

เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง: คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการประจำไตรมาสที่ 4/2568 และปี 2568

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

ผลการดำเนินงานในภาพรวม



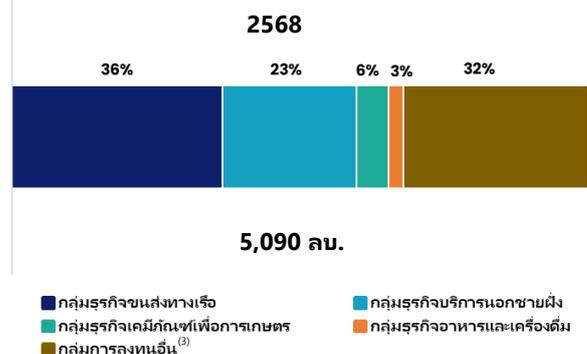
TTA ยังคงสร้างผลกำไรสุทธิที่แข็งแกร่งได้อย่างต่อเนื่องจำนวน 1,515.9 ล้านบาท ในปี 2568 เพิ่มขึ้น 15% YoY ส่วนใหญ่มาจากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ

สำหรับปี 2568 TTA มีรายได้ จำนวน 29,909.3 ล้านบาท ลดลง 7%YoY มีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่ลดลง เนื่องจากโครงการงานรื้อถอน (Decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) บริเวณอ่าวไทยที่ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว และผลกระทบจากการแปลงค่าสกุลเงิน เนื่องจากรายได้หลักเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ตามการอ่อนค่าของเงินดอลลาร์สหรัฐต่อเงินบาท ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมิคัลเพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 24 ร้อยละ 54 ร้อยละ 12 ร้อยละ 7 และร้อยละ 3 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวม⁽¹⁾ ลดลง 5%YoY เป็น 24,315.4 ล้านบาท ตามรายได้ที่ลดลง ส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลง 16%YoY เป็น 5,593.8 ล้านบาท ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลงจากร้อยละ 21 ในปี 2567 เป็นร้อยละ 19 ในปี 2568 เนื่องจากการอ่อนตัวของอัตราค่าเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือตามอัตราค่าเรือเทียบเท่า⁽²⁾ (TCE) ที่ปรับตัวลดลง รายได้อื่นเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 271%YoY เป็น 2,383.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากการขายสินทรัพย์ดิจิทัล จำนวน 2,000.5 ล้านบาท และดอกเบี้ยรับ จำนวน 279.2 ล้านบาท ในขณะที่เดียวกัน ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคงที่ YoY นอกจากนี้ มีผลกำไรจากการลงทุน จำนวน 40.7 ล้านบาท จากการปรับมูลค่าตามราคาตลาด (mark-to-market) ของหลักทรัพย์เพื่อการลงทุน ส่งผลให้ EBITDA เพิ่มขึ้น 17%YoY เป็น 5,089.7 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินลดลง 8%YoY เป็น 681.7 ล้านบาท เนื่องจากมีการชำระคืนเงินกู้ยืมของธุรกิจขนส่งทางเรือ ในขณะเดียวกัน มีผลขาดทุนที่ไม่ใช่เงินสดจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิ จำนวน 401.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้องในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ตามการแข็งค่าขึ้นของเงินบาทต่อเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2567 นอกจากนี้ มีผลขาดทุนสุทธิจากรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจําส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 578.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนจากการต่อจ่ายเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้อง จำนวน 342.5 ล้านบาท ภายหลังการทบทวนฐานะทางการเงินและแนวโน้มธุรกิจของผู้กู้ และผลขาดทุนจากการต่อจ่ายเงินลงทุนในบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า จำนวน 262.2 ล้านบาท จากการผลการดำเนินงานและแนวโน้มธุรกิจ รายการดังกล่าว สะท้อนถึงการปรับประมาณการอย่างรอบคอบบนพื้นฐานของสภาวะตลาดในปัจจุบัน ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่เงินสดจึงไม่ส่งผลกระทบต่อกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน สภาพคล่อง หรือความสามารถในการดำเนินธุรกิจแต่อย่างใด ทั้งนี้ TTA ยังคงมีฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง โดยมีสภาพคล่องที่เพียงพอและมีส่วนเผื่อที่เพียงพอเพื่อรองรับข้อกำหนดทางการเงินให้อยู่ในระดับเหมาะสม โดยฝ่ายบริหารจะติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด และจะทบทวนมูลค่าสินทรัพย์ตามความเหมาะสมอย่างต่อเนื่องตามมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง ในปี 2568 กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีอัตราค่าเรือเทียบเท่าเฉลี่ยที่ 13,315 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเรือขุปราแมกซ์สุทธิ อยู่ร้อยละ 14 พร้อมทั้งมีกำไรจากเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า ส่วนกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลกำไรสุทธิส่วนของ TTA จำนวน 198.5 ล้านบาท และมีมูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ (order book) ที่แข็งแกร่ง จำนวน 725.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2568 กลุ่มธุรกิจเคมิคัลเพื่อการเกษตรสามารถสร้างกำไรสุทธิส่วนของ TTA ได้เช่นกัน จำนวน 101.7 ล้านบาท โดยสรุป TTA รายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 1,515.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 15%YoY อย่างไรก็ตาม หากไม่รวมผลขาดทุนสุทธิจากรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจํา TTA มีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 2,094.4 ล้านบาท ในปี 2568

โครงสร้างรายได้



โครงสร้าง EBITDA



หมายเหตุ:

(1) รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่น ๆ

(2) อัตราค่าเรือเทียบเท่า ประกอบด้วย อัตราค่าเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และกำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) สุทธิที่เกิดขึ้นจริงจากการบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมัน

(3) ส่วนกลางและการตลาดรายการระหว่างกัน

ในไตรมาสที่ 4/2568 TTA มีรายได้ จำนวน 7,135.9 ล้านบาท ลดลง 3%YoY และ 14%QoQ สาเหตุหลักมาจากรายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่ลดลง จากกิจกรรมโครงการที่น้อยลง ภายหลังการเสร็จสิ้นงานโครงการงานเรือคอน งานขนส่งและติดตั้ง บริเวณอ่าวไทย แม้ว่ารายได้จากกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือจะเพิ่มขึ้น จากอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่สูงขึ้น ทั้งนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม และกลุ่มการลงทุนอื่น มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 30 ร้อยละ 48 ร้อยละ 13 ร้อยละ 7 และร้อยละ 2 ของรายได้รวมทั้งหมด ตามลำดับ ต้นทุนขายและการให้บริการรวมลดลง 5%YoY และ 12%QoQ เป็น 5,603.0 ล้านบาท สอดคล้องกับรายได้ และอัตราค่าไรรู้ขั้นต้นที่ปรับตัวดีขึ้นเป็นร้อยละ 21 ในไตรมาสที่ 4/2568 จากร้อยละ 20 ในไตรมาสที่ 4/2567 แต่ลดลงจากร้อยละ 23 ในไตรมาสที่ 3/2568 เนื่องจากไตรมาสที่ 3/2568 ได้รับแรงสนับสนุนจากงานเรือคอน งานขนส่งและติดตั้ง ที่มีอัตราค่าไรรู้ขั้นต้นสูง ส่งผลให้ค่าไรรู้ขั้นต้นอยู่ที่ 1,532.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6%YoY แต่ลดลง 19%QoQ มีรายได้อื่น จำนวน 725.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากการขายสินทรัพย์ดิจิทัล จำนวน 602.9 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 7%YoY เนื่องจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่ลดลงของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง แต่เพิ่มขึ้น 24%QoQ จากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มธุรกิจการลงทุนอื่น ส่งผลให้ EBITDA เพิ่มขึ้น 58%YoY และ 3%QoQ เป็น 1,371.2 ล้านบาท ทั้งนี้ มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจริงและยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิ จำนวน 109.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้องในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากการแข็งค่าขึ้นของเงินบาทต่อเงินดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ มีผลขาดทุนสุทธิจากการพิเศที่มิได้เกิดขึ้นเป็นประจําส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 516.2 ล้านบาท มีสาเหตุหลักมาจากผลขาดทุนจากการต่อยค่าเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้อง จำนวน 342.5 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการต่อยค่าเงินลงทุนในบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า จำนวน 262.2 ล้านบาท ขณะที่มีการกลับรายการต่อยค่าเรือของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง จำนวน 97.0 ล้านบาท โดยสรุป TTA รายงานผลกำไรสุทธิจำนวน 70.6 ล้านบาท ลดลง 92%YoY และ 86%QoQ อย่างไรก็ตาม หากไม่รวมผลขาดทุนสุทธิจากการพิเศที่มิได้เกิดขึ้นเป็นประจํา TTA มีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน จำนวน 586.8 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 4/2568

ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจหลัก

กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือมีกำไรสุทธิ จำนวน 1,375.6 ล้านบาท และมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยที่ 13,315 ดอลลาร์สหรัฐ สูงกว่าอัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์สุทธิอยู่ร้อยละ 14 ในปี 2568

สำหรับปี 2568 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ อยู่ที่ 7,262.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7%YoY เนื่องจากรายได้จากเรือเช่าที่สูงขึ้นตามจำนวนเรือเช่าเทียบเท่าที่เพิ่มขึ้น แม้ว่าอัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์จะลดลง ทั้งนี้ ในปี 2568 อัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์⁽¹⁾ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 12,241 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ลดลง 10%YoY จากค่าเฉลี่ยที่ 13,601 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในปี 2567 เนื่องจากการเติบโตของการขยายกองเรือ อุปสงค์ที่อ่อนตัวลง และแรงสนับสนุนต่อความต้องการในหน่วยตัน-ไมล์ที่ลดลง จากสถานการณ์ความตึงเครียดที่เริ่มคลี่คลายลง สำหรับการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของเรือเทกองนั้น อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า (TCE) ต่อวัน ถูกใช้เป็นบรรทัดฐาน โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ เฉลี่ยที่ 13,315 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในปี 2568 ลดลง 8%YoY แต่ยังคงสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์สุทธิที่ 11,629 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 14 โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ จำนวน 13,279 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และมีกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) จำนวน 36 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของลดลง 8%YoY สอดคล้องกับอัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์ ขณะที่จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 8,454 วัน ในปี 2567 เป็น 8,474 วัน ในปี 2568 อย่างไรก็ตาม อัตราการใช้ประโยชน์เรือยังคงสูงอย่างต่อเนื่องที่ร้อยละ 99.5 และสามารถทำอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดที่ 28,587 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในส่วนของกำไรจากเรือเช่าลดลง 47%YoY เนื่องจากสัญญาเช่าแบบเที่ยว (voyage charter) ได้มีการทำล่วงหน้าไว้แล้ว และระดับกำไรขึ้นอยู่กับราคาค่าเช่าของตลาด แม้ว่าจำนวนเรือเช่าเทียบเท่าจะเพิ่มขึ้นจาก 2.7 ลำ ในปี 2567 มาอยู่ที่ 8.2 ลำ ในปี 2568 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) อยู่ที่ 4,528 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 5%YoY ส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับลูกเรือ และค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับค่าบำรุงรักษาเรือที่สูงขึ้น แต่ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽²⁾⁽³⁾ อยู่ร้อยละ 15 ส่งผลให้อัตราค่าไรรู้ขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) ลดลงจากร้อยละ 64 ในปี 2567 เป็นร้อยละ 59 ในปี 2568 ค่าไรรู้ขั้นต้นจึงลดลง 21%YoY เป็น 2,139.5 ล้านบาท นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน 67.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากดอกเบี้ยรับ ทำให้กลุ่มธุรกิจฯ มี EBITDA จำนวน 1,831.7 ล้านบาท ลดลง 28%YoY และมีต้นทุนทางการเงินลดลง จาก 96.4 ล้านบาท ในปี 2567 เป็น 39.1 ล้านบาท เนื่องจากกการชำระคืนเงินกู้ยืมแก่สถาบันทางการเงิน กลุ่มธุรกิจฯ มีกำไรจากการจำหน่ายเรือ จำนวน 169.3 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,375.6 ล้านบาท ลดลง 25%YoY ณ สิ้นปี กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของเรือ จำนวน 23 ลำ (เรือชุปราแมกซ์ จำนวน 21 ลำและเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ) มีเรือวางบรรทุกเฉลี่ยเท่ากับ 56,228 เดทเวทตัน (DWT) และมีอายุเฉลี่ย 16.9 ปี

ในไตรมาสที่ 4/2568 รายได้ค่าระวางของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ อยู่ที่ 2,121.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 33%YoY และ 17%QoQ สนับสนุนด้วยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าที่สูงขึ้นและจำนวนเรือเช่าเทียบเท่าที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ อัตราค่าระวางเรือชุปราแมกซ์มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 15,401 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในไตรมาสที่ 4/2568 ซึ่งเพิ่มขึ้น 30%YoY และ 2%QoQ เนื่องจากอุปสงค์ที่แข็งแกร่งขึ้น

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ อัตราค่าระวางของเรือบรรทุกขนาด 58,000 เดทเวทตัน (DWT)

⁽²⁾ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมล่าสุดสำหรับเรือชุปราแมกซ์อยู่ที่ 5,308 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน โดยเป็นค่าเฉลี่ยในปี 2568

⁽³⁾ ที่มา Baltic Exchange Operating Expense Index

ท่ามกลางปริมาณสินค้าโภคภัณฑ์ที่เติบโตขึ้น ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของกลุ่มธุรกิจฯ เพิ่มขึ้น 24%YoY และ 15%QoQ เฉลี่ยอยู่ที่ 16,382 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือขุปรามแมกซ์สุทธิที่ 14,631 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่อ้อยละ 12 โดยอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ประกอบด้วยอัตราค่าระวางเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ จำนวน 16,304 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 24%YoY และ 12%QoQ และมีกำไรจากเรือเช่า (chartered-in vessel) จำนวน 78 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ลดลง 33%YoY แต่ปรับตัวดีขึ้น 120%QoQ นอกจากนี้ เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของมีอัตราการใช้ประโยชน์เต็มที่ร้อยละ 100 และมีอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดอยู่ที่ 28,587 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) อยู่ที่ 4,563 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้น 2%YoY เนื่องจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือที่สูงขึ้น แต่ลดลงเล็กน้อย 2%QoQ เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมเรือที่ลดลง อย่างไรก็ตาม ยังสามารถคงระดับต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม⁽¹⁾ ที่ร้อยละ 14 ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นต่อวัน (per-day gross profit margin) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 59 ในไตรมาสที่ 4/2567 และร้อยละ 61 ในไตรมาสที่ 3/2568 เป็นร้อยละ 67 ในไตรมาสที่ 4/2568 ส่งผลให้กำไรขั้นต้นอยู่ที่ 729.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 35%YoY และ 35%QoQ ดังนั้น EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เพิ่มขึ้น 28%YoY และ 44%QoQ เป็น 635.5 ล้านบาท โดยสรุป กลุ่มธุรกิจฯขนส่งทางเรือรายงานผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 486.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 41%YoY และ 28%QoQ

กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งสร้างผลประกอบการที่แข็งแกร่งในปี 2568 มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 198.5 ล้านบาท โดยมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่สูงจำนวน 725.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี

สำหรับปี 2568 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 16,075.4 ล้านบาท ลดลง 11%YoY มีสาเหตุหลักมาจากรายได้ที่ลดลงของงานเรือถอน (decommissioning) งานขนส่งและติดตั้ง (Transportation & Installation: T&I) และผลกระทบจากการแปลงค่าสกุลเงิน เนื่องจากการอ่อนค่าของเงินดอลลาร์สหรัฐต่อเงินบาท โดยรายได้จากงานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้ง งานวิศวกรรมใต้ทะเล (subsea-IRM)⁽²⁾ และงานวางสายเคเบิลใต้ทะเล มีสัดส่วนร้อยละ 52 ร้อยละ 38 และร้อยละ 10 ของรายได้รวมของกลุ่มธุรกิจฯ ตามลำดับ ในส่วนของรายได้งานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้ง ลดลง 13%YoY เนื่องจากโครงการงานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้งบริเวณอ่าวไทยได้ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว รายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเลในสกุลเงินบาทลดลง 5%YoY เนื่องจากผลกระทบจากการแปลงค่าสกุลเงินจากการอ่อนค่าของเงินดอลลาร์สหรัฐต่อเงินบาท แม้ว่ารายได้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐจะเพิ่มขึ้น 2%YoY จากรายได้ที่เพิ่มขึ้นของโครงการงานที่ไม่ใช่เรือ นอกจากนี้ อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 85 ในปี 2567 มาอยู่ที่ร้อยละ 91 ในปี 2568 รายได้จากงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลลดลง 25%YoY มีสาเหตุหลักมาจากปัจจัยของฝั่งลูกค้าซึ่งทำให้ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผน ส่วนต้นทุนการบริการลดลง 11%YoY สอดคล้องกับรายได้ ส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลง 18%YoY เป็น 1,695.3 ล้านบาท ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นคงที่ที่ร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับปี 2567 ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 6%YoY จากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่ลดลง นอกจากนี้ มีส่วนแบ่งกำไรจากการร่วมค้าภายใต้กลุ่มธุรกิจฯ จำนวน 161.0 ล้านบาท ด้วยเหตุนี้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ลดลง 14%YoY เป็น 1,166.2 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินลดลง 4%YoY เป็น 293.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากการแข็งค่าขึ้นของเงินบาท ทำให้ต้นทุนทางการเงินจ่ายในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อแปลงเป็นสกุลเงินบาทลดลง และกลุ่มธุรกิจฯ มีกำไรจากรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ จำนวน 141.9 ล้านบาท จากการกลับรายการต่อค้าของเรือ โดยมีปัจจัยหนุนมาจากอัตราการใช้ประโยชน์ที่สูงขึ้น สะท้อนถึงความสามารถในการสร้างรายได้ที่สูงขึ้น โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลกำไรสุทธิจำนวน 217.5 ล้านบาท ลดลง 56%YoY และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 198.5 ล้านบาท ในปี 2568 ลดลง 29%YoY ณ สิ้นปี 2568 กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังคงมีมูลค่าสัญญาให้บริการที่รอส่งมอบที่แข็งแกร่ง จำนวน 725.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ในไตรมาสที่ 4/2568 รายได้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง อยู่ที่ 3,418.5 ล้านบาท ลดลง 14%YoY และ 31%QoQ มีสาเหตุหลักมาจากโครงการงานเรือถอนขนส่งและติดตั้งบริเวณอ่าวไทยที่ดำเนินงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยรายได้ของงานเรือถอนงานขนส่งและติดตั้งลดลง 45%YoY และ 63%QoQ จากกิจกรรมโครงการที่ลดลง หลังจากทีโครงการงานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้งบริเวณอ่าวไทยเสร็จสิ้น ขณะที่รายได้จากงานวิศวกรรมใต้ทะเลเพิ่มขึ้น 40%YoY และ 29%QoQ จากรายได้ที่เพิ่มขึ้นของโครงการงานเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ และงานที่ไม่ใช่เรือ อย่างไรก็ตาม อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลลดลงจากร้อยละ 93 ในไตรมาสที่ 4/2567 และร้อยละ 94 ในไตรมาสที่ 3/2568 มาอยู่ที่ร้อยละ 83 ในไตรมาสที่ 4/2568 ส่วนรายได้จากงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลลดลง 33%YoY เนื่องจากปัจจัยของฝั่งลูกค้าที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผน แต่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย 2%QoQ ต้นทุนการบริการลดลง 14%YoY และ 24%QoQ สอดคล้องกับรายได้ ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเป็น 369.3 ล้านบาท ลดลง 15%YoY และ 61%QoQ ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นคงที่ YoY ที่ร้อยละ 11 แต่ลดลงจากร้อยละ 19 ในไตรมาสที่ 3/2568 เนื่องจากโครงการงานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้งที่ได้กำไรสูงในไตรมาสที่ 3/2568 ส่วนค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 22%YoY และ 10%QoQ จากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่ลดลง ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ เป็น 273.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5%YoY แต่ลดลง 67%QoQ ต้นทุนทางการเงินลดลง 3%YoY และ 21%QoQ เป็น 66.6 ล้านบาท เนื่องจากการตัดจำหน่ายหนี้สิ้นตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มีกำไรจากรายการพิเศษที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ จำนวน 141.8 ล้านบาท จากการกลับรายการต่อค้าของเรือที่ได้กล่าวไปข้างต้น โดยสรุป กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งรายงานผลกำไรสุทธิ จำนวน 198.4 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 136.9 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 4/2568 ปรับตัวลดลง 28%YoY และ 62%QoQ

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX) เฉลี่ยของอุตสาหกรรมค่าสำหรับเรือขุปรามแมกซ์อยู่ที่ 5,325 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในไตรมาสที่ 4/2568 ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนมกราคม 2569

⁽²⁾ Inspection, Repair, and Maintenance (IRM) = งานสำรวจ ซ่อมแซม และซ่อมบำรุง

กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรที่แข็งแกร่งในปี 2568 รายงานกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 101.7 ล้านบาท สนับสนุนด้วยปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด 180.4 พันตัน เพิ่มขึ้น 3%YoY

สำหรับปี 2568 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร อยู่ที่ 3,690.5 ล้านบาท ลดลง 4%YoY ในสกุลเงินไทยบาท สาเหตุหลักมาจากการแปลงค่าสกุลเงิน เนื่องจากการอ่อนค่าของเงินเวียดนามต่อเงินบาท ซึ่งรายได้จากการขายปุ๋ยลดลง 2%YoY ในสกุลเงินบาท เนื่องจากผลกระทบจากการแปลงค่าสกุลเงินดังกล่าว ทั้งนี้ รายได้จากการขายปุ๋ยในสกุลเงินเวียดนามดองเพิ่มขึ้น โดยได้รับแรงหนุนมาจากปริมาณการขายปุ๋ยที่สูงขึ้นเป็น 180.4 พันตัน เพิ่มขึ้น 3%YoY โดยปริมาณขายปุ๋ยในประเทศคิดเป็นร้อยละ 80 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด อยู่ที่ 143.5 พันตัน ลดลง 5%YoY เนื่องจากปริมาณการขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) ที่ลดลง ขณะที่ปริมาณส่งออกปุ๋ยเพิ่มขึ้น 57%YoY เป็น 36.9 พันตัน เนื่องจากปริมาณส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศฟิลิปปินส์ที่เพิ่มขึ้น จากอุปสงค์ที่ได้รับผลพวงจากมาตรการจำกัดการส่งออกปุ๋ยของจีน ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยวลดลง 42%YoY เป็น 18.6 พันตัน สะท้อนกิจกรรมการซื้อขายที่ชะลอตัวลง ในทางกลับกัน ปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) เพิ่มขึ้น 13%YoY เป็น 161.8 พันตัน เนื่องจากปริมาณการขายปุ๋ยในประเทศและปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้น รายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานลดลง 4%YoY เป็น 120.4 ล้านบาท เนื่องจากผลกระทบของการแปลงค่าสกุลเงิน แม้ว่ารายได้ในสกุลเงินเวียดนามดองจะเพิ่มขึ้น สนับสนุนด้วยการขยายพื้นที่คลังสินค้า ในขณะเดียวกัน รายได้จากผลิตภัณฑ์เพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) ลดลง 34%YoY เป็น 133.6 ล้านบาท ต้นทุนขายและบริการลดลง 4%YoY เนื่องจากผลกระทบจากการแปลงค่าสกุลเงินที่ได้กล่าวไป ขณะที่ต้นทุนขายและบริการในสกุลเงินเวียดนามดองเพิ่มขึ้นตามรายได้ ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 16 ในปี 2567 เป็นร้อยละ 15 ในปี 2568 และกำไรขั้นต้นจึงลดลง 6%YoY เป็น 563.4 ล้านบาท ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 6%YoY โดยมีปัจจัยหลักมาจากผลกระทบด้านการแปลงค่าสกุลเงินของค่าใช้จ่ายที่เป็นสกุลเงินเวียดนามดองภายหลังเงินเวียดนามดองอ่อนค่า ดังนั้น EBITDA ของกลุ่มธุรกิจ อยู่ที่ 283.3 ล้านบาท ลดลง 7%YoY ต้นทุนทางการเงินลดลง 10%YoY เป็น 35.5 ล้านบาท เนื่องจากผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนที่กล่าวไปข้างต้น โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร รายงานผลกำไรสุทธิที่ 151.1 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 101.7 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อย 1%YoY

