาด และผลกำไรจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงิน นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.53 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อทุนที่ 0.33 เท่า ณ สิ้นไตรมาส และระหว่างไตรมาส TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 9,005.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,113.0 ล้านบาท จากต้นปี โดยมีสาเหตุหลักจากกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 1,440.1 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานในภาพรวม

หน่วย: ล้านบาท	1Q/68	4Q/68	1Q/69	YoY	QoQ	1Q/68	4Q/68	1Q/69
รายได้รวม	7,295.5	7,144.8	6,087.4	-17%	-15%	100%	100%	100%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	6,283.6	5,603.0	4,940.8	-21%	-12%	86%	78%	81%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	1,011.9	1,541.8	1,146.6	13%	-26%	14%	22%	19%
EBITDA	1,690.9	1,392.3	697.6	-59%	-50%	23%	19%	11%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	852.3	184.9	200.8	-76%	9%	12%	3%	3%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	1,148.2	696.8	408.8	-64%	-41%	16%	10%	7%

ภาพรวมอุตสาหกรรม

ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีความยืดหยุ่น และกิจกรรมนอกชายฝั่งที่มีเสถียรภาพยังคงช่วยสนับสนุนการดำเนินงานท่ามกลางตลาดที่มีความไม่แน่นอนในไตรมาสที่ 1/2569

ในไตรมาสที่ 1/2569 ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงมีความยืดหยุ่น แม้ว่าสถานะเศรษฐกิจโลกและความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์จะยังคงมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงเริ่มต้นของปี 2569 ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีแนวโน้มที่ดีขึ้น ซึ่งได้รับแรงสนับสนุนจากอุปสงค์ที่แข็งแกร่งของแร่เหล็ก เมล็ดธัญพืช และสินค้าเทกองย่อย อย่างไรก็ตาม ตลาดชะลอตัวลงเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 4/2569 มีสาเหตุหลักมาจากการปัจจัยด้านฤดูกาลในช่วงเทศกาลตรุษจีน ประกอบกับความไม่แน่นอนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้สำหรับการเดินเรือที่ผันผวน และความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลาง ด้านอุปทาน การขยายกองเรือทั่วโลกเติบโตประมาณร้อยละ 2.9 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว หรือ 1,075 ล้านเดเวทตัน (DWT) ในช่วงต้นของเดือนเมษายน 2569 ขณะที่ยอดสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ร้อยละ 13 ของกองเรือทั้งหมด

นอกจากนี้ สถานะเศรษฐกิจโลกและสถานการณ์ทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะความตึงเครียดที่ยังดำเนินอยู่ในตะวันออกกลาง ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความไม่แน่นอน แม้ว่าผลกระทบโดยตรงต่อราคาสินค้าแห่งเทกองจะยังคงจำกัด เนื่องจากมีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองประมาณร้อยละ 4 ที่ผ่านช่องแคบฮอร์มุซ แต่ราคาพลังงานที่อยู่ในระดับสูงและความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของอุปทาน อาจส่งผลกระทบต่อการเติบโตของเศรษฐกิจโลก และท้ายที่สุดอาจกระทบต่ออุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกองและอัตราค่าระวางเรือได้

ส่วนธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อุตสาหกรรมได้รับแรงสนับสนุนจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น จากข้อจำกัดด้านอุปทานและการหยุดชะงักของการขนส่งในประเทศผู้ส่งออกหลัก โดยสำนักบริหารสารสนเทศพลังงานของสหรัฐอเมริกา (U.S. Energy Information Administration: EIA) คาดการณ์ราคาน้ำมันดิบจะมีแนวโน้มทรงตัวอยู่เหนือระดับก่อนเกิดความขัดแย้งในช่วงเวลาอันใกล้ แม้ว่าจะยังคงมีความไม่แน่นอน ซึ่งขึ้นอยู่กับระยะเวลาของความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ แม้ว่าความตึงเครียดในตะวันออกกลางอาจส่งผลกระทบต่อการขนส่งน้ำมันในเส้นทางเดินเรือหลัก แต่การดำเนินงานนอกชายฝั่งและบริการในพื้นที่ปฏิบัติการยังไม่ได้รับผลกระทบที่มีนัยสำคัญและยังคงดำเนินงานได้ตามปกติ

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก

กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีกำไรสุทธิ จำนวน 400.9 ล้านบาท สนับสนุนด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยที่ 14,108 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สูงกว่าอัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์สุทธิหรือร้อยละ 18 ในไตรมาสที่ 1/2569

ในไตรมาสที่ 1/2569 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ อยู่ที่ 1,906.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16%YoY โดยได้รับแรงสนับสนุนจากอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ที่สูงขึ้น แต่ลดลง 10%QoQ สอดคล้องกับอัตราค่าระวางเรือตลาดที่อ่อนตัวลง ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์⁽¹⁾ มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 12,534 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 1/2569 เพิ่มขึ้น 51%YoY สาเหตุหลักมาจากการอุปสงค์ของการค้าแร่เหล็ก เมล็ดธัญพืช และสินค้าเทกองย่อยที่แข็งแกร่งในไตรมาสนี้ แต่ลดลง 19%QoQ เนื่องจากผลกระทบด้านฤดูกาลในช่วงเทศกาลตรุษจีน สำหรับกาวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของเรือเทกองนั้น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าต่อวันถูกใช้เป็นบรรทัดฐาน ซึ่งอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจ อยู่ที่ 14,108 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 34%YoY แต่ลดลง 14%QoQ แต่ยังคงสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์สุทธิที่ 11,916 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 18 ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าประกอบด้วย อัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ และกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) โดยอัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ อยู่ที่ 14,369 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 38%YoY แต่ลดลง 12%QoQ ตามอัตราค่าระวางเรือตลาด พร้อมทั้งมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือเต็มอัตราที่ร้อยละ 100 ด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดที่ 27,672 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ขณะที่มีผลขาดทุนจากธุรกิจเรือเช่า จำนวน 261 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน โดยมีสาเหตุหลักมาจากการทำสัญญาให้เช่าเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter) ซึ่งเป็นการทำสัญญา

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ อัตราค่าระวางของเรือบรรทุกขนาด 58,000 เดเวทตัน (DWT)

ล่วงหน้า โดยผลกำไรหรือขาดทุนจะขึ้นอยู่กับเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางเรือของตลาด ส่วนจำนวนเรือเช่าเทียบเท่าเพิ่มขึ้นเป็น 12.2 ลำ ในไตรมาสที่ 1/2569 เทียบกับ 7.4 ลำ ในไตรมาสที่ 1/2568 และ 11.7 ลำ ในไตรมาสที่ 4/2568 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) อยู่ที่ 4,708 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 10%YoY เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับค่าบำรุงรักษาเรือและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือที่สูงขึ้น และเพิ่มขึ้น 3%QoQ อย่างไรก็ตาม ยังสามารถคงระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽¹⁾⁽²⁾ อยู่อ้อยละ 13 ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 50 ในไตรมาสที่ 1/2568 เป็นร้อยละ 60 ในไตรมาสที่ 1/2569 แต่ลดลงจากร้อยละ 67 ในไตรมาสที่ 4/2568 กำไรขั้นต้นจึงเพิ่มขึ้น 39%YoY แต่ลดลง 26%QoQ เป็น 538.4 ล้านบาท นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจฯ ได้รับรู้กำไรที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของพันธบัตร จำนวน 61.6 ล้านบาท จากการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน (bunker swap) ที่ใช้เพื่อบริหารความเสี่ยงด้านความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการเดินเรือ ส่งผลให้ EBITDA เพิ่มขึ้น 61%YoY แต่ลดลง 16%QoQ เป็น 533.2 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 400.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 131%YoY แต่ลดลง 18%QoQ ณ สิ้นไตรมาส กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเรือ จำนวน 23 ลำ (เรือซูปราแมกซ์ จำนวน 21 ลำ และเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ) มีระวางบรรทุกเฉลี่ยเท่ากับ 56,228 เดทเวทตัน (DWT) และมีอายุเฉลี่ย 17.2 ปี

