

วันที่ 11 สิงหาคม 2569

เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง: คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 2/2569

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

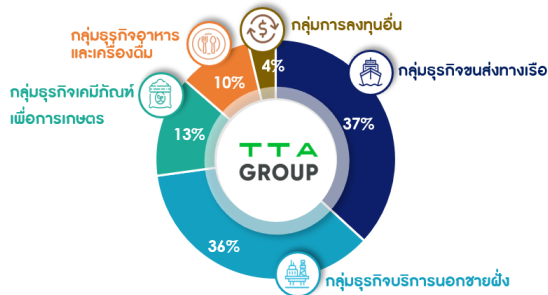
ผลการดำเนินงานในภาพรวม



TTA รายงานผลกำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติ จำนวน 367.2 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 2/2569 ส่วนใหญ่มาจากการดำเนินงานที่แข็งแกร่งของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ

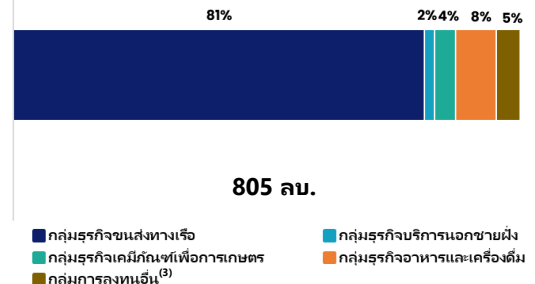
ในไตรมาสที่ 2/2569 TTA มีรายได้ จำนวน 5,598.3 ล้านบาท ลดลง 23%YoY และ 8%QoQ มีสาเหตุหลักมาจากรายได้ที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งและกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร แต่ถูกชดเชยบางส่วนด้วยรายได้ของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือที่สูงขึ้น ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 37 ร้อยละ 36 ร้อยละ 13 ร้อยละ 10 และร้อยละ 4 ของรายได้รวมทั้งหมดตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวม⁽¹⁾ ลดลง 29%YoY และ 13%QoQ เป็น 4,312.8 ล้านบาท สอดคล้องกับรายได้ที่ลดลง อย่างไรก็ตาม อัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวดีขึ้นเป็นร้อยละ 23 ในไตรมาสที่ 2/2569 เทียบกับร้อยละ 16 ในไตรมาสที่ 2/2568 และร้อยละ 19 ในไตรมาสที่ 1/2569 สนับสนุนด้วยอัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือที่สูงขึ้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 12%YoY และ 12%QoQ เป็น 1,285.5 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 1%YoY และ 2%QoQ ส่งผลให้ EBITDA เพิ่มขึ้น 17%YoY และ 17%QoQ เป็น 804.9 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 159.0 ล้านบาท ลดลง 6%YoY จากการชำระคืนเงินกู้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง และลดลง 3%QoQ นอกจากนี้ มีรายการพิเศษจากผลขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสดส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 561.9 ล้านบาท เนื่องจากการด้อยค่าสินทรัพย์ดิจิทัลจากการปรับมูลค่าตามราคาตลาด (mark-to-market) จำนวน 564.4 ล้านบาท เพื่อให้สะท้อนถึงข้อกำหนดในการประเมินมูลค่าสินทรัพย์ดิจิทัลแบบแยกรายการ (Item-by-item) โดยจะรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสำหรับสินทรัพย์ที่มีราคาทุนสูงกว่าราคาตลาด ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ขณะที่กำไรจากสินทรัพย์ที่มีราคาตลาดสูงกว่าราคาทุนนั้น จะยังไม่รับรู้จนกว่าจะมีการจำหน่ายสินทรัพย์ดังกล่าว ทั้งนี้ มูลค่าตลาดรวมของพอร์ตสินทรัพย์ดิจิทัลยังคงสูงกว่ามูลค่าตามบัญชี ในไตรมาสนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ย⁽²⁾ ที่ 18,240 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือขุปราเมกซ์สุทธิ อยู่ร้อยละ 11 ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังคงสร้าง EBITDA เป็นบวกได้อย่างต่อเนื่อง สนับสนุนด้วยมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่แข็งแกร่ง จำนวน 749.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรสามารถทำกำไรได้อย่างต่อเนื่อง มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 0.9 ล้านบาท โดยสรุป TTA รายงานผลขาดทุนสุทธิ จำนวน 194.8 ล้านบาท ลดลง 316%YoY และ 197%QoQ มีสาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ดิจิทัลในไตรมาสที่ 2/2569 อย่างไรก็ตาม TTA มีผลกำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติก่อนรายการพิเศษจากผลขาดทุนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงที่ไม่ใช่เงินสด จำนวน 367.2 ล้านบาท

โครงสร้างรายได้ไตรมาสที่ 2/2569



5,598 ลบ.

โครงสร้าง EBITDA ไตรมาสที่ 2/2569



805 ลบ.

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 TTA มีรายได้ จำนวน 11,685.7 ล้านบาท ลดลง 20%YoY โดยหลักมาจากรายได้ที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 34 ร้อยละ 40 ร้อยละ 14 ร้อยละ 9 และร้อยละ 3 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวมลดลง 25%YoY เป็น 9,253.6 ล้านบาท อัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวดีขึ้นโดยหลักมาจากราคาอัตรากำไรขั้นต้นของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือที่สูงขึ้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นสูงขึ้น 13%YoY เป็น 2,432.0 ล้านบาท ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 รายได้อื่นลดลง 86%YoY เป็น 222.3 ล้านบาท เนื่องจากในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2568 มีการบันทึกกำไรจากการขายสินทรัพย์ดิจิทัล ขณะที่ในงวดปัจจุบันไม่มีรายการดังกล่าว ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 3%YoY

Note:

⁽¹⁾ รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่น ๆ

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

⁽³⁾ ส่วนกลางและการตลาดรายการระหว่างกัน

โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่ลดลง ส่วน EBITDA อยู่ที่ 1,494.5 ล้านบาท ลดลง 37%YoY มีสาเหตุหลักมาจากไม่มีการรับรู้กำไรจากการขายสินทรัพย์ดิจิทัล ในช่วงที่ผ่านมา นอกจากนี้ มีการรับรู้ผลกำไรที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 243.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเงินสดและเงินฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เงินลงทุนในตราสารทุนในสกุลเงินดอลลาร์แคนาดา และเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นผลมาจากการแข็งค่าขึ้นของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐและดอลลาร์แคนาดา เมื่อเทียบกับเงินบาท ณ สิ้นปี 2568 อย่างไรก็ตาม มีรายการพิเศษจากผลขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสดส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 764.3 ล้านบาท จากการด้อยค่าสินทรัพย์ดิจิทัลจากการปรับมูลค่าตามราคาตลาด เพื่อให้สะท้อนถึงข้อกำหนดในการประเมินมูลค่าสินทรัพย์ดิจิทัลแบบแยกรายการ สำหรับสินทรัพย์ที่มีราคาทุนสูงกว่าราคาตลาด ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่ได้กล่าวไปข้างต้น โดยสรุป กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA อยู่ที่ 6.0 ล้านบาท ลดลง 99%YoY หากไม่รวมรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ TTA มีผลกำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติ จำนวน 770.3 ล้านบาทในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569

ผลการดำเนินงานในภาพรวม

หน่วย: ล้านบาท	2Q/68	1Q/69	2Q/69	YoY	QoQ	6M68	6M69	YoY	2Q/68	1Q/69	2Q/69	6M68	6M69
รายได้รวม	7,226.6	6,087.4	5,598.3	-23%	-8%	14,522.1	11,685.7	-20%	100%	100%	100%	100%	100%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	6,078.3	4,940.8	4,312.8	-29%	-13%	12,361.9	9,253.6	-25%	84%	81%	77%	85%	79%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	1,148.3	1,146.6	1,285.5	12%	12%	2,160.2	2,432.0	13%	16%	19%	23%	15%	21%
EBITDA	690.6	689.6	804.9	17%	17%	2,381.5	1,494.5	-37%	10%	11%	14%	16%	13%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	90.1	200.8	(194.8)	-316%	-197%	942.4	6.0	-99%	1%	3%	-3%	6%	0.1%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	(48.9)	403.2	367.2	852%	-9%	1,099.4	770.3	-30%	-1%	7%	7%	8%	7%

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 TTA มีสินทรัพย์รวม จำนวน 51,219.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเล และสินค้าคงเหลือ ขณะที่หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นเล็กน้อย เป็น 18,203.7 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้า และเงินรับล่วงหน้าจากลูกค้า ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้น เป็น 33,015.3 ล้านบาท สนับสนุนด้วยผลกำไรจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน และกำไรจากการปรับมูลค่าในตราสารทุนตามราคาตลาด นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.55 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อทุนที่ 0.34 เท่า ณ สิ้นไตรมาส และระหว่างไตรมาส TTA มีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 1,447.1 ล้านบาท และเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิ จำนวน 7,728.9 ล้านบาท ลดลง 163.7 ล้านบาท จากต้นปี