ในไตรมาสที่ 4/2568 รายได้ของกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร อยู่ที่ 903.8 ล้านบาท ลดลง 12%YoY แต่เพิ่มขึ้น 15%QoQ รายได้จากการขายปุ๋ยลดลง 11%YoY แต่เพิ่มขึ้น 16%QoQ สอดคล้องปริมาณการขายปุ๋ย จำนวน 41.6 พันตัน ซึ่งลดลง 10%YoY เนื่องจากความต้องการในประเทศที่อ่อนตัวลง แต่ปริมาณการขายปุ๋ยเพิ่มขึ้น 4%QoQ เนื่องจากปัจจัยด้านฤดูกาล โดยปริมาณขายปุ๋ยในประเทศคิดเป็นร้อยละ 87 ของปริมาณขายปุ๋ยทั้งหมด อยู่ที่ 36.0 พันตัน ลดลง 12%YoY เนื่องจากความต้องการที่ลดลง เนื่องจากราคาขายที่สูงขึ้นจากการบังคับใช้ภาษีมูลค่าเพิ่มในประเทศเวียดนาม แต่เพิ่มขึ้น 47%QoQ เนื่องจากฤดูกาลเพาะปลูกในช่วงไตรมาสที่ 4 นอกจากนี้ ปริมาณส่งออกปุ๋ยเพิ่มอยู่ที่ 5.6 พันตัน เพิ่มขึ้น 9%YoY จากปริมาณการส่งออกไปยังประเทศแถบแอฟริกาที่เพิ่มขึ้น แต่ลดลง 64%QoQ เนื่องจากปริมาณการส่งออกปุ๋ยไปยังประเทศฟิลิปปินส์ที่ลดลง ทั้งนี้ หากพิจารณาตามประเภทของปุ๋ย ปริมาณขายปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer) ลดลง 49%YoY แต่เพิ่มขึ้น 88%QoQ เป็น 4.2 พันตัน ในขณะที่ปริมาณขายปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer) ลดลง 1%YoY และ 1%QoQ เป็น 37.4 พันตัน รายได้จากการขายผลิตภัณฑ์เคมีเพื่อการเกษตรอื่น (pesticide) ลดลง 30%YoY แต่เพิ่มขึ้น 46%QoQ เป็น 34.3 ล้านบาท ขณะที่รายได้จากการให้บริการจัดการพื้นที่โรงงานลดลง 15%YoY และ 25%QoQ เป็น 26.1 ล้านบาท จากกิจกรรมของคลังสินค้าที่ลดลง ต้นทุนขายและบริการลดลง 12%YoY แต่เพิ่มขึ้น 13%QoQ สอดคล้องกับรายได้จากการขายปุ๋ย ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นคงที่ YoY ที่ร้อยละ 16 แต่ปรับตัวดีขึ้นจากร้อยละ 15 ไตรมาสที่ 3/2568 กำไรขั้นต้นจึงลดลง 11%YoY แต่เพิ่มขึ้น 23%QoQ เป็น 144.6 ล้านบาท ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารลดลง 7%YoY จากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานที่ลดลง แต่เพิ่มขึ้น 22%QoQ จากค่าใช้จ่ายด้านการตลาดและค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ตามปริมาณการส่งออก ส่งผลให้ EBITDA ของกลุ่มธุรกิจฯ ลดลง 15%YoY แต่เพิ่มขึ้น 25%QoQ เป็น 70.1 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น 47%YoY และ 68%QoQ เป็น 13.5 ล้านบาท เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันทางการเงินที่เพิ่มขึ้น โดยสรุป กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรรายงานผลกำไรสุทธิที่ 36.5 ล้านบาท และผลกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 24.5 ล้านบาท ลดลง 30%YoY แต่เพิ่มขึ้น 27%QoQ

เหตุการณ์/ การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปี 2568

- TTA ออกหุ้นกู้ จำนวน 800.0 ล้านบาท ในเดือนมกราคม 2568 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ครบกำหนดเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2568
- ในเดือนมีนาคม 2568 กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือทำการซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ประเภทซูปราแมกซ์ มีขนาดระวางบรรทุก 56,104 เดทเวทตัน ทำให้มีกองเรือมีจำนวนทั้งหมด 25 ลำ ช่วยเพิ่มความสามารถของกองเรือและความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน
- ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของ TTA เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2568 มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผล จำนวน 0.22 บาทต่อหุ้น รวมเป็นจำนวนเงินทั้งหมด 400.9 ล้านบาท กำหนดจ่ายในวันที่ 16 พฤษภาคม 2568
- กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้รับการจัดอันดับเป็นลำดับที่ 2 ในการสำรวจผลการดำเนินงานของบริษัทเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ทั่วโลกในปี 2567 โดย Lianguard & Roschmann, Maritime Advisors
- TTA ได้ทำการจำหน่ายหุ้นในบริษัท พีเอ็ม โทริเซน เอเชีย โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งอยู่ภายใต้กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร ผ่านกระดานรายใหญ่ (Big Lot) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อกระจายการถือหุ้นให้แก่นักลงทุนรายย่อย โดยหลังจากเข้าทำธุรกรรม TTA มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 67.03 ลดลงจากร้อยละ 68.52
- ในเดือนมิถุนายน 2568 กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือทำการจำหน่ายเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง จำนวน 1 ลำ ประเภทซูปราแมกซ์ อายุ 24.2 ปี ทำให้กองเรือมีจำนวนลดลงไปอยู่ที่ 24 ลำ

- บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) ดำเนินการออกหุ้นสามัญใหม่ผ่านการเสนอขายหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) สำเร็จ โดยการเพิ่มทุนในครั้งนี ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของ TTA เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 68.39 จากเดิมที่ร้อยละ 58.22
- ในเดือนสิงหาคม 2568 คณะกรรมการบริษัท TTA มีมติอนุมัติโครงการซื้อหุ้นคืน ภายในวงเงินทั้งหมดไม่เกิน 1,000 ล้านบาท และจำนวนที่จะซื้อหุ้นคืนไม่เกิน 182,246,456 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 10 ของหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด โครงการซื้อหุ้นคืนนี้ ได้สิ้นสุดลงแล้วในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2569 โดยบริษัทฯ ดำเนินการซื้อหุ้นคืนทั้งหมด 16,772,100 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 0.92 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 74,925,932 บาท
- ทริสเตอร์ปรับปรุงอันดับเครดิตองค์กรและหุ้นกู้ไม่ด้วยสิทธิของ TTA ไปอยู่ที่ BBB แนวโน้ม stable เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2568
- ในเดือนกันยายน 2568 กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือทำการจำหน่ายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ จำนวน 1 ลำ ประเภทซูเปอร์แมกซ์อายุ 24.0 ปี ทำให้กองเรือมีจำนวนลดลงไปอยู่ที่ 23 ลำ
- TTA ได้รับการประกาศเป็นสมาชิกรายชื่อยั่งยืน (ESG Ratings หรือชื่อเดิมคือ Thailand Sustainability Investment (THSI)) ติดต่อกันเป็นปีที่ 4 และได้รับการปรับระดับเป็น "AAA" ในกลุ่มบริการ (Services) ประจำปี 2568