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ

หน่วย: ล้านบาท	1Q/68	4Q/68	1Q/69	YoY	QoQ	1Q/68	4Q/68	1Q/69
รายได้รวม	1,649.7	2,121.2	1,906.7	16%	-10%	23%	30%	31%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	1,262.3	1,391.5	1,368.3	8%	-2%	77%	66%	72%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	387.5	729.7	538.4	39%	-26%	23%	34%	28%
EBITDA	330.9	637.0	533.2	61%	-16%	20%	30%	28%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	173.5	487.5	400.9	131%	-18%	11%	23%	21%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	173.5	488.1	400.9	131%	-18%	11%	23%	21%

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง รายงาน EBITDA เป็นบวก ที่ 34.6 ล้านบาท และยังคงรักษามูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบในระดับที่สูง จำนวน 753.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นสุดไตรมาสที่ 1/2569

ในไตรมาสที่ 1/2569 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 2,593.4 ล้านบาท ลดลง 35%YoY และ 24%QoQ มีสาเหตุหลักมาจากรายได้ที่ลดลงจากงานรื้อถอน (decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) และงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล โดยรายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเล (subsea-IRM)⁽³⁾ งานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้ง และงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล มีสัดส่วนร้อยละ 81 ร้อยละ 12 และร้อยละ 7 ของรายได้รวมของกลุ่มธุรกิจฯ ตามลำดับ โดยรายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเลเพิ่มขึ้น 58%YoY เนื่องจากกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ โครงการงานที่ไม่ใช้เรือ และโครงการที่ใช้เรือชำระระยะสั้น และเดบิต 10%QoQ จากกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และโครงการที่ใช้เรือชำระระยะสั้น นอกจากนี้ อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลอยู่ที่ร้อยละ 97 ในไตรมาสที่ 1/2569 ลดลงจากร้อยละ 100 ในไตรมาสที่ 1/2568 แต่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 83 ในไตรมาสที่ 4/2568 ขณะที่รายได้จากงานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้ง ลดลง 91%YoY และ 84% QoQ เนื่องจากโครงการงานที่ลดลง ภายหลังจากที่โครงการบริเวณอ่าวไทยดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว ส่วนรายได้จากงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลลดลง 43%YoY และ 13%QoQ มีสาเหตุมาจากความล่าช้าในการดำเนินงาน เนื่องจากข้อจำกัดด้านการปฏิบัติงานและสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย ซึ่งกระทบต่อการดำเนินงานนอกชายฝั่ง ทั้งนี้ ความขัดแย้งในตะวันออกกลางไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการทำงานนอกชายฝั่ง ณ พื้นที่ปฏิบัติงาน แต่มีผลต่อค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและการขนส่งในภูมิภาคเพิ่มขึ้นเล็กน้อย รวมถึงเกิดความล่าช้าทางเทคนิคและการปฏิบัติงานบางส่วน ขณะเดียวกัน ต้นทุนการบริการลดลง 36%YoY และ 21%QoQ สอดคล้องกับรายได้ ส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลง 8%YoY และ 52%QoQ เป็น 178.5 ล้านบาท แต่อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 ในไตรมาสที่ 1/2568 เป็นร้อยละ 7 ในไตรมาสที่ 1/2569 มีสาเหตุหลักมาจากในไตรมาสที่ผ่านมา ไม่มีการนำเรือเข้าอู่แห้ง เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งทำให้เรือมีรายได้ที่จำกัดในช่วงที่หยุดให้บริการ อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 11 ในไตรมาสที่ 4/2568 เนื่องจากความล่าช้าของโครงการงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล นอกจากนี้ มีส่วนแบ่งกำไรจากการร่วมค้าภายใต้กลุ่มธุรกิจฯ จำนวน 42.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 347%YoY แต่คงที่ QoQ ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 2%YoY และ 19%QoQ ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เพิ่มขึ้น 211%YoY แต่ลดลง 87%QoQ เป็น 34.6 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 59.3 ล้านบาท ลดลง 17%YoY และ 11%QoQ จากการชำระคืนเงินกู้ยืม โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลขาดทุนสุทธิ จำนวน 93.4 ล้านบาท และผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 57.7 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม มูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบยังคงแข็งแกร่ง จำนวน 753.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาสที่ 1/2569

⁽¹⁾ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมลำสุดท้ายสำหรับเรือซูปราแมกซ์อยู่ที่ 5,423 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 1/2569 ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนเมษายน 2569

⁽²⁾ ที่มา Baltic Exchange Operating Expense Index

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

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

หน่วย: ล้านบาท	1Q/68	4Q/68	1Q/69	YoY	QoQ	1Q/68	4Q/68	1Q/69
รายได้รวม	3,980.0	3,418.5	2,593.4	-35%	-24%	54%	48%	43%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	3,786.6	3,049.3	2,414.9	-36%	-21%	95%	89%	93%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	193.4	369.3	178.5	-8%	-52%	5%	11%	7%
EBITDA	11.1	273.7	34.6	211%	-87%	0.3%	8%	1%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	(152.8)	136.9	(57.7)	62%	-142%	-4%	4%	-2%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	(152.9)	40.0	(57.7)	62%	-244%	-4%	1%	-2%

กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ในไตรมาสที่ 1/2569 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร อยู่ที่ 854.6 ล้านบาท ลดลง 8%YoY มีสาเหตุหลักมาจากผลกระทบจากการแปลงค่าสกุลเงิน ตามการอ่อนค่าของเงินเวียดนามต่อเงินบาท และลดลง 5%QoQ เนื่องจากรายได้จากการขายปุ๋ยที่ลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากสัดส่วนการขายปุ๋ยแต่ละประเภทที่ต่างกัน ทำให้ราคาขายเฉลี่ยลดลง รายได้จากการขายปุ๋ยลดลง 8%YoY เนื่องจากผลกระทบจากการแปลงค่าสกุลเงิน รวมถึงปริมาณการขายปุ๋ยที่ลดลง และลดลง 6%QoQ เนื่องจากสัดส่วนการขายปุ๋ยแต่ละประเภทที่ได้กล่าวไป ปริมาณการขายปุ๋ยทั้งหมดอยู่ที่ 42.0 พันตัน ลดลง 10%YoY เนื่องจากปริมาณการส่งออกปุ๋ยที่ลดลง แต่ปริมาณการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 1%QoQ โดยปริมาณขายปุ๋ยในประเทศเวียดนามคิดเป็นร้อยละ 86 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด หรือ 36.1 พันตัน เพิ่มขึ้น 6%YoY โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการสะสมสินค้าล่วงหน้าของผู้ค้าส่งและเกษตรกรตามการคาดการณ์ว่าราคาจะสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขายปุ๋ยคงที่ QoQ แม้ว่าจะเป็นช่วงนอกฤดูปลูกเพาะปลูกในไตรมาสที่ 1 ขณะเดียวกัน ปริมาณส่งออกปุ๋ยลดลง 53%YoY เนื่องจากปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศฟิลิปปินส์และประเทศแอฟริกาที่ลดลง แต่เพิ่มขึ้น 7%QoQ เป็น 5.9 พันตัน จากปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย มีปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) ลดลง 13%YoY จากปริมาณการส่งออกที่ลดลง และลดลง 2%QoQ เป็น 36.5 พันตัน ขณะที่ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) เพิ่มขึ้น 14%YoY และ 30%QoQ เป็น 5.5 พันตัน ในทางกลับกัน รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) เพิ่มขึ้น 9%YoY และ 3%QoQ เป็น 35.3 ล้านบาท ส่วนรายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานอยู่ที่ 27.1 ล้านบาท ลดลง 5%YoY เนื่องจากผลกระทบจากการแปลงค่าสกุลเงิน แม้ว่ารายได้ในสกุลเงินเวียดนามจะสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม รายได้ดังกล่าวเพิ่มขึ้น 4%QoQ ขณะที่ต้นทุนขายและบริการลดลง 6%YoY และ 2%QoQ ตามรายได้ ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 15 ในไตรมาสที่ 1/2568 และร้อยละ 16 ในไตรมาสที่ 4/2568 เป็นร้อยละ 13 ในไตรมาสที่ 1/2569 กำไรขั้นต้นจึงลดลง 21%YoY และ 26%QoQ เป็น 106.9 ล้านบาท ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 21%YoY และ 19%QoQ สะท้อนค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งที่ลดลง ตามปริมาณการส่งออก รวมถึงค่าใช้จ่ายด้านการตลาดที่ลดลง ส่งผลให้ EBITDA อยู่ที่ 46.2 ล้านบาท ลดลง 22%YoY และ 34%QoQ ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 64%YoY เป็น 13.4 ล้านบาท เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่เพิ่มขึ้น แต่คงที่ QoQ โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร รายงานผลกำไรสุทธิที่ 12.7 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1/2569 และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 8.5 ล้านบาท ลดลง 48%YoY และ 65%QoQ

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร

หน่วย: ล้านบาท	1Q/68	4Q/68	1Q/69	YoY	QoQ	1Q/68	4Q/68	1Q/69
รายได้รวม	926.5	903.8	854.6	-8%	-5%	13%	13%	14%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	791.3	759.3	747.7	-6%	-2%	85%	84%	87%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	135.2	144.6	106.9	-21%	-26%	15%	16%	13%
EBITDA	59.3	70.1	46.2	-22%	-34%	6%	8%	5%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	16.4	24.5	8.5	-48%	-65%	2%	3%	1%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	16.4	24.4	8.5	-48%	-65%	2%	3%	1%

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ⁽¹⁾

หน่วย: ล้านบาท	1Q/68	4Q/68	1Q/69	YoY	QoQ	1Q/68	4Q/68	1Q/69	
รายได้รวม	7,295.5	7,144.8	6,087.4	-17%	-15%	100%	100%	100%	
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,649.7	2,121.2	1,906.7	16%	-10%	23%	30%	31%	โครงการรายได้
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	3,980.0	3,418.5	2,593.4	-35%	-24%	54%	48%	43%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	926.5	903.8	854.6	-8%	-5%	13%	13%	14%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	529.8	523.5	540.4	2%	3%	7%	7%	9%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	209.5	177.8	192.3	-8%	8%	3%	2%	3%	
ต้นทุนขายและให้บริการรวม⁽²⁾	6,283.6	5,603.0	4,940.8	-21%	-12%	86%	78%	81%	
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,262.3	1,391.5	1,368.3	8%	-2%	77%	66%	72%	อัตราส่วนต้นทุนต่อรายได้
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	3,786.6	3,049.3	2,414.9	-36%	-21%	95%	89%	93%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	791.3	759.3	747.7	-6%	-2%	85%	84%	87%	
กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม	306.8	305.2	307.4	0.2%	1%	58%	58%	57%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	136.7	97.8	102.5	-25%	5%	65%	55%	53%	
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	1,011.9	1,541.8	1,146.6	13%	-26%	14%	22%	19%	
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	387.5	729.7	538.4	39%	-26%	23%	34%	28%	อัตรากำไรขั้นต้น
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	193.4	369.3	178.5	-8%	-52%	5%	11%	7%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	135.2	144.6	106.9	-21%	-26%	15%	16%	13%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	223.0	218.3	233.0	4%	7%	42%	42%	43%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	72.8	80.0	89.8	23%	12%	35%	45%	47%	
EBITDA⁽³⁾	1,690.9	1,392.3	697.6	-59%	-50%	23%	19%	11%	
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	330.9	637.0	533.2	61%	-16%	20%	30%	28%	อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	11.1	273.7	34.6	211%	-87%	0.3%	8%	1%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	59.3	70.1	46.2	-22%	-34%	6%	8%	5%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	63.4	34.2	87.8	38%	156%	12%	7%	16%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	1,226.2	377.3	(4.4)	-100%	-101%	585%	212%	-2%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	852.3	184.9	200.8	-76%	9%	12%	3%	3%	
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	173.5	487.5	400.9	131%	-18%	11%	23%	21%	อัตรากำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(152.8)	136.9	(57.7)	62%	-142%	-4%	4%	-2%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	16.4	24.5	8.5	-48%	-65%	2%	3%	1%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(4.0)	(7.5)	6.3	256%	185%	-1%	-1%	1%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	819.2	(456.5)	(157.2)	-119%	66%	391%	-257%	-82%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA⁽⁴⁾	1,148.2	696.8	408.8	-64%	-41%	16%	10%	7%	
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	173.5	488.1	400.9	131%	-18%	11%	23%	21%	อัตรากำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(152.9)	40.0	(57.7)	62%	-244%	-4%	1%	-2%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	16.4	24.4	8.5	-48%	-65%	2%	3%	1%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(3.9)	(29.8)	6.3	263%	121%	-1%	-6%	1%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	1,115.1	174.1	50.8	-95%	-71%	532%	98%	26%	
จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	1,822.5	1,810.1	1,805.7						
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.47	0.10	0.11	-76%	9%				