ภาพรวมอุตสาหกรรม

อุปสงค์ในตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่แข็งแกร่ง และข้อจำกัดด้านอุปทานเรือช่วยสนับสนุนอัตราค่าระวางเรือ ขณะที่กิจกรรมของธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังคงดำเนินไปตามปกติ โดยไม่มีผลกระทบที่มีนัยสำคัญในไตรมาสที่ 2/2569

ในไตรมาสที่ 2/2569 ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงแข็งแกร่ง สนับสนุนด้วยความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลที่แข็งแกร่ง และการเติบโตอย่างต่อเนื่องของการขนส่งระยะไกลจากมหาสมุทรแอตแลนติกไปยังเอเชีย โดยในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 ปริมาณการค้าสินค้าแห่งเทกองทางทะเลเพิ่มขึ้นประมาณ 4%YoY โดยเฉพาะการค้าแร่เหล็ก เมล็ดธัญพืช และสินค้าเทกองย่อย จากการส่งออกที่แข็งแกร่งจากออสเตรเลียและบราซิล การขยายกำลังการผลิตของโครงการซิมันดู (Simandou) ในประเทศกินี และความต้องการการนำเข้าของจีนที่ยังคงแข็งแกร่ง แม้ว่าภาวะเศรษฐกิจโลกและสถานการณ์ความตึงเครียดด้านภูมิรัฐศาสตร์ยังคงมีความผันผวน และความไม่สงบบริเวณช่องแคบฮอร์มุซที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งโดยรวมในวงจำกัด ทำให้ประสิทธิภาพในการดำเนินงานลดลงบางส่วน เนื่องจากชะงักงันในการเดินเรือที่ยาวขึ้น ความล่าช้าของเรือ หรือความแออัดชั่วคราวในบริเวณดังกล่าว ตลอดจนการเปลี่ยนตำแหน่งกองเรือ ส่งผลให้อุปทานเรือที่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพในตลาดดังกล่าวเพิ่มขึ้น และช่วยเพิ่มอัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือ ด้านอุปทาน การขยายกองเรือทั่วโลกเติบโตประมาณร้อยละ 3.4 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว หรือ 1,087 ลำเดทเวทตัน (DWT) ในช่วงต้นของเดือนกรกฎาคม 2569 ขณะที่ยอดสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ร้อยละ 14 ของกองเรือทั้งหมด

ส่วนธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อุตสาหกรรมได้รับแรงสนับสนุนจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น จากข้อจำกัดด้านอุปทานและการหยุดชะงักของการขนส่งในประเทศผู้ส่งออกหลัก โดยสำนักบริหารสารสนเทศพลังงานของสหรัฐอเมริกา (U.S. Energy Information Administration: EIA) คาดการณ์ว่าราคาน้ำมันดิบมีแนวโน้มค่อย ๆ ปรับตัวลดลง สะท้อนการคาดการณ์ว่าอุปทานน้ำมันทั่วโลกจะเพิ่มขึ้น ประกอบกับการเบิกใช้ปริมาณน้ำมันคงคลังมีแนวโน้มชะลอตัวลง ทั้งนี้ แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณน้ำมันคงคลังในช่วงหนึ่งปีข้างหน้าคาดว่าจะยังเป็นอีกปัจจัยที่สร้างแรงกดดันต่อราคาน้ำมันดิบ ส่วนความไม่แน่นอนด้านภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลางยังคงสร้างความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยของบุคลากร การเคลื่อนย้ายเรือและอุปกรณ์ ตลอดจนการเข้าถึงพื้นที่ปฏิบัติงานนอกชายฝั่ง โดยมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เข้มงวดขึ้นและข้อจำกัดด้านการขนส่งอาจส่งผลให้มีการหยุดปฏิบัติงานชั่วคราวระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายนานขึ้น หรือเกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม พื้นที่ปฏิบัติงานของงานนอกชายฝั่งและบริเวณชายฝั่งภายใต้กลุ่มธุรกิจนอกชายฝั่งยังคงดำเนินงานได้ตามปกติ โดยไม่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญในไตรมาสที่ผ่านมา ขณะที่ฝ่ายบริหารยังคงติดตามสถานการณ์ด้านความปลอดภัยอย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งทบทวนและเตรียมแผนรองรับเหตุการณ์ด้านการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก

กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีกำไรสุทธิ จำนวน 512.6 ล้านบาท สนับสนุนด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยที่แข็งแกร่งจำนวน 18,240 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์สุทธิอยู่ร้อยละ 11 ในไตรมาสที่ 2/2569

ในไตรมาสที่ 2/2569 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ อยู่ที่ 2,061.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23%YoY และ 8%QoQ เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ที่สูงขึ้น ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์⁽¹⁾ มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 17,369 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 2/2569 เพิ่มขึ้น 72%YoY และ 38%QoQ โดยได้รับแรงสนับสนุนจากอุปสงค์ที่แข็งแกร่งของสินค้าโภคภัณฑ์หลัก โดยเฉพาะการค้าแร่เหล็ก ถ่านหิน และเมล็ดธัญพืช สำหรับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของเรือเทกองนั้น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าต่อวันถูกใช้เป็นบรรทัดฐาน ซึ่งอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจ อยู่ที่ 18,240 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 48%YoY และ 29%QoQ ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์สุทธิที่ 16,501 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 11 ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าประกอบด้วย อัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ และเช่าจากเรือเช่า (chartered-in vessel) โดยอัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ อยู่ที่ 17,914 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 49%YoY และ 25%QoQ ตามอัตราค่าระวางเรือตลาดที่สูงขึ้น ขณะที่ยังคงรักษ้อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือเต็มอัตราที่ร้อยละ 100 และสามารถทำอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดที่ 32,548 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ขณะเดียวกัน มีกำไรจากเรือเช่า จำนวน 326 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 33%YoY และ 225%QoQ สนับสนุนด้วยจำนวนเรือเช่าเทียบเท่าเพิ่มขึ้นจาก 4.9 ลำ ในไตรมาสที่ 2/2568 เป็น 7.1 ลำ ในไตรมาสที่ 2/2569 ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) อยู่ที่ 5,115 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 11%YoY และ 9%QoQ เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เพิ่มขึ้นชั่วคราวที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังสามารถคงระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽²⁾⁽³⁾ อยู่ร้อยละ 6 ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 55 ในไตรมาสที่ 2/2568 และร้อยละ 60 ในไตรมาสที่ 1/2569 เป็นร้อยละ 67 ในไตรมาสที่ 2/2569 กำไรขั้นต้นจึงเพิ่มขึ้น 53%YoY และ 37%QoQ เป็น 737.9 ล้านบาท EBITDA เพิ่มขึ้น 54%YoY และ 22%QoQ เป็น 652.9 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 512.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 52%YoY และ 28%QoQ ณ สิ้นไตรมาส กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของเรือ จำนวน 23 ลำ (เรือซูปราแมกซ์ จำนวน 21 ลำ และเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ) มีระวางบรรทุกเฉลี่ยเท่ากับ 56,228 เดทเวทตัน (DWT) และมีอายุเฉลี่ย 17.4 ปี

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรืออยู่ที่ 3,968.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19%YoY เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ตลาดที่เพิ่มขึ้น 62%YoY เฉลี่ยอยู่ที่ 14,917 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ส่วนของอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจ เพิ่มขึ้น 41%YoY อยู่ที่ 16,164 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และยังคงสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์สุทธิที่ 14,172 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 14 โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของ จำนวน 16,133 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 44%YoY ตามอัตราค่าระวางตลาด และกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) จำนวน 31 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ลดลง 86%YoY โดยสาเหตุหลักมาจากการทำสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter) ส่วหน้า ซึ่งผลกำไรหรือขาดทุนจะขึ้นอยู่กับเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางเรือของตลาด นอกจากนี้ อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือที่กลุ่มธุรกิจ เป็นเจ้าของยังคงสูงอยู่ที่ร้อยละ 100 ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) เพิ่มขึ้น 11%YoY เป็น 4,913 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน มีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือที่สูงขึ้น แต่ OPEX ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽⁴⁾ ที่ร้อยละ 9 ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2568 เป็นร้อยละ 64 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 46%YoY เป็น 1,276.2 ล้านบาท EBITDA ของกลุ่มธุรกิจ จึงเพิ่มขึ้น 57%YoY เป็น 1,186.1 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 913.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 79%YoY ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ

หน่วย: ล้านบาท	2Q/68	1Q/69	2Q/69	YoY	QoQ	6M68	6M69	YoY	2Q/68	1Q/69	2Q/69	6M68	6M69
รายได้รวม	1,672.2	1,906.7	2,061.8	23%	8%	3,321.9	3,968.5	19%	23%	31%	37%	23%	34%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	1,188.5	1,368.3	1,324.0	11%	-3%	2,450.8	2,692.3	10%	71%	72%	64%	74%	68%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	483.7	538.4	737.9	53%	37%	871.2	1,276.2	46%	29%	28%	36%	26%	32%
EBITDA	423.6	533.2	652.9	54%	22%	754.5	1,186.1	57%	25%	28%	32%	23%	30%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	337.9	400.9	512.6	52%	28%	511.4	913.4	79%	20%	21%	25%	15%	23%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	256.1	400.9	512.6	100%	28%	429.6	913.4	113%	15%	21%	25%	13%	23%

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง รายงาน EBITDA เป็นบวกที่ 16.5 ล้านบาท และยังคงมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบในระดับที่แข็งแกร่งจำนวน 749.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นสุดไตรมาสที่ 2/2569

ในไตรมาสที่ 2/2569 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 2,014.7 ล้านบาท ลดลง 46%YoY มีสาเหตุหลักมาจากรายได้ที่ลดลงจากงานรื้อถอน (decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) และงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล แต่ถูกชดเชยบางส่วนด้วยรายได้ที่สูงขึ้นของงานวิศวกรรมใต้ทะเล (subsea-IRM)⁽⁵⁾ และลดลง 22%QoQ เนื่องจากรายได้ที่ลดลงของทุบบริการ โดยรายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเล งานวางสายเคเบิลใต้ทะเล และงานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้งมีสัดส่วนร้อยละ 87 ร้อยละ 12 และร้อยละ 1 ของรายได้รวมของกลุ่มธุรกิจ ตามลำดับ โดยรายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเล

หมายเหตุ:
(1) อัตราค่าระวางของเรือบรรทุกขนาด 58,000 เดทเวทตัน (DWT)
(2) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมล่าสุดสำหรับเรือซูปราแมกซ์อยู่ที่ 5,418 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 2/2569 ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนกรกฎาคม 2569
(3) ที่มา Baltic Exchange Operating Expense Index
(4) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือซูปราแมกซ์ (OPEX) เฉลี่ยอยู่ที่ 5,421 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2569
(5) Inspection, Repair, and Maintenance (IRM) = งานสำรวจ ซ่อมแซม และซ่อมบำรุง

เพิ่มขึ้น 20%YoY เนื่องจากกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และโครงการที่ใช้เรือเช่าระยะสั้น แต่ลดลง 16%QoQ เนื่องจากการซ่อมบำรุงเรือตามแผนที่วางไว้ ซึ่งทำให้เรือมีรายได้ที่จำกัดในช่วงที่หยุดให้บริการ รวมถึงรายได้ที่ลดลงจากโครงการงานที่ไม่ใช้เรือ ขณะที่อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมได้ทะลุอยู่ที่ร้อยละ 95 ในไตรมาสที่ 2/2569 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 87 ในไตรมาสที่ 2/2568 แต่ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 97 ในไตรมาสที่ 1/2569 ส่วนรายได้จากงานวางสายเคเบิลได้ทะลุลดลง 27%YoY และ 21%QoQ เนื่องจากโครงการที่ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้วไปเมื่อเดือนเมษายน 2569 จึงอยู่ในช่วงเตรียมความพร้อมก่อนเริ่มโครงการใหม่ รายได้จากงานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้ง ลดลง 99%YoY มีสาเหตุหลักมาจากโครงการบริเวณอ่าวไทยดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว และลดลง 92%QoQ เนื่องจากโครงการงานที่ลดลง ทั้งนี้ ความขัดแย้งที่ยังคงดำเนินอยู่ในตะวันออกกลางส่งผลให้โครงการวางสายเคเบิลเกิดความล่าช้าชั่วคราว เนื่องจากความกังวลเรื่องความปลอดภัยและการขัดข้องของระบบดาวเทียม อย่างไรก็ตามพื้นที่ปฏิบัติงานไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการโจมตีหรือความเสียหายทางกายภาพใด ๆ และโครงการดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้วในเดือนเมษายน 2569 สำหรับการดำเนินงานนอกชายฝั่งอื่น ๆ ในภูมิภาค ยังคงดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยไม่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ผลกระทบส่วนใหญ่จำกัดอยู่เพียงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและการขนส่งในภูมิภาคที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ขณะเดียวกัน ต้นทุนการบริการลดลง 47%YoY และ 22%QoQ สอดคล้องกับรายได้ กำไรขั้นต้นลดลง 26%YoY และ 21%QoQ เป็น 140.1 ล้านบาท ด้วยอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 7 ในไตรมาสที่ 2/2569 จากร้อยละ 5 ในไตรมาสที่ 2/2568 และคงที่ QoQ นอกจากนี้ มีส่วนแบ่งกำไรจากกิจการร่วมค้าภายใต้กลุ่มธุรกิจฯ จำนวน 40.9 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 10%YoY ส่วนใหญ่มาจากการตั้งสำรองที่เพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่เงินสด แต่ลดลง 3%QoQ ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ลดลง 74%YoY และ 52%QoQ เป็น 16.5 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 58.2 ล้านบาท ลดลง 19%YoY และ 2%QoQ จากการชำระคืนเงินกู้ยืม โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลขาดทุนสุทธิ จำนวน 139.4 ล้านบาท และผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 93.8 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม มูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบยังคงแข็งแกร่ง จำนวน 749.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาสที่ 2/2569

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 4,608.1 ล้านบาท ลดลง 40%YoY เนื่องจากรายได้ที่ลดลงจากงานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้ง และงานวางสายเคเบิลได้ทะลุ แต่ถูกชดเชยบางส่วนด้วยรายได้ที่สูงขึ้นของงานวิศวกรรมได้ทะลุ รายได้จากงานวิศวกรรมได้ทะลุ เพิ่มขึ้น 38%YoY เป็นผลมาจากกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และโครงการที่ใช้เรือเช่าระยะสั้น ส่วนอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมได้ทะลุเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 96 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 จากร้อยละ 93 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2568 รายได้จากงานวางสายเคเบิลได้ทะลุลดลง 37%YoY เนื่องจากความล่าช้าของโครงการ ซึ่งมีผลมาจากความกังวลเรื่องความปลอดภัยและการขัดข้องของระบบดาวเทียม ท่ามกลางความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ทั้งนี้ โครงการดังกล่าว ได้ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้วไปเมื่อเดือนเมษายน 2569 ขณะเดียวกัน รายได้จากงานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้ง ลดลง 95%YoY ภายหลังจากโครงการบริเวณอ่าวไทยที่ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว ต้นทุนการให้บริการลดลง 41%YoY เป็น 4,289.4 ล้านบาท กำไรขั้นต้นจึงลดลง 17%YoY เป็น 318.6 ล้านบาท ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2568 เป็นร้อยละ 7 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 จากกำไรที่สูงขึ้นของโครงการงานวิศวกรรมได้ทะลุ ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 6%YoY มีสาเหตุหลักมาจากการตั้งสำรองที่ไม่ใช่เงินสดที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เป็น 51.1 ล้านบาท ลดลง 32%YoY ส่วนต้นทุนทางการเงินลดลง 18%YoY เป็น 117.5 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ยืม โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลขาดทุนสุทธิจำนวน 232.8 ล้านบาท และผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 151.5 ล้านบาท ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

หน่วย: ล้านบาท	2Q/68	1Q/69	2Q/69	YoY	QoQ	6M68	6M69	YoY	2Q/68	1Q/69	2Q/69	6M68	6M69
รายได้รวม	3,720.8	2,593.4	2,014.7	-46%	-22%	7,700.8	4,608.1	-40%	52%	43%	36%	53%	40%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	3,530.9	2,414.9	1,874.6	-47%	-22%	7,317.5	4,289.4	-41%	95%	93%	93%	95%	93%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	189.9	178.5	140.1	-26%	-21%	383.3	318.6	-17%	5%	7%	7%	5%	7%
EBITDA	64.1	34.6	16.5	-74%	-52%	75.3	51.1	-32%	2%	1%	1%	1%	1%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	(150.6)	(57.7)	(93.8)	38%	-63%	(303.4)	(151.5)	50%	-4%	-2%	-5%	-4%	-3%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	(150.6)	(57.7)	(93.8)	38%	-63%	(303.5)	(151.5)	50%	-4%	-2%	-5%	-4%	-3%

กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อ ในไตรมาสที่ 2/2569 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร อยู่ที่ 760.7 ล้านบาท ลดลง 29%YoY และ **การเกษตรยังคงทำกำไรสุทธิ** 11%QoQ มีสาเหตุหลักมาจากปริมาณการขายปุ๋ยที่ลดลง รายได้จากการขายปุ๋ยลดลง 32%YoY และ 14%QoQ ตามปริมาณ **ได้อย่างต่อเนื่อง สนับสนุนด้วย** การขายปุ๋ยที่ลดลง 36%YoY และ 20%QoQ เป็น 33.7 พันตัน โดยหลักมาจากอุปสงค์ภายในประเทศเวียดนามที่อ่อนตัวลง โดย **ปริมาณการส่งออกปุ๋ยที่** ปริมาณขายปุ๋ยในประเทศเวียดนามคิดเป็นร้อยละ 65 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด หรือ 21.8 พันตัน ลดลง 56%YoY เนื่องจาก **เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเป็น** อุปสงค์ที่อ่อนตัวลง ท่ามกลางราคาขายปุ๋ยที่สูงขึ้น จากราคาวัตถุดิบและค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจาก **11.9 พันตัน แม้ว่าอุปสงค์** ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง และลดลง 40%QoQ เนื่องจากการสะสมสินค้าล่วงหน้าของผู้ค้าส่งในไตรมาสที่ 1/2569 ตามการ **ภายในประเทศจะอ่อนตัวลง** คาดการณ์ว่าราคาจะปรับสูงขึ้น ในทางกลับกัน ปริมาณส่งออกปุ๋ยเพิ่มขึ้น 275%YoY และ 100%QoQ เป็น 11.9 พันตัน ส่วนใหญ่ **ท่ามกลางราคาขายปุ๋ยที่** มาจากปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศฟิลิปปินส์ที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย พบว่าปริมาณการขายลดลงจาก **สูงขึ้น** อุปสงค์ภายในประเทศที่อ่อนตัวลง ด้วยปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) ลดลง 30%YoY และ 13%QoQ เป็น 31.7 พันตัน

ขณะที่ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) ลดลง 72%YoY และ 63%QoQ เป็น 2.0 พันตัน ในทางกลับกัน รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) เพิ่มขึ้น 1%YoY และ 24%QoQ เป็น 43.7 ล้านบาท ส่วนรายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานอยู่ที่ 39.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 26%YoY และ 44%QoQ สนับสนุนด้วยกิจกรรมคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น ต้นทุนขายและบริการลดลง 27%YoY และ 11%QoQ ตามรายได้การขายปุ๋ยที่ลดลง อัตราค่าไร่ขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 16 ในไตรมาสที่ 2/2568 และร้อยละ 13 ในไตรมาสที่ 1/2569 เป็นร้อยละ 12 ในไตรมาสที่ 2/2569 เนื่องจากราคาขายยังไม่สามารถชดเชยต้นทุนวัตถุดิบปุ๋ยที่สูงขึ้นได้ทั้งหมด ส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลง 43%YoY และ 11%QoQ เป็น 94.9 ล้านบาท ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 10%YoY เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านการตลาดและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่ลดลง แต่เพิ่มขึ้น 2%QoQ สะท้อนค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งที่สูงขึ้น ตามปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้น EBITDA จึงอยู่ที่ 33.2 ล้านบาท ลดลง 66%YoY และ 28%QoQ ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 93%YoY เป็น 11.1 ล้านบาท เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง 18%QoQ โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิที่ 1.3 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 2/2569 และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 0.9 ล้านบาท ลดลง 98%YoY และ 89%QoQ

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรอยู่ที่ 1,615.4 ล้านบาท ลดลง 19%YoY มีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากการขายปุ๋ยที่ลดลง 21%YoY ตามปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมดที่ลดลง 23%YoY เป็น 75.7 พันตัน โดยปริมาณขายปุ๋ยในประเทศเวียดนามอยู่ที่ 57.8 พันตัน ลดลง 30%YoY เนื่องจากอุปสงค์ภายในประเทศที่อ่อนตัวลง ท่ามกลางราคาขายปุ๋ยที่ปรับสูงขึ้น ส่วนปริมาณส่งออกปุ๋ยเพิ่มขึ้น 13%YoY เป็น 17.9 พันตัน สนับสนุนด้วยปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแอฟริกาที่เพิ่มขึ้น หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) ลดลง 38%YoY เป็น 7.5 พันตัน และปริมาณขายปุ๋ยผสม (NPK fertilizer) ลดลง 21%YoY เป็น 68.2 พันตัน ขณะเดียวกัน รายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานอยู่ที่ 66.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11%YoY สนับสนุนด้วยการขยายพื้นที่คลังสินค้าและกิจกรรมคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) เพิ่มขึ้น 4%YoY เป็น 79.0 ล้านบาท ต้นทุนขายและบริหารลดลง 17%YoY คิดเป็น 1,413.5 ล้านบาท ตามรายได้การขายปุ๋ยที่ลดลง ส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลง 33%YoY เป็น 201.8 ล้านบาท และอัตราค่าไร่ขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 15 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2568 เป็นร้อยละ 12 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 16%YoY เป็น 123.2 ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายด้านการตลาดที่ลดลง EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ จึงลดลง 49%YoY เป็น 79.5 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 76%YoY เป็น 24.5 ล้านบาท เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่เพิ่มขึ้น โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 14.0 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 9.4 ล้านบาท ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 ลดลง 84%YoY

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร
หน่วย: ล้านบาท

	2Q/68	1Q/69	2Q/69	YoY	QoQ	6M68	6M69	YoY	2Q/68	1Q/69	2Q/69	6M68	6M69
รายได้รวม	1,072.5	854.6	760.7	-29%	-11%	1,999.0	1,615.4	-19%	15%	14%	13%	14%	14%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	906.1	747.7	665.8	-27%	-11%	1,697.4	1,413.5	-17%	84%	87%	88%	85%	88%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	166.4	106.9	94.9	-43%	-11%	301.6	201.8	-33%	16%	13%	12%	15%	12%
EBITDA	97.8	46.2	33.2	-66%	-28%	157.1	79.5	-49%	9%	5%	4%	8%	5%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	41.5	8.5	0.9	-98%	-89%	57.9	9.4	-84%	4%	1%	0.1%	3%	1%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	41.5	8.5	0.9	-98%	-89%	57.9	9.4	-84%	4%	1%	0.1%	3%	1%

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ⁽¹⁾

หน่วย: ล้านบาท	2Q/68	1Q/69	2Q/69	YoY	QoQ	6M68	6M69	YoY	2Q/68	1Q/69	2Q/69	6M68	6M69	
รายได้รวม	7,226.6	6,087.4	5,598.3	-23%	-8%	14,522.1	11,685.7	-20%	100%	100%	100%	100%	100%	โครงสร้างรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,672.2	1,906.7	2,061.8	23%	8%	3,321.9	3,968.5	19%	23%	31%	37%	23%	34%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	3,720.8	2,593.4	2,014.7	-46%	-22%	7,700.8	4,608.1	-40%	52%	43%	36%	53%	40%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	1,072.5	854.6	760.7	-29%	-11%	1,999.0	1,615.4	-19%	15%	14%	13%	14%	14%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	531.0	540.4	552.9	4%	2%	1,060.8	1,093.3	3%	7%	9%	10%	7%	9%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	230.1	192.3	208.1	-10%	8%	439.5	400.4	-9%	3%	3%	4%	3%	3%	
ต้นทุนขายและให้บริการรวม ⁽²⁾	6,078.3	4,940.8	4,312.8	-29%	-13%	12,361.9	9,253.6	-25%	84%	81%	77%	85%	79%	อัตราส่วนต้นทุนขายและให้บริการ
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,188.5	1,368.3	1,324.0	11%	-3%	2,450.8	2,692.3	10%	71%	72%	64%	74%	68%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	3,530.9	2,414.9	1,874.6	-47%	-22%	7,317.5	4,289.4	-41%	95%	93%	93%	95%	93%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	906.1	747.7	665.8	-27%	-11%	1,697.4	1,413.5	-17%	84%	87%	88%	85%	88%	
กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม	310.9	307.4	330.4	6.3%	8%	617.7	637.8	3%	59%	57%	60%	58%	58%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	141.9	102.5	118.1	-17%	15%	278.6	220.6	-21%	62%	53%	57%	63%	55%	
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	1,148.3	1,146.6	1,285.5	12%	12%	2,160.2	2,432.0	13%	16%	19%	23%	15%	21%	อัตรากำไรขั้นต้น
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	483.7	538.4	737.9	53%	37%	871.2	1,276.2	46%	29%	28%	36%	26%	32%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	189.9	178.5	140.1	-26%	-21%	383.3	318.6	-17%	5%	7%	7%	5%	7%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	166.4	106.9	94.9	-43%	-11%	301.6	201.8	-33%	16%	13%	12%	15%	12%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	220.1	233.0	222.5	1%	-5%	443.1	455.5	3%	41%	43%	40%	42%	42%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	88.2	89.8	90.0	2%	0.3%	161.0	179.8	12%	38%	47%	43%	37%	45%	
EBITDA ⁽³⁾	690.6	689.6	804.9	17%	17%	2,381.5	1,494.5	-37%	10%	11%	14%	16%	13%	อัตรากำไร EBITDA ต่อหน่วย
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	423.6	533.2	652.9	54%	22%	754.5	1,186.1	57%	25%	28%	32%	23%	30%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	64.1	34.6	16.5	-74%	-52%	75.3	51.1	-32%	2%	1%	1%	1%	1%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	97.8	46.2	33.2	-66%	-28%	157.1	79.5	-49%	9%	5%	4%	8%	5%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	52.6	79.8	64.1	22%	-20%	116.1	143.9	24%	10%	15%	12%	11%	13%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	52.4	(4.4)	38.2	-27%	974%	1,278.6	33.8	-97%	23%	-2%	18%	291%	8%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	90.1	200.8	(194.8)	-316%	-197%	942.4	6.0	-99%	1%	3%	-3%	6%	0.1%	อัตรากำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	337.9	400.9	512.6	52%	28%	511.4	913.4	79%	20%	21%	25%	15%	23%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(150.6)	(57.7)	(93.8)	38%	-63%	(303.4)	(151.5)	50%	-4%	-2%	-5%	-4%	-3%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	41.5	8.5	0.9	-98%	-89%	57.9	9.4	-84%	4%	1%	0.1%	3%	1%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(14.1)	6.3	(6.9)	51%	-209%	(18.1)	(0.6)	97%	-3%	1%	-1%	-2%	-0.1%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(124.6)	(157.2)	(607.5)	-387%	-286%	694.6	(764.7)	-210%	-54%	-82%	-292%	158%	-191%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA ⁽⁴⁾	(48.9)	403.2	367.2	852%	-9%	1,099.4	770.3	-30%	-1%	7%	7%	8%	7%	อัตรากำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	256.1	400.9	512.6	100%	28%	429.6	913.4	113%	15%	21%	25%	13%	23%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(150.6)	(57.7)	(93.8)	38%	-63%	(303.5)	(151.5)	50%	-4%	-2%	-5%	-4%	-3%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	41.5	8.5	0.9	-98%	-89%	57.9	9.4	-84%	4%	1%	0.1%	3%	1%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(13.9)	0.7	(9.2)	34%	-1,370%	(17.8)	(8.4)	53%	-3%	0.1%	-2%	-2%	-1%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(182.0)	50.8	(43.3)	76%	-185%	933.1	7.5	-99%	-79%	26%	-21%	212%	2%	
จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	1,822.5	1,805.7	1,805.7			1,822.5	1,805.7							
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.05	0.11	(0.11)	-318%	-197%	0.52	0.00	-99%						