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ⁽¹⁾

หน่วย: ล้านบาท	4Q/67	3Q/68	4Q/68	YoY	QoQ	2566	2567	2568	YoY	4Q/67	3Q/68	4Q/68	2566	2567	2568	
รายได้รวม	7,365.1	8,251.3	7,135.9	-3%	-14%	23,975.5	32,206.2	29,909.3	-7%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	โครงสร้างรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,592.3	1,819.2	2,121.2	33%	17%	7,369.6	6,773.3	7,262.3	7%	22%	22%	30%	31%	21%	24%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	3,981.1	4,956.1	3,418.5	-14%	-31%	9,628.6	18,148.8	16,075.4	-11%	54%	60%	48%	40%	57%	54%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	1,025.3	787.6	903.8	-12%	15%	3,778.8	3,847.1	3,690.5	-4%	14%	10%	13%	16%	12%	12%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	589.1	513.7	523.5	-11%	1.9%	2,073.8	2,363.6	2,097.9	-11%	8%	6%	7%	9%	7%	7%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	177.2	174.7	168.8	-5%	-3%	1,124.7	1,073.4	783.1	-27%	2%	2%	2%	5%	3%	3%	
ต้นทุนขายและให้บริการรวม⁽²⁾	5,921.4	6,350.5	5,603.0	-5%	-12%	18,135.8	25,568.1	24,315.4	-5%	80%	77%	79%	76%	79%	81%	อัตราส่วนต้นทุนขาย
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	1,050.3	1,280.5	1,391.5	32%	9%	4,894.4	4,049.6	5,122.8	27%	66%	70%	66%	66%	60%	71%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	3,548.9	4,013.4	3,049.3	-14%	-24%	7,802.7	16,093.2	14,380.2	-11%	89%	81%	89%	81%	89%	89%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	862.8	670.5	759.3	-12%	13%	3,306.9	3,245.3	3,127.1	-4%	84%	85%	84%	88%	84%	85%	
กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม	339.7	296.7	305.2	-10%	3%	1,268.4	1,384.5	1,219.6	-12%	58%	58%	58%	61%	59%	58%	
กลุ่มการลงทุนอื่น	119.7	89.4	97.8	-18%	9%	863.4	795.5	465.8	-41%	68%	51%	58%	77%	74%	59%	
กำไร (ขาดทุน) ขุนต้น	1,443.7	1,900.8	1,532.8	6%	-19%	5,839.8	6,638.1	5,593.8	-16%	20%	23%	21%	24%	21%	19%	อัตรากำไรขุนต้น
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	542.0	538.7	729.7	35%	35%	2,475.2	2,723.7	2,139.5	-21%	34%	30%	34%	34%	40%	29%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	432.2	942.7	369.3	-15%	-61%	1,825.9	2,055.6	1,695.3	-18%	11%	19%	11%	19%	11%	11%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	162.5	117.2	144.6	-11%	23%	471.9	601.9	563.4	-6%	16%	15%	16%	12%	16%	15%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	249.4	217.0	218.3	-12%	1%	805.4	979.0	878.3	-10%	42%	42%	42%	39%	41%	42%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่น ๆ*	57.6	85.3	71.0	23%	-17%	261.3	278.0	317.3	14%	32%	49%	42%	23%	26%	41%	
EBITDA⁽³⁾	867.1	1,337.0	1,371.2	58%	3%	3,696.3	4,339.6	5,089.7	17%	12%	16%	19%	15%	13%	17%	อัตรา EBITDA ต่อรายได้
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	497.3	441.7	635.5	28%	44%	2,268.3	2,530.6	1,831.7	-28%	31%	24%	30%	31%	37%	25%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	260.9	817.3	273.7	5%	-67%	1,368.7	1,362.0	1,166.2	-14%	7%	16%	8%	14%	8%	7%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	82.8	56.1	70.1	-15%	25%	202.3	304.0	283.3	-7%	8%	7%	8%	5%	8%	8%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	43.7	30.8	33.5	-23%	9%	138.7	244.2	180.3	-26%	7%	6%	6%	7%	10%	9%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่น ๆ*	(17.6)	(8.9)	358.5	2,135%	4,145%	(281.6)	(101.2)	1,628.2	1,709%	-10%	-5%	212%	-25%	-9%	208%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ TTA	858.2	502.9	70.6	-92%	-86%	1,216.9	1,323.3	1,515.9	15%	12%	6%	1%	5%	4%	5%	อัตรากำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	344.8	378.2	486.0	41%	28%	1,528.4	1,837.6	1,375.6	-25%	22%	21%	23%	21%	27%	19%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	189.6	365.0	136.9	-28%	-62%	199.9	277.9	198.5	-29%	5%	7%	4%	2%	2%	1%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	35.2	19.3	24.5	-30%	27%	39.8	103.2	101.7	-1%	3%	2%	3%	1%	3%	3%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(9.5)	(31.0)	(8.0)	16%	74%	(58.7)	(20.0)	(57.1)	-186%	-2%	-6%	-2%	-3%	-1%	-3%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่น ๆ*	298.1	(228.6)	(568.8)	-291%	-149%	(492.5)	(875.4)	(102.8)	88%	168%	-131%	-337%	-44%	-82%	-13%	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA⁽⁴⁾	681.6	408.2	586.8	-14%	44%	743.7	1,187.1	2,094.4	76%	9%	5%	8%	3%	4%	7%	อัตรากำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติส่วนที่เป็นของ TTA
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ	345.4	290.1	486.6	41%	68%	1,529.1	1,840.6	1,206.3	-34%	22%	16%	23%	21%	27%	17%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	(6.6)	365.0	40.0	703%	-89%	195.3	81.6	101.5	24%	-0.2%	7%	1%	2%	0.4%	1%	
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร	35.2	19.3	24.4	-31%	26%	39.7	103.2	101.6	-2%	3%	2%	3%	1%	3%	3%	
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม	(20.9)	(30.9)	(30.3)	-45%	2%	(85.3)	(31.4)	(79.1)	-152%	-4%	-6%	-6%	-4%	-1%	-4%	
กลุ่มการลงทุนอื่นและอื่น ๆ*	328.5	(235.3)	66.2	-80%	128%	(935.0)	(806.8)	764.0	195%	185%	-135%	39%	-83%	-75%	98%	
จำนวนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	1,822.5	1,821.7	1,810.1			1,822.5	1,822.5	1,819.1								
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.47	0.28	0.04	-92%	-86%	0.67	0.73	0.83	15%							

หมายเหตุ:

* ส่วนกลางและการตัดรายการระหว่างกัน

(1) ตามที่รวมอยู่ในกำไร (ขาดทุน) ของงบการเงินรวมของ TTA

(2) รวมค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้ง แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่น ๆ