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/68	4Q/68	1Q/69	%YoY	%QoQ
อัตราแลกเปลี่ยน (ดอลลาร์สหรัฐ : บาท)	บาท	33.95	32.17	31.60	-7%	-1.8%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ:						
ดัชนี BDI	จุด	1,118	2,159	1,955	75%	-9%
ดัชนี BSI ⁽¹⁾	จุด	819	1,379	1,153	41%	-16%
อัตราค่าระวางเรือขปรามกษขนาด 58,000 เดทเวตัน	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	8,321	15,401	12,543	51%	-19%
อัตราค่าระวางเรือขปรามกษขนาด ⁽²⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	7,905	14,631	11,916	51%	-19%
อัตราค่าระวางเรือขปรามกษขนาด 63,000 เดทเวตัน ⁽³⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	10,355	17,435	14,577	41%	-16%
จำนวนวันตามปฏิทิน ⁽⁴⁾	วัน	2,168	2,116	2,070	-5%	-2%
จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ สามารถทำงานได้ ⁽⁵⁾	วัน	2,162	2,080	2,041	-6%	-1.9%
จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁶⁾	วัน	2,147	2,080	2,041	-5%	-2%
อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁷⁾	%	99%	100%	100%	1%	0%
จำนวนวันทำงานของเรือเช่า	วัน	666	1,079	1,099	65%	2%
TC (%)	%	41%	38%	39%		
VC/COA (%)	%	59%	62%	61%		
ระวางบรรทุกเฉลี่ย	เดทเวตัน	55,921	56,228	56,228	1%	0%
จำนวนเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ณ วันสิ้นงวด	ลำ	25	23	23	-8%	0%
จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า ⁽⁸⁾	ลำ	31.3	34.3	34.9	12%	2%
อายุเฉลี่ยของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ปี	16.8	16.9	17.2		
ผลการดำเนินงานรายวัน⁽⁹⁾:						
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	18,430	28,587	27,672	50%	-3%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ⁽¹⁰⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	10,565	16,382	14,108	34%	-14%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	10,381	16,304	14,369	38%	-12%
กำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) จากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	184	78	(261)	-242%	-433%
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	4,272	4,563	4,708	10%	3%
ค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสด	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	6,426	6,969	6,954	8%	-0.2%
ต้นทุนรวม	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	8,370	9,026	8,929	7%	-1%
อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน ⁽¹¹⁾	%	50%	67%	60%		
อัตราส่วน EBITDA ต่อวัน	%	41%	58%	51%		
อัตราส่วนกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อวัน	%	21%	45%	37%		
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง:						
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล ⁽¹²⁾	%	100%	83%	97%		
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวางสายเคเบิลใต้ทะเล ⁽¹²⁾⁽¹³⁾	%	80%	100%	100%		
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือสนับสนุนงานก่อสร้างนอกชายฝั่ง ⁽¹²⁾⁽¹⁴⁾	%	48%	58%	0%		
มูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	683	726	753	10%	4%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร:						
ปริมาณขายป๋ยรวม	พันตัน	46.6	41.6	42.0	-10%	1%
ปริมาณขายป๋ยจำแนกตามภูมิภาค						
- ในประเทศ (เวียดนาม)	พันตัน	34.0	36.0	36.1	6%	0.1%
- ต่างประเทศ	พันตัน	12.6	5.6	5.9	-53%	7%
ปริมาณขายป๋ยจำแนกตามประเภทสินค้า						
- ปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer)	พันตัน	41.8	37.4	36.5	-13%	-2%
- ปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer)	พันตัน	4.8	4.2	5.5	14%	30%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม:						
จำนวนสาขาของพิซซ่า ฮัท (Pizza Hut)	สาขา	198	214	212	7%	-1%
จำนวนสาขาของทาโก้ เบลล์ (Taco Bell)	สาขา	31	45	42	35%	-7%

หมายเหตุ:

(1) หลังจากวันที่ 30 สิงหาคม 2567 อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวตันและดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 63,000 เดทเวตัน

(2) อัตราค่าระวางเรือขปรามกษที่หักค่าคอมมิชชั่น สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวตัน

(3) อัตราค่าระวางเรือขปรามกษที่มีระวางบรรทุก 63,000 เดทเวตัน เริ่มต้นประกาศตั้งแต่วันที่ 2/2566 เป็นต้นไป

(4) จำนวนวันตามปฏิทิน คือ จำนวนวันตามปฏิทินทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ในช่วงเวลานั้น รวมถึงจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน

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

(6) จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้⁽²⁾ หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากการหยุดนอกแผนหรือการให้บริการ

(7) อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ⁽³⁾ หักด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้⁽²⁾ ในช่วงเวลานั้น

(8) จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า คือ จำนวนเรือที่ให้บริการในช่วงเวลานั้น โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า หักด้วยจำนวนวันตามปฏิทิน ในช่วงเวลานั้น

(9) ผลการดำเนินงานรายวันอ้างอิงจากจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้

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

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

TC Rate = อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า BDI = ดัชนีค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

TC Rate = อัตราค่าระวางเรือ BSI = ดัชนีค่าระวางเรือขปรามกษ

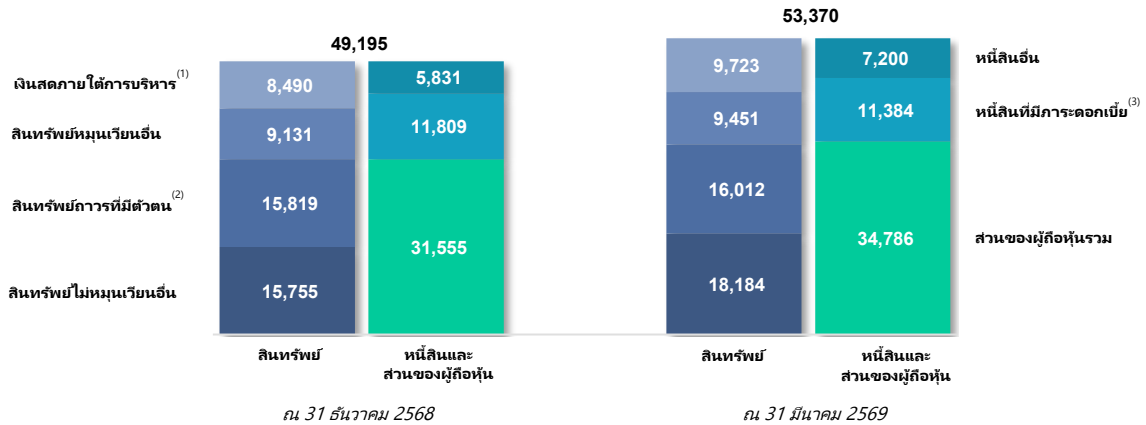
(12) อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ หักด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้

(จำนวนวันตามปฏิทินหักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม หรือเข้าอู่แห้ง (dry docking) ตามแผน) ในช่วงเวลานั้น

(13) การรวมหนี้ในภายหลังได้การถือหุ้นร้อยละ 50 ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งของสายนางสายเคเบิลใต้ทะเลในไตรมาสที่ 4/2564

(14) กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ใต้ชื่อเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสที่ 4/2564 และได้เข้าเรือระยะยาว จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสที่ 1/2565

ฐานะทางการเงิน



1) สินทรัพย์

ฐานะการเงินยังคงแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง ด้วยเงินสดภายใต้การบริหารจำนวน 9.7 พันล้านบาท และมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.33 เท่า

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 TTA มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 53,369.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,175.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 จากสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น และเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด โดยสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 2,658.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 67 เป็น 6,599.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาด (mark-to-market) ในบริษัท แวลูรา เอ็นเนอร์ยี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์โตรอนโต ประเทศแคนาดา ส่วนเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 1,113.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 14 เป็น 9,005.6 ล้านบาท สนับสนุนด้วยกระแสเงินสดรับจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือและกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ในทางกลับกัน สินทรัพย์ดิจิทัลลดลง 265.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 เป็น 5,651.2 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากการด้อยค่าสินทรัพย์ดิจิทัลจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนตามราคาตลาด ส่วนสินค้าคงคลัง ลดลง 215.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 19 เป็น 934.4 ล้านบาท สะท้อนการกลับเข้าสู่ระดับปกติ ภายหลังจากที่สินค้าคงคลังอยู่ในระดับสูงเมื่อช่วงสิ้นปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากปริมาณการขายปยุทั้งหมดในไตรมาสที่ 1/2569 ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร

2) หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ในส่วนของหนี้สินรวมเพิ่มขึ้น 944.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 จากสิ้นปี 2568 เป็น 18,584.1 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้า และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี โดยเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 579.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 25 เป็น 2,911.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือที่มีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการเดินเรือและค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้งสูงขึ้นเมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 รวมถึงกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่มีเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นจากการเช่าเรือ ส่วนหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 555.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 522 เป็น 661.6 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มขึ้นชั่วคราวที่เกิดจากกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนตามราคาตลาดในตราสารทุน อย่างไรก็ตาม เงินกู้ยืมระยะสั้นลดลง 204.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 31 เป็น 464.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นเพื่อใช้สำหรับหมุนเวียนในกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรที่ลดลง เนื่องจากกระแสเงินสดที่เพียงพอจากยอดขายที่แข็งแกร่ง จึงช่วยลดความต้องการในการกู้ยืม ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้น จำนวน 3,230.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 เป็น 34,785.6 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาดที่ได้กล่าวไป และผลกำไรจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าบการเงิน จำนวน 911.4 ล้านบาท นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.53 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นที่ 0.33 เท่า ณ สิ้นไตรมาส นอกจากนี้ TTA ยังคงรักษาความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ยและเงินกู้ยืมระยะสั้นที่ 1.77 เท่า และความสามารถในการชำระดอกเบี้ยที่ 0.13 เท่า

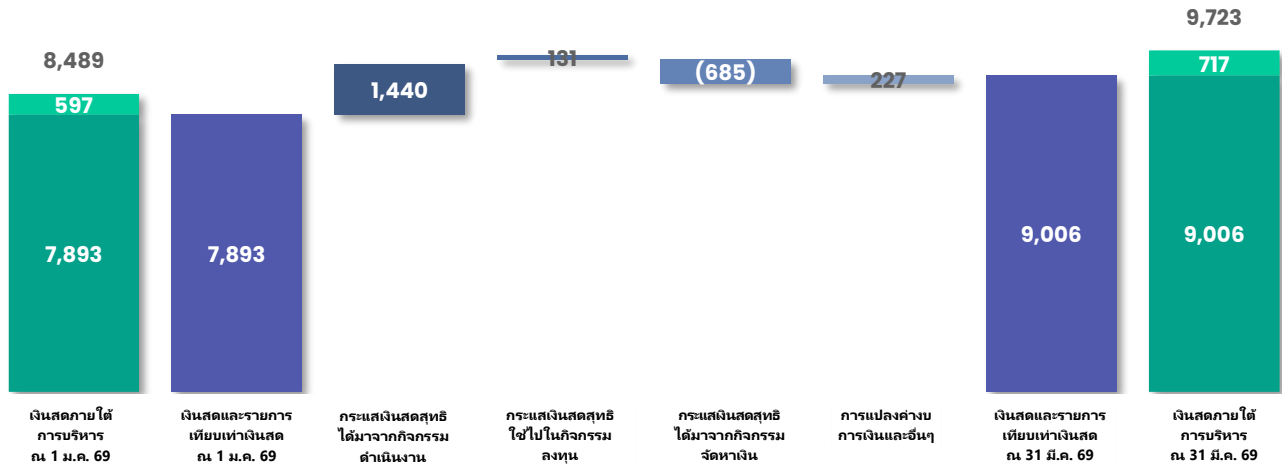
หมายเหตุ:

⁽¹⁾ เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

⁽²⁾ ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

⁽³⁾ รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า

กระแสเงินสด



1) กระแสเงินสด

กระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงานจำนวน 1,440.1 ล้านบาทในช่วง 3 เดือนแรกของปี 2569

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,892.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,113.0 ล้านบาท จากต้นปี โดยในไตรมาสนี้มีกระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 1,440.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และ TTA มีกระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมการลงทุน จำนวน 131.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากกำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น ขณะที่มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 685.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงดอกเบี้ยจ่าย เมื่อรวมผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 226.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น 1,113.0 ล้านบาท ในช่วง 3 เดือนแรก สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2569 ทั้งนี้ TTA ยังคงรักษาระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต รวมถึงการชำระหนี้ต่าง ๆ

2) สภาพคล่อง

อัตราส่วนสภาพคล่องอยู่ที่ 1.88 เท่า สะท้อนถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ และการมีเงินสดภายใต้การบริหารมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 TTA มีเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 9,722.9 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 9,005.6 ล้านบาท และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น จำนวน 717.3 ล้านบาท นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่งซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นที่ 0.33 เท่า ลดลงจาก 0.37 เท่าในปี 2568 ส่วนใหญ่มาจากส่วนของผู้ถือหุ้นรวมที่เพิ่มขึ้น สนับสนุนด้วยกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาด เช่นเดียวกับกับอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น⁽¹⁾ ลดลงไปที่ 0.04 เท่า จาก 0.09 เท่า สะท้อนถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารเพียงพอต่อการชำระหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ขณะที่อัตราส่วนสภาพคล่องเพิ่มขึ้นจาก 1.65 เท่าในปี 2568 เป็น 1.88 ณ สิ้นไตรมาส เนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น สนับสนุนด้วยกระแสเงินสดรับจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือและกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ยิ่งไปกว่านั้น ยังคงสามารถรักษาอัตราส่วนสภาพคล่องให้มากกว่า 1 เท่า สะท้อนถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ โดย TTA ยังคงดำรงระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนที่แข็งแกร่ง รวมถึงมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต ตลอดจนการชำระหนี้ต่าง ๆ

หมายเหตุ:

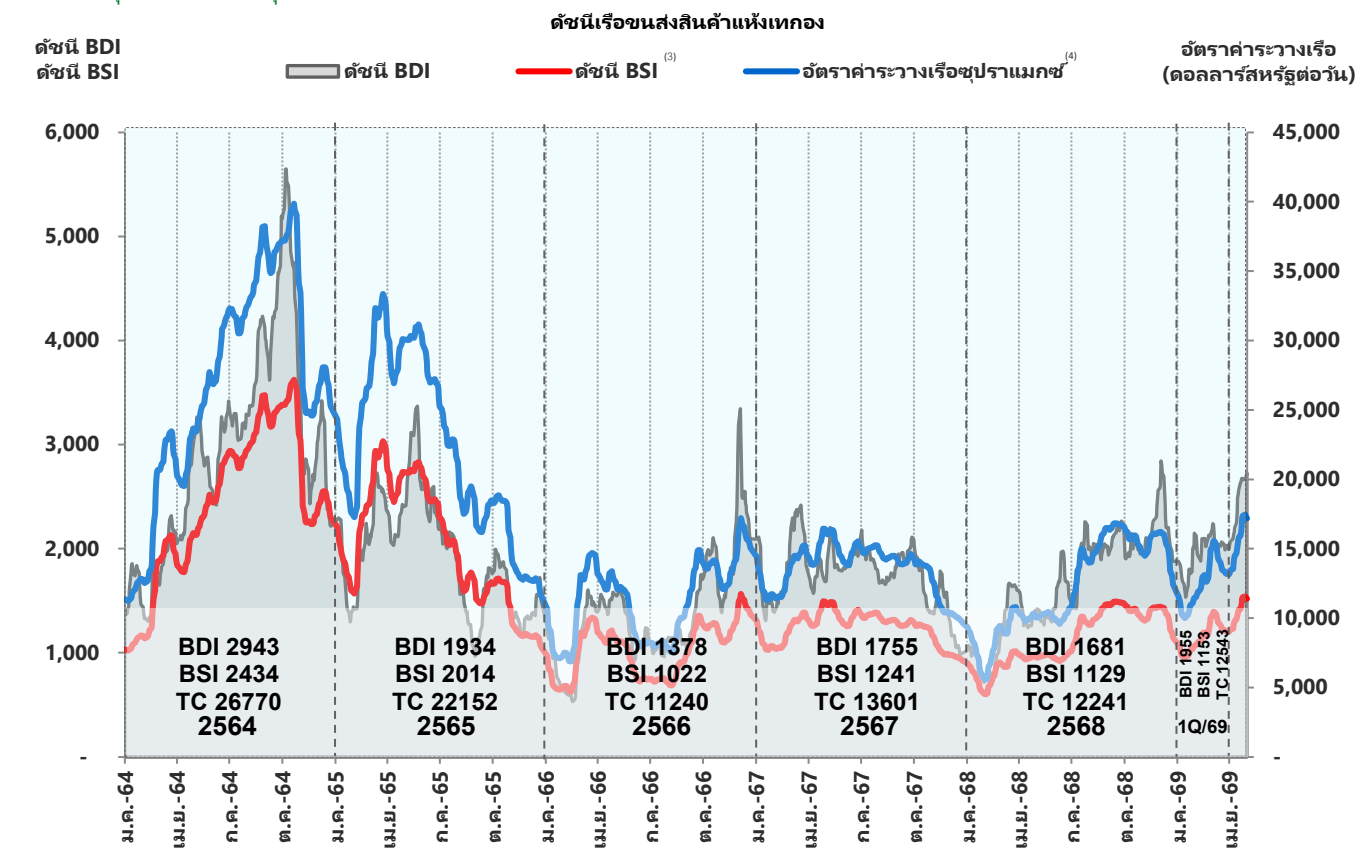
⁽¹⁾ ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้นกู้ TTA265A TTA260A TTA281A TTA278A TTA278A และ TTA287A ซึ่งต้องดำรงอัตราส่วนไม่เกิน 2.0 เท่า

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน - งบการเงินรวม	หน่วย	1Q/68	4Q/68	1Q/69
อัตราค่าไรซ์ขึ้นต้น	ร้อยละ	13.9	21.6	18.8
อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้	ร้อยละ	23.2	19.5	11.5
อัตราค่าไรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	11.7	2.6	3.3
อัตราค่าไรสุทธิ	ร้อยละ	10.2	3.6	2.7
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม*	ร้อยละ	2.3	3.4	2.1
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น* (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	3.7	5.7	3.2
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.06	1.65	1.88
ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น	เท่า	7.14	5.50	1.77
ความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.66	0.36	0.13
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.56	0.56	0.53
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.36	0.37	0.33
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ^{(1) (2)}	เท่า	0.11	0.09	0.04

อัตราค่าไรซ์ขึ้นต้น = ค่าไรซ์ขึ้นต้น (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย)/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
 อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้ = EBITDA/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
 อัตราค่าไรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA) = ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
 อัตราค่าไรสุทธิ = ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิ/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
 อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม = ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิ/ สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
 อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ส่วนที่เป็นของ TTA) = ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เฉลี่ย
 อัตราส่วนสภาพคล่อง = สินทรัพย์หมุนเวียน/ หนี้สินหมุนเวียน
 ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น = EBIT/ ต้นทุนทางการเงิน
 ความสามารถในการชำระดอกเบี้ย = EBITDA/ ภาระหนี้ปัจจุบัน
 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = หนี้สิน/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
 อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = (หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยรวมหนี้สินตามสัญญาเช่า)/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
 อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = (หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า - เงินสดและการเทียบเท่าเงินสด - สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น)/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

แนวโน้มอุตสาหกรรม: ธุรกิจขนส่งทางเรือ



* อัตราส่วนเต็มปี
 (1) ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้น TTA265A TTA260A TTA281A TTA278A TTA278A และ TTA287A ซึ่งต้องชำระอัตราส่วนไม่เกิน 2.0 เท่า
 (2) อัตราส่วนที่คิดลบแสดงถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย
 (3) เป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน สำหรับระยะเวลาก่อนวันที่ 3 เม.ย. 2560 และเปลี่ยนมาเป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่วันที่ 3 เม.ย. 2560 เป็นต้นไป
 (4) อัตราค่าระวางเรือขุปราเมกซ์อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน จนถึงไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบขนาดของเรือขุปราเมกซ์กับเรือขุปราเมกซ์ได้

ดัชนีซูพราแมกซ์ (BSI) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1,153 จุด ในไตรมาสที่ 1 /2569 เพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ย 819 จุดในไตรมาสที่ 1/2568 สนับสนุนด้วยความต้องการของการค้าแร่เหล็ก เมล็ดธัญพืช และสินค้าเทกองย่อยที่แข็งแกร่ง แต่ลดลงจาก 1,379 จุดในไตรมาสที่ 4/2568 สะท้อนการชะลอตัวตามฤดูกาลในช่วงเทศกาลตรุษจีน โดยในไตรมาสนี้ อัตราค่าระวางเรือซูพราแมกซ์ทำสถิติสูงสุดที่ 15,566 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และมีอัตราค่าระวางเรือซูพราแมกซ์เฉลี่ยอยู่ที่ 12,543 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สำหรับภาพรวมปี 2569 ตามรายงานของ Clarksons Research ได้ประมาณการเติบโตของการค้าสินค้าแห้งเทกองจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 2.5 ในหน่วยตัน-ไมล์ โดยการค้าเมล็ดธัญพืชคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 3.8 โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการส่งออกที่แข็งแกร่งของสหรัฐอเมริกาและบราซิล เนื่องจากการผ่อนคลายความตึงเครียดทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ในช่วงปลายปี 2568 รวมถึงการเก็บเกี่ยวข้าวเหลืองของบราซิลที่ทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ แม้จะมีอุปสรรคจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10 ของการค้าเมล็ดธัญพืชทางเรือทั่วโลก แต่คาดว่าผลกระทบโดยรวมจะยังคงจำกัด การค้าสินค้าเทกองย่อย (minor bulk) ซึ่งเป็นสินค้าหลักในการขนส่งของเรือซูพราแมกซ์คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.4 โดยได้แรงหนุนจากการนำเข้าของจีนที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะแร่บอกไซต์ และความต้องการแร่โลหะอื่น ๆ สอดคล้องกับภาคอุตสาหกรรมที่ค่อย ๆฟื้นตัว แม้ว่า การส่งออกผลิตภัณฑ์จากเหล็กจะชะลอตัวลงจากกำแพงภาษีทางการค้า และการค้าปุ๋ยได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ในส่วนของการค้าแร่เหล็ก มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 จากอุปทานของการค้าแร่เหล็กทางทะเลที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการเริ่มต้นดำเนินการอย่างต่อเนื่องของโครงการซิมันดู (Simandou) ซึ่งเป็นโครงการเหมืองแร่และโครงสร้างพื้นฐานที่ใหญ่ที่สุดในแอฟริกา พร้อมทั้งการฟื้นตัวของ การส่งออกของออสเตรเลีย หลังผ่านพ้นช่วงสภาพอากาศแปรปรวน ทั้งนี้ อุปสงค์จะยังคงอยู่ในระดับปานกลาง ท่ามกลางภาวะการผลิตเหล็กที่ชะลอตัวในจีน ขณะที่การค้าถ่านหินทางทะเลทั่วโลกคาดว่าจะลดลงร้อยละ 1.5 เนื่องจากความต้องการถ่านหินที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงให้ความร้อน (thermal coal) ที่อ่อนลง ในช่วงที่การเปลี่ยนผ่านเข้าสู่การใช้พลังงานทดแทนเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ความไม่แน่นอนของราคาน้ำมันและก๊าซในตะวันออกกลาง ส่งผลให้ราคาของน้ำมันและก๊าซเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจช่วยสนับสนุนความต้องการในการนำเข้าถ่านหินของบางภูมิภาค ในทางกลับกัน การขยายของเรือคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 3.6 โดยยอดสั่งซื้อเรือใหม่อยู่ที่ร้อยละ 13 ของปริมาณกองเรือทั่วโลกทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ตลาดจะได้รับปัจจัยหนุนจากข้อจำกัดในบริเวณช่องแคบฮอร์มุซชั่วคราว ซึ่งเป็นผลมาจากความตึงเครียดในตะวันออกกลาง การใช้เวลาเรือที่ลดลง และเวลาหยุดทำการเนื่องจากการตรวจสอบพิเศษ (special surveys) สำหรับแนวโน้มปี 2570 ตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 0.7 ในหน่วยตัน และร้อยละ 1.3 ในหน่วยตัน-ไมล์ ขณะที่คาดการณ์การเติบโตของกองเรือจะอยู่ที่ร้อยละ 3.7 โดยแนวโน้มของตลาดยังคงมีความไม่แน่นอนจากปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์ การขยายกำลังการผลิตของโครงการซิมันดู แนวโน้มความต้องการของจีน นโยบายของถ่านหิน ความเร็วในการเดินเรือ และการปลดระวางเรือ