หมายเหตุ:

* ส่วนกลางและการตัดรายการระหว่างกัน

(1) ตามที่รวมอยู่ในงบกำไร (ขาดทุน) ของงบการเงินรวมของ TTA

(2) รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่นๆ

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

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

ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ

	หน่วย	2Q/68	1Q/69	2Q/69	%YoY	%QoQ	6M/68	6M/69	%YoY
อัตราแลกเปลี่ยน (1ดอลลาร์สหรัฐ : บาท)	บาท	33.11	31.60	32.59	-2%	3%	33.53	32.10	-4%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ:									
ดัชนี BDI	จุด	1,467	1,955	2,751	87%	41%	1,290	2,347	82%
ดัชนี BSI ⁽¹⁾	จุด	962	1,153	1,535	60%	33%	889	1,341	51%
อัตราค่าระวางเรือขปรามกษขนาด 58,000 เดทเวทตัน	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	10,126	12,543	17,369	72%	38%	9,209	14,917	62%
อัตราค่าระวางเรือขปรามกษสุทธิ ⁽²⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	9,619	11,916	16,501	72%	38%	8,748	14,172	62%
อัตราค่าระวางเรือขปรามกษขนาด 63,000 เดทเวทตัน ⁽³⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	12,160	14,577	19,403	60%	33%	11,243	16,951	51%
จำนวนวันตามปฏิทิน ⁽⁴⁾	วัน	2,255	2,070	2,093	-7%	1%	4,423	4,163	-6%
จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ สามารถทำงานได้ ⁽⁵⁾	วัน	2,202	2,041	2,021	-8%	-1%	4,364	4,062	-7%
จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁶⁾	วัน	2,202	2,041	2,021	-8%	-1%	4,349	4,062	-6.6%
อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁷⁾	%	100%	100%	100%	0%	0%	99.7%	100.0%	0.3%
จำนวนวันทำงานของเรือเช่า	วัน	442	1,099	644	46%	-41%	1,108	1,743	57%
TC (%)	%	42%	39%	42%			41%	41%	
VC/COA (%)	%	58%	61%	58%			59%	59%	
ระวางบรรทุกเฉลี่ย	เดทเวทตัน	56,068	56,228	56,228	0.3%	0%	56,068	56,228	0.3%
จำนวนเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ณ วันสิ้นงวด	ลำ	24	23	23	-4%	0%	24	23	-4%
จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า ⁽⁸⁾	ลำ	29.1	34.9	29.3	1%	-16%	30.2	32.1	6%
อายุเฉลี่ยของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ปี	16.7	17.2	17.4			16.7	17.4	
ผลการดำเนินงานรายวัน ⁽⁹⁾ :									
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	21,197	27,672	32,548	54%	18%	21,197	32,548	54%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ⁽¹⁰⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	12,291	14,108	18,240	48%	29%	11,439	16,164	41%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	12,046	14,369	17,914	49%	25%	11,224	16,133	44%
กำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) จากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	246	(261)	326	33%	225%	215	31	-86%
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	4,600	4,708	5,115	11%	9%	4,440	4,913	11%
ค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสด	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	6,639	6,954	7,237	9%	4%	6,535	7,096	9%
ต้นทุนรวม	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	8,616	8,929	9,256	7%	4%	8,496	9,093	7%
อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน ⁽¹¹⁾	%	55%	60%	67%			53%	64%	
อัตราส่วน EBITDA ต่อวัน	%	47%	51%	61%			44%	57%	
อัตราส่วนกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อวัน	%	30%	37%	49%			26%	44%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง:									
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล ⁽¹²⁾	%	87%	97%	95%			93%	96%	
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวางสายเคเบิลใต้ทะเล ^{(12) (13)}	%	100%	100%	100%			90%	100%	
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือสนับสนุนงานก่อสร้างนอกชายฝั่ง ^{(12) (14)}	%	46%	0%	0%			47%	0%	
มูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	688	753	750	9%	-0.5%	688	750	9%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร:									
ปริมาณขายปุ๋ยรวม	พันตัน	52.3	42.0	33.7	-36%	-20%	98.9	75.7	-23%
ปริมาณขายปุ๋ยจำแนกตามภูมิภาค									
- ในประเทศ (เวียดนาม)	พันตัน	49.1	36.1	21.8	-56%	-40%	83.1	57.8	-30%
- ต่างประเทศ	พันตัน	3.2	5.9	11.9	275%	100%	15.8	17.9	13%
ปริมาณขายปุ๋ยจำแนกตามประเภทสินค้า									
- ปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer)	พันตัน	45.0	36.5	31.7	-30%	-13%	86.8	68.2	-21%
- ปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer)	พันตัน	7.3	5.5	2.0	-72%	-63%	12.1	7.5	-38%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม:									
จำนวนสาขาของพิกซ่า ฮัท (Pizza Hut)	สาขา	200	212	212	6%	0%	200	212	6%
จำนวนสาขาของทาโก้ เบลล์ (Taco Bell)	สาขา	33	42	45	36%	7%	33	45	36%

หมายเหตุ:

(1) หลังจากวันที่ 30 สิงหาคม 2567 อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตันเป็นสิ้นสุด และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 63,000 เดทเวทตัน

(2) อัตราค่าระวางเรือขปรามกษที่หักค่าคอมมิชชั่น สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน

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

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

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

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

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

(8) จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า คือ จำนวนเรือให้บริการในช่วงเวลานั้น โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า หารด้วยจำนวนวันตามปฏิทินในช่วงเวลานั้น

(9) ผลการดำเนินงานรายวันอ้างอิงจากจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้

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

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

TC Rate = อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า BDI = ดัชนีค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

TC Rate = อัตราค่าระวางเรือ BSI = ดัชนีค่าระวางเรือขปรามกษ

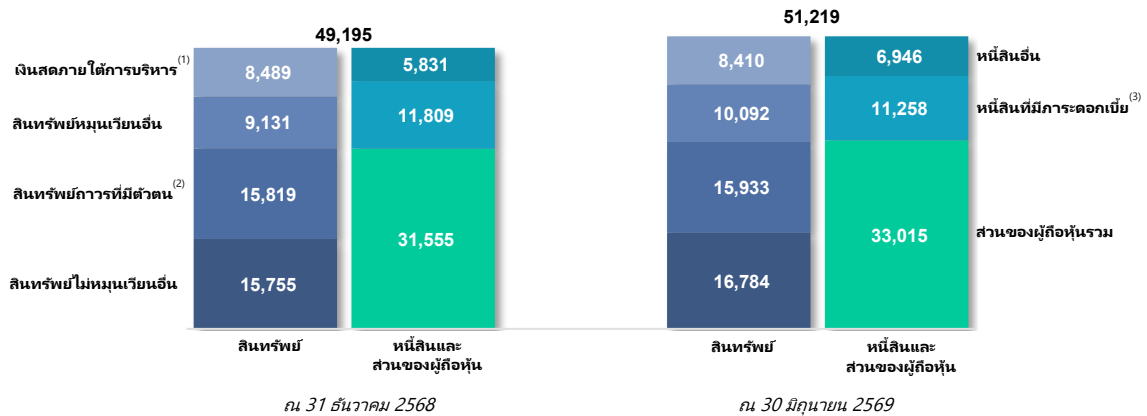
(12) อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ หารด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้

