บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 3/2569
Ref No. COR: EL260018t/KS

วันที่ 13 พฤศจิกายน 2569

เรียน: **กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย**

เรื่อง: **คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 3/2569**

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) (“TTA”)

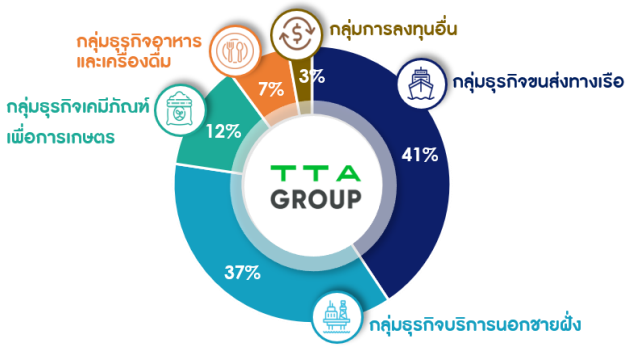
ผลการดำเนินงานในภาพรวม

TTA รายงานผลกำไรสุทธิที่แข็งแกร่ง จำนวน 1,415.5 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2569 ส่วนใหญ่มาจากผลการดำเนินงานที่แข็งแกร่งของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ

ในไตรมาสที่ 3/2569 TTA มีรายได้ จำนวน 7,189.6 ล้านบาท ลดลง 13%YoY สาเหตุหลักมาจากรายได้ที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง เนื่องจากโครงการในอ่าวไทยที่ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่ถูกชดเชยบางส่วนด้วยรายได้ของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือที่สูงขึ้น ส่วนเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า รายได้เพิ่มขึ้น 28%QoQ เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า[1] (TCE) ที่สูงขึ้นของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นของโครงการงานวิศวกรรมใต้ทะเลของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 41 ร้อยละ 37 ร้อยละ 12 ร้อยละ 7 และร้อยละ 3 ของรายได้รวมทั้งหมดตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวม[2] ลดลง 19%YoY แต่เพิ่มขึ้น 20%QoQ เป็น 5,172.5 ล้านบาท สอดคล้องกับทิศทางรายได้ ส่วนอัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวดีขึ้นเป็นร้อยละ 28 ในไตรมาสที่ 3/2569 จากร้อยละ 23 ในไตรมาสที่ 3/2568 และไตรมาสที่ 2/2569 สนับสนุนด้วยอัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือที่สูงขึ้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 6%YoY และ 57%QoQ เป็น 2,017.1 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 4%YoY และ 8%QoQ สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่สูงขึ้น ส่งผลให้ EBITDA เพิ่มขึ้น 11%YoY และ 84%QoQ เป็น 1,479.5 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 160.9 ล้านบาท ลดลง 5%YoY จากการชำระคืนเงินกู้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง แต่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย 1%QoQ นอกจากนี้ มีผลกำไรจากรายการพิเศษส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 618.0 ล้านบาท ประกอบด้วยกำไรจากการกลับรายการด้อยค่าสินทรัพย์ดิจิทัล จำนวน 770.2 ล้านบาท กำไรจากการจำหน่ายเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง จำนวน 128.4 ล้านบาท แต่ถูกชดเชยบางส่วนด้วยผลขาดทุนทางเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้อง จำนวน 285.0 ล้านบาท ภายหลังการทบทวนฐานะทางการเงินและแนวโน้มธุรกิจของผู้กู้ ในไตรมาสนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยที่ 20,338 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์สุทธิ อยู่ร้อยละ 11 ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งสามารถกลับมาทำกำไรได้อีกครั้ง โดยมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 134.5 ล้านบาท และมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่แข็งแกร่ง จำนวน 745.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นสุดไตรมาส ส่วนกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรสามารถทำกำไรได้อย่างต่อเนื่อง มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 4.8 ล้านบาท โดยสรุป TTA รายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 1,415.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 181%YoY และ 827%QoQ ส่วนใหญ่มาจากผลการดำเนินงานที่แข็งแกร่งของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และกำไรจากรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ ได้แก่ การกลับรายการด้อยค่าสินทรัพย์ดิจิทัล และกำไรจากการจำหน่ายเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ หากไม่รวมรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำดังกล่าว TTA มีผลกำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติ จำนวน 797.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 95%YoY และ 117%QoQ สะท้อนผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นในเกือบทุกกลุ่มธุรกิจ

โครงสร้างรายได้

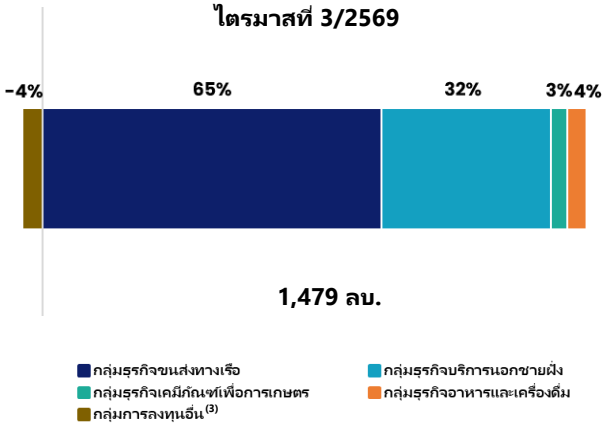
ไตรมาสที่ 3/2569



7,190 ลบ.

โครงสร้าง EBITDA

ไตรมาสที่ 3/2569



หมายเหตุ:
[1] อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบไปด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมัน
[2] รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่นๆ
[3] ส่วนกลางและการตัดรายการระหว่างกัน

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 TTA มีรายได้ จำนวน 18,875.3 ล้านบาท ลดลง 17%YoY สาเหตุหลักมาจากรายได้ที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง แต่ถูกชดเชยบางส่วนด้วยรายได้ที่เติบโตขึ้นของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 37 ร้อยละ 38 ร้อยละ 13 ร้อยละ 9 และร้อยละ 3 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวม ลดลง 23%YoY เป็น 14,426.1 ล้านบาท แม้ว่ารายได้จะลดลง แต่กำไรขั้นต้นปรับตัวเพิ่มขึ้น 10%YoY เป็น 4,449.2 ล้านบาท และอัตรากำไรขั้นต้นปรับตัวดีขึ้นเป็นร้อยละ 24 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 จากร้อยละ 18 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 โดยหลักมาจากอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่สูงขึ้น ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือเพิ่มขึ้น รายได้อื่นลดลง 82%YoY เป็น 303.3 ล้านบาท เนื่องจากไม่มีการบันทึกกำไรจากการขายสินทรัพย์ดิจิทัล ขณะที่ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 มีรายการดังกล่าว ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลงเล็กน้อย 1%YoY ส่วน EBITDA อยู่ที่ 2,973.9 ล้านบาท ลดลง 20%YoY เนื่องจากรายได้อื่นที่ลดลง แม้ว่ากำไรขั้นต้นที่ปรับตัวสูงขึ้น นอกจากนี้ มีการรับรู้ผลกำไรที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 291.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากเงินสดและเงินฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เงินลงทุนในตราสารทุนในสกุลเงินดอลลาร์แคนาดา และเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นผลมาจากการแข็งค่าขึ้นของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐและดอลลาร์แคนาดา เมื่อเทียบกับเงินบาท ณ สิ้นปี 2568 โดยสรุป กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA อยู่ที่ 1,421.4 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อย 2%YoY

ผลการดำเนินงานในภาพรวม

หน่วย: ล้านบาท	**3Q/68**	**2Q/69**	**3Q/69**	**YoY**	**QoQ**	**9M68**	**9M69**	**YoY**
รายได้รวม	8,251.3	5,598.3	7,189.6	-13%	28%	22,773.4	18,875.3	-17%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	6,350.5	4,312.8	5,172.5	-19%	20%	18,712.4	14,426.1	-23%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	1,900.8	1,285.5	2,017.1	6%	57%	4,061.0	4,449.2	10%
EBITDA	1,337.0	804.9	1,479.5	11%	84%	3,718.5	2,973.9	-20%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	502.9	(194.8)	1,415.5	181%	827%	1,445.3	1,421.4	-2%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	408.2	367.2	797.4	95%	117%	1,507.6	1,567.7	4%

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 TTA มีสินทรัพย์รวม จำนวน 54,106.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปี 2568 มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น อาคาร ที่ดิน และอุปกรณ์ และสินทรัพย์ดิจิทัล ขณะที่หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นเล็กน้อย เป็น 18,053.0 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี และเงินรับล่วงหน้าจากลูกค้า ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้น เป็น 36,053.5 ล้านบาท สนับสนุนด้วยผลกำไรจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน กำไรจากการปรับมูลค่าในตราสารทุนตามราคาตลาด และกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.50 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อทุนที่ 0.31 เท่า ณ สิ้นไตรมาส และระหว่าง 9 เดือนแรกของปี 2569 TTA มีกระแสเงินสดรับสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 3,301.5 ล้านบาท และเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิ จำนวน 7,327.8 ล้านบาท ลดลง 564.8 ล้านบาท จากต้นปี

ภาพรวมอุตสาหกรรม

การขนส่งสินค้าทางทะเลยังคงแข็งแกร่ง และข้อจำกัดด้านอุปทานเรือช่วยสนับสนุนอัตราค่าระวางเรือ ขณะที่กิจกรรมของธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังคงดำเนินงานตามปกติ โดยไม่มีผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ในไตรมาสที่ 3/2569