ที่มา: Clarksons Research เดือนเมษายน 2569

หมายเหตุ: กองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ ถูกจัดอยู่ในประเภทเรือขนาดเล็กและสามารถอ้างถึงกับดัชนีซูพราแมกซ์ (BSI-58 และ BSI-63) ถึงแม้ว่าขนาดของกองเรือของกลุ่มธุรกิจฯ จะมีขนาดเล็กกว่าเรือที่ดัชนีใช้อ้างอิง (เรือเทกองมาตรฐาน ขนาดระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน และ 63,000 เดทเวทตัน)

เหตุการณ์/ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในไตรมาสที่ 1/2569 และหลังรอบระยะเวลาที่รายงาน

- TTA ออกหุ้นกู้ จำนวน 1,000.0 ล้านบาท ในเดือนมกราคม 2569 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ครบกำหนดเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2569
- ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของ TTA เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2569 มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผล จำนวน 0.25 บาทต่อหุ้น รวมเป็นจำนวนเงินทั้งหมด 451.4 ล้านบาท กำหนดจ่ายในวันที่ 19 พฤษภาคม 2569
- TTA ออกหุ้นกู้ จำนวน 1,200.0 ล้านบาท ในเดือนพฤษภาคม 2569 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ครบกำหนดเมื่อเดือนพฤษภาคม 2569

ปัจจัยสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานและสถานะทางการเงินในอนาคต

- **ความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือ:** กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือเป็นหนึ่งในรายได้หลักของ TTA โดยอัตราค่าระวางเรือตลาดสินค้าแห้งเทกองมีลักษณะเป็นวัฏจักรสะท้อนถึงความผันผวนของอุปสงค์ของโลกและอุปทานของเรือ เพื่อบริหารความผันผวนนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้ทำสัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้า (Forward Freight Agreement หรือ FFA) เพื่อกำหนดอัตราค่าระวางล่วงหน้า รวมถึงการบริหารเชิงกลยุทธ์ระหว่างสัดส่วนของสัญญาเช่าเรือระยะยาวกับสัญญาการรับขนส่งสินค้า (Contracts of Affreightment หรือ COA) ให้เหมาะสมกับสภาพตลาด และยังคงเน้นกลยุทธ์ในการดำเนินงานเพื่อบริหารเส้นทางเดินเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และมองหาโอกาสในการเช่าเรือเข้ามาเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน

แม้ว่าตลาดจะมีความผันผวนและความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์เพิ่มขึ้น รวมถึงสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลาง แต่ผลกระทบโดยรวมต่อการค้าสินค้าแห้งเทกองยังคงจำกัด การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือและระยะการเดินทางที่ยาวขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงบริเวณที่มีความขัดแย้ง ส่งผลให้ความต้องการในหน่วยตัน-ไมล์เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ปริมาณเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตะวันออกกลางคิดเป็นเพียงร้อยละ 3.6 ของการเดินทางของกองเรือทั่วโลก และกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือไม่ได้ดำเนินงานในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ทำให้ความเสี่ยงในการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจฯ ยังคงจำกัด ขณะเดียวกัน เส้นทางการค้าต่าง ๆ ยังสามารถปรับตัวผ่านการใช้เส้นทางทางเลือก และรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนแปลงไปได้

- **ความผันผวนของราคาน้ำมัน:** กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งเป็นอีกหนึ่งรายได้สำคัญของ TTA โดยกลุ่มธุรกิจฯ ให้บริการนอกชายฝั่งแก่ลูกค้าในอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซ ซึ่งความต้องการใช้บริการและอัตราค่าเช่าเรือจะสอดคล้องกับราคาน้ำมัน และต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน ขณะเดียวกัน ความขัดแย้งและความตึงเครียดทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ส่งผลให้ราคาน้ำมันสูงขึ้น ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งไม่ได้รับผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินงาน และยังคงสามารถดำเนินงานในพื้นที่ให้บริการได้ตามแผน

ธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมุ่งเน้นไปที่บริการงานวิศวกรรมใต้ทะเล ในส่วนงานสำรวจ ซ่อมแซม และซ่อมบำรุง (IRM) งานวางสายเคเบิล รวมถึงงานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้ง ซึ่งเป็นบริการที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาน้ำมัน และได้รับการสนับสนุนจากความจำเป็นในการบำรุงรักษาแหล่งผลิต การปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านกฎระเบียบ รวมถึงการบริหารจัดการสินทรัพย์ที่สิ้นสุดอายุการใช้งาน มากกว่างานขุดเจาะ นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังประสบความสำเร็จในการดำเนินงานโครงการรื้อถอนขนาดใหญ่ในอ่าวไทย ซึ่งช่วยสร้างความแข็งแกร่งของผลงานอ้างอิง และช่วยสนับสนุนการขยายธุรกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลยุทธ์ดังกล่าว ช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน และสนับสนุนการรักษาระดับการใช้จ่ายของสินทรัพย์และผลประกอบการให้มีเสถียรภาพมากขึ้นในระยะยาว

ในส่วนของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ผลกระทบจากราคาน้ำมันมีอยู่อย่างจำกัด เนื่องจากภายใต้สัญญาเช่าเหมาเรือแบบระยะเวลา (time charter) ลูกค้ายเป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนผลกระทบต่อรูปแบบสัญญาเช่าเหมาเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter) ซึ่งกลุ่มธุรกิจ เป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ได้บริหารความเสี่ยงผ่านการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (bunker swap) โดยสรุป ผลกระทบทางตรงโดยรวมจากความผันผวนของราคาน้ำมันต่อกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงอยู่ในระดับจำกัด