(จำนวนวันตามปฏิทินที่หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม หรือเข้าอู่แห้ง (dry docking) ตามแผน) ในช่วงเวลานั้น

(13) การรวมทุนในท้ายได้การถือหุ้นร้อยละ 50 ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งชื่อเรือสนับสนุนงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลในไตรมาสที่ 4/2564

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

ฐานะทางการเงิน



1) สินทรัพย์

ฐานะการเงินยังคงแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง ด้วยเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 8.4 พันล้านบาท และมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.34 เท่า

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 TTA มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 51,219.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,024.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 จากสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเล และสินค้าคงเหลือ โดยสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 677.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 17 เป็น 4,618.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาด (mark-to-market) ในบริษัท แวลูรา เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์โตรอนโต ประเทศแคนาดา วัสดุและของใช้สิ้นเปลืองสำหรับเรือเดินทะเลเพิ่มขึ้น 289.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 82 เป็น 643.6 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากการวัสดุสำหรับการซ่อมบำรุงเรือที่สูงขึ้นของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ สินค้าคงเหลือเพิ่มขึ้น 272.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 24 เป็น 1,422.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ตามราคาวัตถุดิบที่สูงขึ้น ในทางกลับกัน ลูกหนี้การค้าลดลง 194.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 เป็น 5,424.3 ล้านบาท เนื่องจากรายได้ที่ลดลงและการเก็บเงินจากลูกหนี้การค้าของกลุ่มธุรกิจบริการนอชายฝั่งและกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 163.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 เป็น 7,728.9 ล้านบาท จากกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน ได้แก่ การชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงดอกเบี้ยจ่าย และการจ่ายเงินปันผล นอกจากนี้ สินทรัพย์ดิจิทัลลดลง 155.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 เป็น 5,760.3 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากการด้อยค่าสินทรัพย์ดิจิทัลจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนตามราคาตลาด

2) หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ในส่วนของหนี้สินรวมเพิ่มขึ้น 564.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 จากสิ้นปี 2568 เป็น 18,203.7 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้า และเงินรับล่วงหน้าจากลูกค้า โดยเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 695.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 30 เป็น 3,027.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือที่มีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการเดินเรือและค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้งสูงขึ้นเมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 รวมถึงกลุ่มธุรกิจบริการนอชายฝั่งที่มีเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นจากการเช่าเรือ ส่วนเงินรับล่วงหน้าจากลูกค้าเพิ่มขึ้น 274.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 230 เป็น 393.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ อย่างไรก็ตาม เงินกู้ยืมระยะยาวลดลง 256.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 18 เป็น 1,202.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนเงินกู้ยืมของกลุ่มธุรกิจบริการนอชายฝั่งและกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ เงินกู้ยืมระยะสั้นลดลง 177.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 27 เป็น 491.0 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากความต้องการเงินทุนหมุนเวียนของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรที่ลดลง ภายหลังผ่านพ้นช่วงฤดูกาลเพาะปลูกในช่วงสิ้นปี ซึ่งเป็นช่วงที่ต้องการเงินทุนหมุนเวียนเพิ่มเติมสำหรับจัดซื้อวัตถุดิบ ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้น 1,460.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 เป็น 33,015.3 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากผลกำไรจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน จำนวน 1,237.8 ล้านบาท และกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาดที่ได้กล่าวไป นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.55 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นที่ 0.34 เท่า ณ สิ้นไตรมาส นอกจากนี้ TTA ยังคงรักษาความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น ซึ่งเห็นได้จากความสามารถในการชำระดอกเบี้ยที่ 2.48 เท่า และอัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้นที่ 0.96 เท่า

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

⁽²⁾ ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

⁽³⁾ รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า

กระแสเงินสด



1) กระแสเงินสด

กระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงานจำนวน 1,447.1 ล้านบาทในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2569

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,728.9 ล้านบาท ลดลง 163.7 ล้านบาท จากต้นปี โดยในช่วงที่ผ่านมา มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 1,447.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และ TTA มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุน จำนวน 399.4 ล้านบาท โดยหลักมาจากการปรับโครงสร้างพอร์ตการลงทุนในสินทรัพย์ดิจิทัลเพื่อผลตอบแทนจากการลงทุนที่ดีขึ้น รวมถึงการซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ขณะที่กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 1,510.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการจ่ายเงินปันผล การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงดอกเบี้ยจ่าย เมื่อรวมผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนแล้ว จำนวน 298.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิลดลง 163.7 ล้านบาท ในช่วง 6 เดือนแรก สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 ทั้งนี้ TTA ยังคงรักษาระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต รวมถึงการชำระหนี้ต่าง ๆ

2) สภาพคล่อง

อัตราส่วนสภาพคล่องอยู่ที่ 1.87 เท่า สะท้อนถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ และการมีเงินสดภายใต้การบริหารมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 TTA มีเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 8,409.8 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,728.9 ล้านบาท และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น ๆ จำนวน 680.9 ล้านบาท นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นที่ 0.34 เท่า ลดลงจาก 0.37 เท่า ณ สิ้นปี 2568 ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมที่เพิ่มขึ้น สนับสนุนด้วยกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาด เช่นเดียวกันกับอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น⁽¹⁾ ลดลงไปอยู่ที่ 0.07 เท่า จาก 0.09 เท่า สะท้อนถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารเพียงพอต่อการชำระหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ขณะที่อัตราส่วนสภาพคล่องเพิ่มขึ้นจาก 1.65 เท่าในปี 2568 เป็น 1.87 ณ สิ้นไตรมาส เนื่องจากหนี้สินหมุนเวียนที่ลดลง จากส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดไถ่ถอนภายในหนึ่งปีที่ลดลง นอกจากนี้ ยังสามารถรักษาสภาพคล่องให้มากกว่า 1 เท่า สะท้อนถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ โดย TTA ยังคงดำรงระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนที่แข็งแกร่ง รวมถึงมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต ตลอดจนการชำระหนี้ต่าง ๆ

หมายเหตุ:

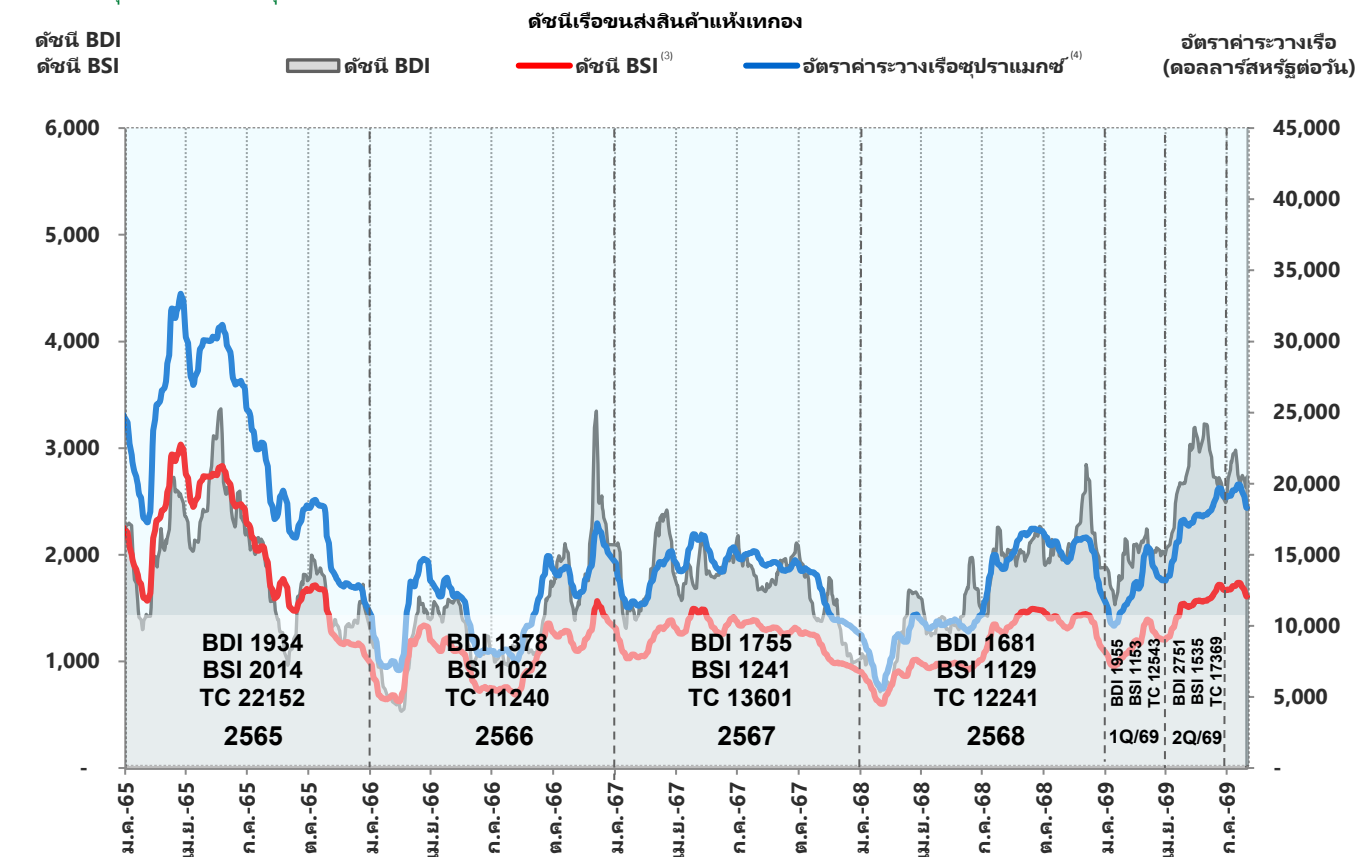
⁽¹⁾ ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้นกู้ TTA260A TTA281A TTA278A TTA274A TTA287A และ TTA295A ซึ่งต้องชำระอัตราส่วนไม่เกิน 2.0 เท่า