ในไตรมาสที่ 3/2569 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองยังคงแข็งแกร่ง สนับสนุนด้วยการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางทะเลที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะการขนส่งระยะไกลจากฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกไปยังประเทศจีน โดยในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 ปริมาณการค้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเลเพิ่มขึ้นประมาณ 4.1%YoY โดยเฉพาะเมล็ดธัญพืช สินค้าเทกองย่อย และการค้าแร่เหล็ก โดยได้รับแรงหนุนจากการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางทะเลที่แข็งแกร่งในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 โดยเฉพาะเส้นทางจากฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกไปยังเอเชีย การส่งออกที่แข็งแกร่งจากออสเตรเลียและบราซิล การขยายกำลังการผลิตของโครงการซิมันดู (Simandou) ในประเทศกินี และความต้องการการนำเข้าของจีนที่ยังคงแข็งแกร่ง แม้ว่าภาวะเศรษฐกิจโลกและสถานการณ์ความตึงเครียดด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังคงมีความผันผวน และความไม่สงบบริเวณช่องแคบฮอร์มุซที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อปริมาณการขนส่งโดยรวมในวงจำกัด เนื่องจากสัดส่วนการค้าที่ได้รับผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาการเดินเรือที่ยาวขึ้น ความล่าช้าของเรือ ความแออัดชั่วคราวในบริเวณดังกล่าว ตลอดจนการเปลี่ยนตำแหน่งกองเรือ ส่งผลให้อุปทานเรือที่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพในตลาดตึงตัวขึ้น และช่วยเพิ่มอัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือ ขณะเดียวกัน การโจมตีเรือและท่าเรือที่ทวีความรุนแรงขึ้น ส่งผลให้การส่งออกสินค้าแห้งเทกองของรัสเซียและยูเครนผ่านทะเลดำถูกจำกัด และมีการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือทางเลือก ทำให้ระยะทางในการขนส่งเพิ่มขึ้น รวมถึงความแออัดที่เพิ่มขึ้นในทะเลบอลติกช่วยหนุนความต้องการขนส่งในหน่วยตัน-ไมล์ ส่งผลให้อุปทานเรือที่สามารถให้บริการได้จริงลดลง ซึ่งช่วยสนับสนุนอัตราค่าระวางเรือ

ด้านอุปทาน การขยายกองเรือทั่วโลกเติบโตประมาณร้อยละ 3.9 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว หรือ 1,098 ล้านเดทเวทตัน (DWT) ในช่วงต้นของเดือนตุลาคม 2569 ขณะที่ยอดสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ประมาณร้อยละ 15 ของกองเรือทั้งหมด ในขณะเดียวกัน กฎระเบียบ

ด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ เกณฑ์มาตรฐาน EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) อาจจำกัดความเร็วในการเดินเรือผ่านการจำกัดเครื่องยนต์ นอกจากนี้ สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยอาจทำให้การเดินเรือและการขนถ่ายสินค้าล่าช้า ส่งผลให้ระยะเวลาต่อเที่ยวยาวนานขึ้น จำนวนเที่ยวที่ดำเนินการได้ในช่วงเวลาหนึ่งอาจลดลง และกระทบต่อรายได้ค่าระวางภายใต้สัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter) เพื่อรองรับปัจจัยดังกล่าว กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือจึงบริหารเส้นทางการเดินเรือและการจัดสรรกองเรืออย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อส่งมอบสินค้าตามกำหนดและสร้างรายได้ตามแผน ควบคู่กับการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อม การรักษาประสิทธิภาพการดำเนินงาน และความปลอดภัยของลูกเรือ

ส่วนธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อุตสาหกรรมได้รับแรงสนับสนุนจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น จากข้อจำกัดด้านอุปทานและการหยุดชะงักของการขนส่งในประเทศผู้ส่งออกหลัก โดยสำนักบริหารสารสนเทศพลังงานของสหรัฐอเมริกา (U.S. Energy Information Administration: EIA) ได้ปรับประมาณการราคาน้ำมันโลกให้สูงขึ้น ซึ่งอาจช่วยสนับสนุนการลงทุนในกิจกรรมนอกชายฝั่งของธุรกิจน้ำมันและก๊าซอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันจากความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลางอาจสร้างโอกาสเพิ่มเติมสำหรับงานบำรุงรักษา ตรวจสอบ ซ่อมแซม และยืดอายุการใช้งาน

ในขณะเดียวกัน ความไม่แน่นอนด้านภูมิรัฐศาสตร์ในตะวันออกกลางยังคงสร้างความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยของบุคลากร การเคลื่อนย้ายเรือและอุปกรณ์ ตลอดจนการเข้าถึงพื้นที่ปฏิบัติงานนอกชายฝั่ง อย่างไรก็ตาม กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังคงดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในระหว่างไตรมาส แม้การเริ่มงานของบางโครงการจะล่าช้า จากข้อจำกัดในการขนส่งอุปกรณ์ไปยังพื้นที่ปฏิบัติงาน ทั้งนี้ โครงการดังกล่าว ยังไม่ได้เริ่มดำเนินงาน จึงไม่มีต้นทุนโครงการที่เกี่ยวข้องเกิดขึ้นในระหว่างงวด โดยฝ่ายบริหารยังคงติดตามสถานการณ์ด้านความปลอดภัยอย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งทบทวนและเตรียมแผนรองรับเหตุฉุกเฉินด้านการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งใช้มาตรการควบคุมด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม ควบคู่กับการติดตามดูแลการปฏิบัติงานของคู่สัญญาเพื่อคุ้มครองบุคลากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมถึงสนับสนุนความต่อเนื่องของโครงการ ทั้งนี้ อุบัติเหตุด้านความปลอดภัยหรือการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดอาจทำให้โครงการหยุดชะงักและมีต้นทุนเพิ่มขึ้น ขณะที่ข้อกำหนดด้านการรื้อถอนสิ่งติดตั้งอาจช่วยสนับสนุนความต้องการใช้บริการงานนอกชายฝั่งของกลุ่มธุรกิจในอนาคต

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก

กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานกำไรสุทธิที่แข็งแกร่งจำนวน 927.3 ล้านบาท สนับสนุนด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยที่แข็งแกร่งจำนวน 20,338 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์สุทธิอยู่ร้อยละ 11 ในไตรมาสที่ 3/2569

ในไตรมาสที่ 3/2569 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ อยู่ที่ 2,925.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 61%YoY และ 42%QoQ สนับสนุนด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ที่สูงขึ้น ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์[1] มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 19,254 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 3/2569 เพิ่มขึ้น 28%YoY และ 11%QoQ โดยได้รับแรงหนุนจากการเติบโตที่แข็งแกร่งของการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะการส่งออกระยะไกลจากฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกไปยังประเทศจีน สำหรับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของเรือเทกองนั้น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าต่อวันถูกใช้เป็นบรรทัดฐาน ซึ่งอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ อยู่ที่ 20,338 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 43%YoY และ 12%QoQ ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์สุทธิที่ 18,291 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 11 ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าประกอบด้วย อัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) โดยอัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ อยู่ที่ 19,327 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 33%YoY และ 8%QoQ ตามอัตราค่าระวางเรือตลาดที่สูงขึ้น และยังคงรักษาอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือเต็มอัตราที่ร้อยละ 100 พร้อมทั้งทำอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดที่ 34,706 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ขณะเดียวกัน มีกำไรจากเรือเช่า จำนวน 1,011 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 360%YoY และ 210%QoQ ส่วนจำนวนเรือเช่าเทียบเท่าเพิ่มขึ้นเป็น 11.1 ลำ ในไตรมาสที่ 3/2569 จาก 8.6 ลำ ในไตรมาสที่ 3/2568 และ 7.1 ลำ ในไตรมาสที่ 2/2569 สะท้อนถึงการทำสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter) ล่วงหน้า ซึ่งความสามารถในการทำกำไรขึ้นอยู่กับส่วนต่างระหว่างรายได้ค่าระวางตามสัญญากับต้นทุนค่าเช่าเรือตามอัตราตลาด ณ ขณะนั้น ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) อยู่ที่ 5,070 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 8%YoY เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือที่สูงขึ้น แต่ลดลงเล็กน้อย 1%QoQ และคงอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม[2][3] อยู่ร้อยละ 8 ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 61 ในไตรมาสที่ 3/2568 และร้อยละ 67 ในไตรมาสที่ 2/2569 เป็นร้อยละ 71 ในไตรมาสที่ 3/2569 กำไรขั้นต้นจึงเพิ่มขึ้น 83%YoY และ 33%QoQ เป็น 984.2 ล้านบาท EBITDA เพิ่มขึ้น 117%YoY และ 47%QoQ เป็น 958.1 ล้านบาท นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจฯ รับรู้กำไรจากการจำหน่ายเรือ จำนวน 128.4 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 927.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 145%YoY และ 81%QoQ ณ สิ้นไตรมาส กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเรือ จำนวน 24 ลำ (เรือซุปราแมกซ์ จำนวน 20 ลำ เรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 3 ลำ และเรือแฮนดี้ไซส์ จำนวน 1 ลำ) มีระวางบรรทุกเฉลี่ย 55,762 เดทเวทตัน (DWT) และมีอายุเฉลี่ย 16.7 ปี

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรืออยู่ที่ 6,893.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 34%YoY สะท้อนอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ ที่เพิ่มขึ้น 43%YoY อยู่ที่ 17,592 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สอดคล้องกับอัตรา