- **ความเสี่ยงจากการลงทุนในธุรกิจใหม่:** เนื่องจากธุรกิจหลักของ TTA เป็นธุรกิจที่มีลักษณะเป็นวัฏจักร กลุ่มบริษัทจึงทำการกระจายความเสี่ยงโดยลงทุนในธุรกิจที่ไม่ขึ้นอยู่กับวัฏจักรและมีศักยภาพในการเติบโตสูงเพื่อเสริมสร้างเสถียรภาพของรายได้ อย่างไรก็ตาม การลงทุนในธุรกิจใหม่ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจเดิม อาจต้องเผชิญความเสี่ยงและอาจไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ ดังนั้น เพื่อบริหารความเสี่ยงเหล่านี้ กลุ่มบริษัทจะทำการศึกษารายละเอียดและความเป็นไปได้ของโครงการ รวมถึงมีกระบวนการอนุมัติการลงทุนที่เข้มงวด โดยพิจารณาถึงความจำเป็น ความเหมาะสม และประโยชน์ที่บริษัทฯ และผู้ถือหุ้นจะได้รับ ประกอบกับปฏิบัติตามกฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัดในเรื่องของการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกัน รวมถึงการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัท

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

TTA ได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อทบทวน กำกับดูแล และติดตามผลของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของจริยธรรม
- การแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้มั่นใจว่าความพัฒนาที่ยั่งยืนจะดำเนินการอย่างทั่วทั้งองค์กร และดำเนินการตามกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมความรับผิดชอบของคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงการกำหนดนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ และดำเนินแผนการพัฒนาที่ยั่งยืนตาม การดำเนินธุรกิจทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอแนะและเสนอข้อบุคคลเพื่อเข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- TTA ได้รับการรับรองต่ออายุเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทย ในการต่อต้านการทุจริต (CAC) อย่างต่อเนื่อง เป็นครั้งที่ 2
- TTA ได้รับการประกาศเป็นสมาชิกรายชื่อยั่งยืน (ESG Ratings) ประจำปี 2568 ในกลุ่มบริการ (Services) โดยจัดอยู่ในระดับ "AAA"
- TTA ได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ "ดีเลิศ" หรือ 5 ดาว ในปี 2568 ซึ่งติดต่อกันเป็นปีที่ 7

โครงการ/กิจกรรมด้านสังคม

โครงการพัฒนาหลักสูตรพณิชยการร่วมกับสำนักงานอาชีวศึกษา: โทริเซน ชิปปิง ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ตั้งแต่ปี 2567 ในโครงการความร่วมมือทางด้านการเรียนการสอน รวมถึงการจัดทำหลักสูตรและวิทยากรหลักสูตรทางด้านพณิชยการและการเดินเรือให้แก่สถาบันการศึกษาต่าง ๆ โดยเป็นที่ปรึกษาในการออกแบบหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการบุคลากรสายพณิชยการของอุตสาหกรรมเดินเรือเชิงพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งนี้ โทริเซน ชิปปิง ตั้งเป้าหมายที่จะผลิตนิสิตนักศึกษาอาชีวศึกษาให้มีความรู้และทักษะสอดคล้องกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือ พร้อมเปิดโอกาสให้นิสิตนักศึกษามาฝึกงานบนเรือของโทริเซน ชิปปิง และเมื่อจบการศึกษาสามารถพิจารณาทำงานได้ทันที โดยร่วมมือกับสถาบันการศึกษาต่าง ๆ อาทิ วิทยาลัยอาชีวศึกษานครศรีธรรมราช วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช วิทยาลัยประมงดินสูลานนท์ ศูนย์ฝึกพณิชยการ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย สงขลา เป็นต้น

โครงการ/กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

แผนลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์: กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงให้ความสำคัญกับกฎระเบียบด้านการปล่อยมลพิษ และกำหนดเป้าหมายเพื่อลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การเดินเรือระหว่างประเทศ (International Marine Organization: IMO) โดยปัจจุบันกองเรือทั้งหมด 23 ลำของกลุ่มธุรกิจ ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) ที่กำหนด โดยมีเรือจำนวน 7 ลำที่สามารถแล่นได้โดยใช้ความเร็วสูงสุดตามคุณลักษณะของเรือ และเรือที่เหลืออีก 16 ลำ แล่นโดยใช้ความเร็วตามที่ EPL (Engine Power Limitation) กำหนด ในส่วนของดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน (Carbon Intensity Indicator: CII) กลุ่มธุรกิจ ผ่านตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด โดยได้รับการจัดอันดับอยู่ในช่วง ระดับ A – C จำนวน 21 ลำ และ 2 ลำอยู่ในระดับ D โดยค่าเฉลี่ย CII ของกองเรืออยู่ที่ 4.78 กรัมของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อตัน-ไมล์ ซึ่งได้รับการรับรองโดยองค์กรตรวจสอบมาตรฐานเรือสากล (Ship Classification: Bureau Veritas) อย่างไรก็ตาม ในปี 2568 กลุ่มธุรกิจ ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงร้อยละ 10 จากปี 2567 หรือจาก 342,458 ตันคาร์บอน (tCO₂) เป็น 307,165 ตันคาร์บอน (tCO₂) สะท้อนภาพรวมการดำเนินงานที่ทำให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลง แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือจากความขัดแย้งในทะเลแดง ซึ่งส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการเดินทาง และการใช้เชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่อการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้น

โครงการ/กิจกรรมด้านเศรษฐกิจ

โครงการแยกก่อนหย่อน: ในปี 2568 TTA มีส่วนช่วยพัฒนาการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนของคู่ค้า ด้วยการจัดอบรมในโครงการแยกก่อนหย่อน ควบคู่กับการสื่อสารจรรยาบรรณสำหรับคู่ค้าธุรกิจ และนโยบายสิ่งแวดล้อมให้กับบริษัท สทท เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทจัดหาพนักงานรักษาความสะอาดในการทำความสะอาดบริเวณสำนักงานใหญ่ เพื่อส่งเสริมการคัดแยกขยะตามเจตนารมณ์การดำเนินงานธุรกิจด้วยความใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อมในทุกพื้นที่ ปลูกจิตสำนึกให้รู้จักประเภทย่อยและคัดแยกขยะเพื่อเป็นพื้นฐานในการสร้างสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืนร่วมกันต่อไปในอนาคต ผลการดำเนินงาน พนักงานรักษาความสะอาดเข้าร่วมอบรมร้อยละ 100 ของจำนวนพนักงานรักษาความสะอาดทั้งหมด โดยในการอบรมครั้งแรกมีพนักงานรักษาความสะอาดเข้าร่วม 4 คน ส่วนในการอบรมครั้งที่สองเข้าร่วม 5 คน (มีการจ้างพนักงานรักษาความสะอาดเพิ่ม 1 คนในระหว่างปี) และผ่านการทดสอบร้อยละ 100 ในปี 2568 มีการคัดแยกขยะอย่างถูกประเภทเพิ่มมากขึ้น และปริมาณขยะที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อได้เพิ่มขึ้น เช่น ปริมาณขยะ อิเล็กทรอนิกส์ กระดาษ และขวดพลาสติกส่งเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิลเพิ่มขึ้น

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม:

งบการเงิน



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

การกำกับดูแลกิจการ



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนตีสี่ จำกัด (มหาชน)

นายเฉลิมชัย มหากิจศิริ
กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายคทาวุธ สุขแสง
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่การเงิน