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

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

ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ

	หน่วย	4Q/67	3Q/68	4Q/68	%YoY	%QoQ	12M67	12M68	%YoY
อัตราแลกเปลี่ยน (1 ดอลลาร์สหรัฐ : บาท)	บาท	34.00	32.30	32.17	-5%	-0.4%	35.29	32.88	-7%
กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ:									
ดัชนี BDI	จุด	1,465	1,978	2,159	47%	9%	1,755	1,681	-4%
ดัชนี BSI ⁽¹⁾	จุด	1,097	1,352	1,379	26%	2%	1,241	1,129	-9%
อัตราค่าระวางเรือขุปรามกษขนาด 58,000 เดทเวทตัน	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	11,831	15,061	15,401	30%	2%	13,601	12,241	-10%
อัตราค่าระวางเรือขุปรามกษสุทธิ ⁽²⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	11,239	14,308	14,631	30%	2%	12,921	11,629	-10%
อัตราค่าระวางเรือขุปรามกษขนาด 63,000 เดทเวทตัน ⁽³⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	13,865	17,095	17,435	26%	2%	15,653	14,275	-9%
จำนวนวันตามปฏิทิน ⁽⁴⁾	วัน	2,208	2,206	2,116	-4%	-4%	8,784	8,745	-0.4%
จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ สามารถทำงานได้ ⁽⁵⁾	วัน	2,110	2,077	2,080	-1%	0.1%	8,464	8,520	1%
จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁶⁾	วัน	2,110	2,045	2,080	-1%	2%	8,454	8,474	0.2%
อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ⁽⁷⁾	%	100%	98%	100%	0%	2%	99.9%	99.5%	-0.4%
จำนวนวันทำงานของเรือเช่า	วัน	375	796	1,079	188%	36%	974	2,983	206%
TC (%)	%	50%	45%	38%			48%	41%	
VC/COA (%)	%	50%	55%	62%			52%	59%	
ระวางบรรทุกเฉลี่ย	เดทเวทตัน	55,913	56,228	56,228	1%	0%	55,913	56,228	1%
จำนวนเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ ณ วันสิ้นงวด	ลำ	24	23	23	-4%	0%	24	23	-4%
จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า ⁽⁸⁾	ลำ	27.0	30.9	34.3	27%	11%	25.8	31.4	22%
อายุเฉลี่ยของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ปี	16.7	16.7	16.9			16.7	16.9	
ผลการดำเนินงานรายวัน⁽⁹⁾:									
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสูงสุดสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	21,139	27,078	28,587	35%	6%	36,343	28,587	-21%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า ⁽¹⁰⁾	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	13,247	14,185	16,382	24%	15%	14,467	13,315	-8%
อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าสำหรับเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	13,131	14,574	16,304	24%	12%	14,399	13,279	-8%
กำไร (ขาดทุน) จากเรือเช่า รวมกำไร (ขาดทุน) จากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าของอนุพันธ์	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	116	(389)	78	-33%	120%	68	36	-47%
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (OPEX)	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	4,481	4,673	4,563	2%	-2%	4,324	4,528	5%
ค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสด	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	6,693	6,710	6,969	4%	4%	6,450	6,684	4%
ต้นทุนรวม	ดอลลาร์สหรัฐ/วัน	8,621	8,674	9,026	5%	4%	8,364	8,669	4%
อัตราส่วนกำไรขั้นต้นต่อวัน ⁽¹¹⁾	%	59%	61%	67%			64%	59%	
อัตราส่วน EBITDA ต่อวัน	%	51%	53%	58%			58%	51%	
อัตราส่วนกำไรสุทธิจากการดำเนินงานต่อวัน	%	35%	39%	45%			42%	35%	
กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง:									
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเล ⁽¹²⁾	%	93%	94%	83%			85%	91%	
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวางสายเคเบิลใต้ทะเล ⁽¹²⁾⁽¹³⁾	%	84%	100%	100%			95%	95%	
อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือสนับสนุนงานก่อสร้างนอกชายฝั่ง ⁽¹²⁾⁽¹⁴⁾	%	21%	42%	58%			56%	49%	
มูลค่างานให้บริการที่รอส่งมอบ	ล้านดอลลาร์สหรัฐ	787	642	726	-8%	13%	787	726	-8%
กลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตร:									
ปริมาณขายปุ๋ยรวม	พันตัน	46.1	39.9	41.6	-10%	4%	174.8	180.4	3%
ปริมาณขายปุ๋ยจำแนกตามภูมิภาค									
- ในประเทศ (เวียดนาม)	พันตัน	41.0	24.4	36.0	-12%	47%	151.2	143.5	-5%
- ต่างประเทศ	พันตัน	5.1	15.5	5.6	9%	-64%	23.5	36.9	57%
ปริมาณขายปุ๋ยจำแนกตามประเภทสินค้า									
- ปุ๋ยเชิงผสม (NPK fertilizer)	พันตัน	37.9	37.7	37.4	-1%	-1%	142.7	161.8	13%
- ปุ๋ยเชิงเดี่ยว (single fertilizer)	พันตัน	8.2	2.2	4.2	-49%	88%	32.1	18.6	-42%
กลุ่มธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม:									
จำนวนสาขาของพิซซ่า ฮัท (Pizza Hut)	สาขา	196	203	214	9%	5%	196	214	9%
จำนวนสาขาของทาโก้ เบลล์ (Taco Bell)	สาขา	33	38	45	36%	18%	33	45	36%

หมายเหตุ:

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

(2) อัตราค่าระวางเรือขุปรามกษที่หักค่าคอมมิชชั่น สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน

(3) อัตราค่าระวางเรือขุปรามกษที่มีระวางบรรทุก 63,000 เดทเวทตัน เริ่มตั้งแต่ประกาศตั้งแต่ไตรมาสที่ 2/2566 เป็นต้นไป

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

(5) จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้ (2) หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey

(6) จำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ จำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้ (2) หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) หรือการตรวจเรือแบบ special survey

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

(8) จำนวนเรือเฉลี่ยเทียบเท่า คือ จำนวนเรือที่ให้บริการในช่วงเวลานั้น โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานทั้งหมดของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของและเรือเช่า หักด้วยจำนวนวันตามปฏิทินในช่วงเวลานั้น

(9) ผลการดำเนินงานรายวันอ้างอิงจากจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงานได้

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

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

TCE Rate = อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่า BDI = ดัชนีค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

TC Rate = อัตราค่าระวางเรือ BSI = ดัชนีค่าระวางเรือขุปรามกษ

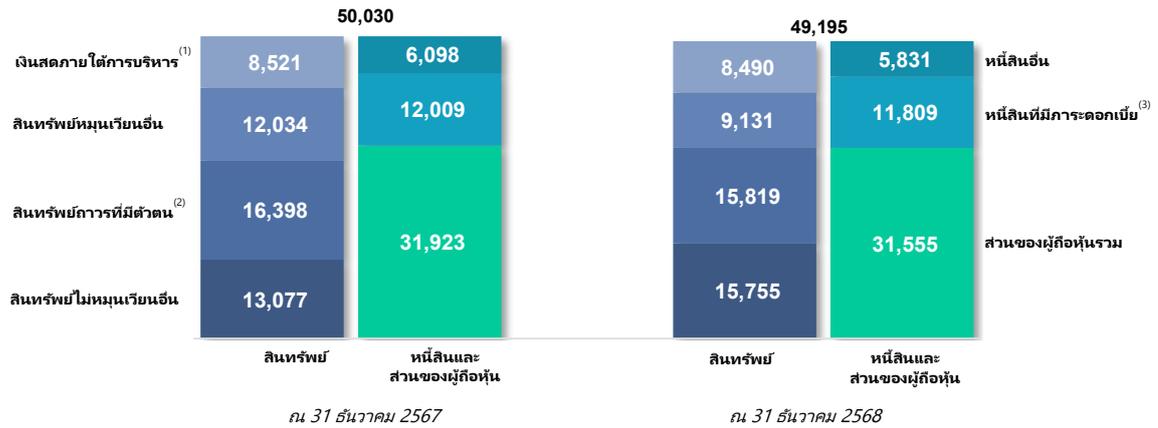
(12) อัตราการใช้ประโยชน์เรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ คือ ร้อยละของจำนวนวันที่เรือสร้างรายได้ โดยคำนวณจากจำนวนวันทำงานของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของ หักด้วยจำนวนวันของเรือที่กลุ่มธุรกิจฯ เป็นเจ้าของสามารถทำงาน

(จำนวนวันตามปฏิทินที่หักด้วยจำนวนวันที่เรือไม่ได้ทำงานเนื่องจากอยู่ระหว่างการซ่อมแซม การเข้าอู่แห้ง (dry docking) ตามแผน) ในช่วงเวลานั้น

(13) การรวมหนี้ในภายหลังได้การถือหุ้นร้อยละ 50 ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งเรือสนับสนุนงานวางสายเคเบิลใต้ทะเลในไตรมาสที่ 4/2564