หมายเหตุ:
[1] อัตราค่าระวางของเรือบรรทุกขนาด 58,000 เดทเวทตัน (DWT)
[2] ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมล่าสุดสำหรับเรือซุปราแมกซ์อยู่ที่ 5,313 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 3/2569 ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนตุลาคม 2569
[3] ที่มา Baltic Exchange Operating Expense Index

ค่าระวางเรือซุปราแมกซ์ตลาดที่เพิ่มขึ้น 46%YoY เฉลี่ยอยู่ที่ 16,409 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ ยังคงสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์สุทธิที่ 15,588 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 13 โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ จำนวน 17,226 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 40%YoY ตามอัตราค่าระวางตลาด และกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) จำนวน 367 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 1,561%YoY ด้วยอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของยังคงสูงอยู่ที่ร้อยละ 100 ส่วนจำนวนเรือเช่าเทียบเท่าเพิ่มขึ้นเป็น 10.1 ลำ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 จาก 7.0 ลำ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 ซึ่งผลกำไรหรือขาดทุนของการทำสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวจะขึ้นอยู่กับการเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางเรือของตลาด ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) เพิ่มขึ้น 10%YoY เป็น 4,967 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน มีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือที่สูงขึ้น แต่ OPEX ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม[1] ที่ร้อยละ 9 ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 56 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 เป็นร้อยละ 67 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 60%YoY เป็น 2,260.4 ล้านบาท EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ จึงเพิ่มขึ้น 79%YoY เป็น 2,144.2 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,840.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 107%YoY ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ

หน่วย: ล้านบาท	3Q/68	2Q/69	3Q/69	YoY	QoQ	9M68	9M69	YoY
รายได้รวม	1,819.2	2,061.8	2,925.0	61%	42%	5,141.1	6,893.5	34%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	1,280.5	1,324.0	1,940.9	52%	47%	3,731.3	4,633.1	24%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	538.7	737.9	984.2	83%	33%	1,409.8	2,260.4	60%
EBITDA	441.7	652.9	958.1	117%	47%	1,196.2	2,144.2	79%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	378.2	512.6	927.3	145%	81%	889.6	1,840.8	107%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	290.1	512.6	798.9	175%	56%	719.8	1,712.4	138%

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งสามารถกลับมาทำกำไรได้ โดยมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 134.5 ล้านบาท และมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบ จำนวน 745.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นสุดไตรมาสที่ 3/2569

ในไตรมาสที่ 3/2569 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 2,638.2 ล้านบาท ลดลง 47%YoY จากรายได้ที่ลดลงของงานวิศวกรรม งานจัดซื้อจัดหา งานก่อสร้างและติดตั้ง (Engineering, Procurement, Construction and Installation : EPCI) และงานรื้อถอน (decommissioning) รวมถึงงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล แต่ถูกชดเชยบางส่วนด้วยรายได้ที่สูงขึ้นของงานวิศวกรรมใต้ทะเล (subsea-IRM)[2] แต่เพิ่มขึ้น 31%QoQ เนื่องจากผลการดำเนินงานที่แข็งแกร่งจากงานวิศวกรรมใต้ทะเล และงานวิศวกรรม งานจัดซื้อจัดหา งานก่อสร้างและติดตั้ง และงานรื้อถอน โดยรายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเล งานวิศวกรรม งานจัดซื้อจัดหา งานก่อสร้างและติดตั้ง และงานรื้อถอน และงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลมีสัดส่วนร้อยละ 85 ร้อยละ 14 และร้อยละ 1 ของรายได้รวมของกลุ่มธุรกิจฯ ตามลำดับ โดยรายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเลเพิ่มขึ้น 53%YoY และ 28%QoQ ส่วนใหญ่มาจากกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ โครงการที่ใช้เรือเช่า และโครงการงานที่ไม่ใช้เรือ ขณะที่อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลอยู่ที่ร้อยละ 95 ในไตรมาสที่ 3/2569 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากร้อยละ 94 ในไตรมาสที่ 3/2568 แต่คงที่เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า ส่วนรายได้จากวิศวกรรม งานจัดซื้อจัดหา งานก่อสร้างและติดตั้ง และงานรื้อถอน ลดลง 88%YoY เนื่องจากโครงการบริเวณอ่าวไทยดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่เพิ่มขึ้น 2,366%QoQ จากการเริ่มโครงการใหม่ รายได้จากงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลลดลง 94%YoY และ 92%QoQ เนื่องจากการเริ่มโครงการใหม่ล่าช้าลง อันเป็นผลมาจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ทำให้ไม่สามารถเคลื่อนย้ายสายเคเบิลเข้าสู่พื้นที่ปฏิบัติงานได้ อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับโครงการเพิ่มเติมในระหว่างนี้ นอกจากนี้ การดำเนินงานนอกชายฝั่งอื่น ๆ ในภูมิภาคยังคงดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยไม่ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ และผลกระทบส่วนใหญ่จำกัดอยู่เพียงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและการขนส่งที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ส่วนต้นทุนการบริการลดลง 50%YoY แต่เพิ่มขึ้น 7%QoQ สอดคล้องกับรายได้ กำไรขั้นต้นลดลง 34%YoY แต่เพิ่มขึ้น 346%QoQ เป็น 624.6 ล้านบาท ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 24 ในไตรมาสที่ 3/2569 จากร้อยละ 19 ในไตรมาสที่ 3/2568 และร้อยละ 7 ในไตรมาสที่ 2/2569 มีสาเหตุหลักมาจากอัตรากำไรที่สูงขึ้นจากโครงการงานวิศวกรรมใต้ทะเล นอกจากนี้ มีส่วนแบ่งกำไรจากกิจการร่วมค้าภายใต้กลุ่มธุรกิจฯ จำนวน 67.5 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 18%YoY ส่วนใหญ่มาจากการตั้งสำรองที่เพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่เงินสด และเพิ่มขึ้น 14%QoQ จากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่สูงขึ้น ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ลดลง 42%YoY แต่เพิ่มขึ้น 2,788%QoQ เป็น 476.6 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 55.2 ล้านบาท ลดลง 34%YoY และ 5%QoQ จากการชำระคืนเงินกู้ยืม โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 200.0 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 134.5 ล้านบาท ลดลง 63%YoY แต่เพิ่มขึ้น 243%QoQ และมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบยังคงแข็งแกร่ง จำนวน 745.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นไตรมาสที่ 3/2569

หมายเหตุ:
[1] ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือซุปราแมกซ์ (OPEX) เฉลี่ยอยู่ที่ 5,451 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569
[2] Inspection, Repair, and Maintenance (IRM) = งานสำรวจ ซ่อมแซม และซ่อมบำรุง

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 7,246.3 ล้านบาท ลดลง 43%YoY เนื่องจากรายได้ที่ลดลงจากงานวิศวกรรม งานจัดซื้อจัดหา งานก่อสร้างและติดตั้ง และงานรื้อถอน และงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล ขณะที่รายได้ของงานวิศวกรรมใต้ทะเลเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยรายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเล เพิ่มขึ้น 43%YoY สนับสนุนด้วยกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และโครงการที่ใช้เรือเช่า ส่วนอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 96 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 จากร้อยละ 93 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 รายได้จากงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลลดลง 53%YoY เนื่องจากมีโครงการที่ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว และความล่าช้าในการเริ่มโครงการใหม่ ท่ามกลางข้อจำกัดในการดำเนินงานและการขนส่งในภูมิภาคตะวันออกกลาง ขณะที่ รายได้จากงานวิศวกรรม งานจัดซื้อจัดหา งานก่อสร้างและติดตั้งและงานรื้อถอน ลดลง 92%YoY ภายหลังจากโครงการบริเวณอ่าวไทยที่ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว ต้นทุนการให้บริการลดลง 44%YoY เป็น 6,303.0 ล้านบาท กำไรขั้นต้นจึงลดลง 29%YoY เป็น 943.3 ล้านบาท แต่อัตรากำไรขั้นต้น เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 เป็นร้อยละ 13 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 จากกำไรที่สูงขึ้นของโครงการงานวิศวกรรมใต้ทะเล ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้น 10%YoY มีสาเหตุหลักมาจากการตั้งสำรองที่ไม่ใช่เงินสดที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เป็น 527.7 ล้านบาท ลดลง 41%YoY ส่วนต้นทุนทางการเงินลดลง 24%YoY เป็น 172.7 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ยืม โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลขาดทุนสุทธิจำนวน 32.9 ล้านบาท และผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 17.0 ล้านบาท ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง

หน่วย: ล้านบาท	**3Q/68**	**2Q/69**	**3Q/69**	**YoY**	**QoQ**	**9M68**	**9M69**	**YoY**
รายได้รวม	4,956.1	2,014.7	2,638.2	-47%	31%	12,656.9	7,246.3	-43%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	4,013.4	1,874.6	2,013.5	-50%	7%	11,330.9	6,303.0	-44%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	942.7	140.1	624.6	-34%	346%	1,326.0	943.3	-29%
EBITDA	817.3	16.5	476.6	-42%	2788%	892.5	527.7	-41%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	365.0	(93.8)	134.5	-63%	243%	61.6	(17.0)	-128%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	365.0	(93.8)	134.5	-63%	243%	61.5	(17.0)	-128%

กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 4.8 ล้านบาท สนับสนุนด้วยปริมาณการขายปุ๋ย จำนวน 36.6 พันตัน