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน - งบการเงินรวม	หน่วย	2Q/68	1Q/69	2Q/69	6M68	6M69
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	15.9	18.8	23.0	14.9	20.8
อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้	ร้อยละ	9.6	11.3	14.4	16.4	12.8
อัตรากำไรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	1.2	3.3	(3.5)	6.5	0.1
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	0.2	2.7	(4.6)	5.2	(0.8)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม*	ร้อยละ	1.4	2.1	1.7	1.4	1.7
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น* (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	2.6	3.2	2.4	2.6	2.4
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.73	1.88	1.87	1.73	1.87
ความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	1.32	1.72	2.48	4.26	2.10
ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น*	เท่า	1.04	0.86	0.96	1.04	0.96
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.56	0.53	0.55	0.56	0.55
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.37	0.33	0.34	0.37	0.34
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ^{(1) (2)}	เท่า	0.17	0.04	0.07	0.17	0.07

อัตรากำไรขั้นต้น	=	กำไรขั้นต้น (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย)/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้	=	EBITDA/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตรากำไรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA)	=	กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตรากำไรสุทธิ	=	กำไร (ขาดทุน) สุทธิ/ รายได้จากการขายและการให้บริการ
อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม	=	กำไร (ขาดทุน) สุทธิ/ สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ส่วนที่เป็นของ TTA)	=	กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เฉลี่ย
อัตราส่วนสภาพคล่อง	=	สินทรัพย์หมุนเวียน/ หนี้สินหมุนเวียน
ความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	=	EBIT/ ต้นทุนทางการเงิน
ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น	=	EBITDA/ ภาระหนี้ปัจจุบัน
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	=	รวมหนี้สิน/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	=	(หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยรวมหนี้สินตามสัญญาเช่า)/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	=	(หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด - สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น)/ รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

แนวโน้มอุตสาหกรรม: ธุรกิจขนส่งทางเรือ



* อัตราส่วนเต็มปี

(1) ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้น TTA260A TTA281A TTA278A TTA274A TTA287A และ TTA295A ซึ่งต้องชำระอัตราส่วนไม่เกิน 2.0 เท่า

(2) อัตราส่วนที่คิดลบแสดงถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

(3) เป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน สำหรับระยะเวลาไม่เกิน 3 เม.ย. 2560 และเปลี่ยนมาเป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่วันที่ 3 เม.ย. 2560 เป็นต้นไป

(4) อัตราค่าระวางเรือซูปราแมกซ์อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน จนถึงไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1/2562 เป็นต้นไป เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบขนาดกองเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้

ดัชนีซูปราแมกซ์ (BSI) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1,535 จุด ในไตรมาสที่ 2/2569 เพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ย 962 จุด ในไตรมาสที่ 2/2568 และ 1,153 จุด ในไตรมาสที่ 1/2569 สนับสนุนด้วยการเติบโตของการค้าสินค้าแห่งเทกองหลักที่แข็งแกร่ง อาทิ การค้าแร่เหล็ก เมล็ดธัญพืช ถ่านหิน และสินค้าเทกองย่อย (minor bulk) รวมถึงข้อจำกัดด้านอุปทานของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เนื่องจากประสิทธิภาพในการให้บริการของกองเรือที่ลดลง อันเป็นผลจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลให้จำนวนเรือที่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพในตลาดลดลง โดยในไตรมาสที่ 2 อัตราการว่างเรือซูปราแมกซ์ทำสถิติสูงสุดที่ 19,681 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในช่วงปลายเดือนมิถุนายน และมีอัตราการว่างเรือซูปราแมกซ์เฉลี่ยอยู่ที่ 17,369 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สำหรับภาพรวมปี 2569 ตามรายงานของ Clarksons Research ได้ประมาณการเติบโตของการค้าสินค้าแห่งเทกองจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 3.8 ในหน่วยตัน-ไมล์ โดยการคำนวณสัดส่วนที่คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 6.5 โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการส่งออกที่ทำสถิติสูงสุดของบราซิล สหรัฐอเมริกา อาร์เจนตินา ออสเตรเลีย และยูเครน ประกอบกับความต้องการนำเข้าที่แข็งแกร่งจากจีน การค้าแร่เหล็กมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 จากการส่งออกของออสเตรเลียและบราซิลที่สูงขึ้น การขยายกำลังการผลิตของโครงการซิมดันดู (Simandou) ในประเทศกินี และความต้องการจากจีนที่ยังคงแข็งแกร่ง ขณะที่ความขัดแย้งในตะวันออกกลางส่งผลกระทบต่อการค้าแร่เหล็กโดยรวมในวงจำกัด การค้าสินค้าเทกองย่อย ซึ่งเป็นสินค้าหลักในการขนส่งของเรือซูปราแมกซ์คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 1.9 โดยได้แรงหนุนจากการส่งออกแร่บอกไซต์ที่แข็งแกร่งของประเทศกินี แม้ว่าการค้าปุ๋ยจะยังคงได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ขณะที่การค้าถ่านหินทางทะเลทั่วโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 จากการค้าถ่านหินที่ใช้ในการถลุงเหล็ก (coking coal) ได้รับแรงสนับสนุนจากการส่งออกของออสเตรเลียและสหรัฐอเมริกาที่สูงขึ้น รวมถึงความต้องการของอินเดียและประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม กำลังการผลิตเหล็กที่อ่อนตัวและความต้องการจากจีนที่ชะลอตัวทำให้การเติบโตยังคงจำกัด ส่วนถ่านหินที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงให้ความร้อน (thermal coal) ได้รับการสนับสนุนจากการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นในประเทศแถบเอเชียตะวันออก แต่ยังมีแรงกดดันจากการเติบโตของการใช้พลังงานทดแทน และสินค้าคงคลังที่อยู่ในระดับสูงของจีน ในทางกลับกัน การขยายกองเรือคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 3.8 โดยค่าส่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ร้อยละ 14 ของปริมาณกองเรือทั่วโลกทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันด้านกฎเกณฑ์และข้อจำกัดด้านประสิทธิภาพในการให้บริการของกองเรืออาจช่วยสนับสนุนตลาดเพิ่มเติม ขณะที่สถานการณ์ทางภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลางยังคงเป็นปัจจัยความไม่แน่นอนที่ต้องติดตาม สำหรับแนวโน้มปี 2570 ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 1.1 ในหน่วยตัน และร้อยละ 1.8 ในหน่วยตัน-ไมล์ ขณะที่คาดการณ์การเติบโตของกองเรือจะอยู่ที่ร้อยละ 4.2 โดยแนวโน้มตลาดยังคงมีความไม่แน่นอน ซึ่งมีปัจจัยสำคัญที่ต้องติดตามต่อไป ได้แก่ ปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่อาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางและรูปแบบการค้า เช่น ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง สถานการณ์ในทะเลแดง และความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน รวมถึงการขยายกำลังการผลิตของโครงการซิมดันดู ความเร็วในการเดินเรือ และการปลดระวางเรือ

ที่มา: Clarksons Research เดือนกรกฎาคม 2569

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

เหตุการณ์/ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในไตรมาสที่ 2/2569 และหลังรอบระยะเวลาที่รายงาน

- กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้รับการจัดอันดับเป็นลำดับที่ 1 ในการสำรวจผลการดำเนินงานของบริษัทเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ทั่วโลกในปี 2568 โดย Liengard & Roschmann, Maritime Advisors
- ในเดือนกรกฎาคม 2569 กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือทำการซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมือสอง ประเภทอัลตราแมกซ์ มีขนาดระวางบรรทุก 63,025 เดทเวตตัน ทำให้กองเรือมีจำนวนทั้งหมด 24 ลำ ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2569 ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถของกองเรือและความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน

ปัจจัยสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อภาระดำเนินงานและสถานะทางการเงินในอนาคต

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

ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะความตึงเครียดที่ยังคงดำเนินอยู่ในตะวันออกกลาง ยังคงส่งผลให้ตลาดมีความผันผวน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าแห่งเทกองยังคงจำกัด เนื่องจากปริมาณเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในตะวันออกกลางคิดเป็นเพียงร้อยละ 3.6 ของการเดินทางของกองเรือทั่วโลก และกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือไม่ได้ดำเนินงานในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ทำให้ไม่มีความเสี่ยงต่อการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ ขณะเดียวกัน การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงอาจส่งผลให้ระยะทางการเดินเรือยาวขึ้น ยังช่วยสนับสนุนความต้องการขนส่งในหน่วยตัน-ไมล์ และส่งผลต่ออัตราค่าระวางเรือ นอกจากนี้ เส้นทางการค้าต่าง ๆ ยังสามารถปรับตัวผ่านการเปลี่ยนทางเลือก และรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนแปลงไปได้ ซึ่งจะช่วยบรรเทาผลกระทบจากความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ต่อการขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้

- ความผันผวนของราคาน้ำมัน:** กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งเป็นอีกหนึ่งรายได้อันดับสำคัญของ TTA โดยกลุ่มธุรกิจฯ ให้บริการนอกชายฝั่งแก่ลูกค้าในอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซ ซึ่งความต้องการใช้บริการและอัตราค่าเช่าเรือจะสอดคล้องกับราคาน้ำมัน และต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความเสี่ยงของราคาน้ำมัน ขณะเดียวกัน ความขัดแย้งและความตึงเครียดทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ส่งผลให้ราคาน้ำมันสูงขึ้น ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งไม่ได้รับผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินงาน และยังคงสามารถดำเนินงานในพื้นที่ให้บริการได้ตามแผน

ธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมุ่งเน้นไปให้บริการงานวิศวกรรมได้ทะเล ในส่วนงานสำรวจ ช่อมแซม และซ่อมบำรุง (IRM) งานวางสายเคเบิล รวมถึงงานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้ง ซึ่งเป็นบริการที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาน้ำมัน และได้รับการสนับสนุนจากความจำเป็นในการบำรุงรักษาแหล่งผลิต การปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านกฎระเบียบ รวมถึงการบริหารจัดการสินทรัพย์ที่สิ้นสุดอายุการใช้งาน มากกว่างานขุดเจาะ นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังประสบความสำเร็จในการดำเนินงานโครงการรื้อถอนขนาดใหญ่

ในอ่าวไทย ซึ่งช่วยสร้างความแข็งแกร่งของผลงานอ้างอิง และช่วยสนับสนุนการขยายธุรกิจในกลุ่มภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลุ่มหัตถ์ดังกล่าว ช่วยลดความเสี่ยงจากความเสี่ยงของราคาน้ำมัน และสนับสนุนการรักษาระดับการใช้ประโยชน์สินทรัพย์และผลประโยชน์การให้สิทธิสภาพมากขึ้นในระยะยาว

ในส่วนของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ผลกระทบจากราคาน้ำมันมีอยู่อย่างจำกัด เนื่องจากภายใต้สัญญาเช่าเหมาเรือแบบระยะเวลา (time charter) ลูกค้านำเป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนผลกระทบต่อรูปแบบสัญญาเช่าเหมาเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter) ซึ่งกลุ่มธุรกิจฯ เป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ได้บริหารความเสี่ยงผ่านการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (bunker swap) โดยสรุป ผลกระทบทางตรงโดยรวมจากราคาน้ำมันต่อกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงอยู่ในระดับจำกัด

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

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

TTA ได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อทบทวน กำกับดูแล และติดตามผลของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของจริยธรรม
- การแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้มั่นใจว่าการพัฒนาที่ยั่งยืนจะดำเนินการอย่างทั่วทั้งองค์กร และดำเนินการตามกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมความรับผิดชอบของคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงการกำหนดนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ และดำเนินแผนการพัฒนาที่ยั่งยืนให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอแนะและเสนอข้อบุคคลเพื่อเข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- TTA ได้รับการรับรองต่ออายุเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (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 ซิปป์ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ตั้งแต่ปี 2567 ในโครงการความร่วมมือทางด้านการเรียนการสอน รวมถึงการจัดทำหลักสูตรและวิพากษ์หลักสูตรทางด้านพณิชยการและการเดินเรือให้แก่สถาบันการศึกษาต่าง ๆ โดยเป็นที่ปรึกษาในการออกแบบหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมเดินเรือเชิงพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งนี้ โทริเซน ซิปป์ ตั้งเป้าหมายที่จะผลิตนิสิตนักศึกษาอาชีวศึกษาให้มีความรู้และทักษะสอดคล้องกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ พร้อมเปิดโอกาสให้นิสิตนักศึกษามาฝึกงานบนเรือของโทริเซน ซิปป์ และเมื่อจบการศึกษาสามารถพิจารณาทำงานได้ทันที โดยร่วมมือกับสถาบันการศึกษาต่าง ๆ อาทิ วิทยาลัยอาชีวศึกษานครศรีธรรมราช วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช วิทยาลัยประมงดินสูลานนท์ ศูนย์ฝึกพณิชยการ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย สงขลา เป็นต้น

โครงการ/กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

แผนลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์: กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงให้ความสำคัญกับกฎระเบียบด้านการปล่อยมลพิษ และกำหนดเป้าหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์กรเดินเรือระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) โดยปัจจุบันกองเรือทั้งหมด 23 ลำของกลุ่มธุรกิจฯ ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) ที่กำหนด โดยมีเรือจำนวน 7 ลำที่สามารถเล่นได้โดยใช้ความเร็วสูงสุดตามคุณลักษณะของเรือ และเรือที่เหลืออีก 16 ลำ เล่นโดยใช้ความเร็วตามที่ EPL (Engine Power Limitation) กำหนด ในส่วนของดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน (Carbon Intensity Indicator: CII) กลุ่มธุรกิจฯ 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 กลุ่มธุรกิจฯ ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงร้อยละ 10 จากปี 2567 หรือจาก 342,458 ตันคาร์บอน (tCO₂) เป็น 307,165 ตันคาร์บอน (tCO₂) สะท้อนภาพรวมการดำเนินงานที่ทำให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลง แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือจากความขัดแย้งในทะเลแดง ซึ่งส่งผลต่อระยะทางการเดินเรือที่ยาวขึ้น และการใช้เชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่อการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้น

โครงการ/กิจกรรมด้านเศรษฐกิจ

โครงการแยกก่อนหย่อน: ในปี 2568 TTA มีส่วนช่วยพัฒนาการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนของคู่ค้า ด้วยการจัดอบรมในโครงการแยกก่อนหย่อน ควบคู่กับการสื่อสารจรรยาบรรณสำหรับคู่ค้าธุรกิจ และนโยบายสิ่งแวดล้อมให้กับบริษัท สดท เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทจัดหาพนักงานรักษาความสะอาดในการทำความสะดวกบริเวณสำนักงานใหญ่ เพื่อส่งเสริมการคัดแยกขยะตามเจตนารมณ์การดำเนินธุรกิจด้วยความใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อมในทุกพื้นที่ ปลูกจิตสำนึกให้รู้จักประเภทย่อยและคัดแยกขยะเพื่อเป็นพื้นฐานในการสร้างสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืนร่วมกันต่อไปในอนาคต ผลการดำเนินงาน พนักงานรักษาความสะอาดเข้าร่วมอบรมร้อยละ 100 ของจำนวนพนักงานรักษาความสะอาดทั้งหมด โดยในการอบรมครั้งแรกมีพนักงานรักษาความสะอาดเข้าร่วม 4 คน ส่วนในการอบรมครั้งที่สองเข้าร่วม 5 คน (มีการจ้างพนักงานรักษาความสะอาดเพิ่ม 1 คนในระหว่างปี) และผ่านการทดสอบร้อยละ 100 ในปี 2568 มีการคัดแยกขยะอย่างถูกประเภทเพิ่มมากขึ้น และปริมาณขยะที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อได้เพิ่มขึ้น เช่น ปริมาณขยะอิเล็กทรอนิกส์ กระดาษ และขวดพลาสติกส่งเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิลเพิ่มขึ้น

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม:

งบการเงิน



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

การกำกับดูแลกิจการ



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท ไทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

นายเฉลิมชัย มหากิจศิริ
กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายคทาวุธ สุขแสง
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่การเงิน