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

ฐานะทางการเงิน



1) สินทรัพย์

ฐานะการเงินยังคงแข็งแกร่งด้วยเงินสดภายใต้การบริหารจำนวน 8.5 พันล้านบาท และมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.37 เท่า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 TTA มีสินทรัพย์รวมเท่ากับ 49,194.6 ล้านบาท ลดลง 835.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 จากสิ้นปี 2567 สาเหตุหลักมาจากการลดลงของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลูกหนี้การค้า สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น และลูกหนี้หมุนเวียนอื่น โดยสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 1,515.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 100 เป็น 0 บาท จากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย ลูกหนี้การค้าลดลง 977.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 15 เป็น 5,618.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากรายได้ที่ลดลง และการเรียกเก็บหนี้ของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นลดลง 627.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 51 เป็น 596.9 ล้านบาท เนื่องจากการขายเงินลงทุนระยะสั้น และลูกหนี้หมุนเวียนอื่นลดลง 621.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 68 เป็น 298.6 ล้านบาท มีสาเหตุหลักจากการได้รับชำระหนี้จากการจำหน่ายเงินลงทุนระยะยาว การรับชำระหนี้จากการขายหุ้นในบริษัทร่วม และการโอนย้ายงานระหว่างทำภายใต้กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง ในทางกลับกัน สินทรัพย์ดิจิทัลเพิ่มขึ้น 2,423.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 69 เป็น 5,916.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการปรับโครงสร้างพอร์ตการลงทุนที่ TTA ได้ทำการขายและซื้อคืนสินทรัพย์ดิจิทัลเพื่อเพิ่มผลตอบแทนจากการลงทุนเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 595.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 เป็น 7,892.6 ล้านบาท จากการรับชำระหนี้จากลูกค้าของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งสำหรับโครงการงานเรือถอน งานขนส่งและติดตั้งบริเวณอ่าวไทยที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วในไตรมาสที่ 4/2568 และสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 592.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 18 เป็น 3,940.9 ล้านบาท เนื่องจากกำไรจากการปรับมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนตามราคาตลาด (mark-to-market) ในบริษัท แวลูรา เอ็นเนอร์ยี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ไทรอนโต ประเทศแคนาดา

2) หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

ในส่วนของหนี้สินรวมลดลง 467.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 จากสิ้นปี 2567 เป็น 17,639.6 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่า เจ้าหนี้การค้า และเงินกู้ยืมระยะยาว โดยหนี้สินตามสัญญาเช่าลดลง 336.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 44 เป็น 436.7 ล้านบาท จากค่าตัดจำหน่ายของเรือเช่าระยะยาวของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง เจ้าหนี้การค้าลดลง 314.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 12 เป็น 2,332.1 ล้านบาท จากกิจกรรมการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งที่ลดลง เงินกู้ระยะยาวลดลง 176.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 11 เป็น 1,458.4 ล้านบาท โดยหลักมาจากการชำระคืนเงินกู้ยืมแก่สถาบันทางการเงินของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือในทางกลับกัน เงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้น 290.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 77 เป็น 668.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นเพื่อใช้สำหรับหมุนเวียนในกลุ่มธุรกิจเคมีภัณฑ์เพื่อการเกษตรที่เพิ่มขึ้น ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมลดลง จำนวน 368.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 เป็น 31,555.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากผลขาดทุนจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน จำนวน 1,786.5 ล้านบาท ซึ่งหักล้างกับกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ TTA จำนวน 1,515.9 ล้านบาท ในปี 2568 ในส่วนโครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่ง ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับต่ำที่ 0.56 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อทุนที่ 0.37 เท่า ณ สิ้นไตรมาส นอกจากนี้ TTA ยังคงรักษาความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น ซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ยที่ 3.98 เท่าและความสามารถในการชำระภาระผูกพันที่ 1.65 เท่า

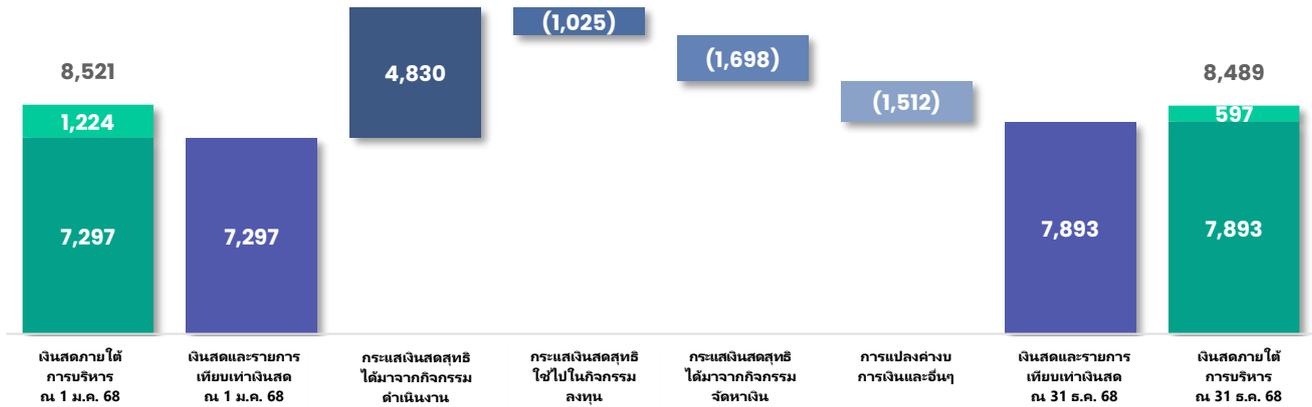
หมายเหตุ:

(1) เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

(2) ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

(3) รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า

กระแสเงินสด



1) กระแสเงินสด

กระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงานยังคงเป็นบวกจำนวน 4,830.1 ล้านบาท ในปี 2568

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 TTA มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,892.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 595.7 ล้านบาท จากต้นปี โดยในปี 2568 มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมการดำเนินงาน จำนวน 4,830.1 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากกำไรจากผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจส่วนใหญ่ โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือ และ TTA มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมการลงทุน จำนวน 1,024.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนในการซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ รวมถึงการซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของมือสอง และยานยนต์ใต้น้ำควบคุมระยะไกล (ROV) สำหรับธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง จำนวน 2,398.6 ล้านบาท รวมถึงการซื้อสินทรัพย์ดิจิทัล จำนวน 821.1 ล้านบาท เพื่อปรับโครงสร้างพอร์ตการลงทุนในสินทรัพย์ดิจิทัลเพื่อผลตอบแทนจากการลงทุนที่ดีขึ้น และเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียน จำนวน 359.2 ล้านบาท แต่ถูกหักล้างด้วยเงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาว จำนวน 1,528.1 ล้านบาท และเงินสดรับจากการขายสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นสุทธิ จำนวน 650.9 ล้านบาท นอกจากนี้ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 1,697.6 ล้านบาท จากเงินสดสุทธิใช้ไปในการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น เงินกู้ระยะยาว รวมถึงหนี้สินตามสัญญาเช่า จำนวน 227.2 ล้านบาท การจ่ายดอกเบี้ย จำนวน 644.9 ล้านบาท และการจ่ายปันผลให้กับผู้ถือหุ้น จำนวน 400.9 ล้านบาท นอกจากนี้ TTA มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งหมด 1,512.0 ล้านบาท ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ 595.7 ล้านบาท ในปี 2568

2) สภาพคล่อง

อัตราส่วนสภาพคล่องอยู่ที่ 1.65 เท่า สะท้อนถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ และการมีเงินสดภายใต้การบริหารมากกว่าหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 TTA มีเงินสดภายใต้การบริหาร จำนวน 8,489.5 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 7,892.6 ล้านบาท และสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น จำนวน 596.9 ล้านบาท นอกจากนี้ โครงสร้างเงินทุนยังคงแข็งแกร่งซึ่งเห็นได้จากอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นที่ 0.37 เท่า ลดลงเล็กน้อยจาก 0.38 เท่าในปี 2567 เนื่องจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลง จากค่าตัดจำหน่ายของเรือเช่าระยะยาวของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง เช่นเดียวกับกับอัตราส่วนหนี้สินสุทธิ⁽¹⁾ คงที่ YoY ที่ 0.09 เท่า สะท้อนถึงการมีเงินสดภายใต้การบริหารเพียงพอต่อการชำระหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ขณะที่อัตราส่วนสภาพคล่องลดลงจาก 2.57 เท่าในปี 2567 เป็น 1.65 เท่าในปี 2568 เนื่องจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายลดลงจากการขายเงินลงทุนระยะยาว รวมถึงหนี้สินหมุนเวียนที่สูงขึ้นจากส่วนของผู้ถือหุ้นที่ถึงกำหนดไถ่ถอนภายในหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม ยังคงสามารถรักษ้อัตราส่วนสภาพคล่องให้มากกว่า 1 เท่า สะท้อนถึงสภาพคล่องที่เพียงพอ โดย TTA ยังคงดำรงระดับเงินสดภายใต้การบริหารและโครงสร้างเงินทุนที่แข็งแกร่ง รวมถึงมีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์กับสถาบันการเงิน เพื่อรักษาสภาพคล่องและเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการดำเนินธุรกิจและการลงทุนในอนาคต ตลอดจนการชำระหนี้ต่าง ๆ