ในไตรมาสที่ 3/2569 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร อยู่ที่ 898.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14%YoY และ 18%QoQ สะท้อนราคาขายปุ๋ยที่ปรับตัวสูงขึ้นตามราคาวัตถุดิบปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น รายได้จากการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 14%YoY เนื่องจากราคาขายปุ๋ยที่สูงขึ้น แม้ว่าปริมาณการขายปุ๋ยจะลดลง 8%YoY เป็น 36.6 พันตัน จากปริมาณการส่งออกปุ๋ยที่ลดลง ขณะที่เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า รายได้จากการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 22%QoQ ได้รับสนับสนุนจากปริมาณการขายปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น 9%QoQ โดยปริมาณการขายปุ๋ยส่วนใหญ่ยังคงมาจากการขายปุ๋ยในประเทศเวียดนาม จำนวน 32.0 พันตัน เพิ่มขึ้น 31%YoY และ 47%QoQ หรือคิดเป็นร้อยละ 88 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด เนื่องจากการฟื้นตัวของความต้องการใช้ปุ๋ยในประเทศ ในทางกลับกัน ปริมาณส่งออกปุ๋ยลดลง 71%YoY และ 62%QoQ เป็น 4.5 พันตัน มีสาเหตุหลักมาจากปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศฟิลิปปินส์ที่ลดลง ทั้งนี้หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) อยู่ที่ 34.2 พันตัน ลดลง 9%YoY แต่เพิ่มขึ้น 8%QoQ ขณะที่ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) เติบโตขึ้น 6%YoY และ 19%QoQ เป็น 2.4 พันตัน ส่วนรายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) อยู่ที่ 34.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 47%YoY แต่ลดลง 21%QoQ รายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงาน คงที่ YoY ที่ 34.5 ล้านบาท แต่ลดลง 12%QoQ เนื่องจากกิจกรรมคลังสินค้าที่ลดลง ต้นทุนขายและบริการเพิ่มขึ้น 18%YoY และ 19%QoQ มีสาเหตุหลักมาจากราคาวัตถุดิบปุ๋ยที่เพิ่มขึ้น ตามราคาวัตถุดิบในตลาดโลกซึ่งได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งที่ยังคงดำเนินอยู่ในตะวันออกกลาง อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 15 ในไตรมาสที่ 3/2568 เป็นร้อยละ 12 ในไตรมาสที่ 3/2569 แต่ทรงตัว QoQ เนื่องจากราคาขายยังไม่สามารถชดเชยต้นทุนวัตถุดิบปุ๋ยที่สูงขึ้นได้ทั้งหมด ส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลง 8%YoY แต่เพิ่มขึ้น 13%QoQ เป็น 107.6 ล้านบาท ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้นเล็กน้อย 2%YoY เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านการตลาดที่เพิ่มขึ้น แต่คงที่ QoQ ส่งผลให้ EBITDA อยู่ที่ 45.6 ล้านบาท ลดลง 19%YoY แต่เพิ่มขึ้น 37%QoQ ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 98%YoY และ 44%QoQ เป็น 15.9 ล้านบาท เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่เพิ่มขึ้น เพื่อรองรับความต้องการเงินทุนหมุนเวียน โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิที่ 7.1 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2569 และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 4.8 ล้านบาท ลดลง 75%YoY แต่เพิ่มขึ้น 433%QoQ

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรอยู่ที่ 2,513.7 ล้านบาท ลดลง 10%YoY มีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากการขายปุ๋ยที่ลดลง 11%YoY ตามปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมดที่ลดลง 19%YoY เป็น 112.2 พันตัน โดยปริมาณขายปุ๋ยในประเทศเวียดนามลดลง 16%YoY เป็น 89.9 พันตัน เนื่องจากอุปสงค์ภายในประเทศที่อ่อนตัวลง ท่ามกลางราคาขายปุ๋ยที่ปรับสูงขึ้น ส่วนปริมาณส่งออกปุ๋ยอยู่ที่ 22.4 พันตัน ลดลง 28%YoY มีสาเหตุหลักมาจากปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศฟิลิปปินส์และประเทศแถบแอฟริกาที่ลดลง หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) อยู่ที่ 102.4 พันตัน ลดลง 18%YoY ขณะที่ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) ลดลง 31%YoY เป็น 9.9 พันตัน ในทางกลับกัน รายได้

จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) เพิ่มขึ้น 14%YoY เป็น 113.6 ล้านบาท และรายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานอยู่ที่ 100.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7%YoY สนับสนุนด้วยการขยายพื้นที่คลังสินค้าและกิจกรรมคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น ส่วนต้นทุนขายและบริการลดลง 7%YoY คิดเป็น 2,204.3 ล้านบาท ตามรายได้จากการขายปุ๋ยที่ลดลง อัตรากำไรขั้นต้นลดลงเป็นร้อยละ 12 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 จากร้อยละ 15 ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2568 และรายได้ที่ลดลง ส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลง 26%YoY เป็น 309.5 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 10%YoY เป็น 185.9 ล้านบาท เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งที่ลดลงตามปริมาณการส่งออกปุ๋ยที่ลดลง ทำให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ลดลง 41%YoY เป็น 125.1 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 84%YoY เป็น 40.4 ล้านบาท เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่เพิ่มขึ้น เพื่อรองรับความต้องการเงินทุนหมุนเวียน โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 21.2 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 14.2 ล้านบาท ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 ลดลง 82%YoY

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร

หน่วย: ล้านบาท	3Q/68	2Q/69	3Q/69	YoY	QoQ	9M68	9M69	YoY
รายได้รวม	787.6	760.7	898.4	14%	18%	2,786.6	2,513.7	-10%
ต้นทุนขายและให้บริการรวม	670.5	665.8	790.8	18%	19%	2,367.8	2,204.3	-7%
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	117.2	94.9	107.6	-8%	13%	418.8	309.5	-26%
EBITDA	56.1	33.2	45.6	-19%	37%	213.2	125.1	-41%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	19.3	0.9	4.8	-75%	433%	77.2	14.2	-82%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA	19.3	0.9	4.8	-75%	433%	77.2	14.2	-82%

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ[1]

หน่วย: ล้านบาท	3Q/68	2Q/69	3Q/69	YoY	QoQ	9M68	9M69	YoY	3Q/68	2Q/69	3Q/69	9M68	9M69	
รายได้รวม	**8,251.3**	**5,598.3**	**7,189.6**	**-13%**	**28%**	**22,773.4**	**18,875.3**	**-17%**	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	โครงสร้างรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,819.2	2,061.8	2,925.0	61%	42%	5,141.1	6,893.5	34%	*22%*	*37%*	*41%*	*22%*	*37%*	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	4,956.1	2,014.7	2,638.2	-47%	31%	12,656.9	7,246.3	-43%	*60%*	*36%*	*37%*	*56%*	*38%*	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	787.6	760.7	898.4	14%	18%	2,786.6	2,513.7	-10%	*10%*	*13%*	*12%*	*12%*	*13%*	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	513.7	552.9	525.0	2%	-5%	1,574.5	1,618.3	3%	*6%*	*10%*	*7%*	*7%*	*9%*	
กลุ่มการลงทุนอื่น	174.7	208.1	203.1	16%	-2%	614.3	603.5	-2%	*2%*	*4%*	*3%*	*3%*	*3%*	
ต้นทุนขายและให้บริการรวม[2]	**6,350.5**	**4,312.8**	**5,172.5**	**-19%**	**20%**	**18,712.4**	**14,426.1**	**-23%**	*77%*	*77%*	*72%*	*82%*	*76%*	อัตราส่วนต้นทุนต่อรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,280.5	1,324.0	1,940.9	52%	47%	3,731.3	4,633.1	24%	*70%*	*64%*	*66%*	*73%*	*67%*	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	4,013.4	1,874.6	2,013.5	-50%	7%	11,330.9	6,303.0	-44%	*81%*	*93%*	*76%*	*90%*	*87%*	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	670.5	665.8	790.8	18%	19%	2,367.8	2,204.3	-7%	*85%*	*88%*	*88%*	*85%*	*88%*	
กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม	296.7	330.4	320.2	8%	-3%	914.4	958.0	5%	*58%*	*60%*	*61%*	*58%*	*59%*	
กลุ่มการลงทุนอื่น	89.4	118.1	107.2	20%	-9%	368.0	327.8	-11%	*51%*	*57%*	*53%*	*60%*	*54%*	
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	**1,900.8**	**1,285.5**	**2,017.1**	**6%**	**57%**	**4,061.0**	**4,449.2**	**10%**	*23%*	*23%*	*28%*	*18%*	*24%*	อัตรากำไรขั้นต้น
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	538.7	737.9	984.2	83%	33%	1,409.8	2,260.4	60%	*30%*	*36%*	*34%*	*27%*	*33%*	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	942.7	140.1	624.6	-34%	346%	1,326.0	943.3	-29%	*19%*	*7%*	*24%*	*10%*	*13%*	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	117.2	94.9	107.6	-8%	13%	418.8	309.5	-26%	*15%*	*12%*	*12%*	*15%*	*12%*	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	217.0	222.5	204.8	-6%	-8%	660.1	660.3	0.04%	*42%*	*40%*	*39%*	*42%*	*41%*	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	85.3	90.0	95.9	12%	7%	246.3	275.7	12%	*49%*	*43%*	*47%*	*40%*	*46%*	
EBITDA[3]	**1,337.0**	**804.9**	**1,479.5**	**11%**	**84%**	**3,718.5**	**2,973.9**	**-20%**	*16%*	*14%*	*21%*	*16%*	*16%*	อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	441.7	652.9	958.1	117%	47%	1,196.2	2,144.2	79%	*24%*	*32%*	*33%*	*23%*	*31%*	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	817.3	16.5	476.6	-42%	2,788%	892.5	527.7	-41%	*16%*	*1%*	*18%*	*7%*	*7%*	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	56.1	33.2	45.6	-19%	37%	213.2	125.1	-41%	*7%*	*4%*	*5%*	*8%*	*5%*	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	30.8	64.1	55.5	80%	-13%	146.9	199.5	36%	*6%*	*12%*	*11%*	*9%*	*12%*	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(8.9)	38.2	(56.3)	-535%	-248%	1,269.7	(22.5)	-102%	*-5%*	*18%*	*-28%*	*207%*	*-4%*	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	**502.9**	**(194.8)**	**1,415.5**	**181%**	**827%**	**1,445.3**	**1,421.4**	**-2%**	*6%*	*-3%*	*20%*	*6%*	*8%*	อัตรากำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	378.2	512.6	927.3	145%	81%	889.6	1,840.8	107%	*21%*	*25%*	*32%*	*17%*	*27%*	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	365.0	(93.8)	134.5	-63%	243%	61.6	(17.0)	-128%	*7%*	*-5%*	*5%*	*0.5%*	*-0.2%*	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	19.3	0.9	4.8	-75%	433%	77.2	14.2	-82%	*2%*	*0.1%*	*1%*	*3%*	*1%*	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(31.0)	(6.9)	(10.1)	68%	-46%	(49.1)	(10.6)	78%	*-6%*	*-1%*	*-2%*	*-3%*	*-1%*	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(228.6)	(607.5)	358.9	257%	159%	466.0	(405.8)	-187%	*-131%*	*-292%*	*177%*	*76%*	*-67%*	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA[4]	**408.2**	**367.2**	**797.4**	**95%**	**117%**	**1,507.6**	**1,567.7**	**4%**	*5%*	*7%*	*11%*	*7%*	*8%*	อัตรากำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	290.1	512.6	798.9	175%	56%	719.8	1,712.4	138%	*16%*	*25%*	*27%*	*14%*	*25%*	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	365.0	(93.8)	134.5	-63%	243%	61.5	(17.0)	-128%	*7%*	*-5%*	*5%*	*0.5%*	*-0.2%*	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	19.3	0.9	4.8	-75%	433%	77.2	14.2	-82%	*2%*	*0.1%*	*1%*	*3%*	*1%*	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(30.9)	(9.2)	(14.5)	53%	-58%	(48.7)	(23.0)	53%	*-6%*	*-2%*	*-3%*	*-3%*	*-1%*	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่นๆ*	(235.3)	(43.3)	(126.3)	46%	-192%	697.8	(118.8)	-117%	*-135%*	*-21%*	*-62%*	*114%*	*-20%*	
จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	**1,821.7**	**1,805.7**	**1,805.7**			**1,822.2**	**1,805.7**							
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	**0.28**	**(0.11)**	**0.79**	**188%**	**836%**	**0.79**	**0.79**	**-1%**						

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	3Q/68	2Q/69	3Q/69	%YoY	%QoQ	9M/68	9M/69	%YoY
อัตราแลกเปลี่ยน (1ดอลลาร์สหรัฐ : บาท)	บาท	32.30	32.59	33.24	3%	2%	33.12	32.48	-2%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ:									
ดัชนี BDI	จุด	1,978	2,751	3,041	54%	11%	1,527	2,586	69%
ดัชนี BSI[1]	จุด	1,352	1,535	1,684	25%	10%	1,049	1,459	39%
อัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์ขนาด 58,000 เดทเวทตัน	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	15,061	17,369	19,254	28%	11%	11,221	16,409	46%
อัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์สุทธิ [2]	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	14,308	16,501	18,291	28%	11%	10,660	15,588	46%
อัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์ขนาด 63,000 เดทเวทตัน[3]	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	17,095	19,403	21,288	25%	10%	13,255	18,443	39%
จำนวนวันตามปฏิทิน [4]	วัน	2,206	2,093	2,217	1%	6%	6,624	6,380	-4%
จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ สามารถทำงานได้ [5]	วัน	2,077	2,021	2,113	2%	5%	6,435	6,175	-4%
จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ [6]	วัน	2,045	2,021	2,113	3%	5%	6,394	6,175	-3%
อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ [7]	%	98%	100%	100%	2%	0%	99.4%	100.0%	1%
จำนวนวันทำงานของเรือเช่า	วัน	796	644	1,025	29%	59%	1,904	2,768	45%
TC (%)	%	45%	42%	40%			43%	40%	
VC/COA (%)	%	55%	58%	60%			57%	60%	
ระวางบรรทุกเฉลี่ย	เดทเวทตัน	56,228	56,228	55,762	-1%	-1%	56,228	55,762	-1%
จำนวนเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ณ วันสิ้นงวด	ลำ	23	23	24	4%	4%	23	24	4%
จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า [8]	ลำ	30.9	29.3	34.1	10%	16%	30.4	32.8	8%
อายุเฉลี่ยของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ปี	16.7	17.4	16.7			16.7	16.7	
ผลการดำเนินงานรายวัน [9]:									
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	27,078	32,548	34,706	28%	7%	27,078	34,706	28%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า [10]	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	14,185	18,240	20,338	43%	12%	12,317	17,592	43%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	14,574	17,914	19,327	33%	8%	12,295	17,226	40%
กำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) จากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	(389)	326	1,011	360%	210%	22	367	1561%
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	4,673	5,115	5,070	8%	-1%	4,521	4,967	10%
ค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสด	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	6,710	7,237	7,264	8%	0.4%	6,599	7,154	8%
ต้นทุนรวม	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	8,674	9,256	9,402	8%	2%	8,562	9,201	7%
อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน [11]	%	61%	67%	71%			56%	67%	
อัตราส่วน EBITDA ต่อวัน	%	53%	61%	65%			48%	60%	
อัตราส่วนกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อวัน	%	39%	49%	54%			30%	48%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง:									
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล [12]	%	94%	95%	95%			93%	96%	
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวางสายเคเบิลใต้ทะเล [12] [13]	%	100%	100%	100%			93%	100%	
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือสนับสนุนงานก่อสร้างนอกชายฝั่ง [12] [14]	%	42%	0%	0%			45%	0%	
มูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	642	750	745	16%	-1%	642	745	16%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร:									
ปริมาณขายปุ๋ยรวม	พันตัน	39.9	33.7	36.6	-8%	9%	138.8	112.2	-19%
ปริมาณขายปุ๋ยจำแนกตามภูมิภาค									
- ในประเทศ (เวียดนาม)	พันตัน	24.4	21.8	32.0	31%	47%	107.5	89.9	-16%
- ต่างประเทศ	พันตัน	15.5	11.9	4.5	-71%	-62%	31.3	22.4	-28%
ปริมาณขายปุ๋ยจำแนกตามประเภทสินค้า									
- ปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer)	พันตัน	37.7	31.7	34.2	-9%	8%	124.5	102.4	-18%
- ปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer)	พันตัน	2.2	2.0	2.4	6%	19%	14.4	9.9	-31%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม:									
จำนวนสาขาของพิซซ่า ฮัท (Pizza Hut)	สาขา	203	212	211	4%	-0.5%	203	211	4%
จำนวนสาขาของทาโก้ เบลล์ (Taco Bell)	สาขา	38	45	49	29%	9%	38	49	29%

หมายเหตุ:

[1] หลังจากวันที่ 30 สิงหาคม 2567 อ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตันจะสิ้นสุดลง และเปลี่ยนมาอ้างอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 63,000 เดทเวทตัน

[2] อัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์หักค่าคอมมิชชั่น สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน

[3] อัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์ที่มีระวางบรรทุก 63,000 เดทเวทตัน เริ่มต้นประกาศตั้งแต่ไตรมาสที่ 2/2566 เป็นต้นไป

[4] จำนวนวันตามปฏิทิน คือ จำนวนวันตามปฏิทินทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของในช่วงเวลานั้น รวมถึงจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey หรือ intermediate survey ตามแผน

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

[6] จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้ [2] หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากการหยุดนอกแผนระหว่างการให้บริการ

[7] อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ [3] หารด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้ [2] ในช่วงเวลานั้น

[8] จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า คือ จำนวนเรือที่ให้บริการในช่วงเวลานั้น โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า หารด้วยจำนวนวันตามปฏิทินในช่วงเวลานั้น

[9] ผลการดำเนินงานรายวันอ้างอิงจากจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้

[10] อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบไปด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมัน

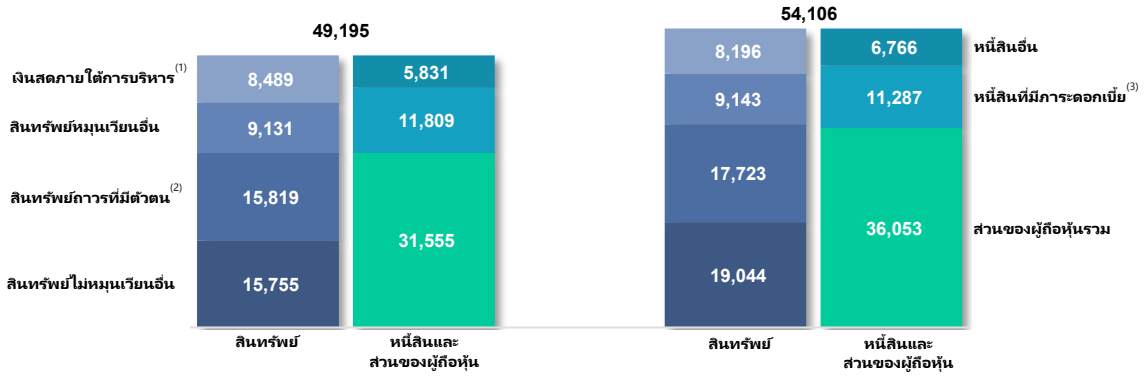
[11] อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน = (อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า [8] – ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ – ค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้ง)/อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า [8]
TCE Rate = อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า BDI = ดัชนีค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง
TC Rate = อัตราค่าระวางเรือ BSI = ดัชนีค่าระวางเรือซุปราแมกซ์

[12] อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ หารด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้ (จำนวนวันตามปฏิทินหักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม หรือเข้าอู่แห้ง (dry docking) ตามแผน) ในช่วงเวลานั้น

[13] การร่วมทุนใหม่ภายใต้การถือหุ้นร้อยละ 50 ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งซื้อเรือสนับสนุนงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลในไตรมาสที่ 4/2564

[14] กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ได้ซื้อเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสที่ 4/2564 และได้เช่าเรือระยะยาว จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสที่ 1/2565

ฐานะทางการเงิน



ณ 31 ธันวาคม 2568 *ณ 30 กันยายน 2569*

ฐานะการเงินยังคงแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง ด้วยเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 8.2 พันล้านบาท และมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.31 เท่า

1) สินทรัพย์

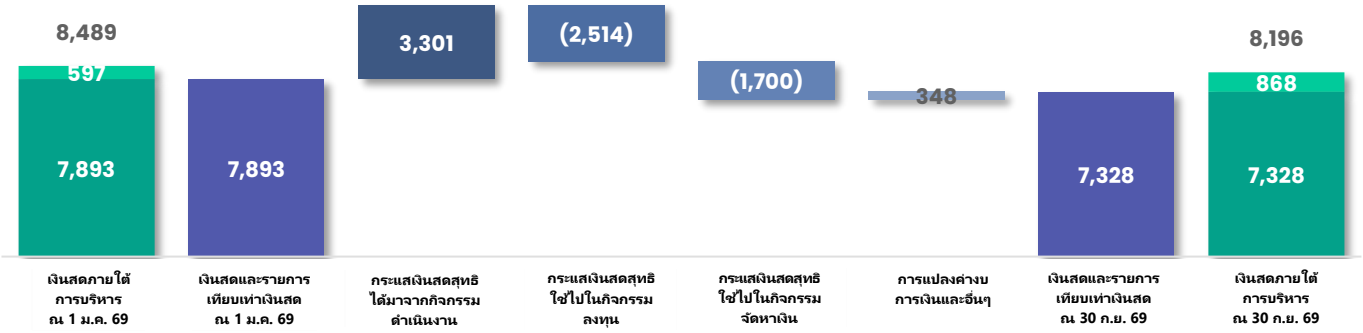
ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 TTA มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 54,106.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,911.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 จากสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และสินทรัพย์ดิจิทัล โดยสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,354.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 60 เป็น 6,295.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาด (mark-to-market) ในบริษัท แวลูร่า เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์โตรอนโต ประเทศแคนาดา ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์เพิ่มขึ้น 1,905.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 12 เป็น 17,563.5 ล้านบาท จากการซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองมือสอง จำนวน 2 ลำ ของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และสินทรัพย์ดิจิทัลเพิ่มขึ้น 662.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 11 เป็น 6,578.6 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากซื้อสินทรัพย์ดิจิทัลเพิ่มเติมในปี 2569 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดสรรเงินสดส่วนเกินของ TTA ภายหลังการจำหน่ายสินทรัพย์ดิจิทัลบางส่วนในช่วงปลายปี 2568 ในทางกลับกัน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 564.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เป็น 7,327.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดจ่ายสุทธิจากการซื้อเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ลูกหนี้การค้าลดลง 309.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 เป็น 5,309.0 ล้านบาท เนื่องจากรายได้ที่ลดลงและการเก็บเงินจากลูกหนี้การค้าของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง และเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องลดลง 190.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 60 เป็น 125.0 ล้านบาท เนื่องจากการด้อยค่าเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้อง ภายหลังการทบทวนฐานะทางการเงินและแนวโน้มธุรกิจของผู้กู้

2) หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ในส่วนของหนี้สินรวมเพิ่มขึ้น 413.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 จากสิ้นปี 2568 เป็น 18,053.0 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี และเงินรับล่วงหน้าจากลูกค้า โดยหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เพิ่มขึ้น 500.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 471 เป็น 606.7 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มขึ้นชั่วคราวที่เกิดจากกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนตามราคาตลาดในตราสารทุน ส่วนเงินรับล่วงหน้าจากลูกค้าเพิ่มขึ้น 260.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 218 เป็น 379.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อย่างไรก็ตาม เงินกู้ยืมระยะยาวลดลง 380.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 26 เป็น 1,078.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนเงินกู้ยืมของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งและกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้น 4,498.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 14 เป็น 36,053.5 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุน จำนวน 2,608.7 ล้านบาท ผลกำไรจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน จำนวน 1,456.7 ล้านบาท และกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,421.4 ล้านบาท ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569 นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.50 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นที่ 0.31 เท่า ณ สิ้นไตรมาส นอกจากนี้ TTA ยังคงรักษาความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น ซึ่งเห็นได้จากความสามารถในการชำระดอกเบี้ยที่ 6.46 เท่า ส่วนอัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ยและเงินกู้ยืมระยะสั้นอยู่ที่ 0.62 เท่า เนื่องจากมีหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระในเดือนตุลาคม 2569 จำนวน 1,698.1 ล้านบาท ซึ่ง TTA ได้ออกหุ้นกู้ชุดใหม่เพื่อจะชำระคืนหุ้นกู้ดังกล่าวเต็มจำนวนแล้ว

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

กระแสเงินสด



1) กระแสเงินสด

กระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 3,301.5 ล้านบาท ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2569

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,327.8 ล้านบาท ลดลง 564.8 ล้านบาท จากต้นปี โดยในช่วงที่ผ่านมา มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 3,301.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากผลการดำเนินงานที่แข็งแกร่งของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และ TTA มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุน จำนวน 2,514.4 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ อาทิ เรือขนส่งสินค้ามือสอง และการปรับโครงสร้างพอร์ตการลงทุนในสินทรัพย์ดิจิทัลเพื่อผลตอบแทนจากการลงทุนที่ดีขึ้น ขณะที่มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 1,699.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาว และดอกเบี้ยจ่าย รวมถึงการจ่ายเงินปันผล เมื่อรวมผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 348.1 ล้านบาท ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิลดลง 564.8 ล้านบาท ในช่วง 9 เดือนแรก สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2569 ทั้งนี้ TTA ยังคงรักษาระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ตลอดจนมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต รวมถึงการชำระหนี้ต่าง ๆ

2) สภาพคล่อง

อัตราส่วนสภาพคล่องอยู่ที่ 1.44 เท่า สะท้อนถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ และการมีเงินสดภายใต้การบริหารมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 TTA มีเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 8,196.3 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,327.8 ล้านบาท และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น จำนวน 868.4 ล้านบาท นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นที่ 0.31 เท่า ลดลงจาก 0.37 เท่า ณ สิ้นปี 2568 เนื่องจากการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาว และส่วนของผู้ถือหุ้นรวมที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาด และผลการดำเนินงานที่แข็งแกร่ง เช่นเดียวกันกับอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น[1] ลดลงไปอยู่ที่ 0.08 เท่า จาก 0.09 เท่า สะท้อนถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารเพียงพอต่อการชำระหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ขณะที่อัตราส่วนสภาพคล่องลดลงจาก 1.65 เท่าในปี 2568 เป็น 1.44 ณ สิ้นไตรมาส เนื่องจากหนี้สินหมุนเวียนที่เพิ่มขึ้น จากส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดไถ่ถอนภายในหนึ่งปีที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม อัตราส่วนสภาพคล่องยังคงมากกว่า 1 เท่า สะท้อนถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ โดย TTA ยังคงดำรงระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนที่แข็งแกร่ง รวมถึงมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต ตลอดจนการชำระหนี้ต่าง ๆ

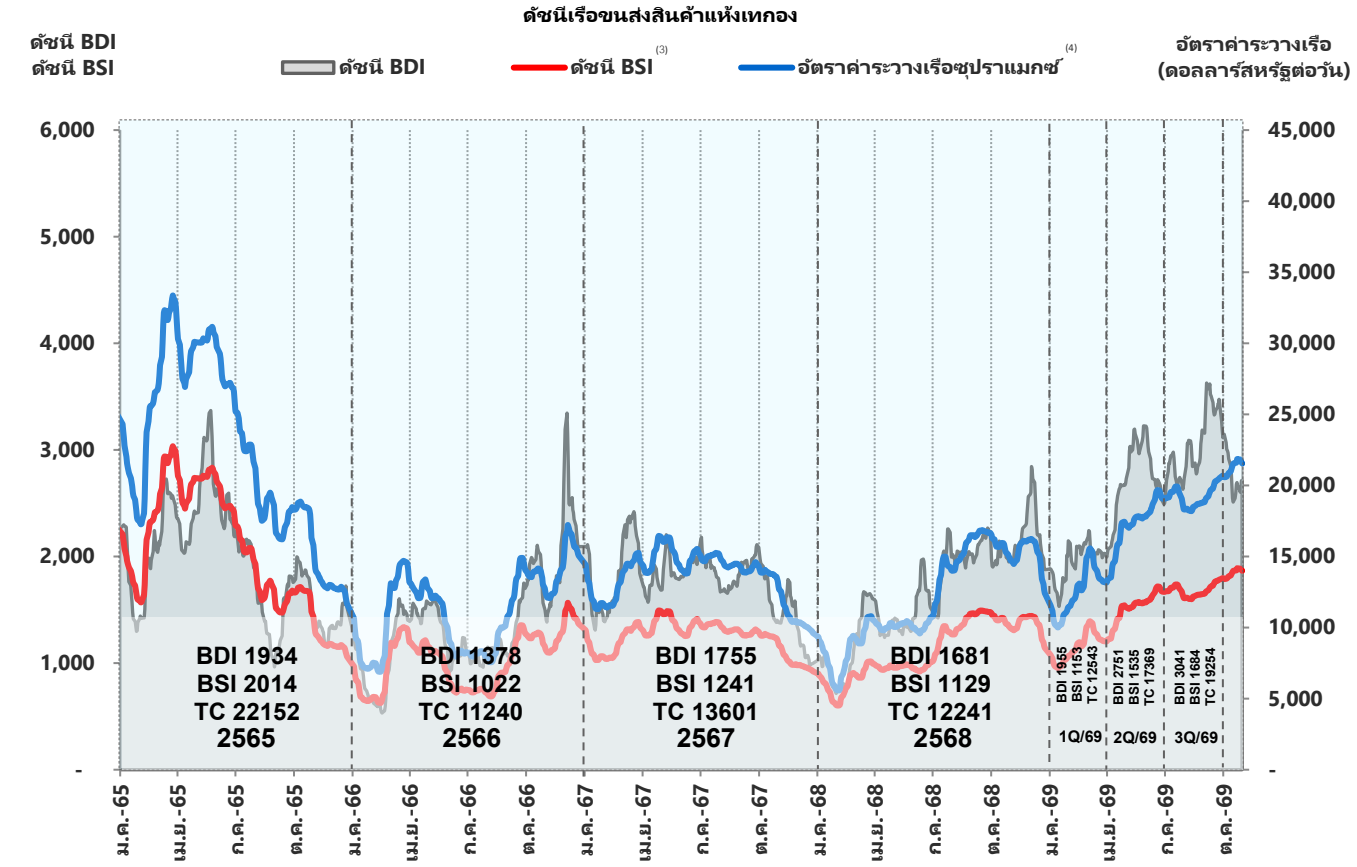
หมายเหตุ:
[1] ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้นกู้ TTA26OA TTA281A TTA278A TTA274A TTA287A และ TTA295A ซึ่งต้องดำรงอัตราส่วนไม่เกิน 2.0 เท่า

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน - งบการเงินรวม	หน่วย	3Q/68	2Q/69	3Q/69	9M68	9M69
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	23.0	23.0	28.1	17.8	23.6
อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้	ร้อยละ	16.2	14.4	20.6	16.3	15.8
อัตรากำไรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	6.1	(3.5)	19.7	6.3	7.5
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	8.1	(4.6)	20.9	6.3	7.5
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม*	ร้อยละ	5.1	1.4	3.0	5.1	3.0
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น* (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	8.7	2.0	4.9	8.7	4.9
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.93	1.87	1.44	1.93	1.44
ความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	5.10	2.48	6.46	4.54	3.55
ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น*	เท่า	1.04	0.96	0.62	1.04	0.62
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.57	0.55	0.50	0.57	0.50
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.38	0.34	0.31	0.38	0.31
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น[1] [2]	เท่า	0.14	0.07	0.08	0.14	0.08

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



หมายเหตุ:
** อัตราส่วนเต็มปี*
(1) ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้นกู้ TTA26OA TTA281A TTA278A TTA274A TTA287A และ TTA295A ซึ่งต้องดำรงอัตราส่วนไม่เกิน 2.0 เท่า
(2) อัตราส่วนที่ติดลบแสดงถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย
(3) เป็นดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ก่อนวันที่ 2 กันยายน 2567 และหลังจากนั้น เปลี่ยนดัชนี BSI มาเป็นสำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 63,000 เดทเวทตัน
(4) อัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์อ้างอิงเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกับขนาดกองเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้

ดัชนีซุปราแมกซ์ (BSI) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1,684 จุด ในไตรมาสที่ 3/2569 เพิ่มขึ้นจากค่าเฉลี่ย 1,352 จุดในไตรมาสที่ 3/2568 และ 1,535 จุดในไตรมาสที่ 2/2569 เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลที่แข็งแกร่ง และการขนส่งระยะไกลจากฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกไปยังประเทศจีนที่เพิ่มขึ้น ซึ่งช่วยสนับสนุนความต้องการขนส่งในหน่วยตัน-ไมล์ โดยในไตรมาสนี้ อัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์ทำสถิติสูงสุดที่ 20,680 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในช่วงปลายเดือนกันยายน และมีอัตราค่าระวางเรือซุปราแมกซ์เฉลี่ยอยู่ที่ 19,254 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สำหรับภาพรวมปี 2569 ตามรายงานของ Clarksons Research ได้ประมาณการเติบโตของการค้าสินค้าแห้งเทกองจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 4.1 ในหน่วยตัน-ไมล์ โดยการค้าเมล็ดธัญพืชคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 4.6 สนับสนุนด้วยการเติบโตอย่างแข็งแกร่งของการค้าเมล็ดธัญพืชในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2569 โดยเฉพาะเส้นทางจากภูมิภาคแอตแลนติกมายังเอเชีย การค้าสินค้าเทกองย่อย ซึ่งเป็นสินค้าหลักในการขนส่งของเรือซุปราแมกซ์คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.6 โดยได้แรงสนับสนุนจากการส่งออกแร่บอกไซต์ที่แข็งแกร่งของประเทศกินี แม้ว่า**การค้าผลิตภัณฑ์จากเหล็กมีแนวโน้มชะลอตัวตามความต้องการขนส่งทางทะเลทั่วโลกที่อ่อนตัวลง** การค้าแร่เหล็กมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.2 มีสาเหตุหลักมาจากความต้องการนำเข้าทางทะเลของจีนที่ยังคงแข็งแกร่ง และการทยอยเพิ่มปริมาณการส่งออกของโครงการ Simandou โดยคาดว่าการส่งออกจะขยายตัวเพิ่มขึ้น เมื่อท่าเรือ SimFer ซึ่งเป็นท่าเรือส่งออกแร่เหล็กสำหรับโครงการดังกล่าว ใกล้ก่อสร้างเสร็จ แม้ว่าการส่งออกของยูเครนจะหยุดชะงัก และปริมาณส่งออกจากบราซิลลดลง ขณะที่การค้าถ่านหินทางทะเลทั่วโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 จากการค้าถ่านหินที่ใช้ในการถลุงเหล็ก (coking coal) ได้รับแรงสนับสนุนจากการส่งออกของออสเตรเลียและสหรัฐอเมริกาที่สูงขึ้น รวมถึงความต้องการที่แข็งแกร่งของประเทศแถบเอเชีย โดยเฉพาะการนำเข้าของจีนท่ามกลางมาตรการควบคุมการทำเหมืองที่เข้มงวดขึ้น แม้ว่าการส่งออกของรัสเซียจะเผชิญข้อจำกัดจากสถานการณ์ความขัดแย้งในทะเลดำทวีความรุนแรงขึ้น ส่วนการค้าถ่านหินที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงให้ความร้อน (thermal coal) คาดว่าจะทรงตัว โดยความต้องการที่เพิ่มขึ้นในยุโรปและเอเชีย เนื่องจากปริมาณก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ที่มีจำกัด ขณะที่ข้อจำกัดด้านอุปทานของอินโดนีเซีย และการนำเข้าของจีนที่ลดลงยังคงเป็นปัจจัยจำกัดการเติบโต ในทางกลับกัน การขยายกองเรือคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 3.9 โดยคำสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ร้อยละ 15 ของปริมาณกองเรือทั่วโลกทั้งหมด สำหรับแนวโน้มปี 2570 ตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 1.6 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 3.3 ในหน่วยตัน-ไมล์ ขณะที่คาดการณ์การเติบโตของกองเรือจะอยู่ที่ร้อยละ 4.3 ทั้งนี้ ความเร็วในการเดินเรือที่ลดลง **การนำเรือเข้าตรวจสภาพตามรอบ (special surveys)** และข้อจำกัดด้านการดำเนินงานจากความขัดแย้งที่ยังคงดำเนินอยู่คาดว่าจะช่วยลดอุปทานเรือที่สามารถให้บริการได้จริงและสนับสนุนภาวะตลาด สำหรับแนวโน้มปี 2571 คาดว่าการขยายกองเรือจะเติบโตที่ร้อยละ 4.1 เทียบกับตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 1.7 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 2.8 ในหน่วยตัน-ไมล์ อย่างไรก็ตาม แนวโน้มตลาดยังคงมีความไม่แน่นอน ซึ่งมีปัจจัยสำคัญที่ต้องติดตามจากสถานการณ์ด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่อาจส่งผลต่อเส้นทางและรูปแบบการค้า ความเสี่ยงด้านเศรษฐกิจมหภาค ความคืบหน้าในการเพิ่มกำลังการผลิตและส่งออกของโครงการ Simandou ความเร็วในการเดินเรือ และการปลดระวางเรือ รวมถึงแรงกดดันจากการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานและนโยบายการผลิตภายในประเทศของจีน

ที่มา: Clarksons Research เดือนตุลาคม 2569

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

เหตุการณ์/ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในไตรมาสที่ 3/2569 และหลังรอบระยะเวลาที่รายงาน

- กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือทำการซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห้งเทกองมือสอง จำนวน 2 ลำ ประกอบด้วย เรือประเภทอัลตราแมกซ์ ขนาดระวางบรรทุก 63,025 เดทเวทตัน 1 ลำ ในเดือนกรกฎาคม 2569 และเรือประเภทแฮนดี้ไซส์ ขนาดระวางบรรทุก 34,407 เดทเวทตัน 1 ลำ ในเดือนสิงหาคม 2569 ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสามารถของกองเรือและความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน
- กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือทำการจำหน่ายเรือขนส่งสินค้าประเภทซุปราแมกซ์ อายุ 24.7 ปี จำนวน 1 ลำ ในเดือนกันยายน 2569 ส่งผลให้ ณ สิ้นไตรมาสมีกองเรือ ทั้งหมด 24 ลำ
- ทริสเรทติ้งคงอันดับเครดิตองค์กรและหุ้นกู้ไม่ด้อยสิทธิของ TTA ที่ BBB แนวโน้ม stable เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2569
- TTA ออกหุ้นกู้ จำนวน 1,700.0 ล้านบาท ในเดือนตุลาคม 2569 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ครบกำหนดเมื่อเดือนตุลาคม 2569

ปัจจัยสำคัญที่อาจส่งผลต่อการดำเนินงานและสถานะทางการเงินในอนาคต

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

  ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะความตึงเครียดที่ยังคงดำเนินอยู่ในตะวันออกกลาง ยังคงส่งผลให้ตลาดมีความผันผวน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าแห้งเทกองยังคงจำกัด เนื่องจากปริมาณเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตะวันออกกลางคิดเป็นเพียงร้อยละ 3.6 ของการเดินทางของกองเรือทั่วโลก และกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือไม่ได้ดำเนินงานในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ทำให้ไม่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญ ขณะเดียวกัน การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงอาจส่งผลให้ระยะทางการเดินเรือยาวขึ้น ยังช่วยสนับสนุนความต้องการขนส่งในหน่วยตัน-ไมล์ และส่งผลดีต่ออัตราค่าระวางเรือ นอกจากนี้ เส้นทางการค้าต่าง ๆ ยังสามารถปรับตัวผ่านการใช้เส้นทางทางเลือก และรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนแปลงไปได้ ซึ่งจะช่วยบรรเทาผลกระทบจากความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ต่อการขนส่งสินค้าแห้งเทกองได้
- **ความผันผวนของราคาน้ำมัน:** กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งเป็นอีกหนึ่งรายได้สำคัญของ TTA โดยกลุ่มธุรกิจฯ ให้บริการนอกชายฝั่งแก่ลูกค้าในอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซ ซึ่งความต้องการใช้บริการและอัตราค่าเช่าเรือจะสอดคล้องกับราคาน้ำมัน และต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน ขณะเดียวกัน ความขัดแย้งและความตึงเครียดทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ส่งผลให้ราคาน้ำมันสูงขึ้น ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งไม่ได้รับผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินงาน และยังคงสามารถดำเนินงานในพื้นที่ที่ให้บริการได้ตามแผน

ธุรกิจบริการนอกชายฝั่งมุ่งเน้นไปที่บริการงานวิศวกรรมใต้ทะเล ในส่วนงานสำรวจ ซ่อมแซม และซ่อมบำรุง (IRM) งานวางสายเคเบิล รวมถึงงานวิศวกรรม งานจัดซื้อจัดหา งานก่อสร้างและติดตั้ง (Engineering, Procurement, Construction and Installation : EPCI) และงานรื้อถอน (decommissioning) ซึ่งเป็นบริการที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาน้ำมัน และได้รับการสนับสนุนจากความจำเป็นในการบำรุงรักษาแหล่งผลิต การปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านกฎระเบียบ รวมถึงการบริหารจัดการสินทรัพย์ที่สิ้นสุดอายุการใช้งาน มากกว่างานขุดเจาะ นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังประสบความสำเร็จในการดำเนินงานโครงการรื้อถอนขนาดใหญ่ในอ่าวไทย ซึ่งช่วยสร้างความแข็งแกร่งของผลงานอ้างอิง และช่วยสนับสนุนการขยายธุรกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลยุทธ์ดังกล่าว ช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน และสนับสนุนการรักษาระดับการใช้ประโยชน์สินทรัพย์และผลประกอบการให้มีเสถียรภาพมากขึ้นในระยะยาว

ในส่วนของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ ผลกระทบจากราคาน้ำมันมีอยู่อย่างจำกัด เนื่องจากภายใต้สัญญาการเช่าเหมาเรือแบบระยะเวลา (time charter) ลูกค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนผลกระทบต่อรูปแบบสัญญาเช่าเหมาเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter) ซึ่งกลุ่มธุรกิจฯ เป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ได้บริหารความเสี่ยงผ่านการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (bunker swap) โดยสรุป ผลกระทบทางตรงโดยรวมจากความผันผวนของราคาน้ำมันต่อกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงอยู่ในระดับจำกัด

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

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

TTA ได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อทบทวน กำกับดูแล และติดตามผลของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของจริยธรรม
- การแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้มั่นใจว่าการพัฒนาที่ยั่งยืนจะดำเนินการอย่างทั่วทั้งองค์กร และดำเนินการตามกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมความรับผิดชอบของคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงการกำหนดนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ และดำเนินแผนการพัฒนาที่ยั่งยืนให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- TTA ได้รับการรับรองต่ออายุเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC) อย่างต่อเนื่อง เป็นครั้งที่ 2
- TTA ได้รับการประกาศเป็นสมาชิกรายชื่อหุ้นยั่งยืน (ESG Ratings) ประจำปี 2568 ในกลุ่มบริการ (Services) โดยจัดอยู่ในระดับ “AAA”
- TTA ได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ “ดีเลิศ” หรือ 5 ดาว ในปี 2568 ซึ่งติดต่อกันเป็นปีที่ 7

โครงการ/กิจกรรมด้านสังคม

โครงการพัฒนาหลักสูตรพาณิชย์นาวีร่วมกับสำนักงานอาชีวศึกษา: โทรีเซน ชิปปิ้ง ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ตั้งแต่ปี 2567 ในโครงการความร่วมมือทางด้านการเรียนการสอน รวมถึงการจัดทำหลักสูตรและวิพากษ์หลักสูตรทางด้านพาณิชย์นาวีและการเดินเรือให้แก่สถาบันการศึกษาต่าง ๆ โดยเป็นที่ปรึกษาในการออกแบบหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการบุคลากรสายพาณิชย์นาวีของอุตสาหกรรมเดินเรือเชิงพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งนี้ โทรีเซน ชิปปิ้ง ตั้งเป้าหมายที่จะผลิตนิสิตนักศึกษาอาชีวศึกษาให้มีความรู้และทักษะสอดคล้องกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ พร้อมเปิดโอกาสให้นิสิตนักศึกษามาฝึกงานบนเรือของโทรีเซน ชิปปิ้ง และเมื่อจบการศึกษาสามารถพิจารณาทำงานได้ทันที โดยร่วมมือกับสถาบันการศึกษาต่าง ๆ อาทิ วิทยาลัยอาชีวศึกษานครศรีธรรมราช วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช วิทยาลัยประมงตินสูลานนท์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย สงขลา เป็นต้น

โครงการ/กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

แผนลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์: กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงให้ความสำคัญกับกฎระเบียบด้านการปล่อยมลพิษ และกำหนดเป้าหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์กรเดินเรือระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กองเรือทั้งหมด 23 ลำของกลุ่มธุรกิจฯ 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) 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 (tCO_2) เป็น 307,165 ตันคาร์บอน (tCO_2) สะท้อนภาพรวมการดำเนินงานที่ทำให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลง แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือจากความขัดแย้งในทะเลแดง ซึ่งส่งผลต่อระยะทางการเดินเรือที่ยาวขึ้น และการใช้เชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่อการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้น

โครงการ/กิจกรรมด้านเศรษฐกิจ

โครงการแยกก่อนหย่อน: ในปี 2568 TTA มีส่วนช่วยพัฒนาการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนของคู่ค้า ด้วยการจัดอบรมในโครงการแยกก่อนหย่อน ควบคู่กับการสื่อสารจรรยาบรรณสำหรับคู่ค้าธุรกิจ และนโยบายสิ่งแวดล้อมให้กับบริษัท สเทท เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทจัดหาพนักงานรักษาความสะอาดในการทำความสะอาดบริเวณสำนักงานใหญ่ เพื่อส่งเสริมการคัดแยกขยะตามเจตนารมณ์การดำเนินธุรกิจด้วยความใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อมในทุกพื้นที่ ปลูกจิตสำนึกให้รู้จักประเภทขยะและคัดแยกขยะเพื่อเป็นพื้นฐานในการสร้างสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืนร่วมกันต่อไปในอนาคต 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 โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

_____
นายเฉลิมชัย มหากิจศิริ
กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

_____
นายคทารัฐ สุขแสวง
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่การเงินกลุ่มบริษัท