หมายเหตุ:

⁽¹⁾ ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้นกู้ TTA265A TTA260A TTA281A TTA278A TTA262A และ TTA274A ซึ่งต้องชำระอัตราส่วนไม่เกิน 2.0 เท่า

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน - งบการเงินรวม	หน่วย	4Q/67	3Q/68	4Q/68	2566*	2567	2568
อัตราค่าไรซ์ขึ้นต้น	ร้อยละ	19.6	23.0	21.5	24.4	20.6	18.7
อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้	ร้อยละ	11.8	16.2	19.2	15.4	13.5	17.0
อัตราค่าไรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	11.7	6.1	1.0	5.1	4.1	5.1
อัตราค่าไรสุทธิ	ร้อยละ	13.7	8.1	1.9	5.5	4.9	5.2
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม**	ร้อยละ	3.3	5.1	3.1	3.0	3.3	3.1
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น** (ส่วนที่เป็นของ TTA)	ร้อยละ	4.8	8.7	5.3	4.6	4.8	5.3
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.57	1.93	1.65	2.50	2.57	1.65
ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น	เท่า	2.22	5.10	5.38	2.69	4.28	3.98
ความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.31	0.38	0.35	0.71	1.40	1.65
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.57	0.57	0.56	0.49	0.57	0.56
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	0.38	0.38	0.37	0.33	0.38	0.37
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ^{(1) (2)}	เท่า	0.09	0.14	0.09	0.01	0.09	0.09

อัตราค่าไรซ์ขึ้นต้น

= ค่าไรซ์ขึ้นต้น (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย)/ รายได้จากการขายและการให้บริการ

อัตราส่วน EBITDA ต่อรายได้

= EBITDA/ รายได้จากการขายและการให้บริการ

อัตราค่าไรสุทธิ (ส่วนที่เป็นของ TTA)

= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่/ รายได้จากการขายและการให้บริการ

อัตราค่าไรสุทธิ

= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิ/ รายได้จากการขายและการให้บริการ

อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม

= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิ/ สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ส่วนที่เป็นของ TTA)

= ค่าไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่/ รมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่เฉลี่ย

อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน/ หนี้สินหมุนเวียน

ความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยและเงินกู้ระยะสั้น

= EBIT/ ต้นทุนทางการเงิน

ความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA/ ภาระหนี้ปัจจุบัน

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

= รมหนี้สิน/ รมส่วนของผู้ถือหุ้น

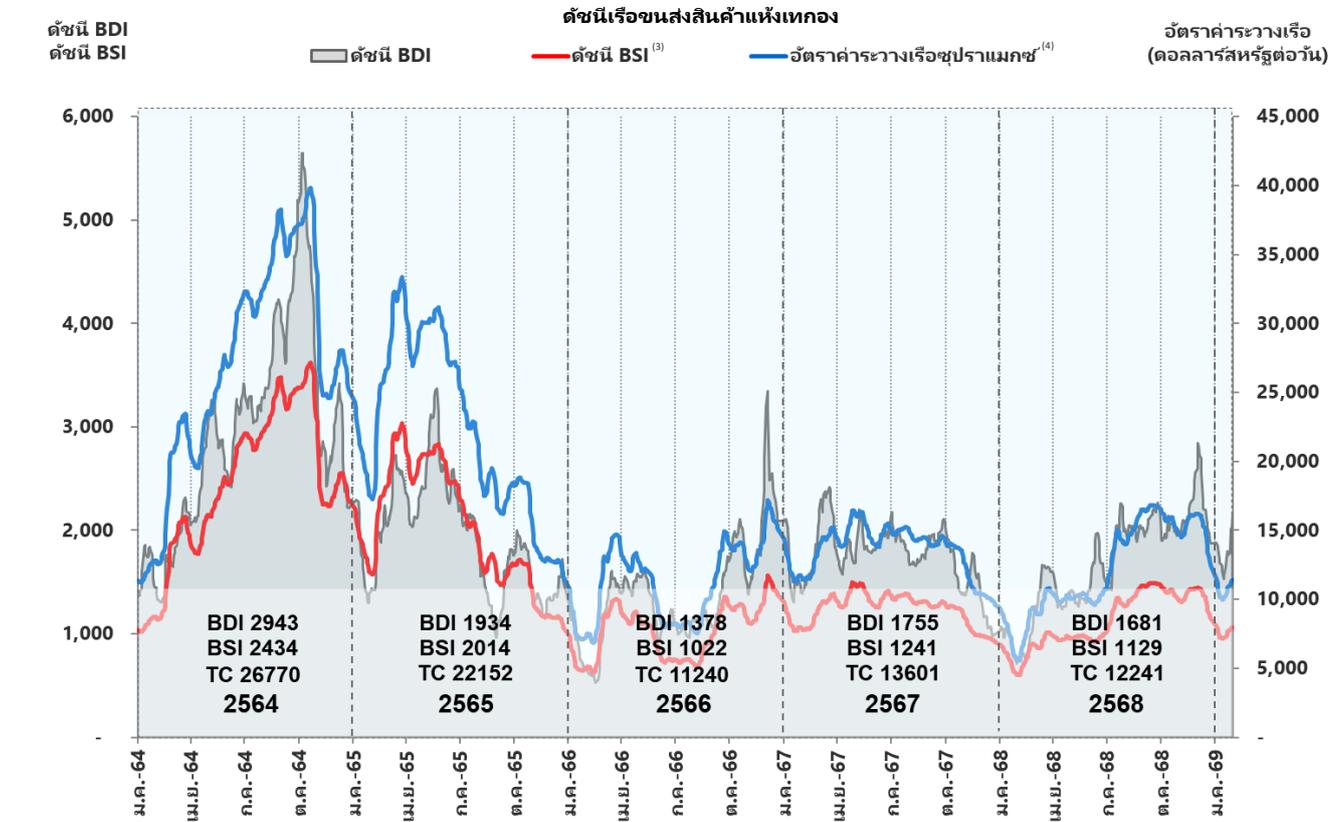
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

= (หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยรวมหนี้สินตามสัญญาเช่า)/ รมส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

= (หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด - สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น)/ รมส่วนของผู้ถือหุ้น

แนวโน้มอุตสาหกรรม: อุตกิจขนส่งทางเรือ



หมายเหตุ:

* ปรับปรุง

** อัตราส่วนเต็มปี

(1) ตามข้อกำหนดสิทธิของหุ้นกู้ของบริษัทฯ สำหรับหุ้น TTA265A TTA260A TTA281A TTA278A TTA262A และ TTA274A 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) อัตราค่าระวางเรือซูปรามแมกซ์อิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 52,000 เดทเวทตัน จนถึงไตรมาสที่ 4/2561 และเปลี่ยนมาอิงดัชนี BSI สำหรับเรือเทกองที่มีระวางบรรทุก 58,000 เดทเวทตัน ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1/2562 เป็นต้นไป เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบขนาดกองเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้

ในปี 2568 ดัชนีซูพราแมกซ์ (BSI) มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1,129 จุด ลดลงจากค่าเฉลี่ย 1,241 จุด ในปี 2567 เนื่องจากสภาวะตลาดโดยรวมอยู่ค่อนข้างทรงตัวท่ามกลางอุปสงค์ที่ผสมผสาน โดยการส่งออกแร่เหล็กและบ็อกไซต์ที่เติบโตอย่างแข็งแกร่ง ขณะที่การนำเข้าหินอ่อนตัวลง และการนำเข้าผลิตภัณฑ์ที่มีความผันผวน โดยปี 2568 อัตราการวางเรือซูพราแมกซ์มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 12,241 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน และทำสถิติสูงสุดที่ 16,835 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในเดือนกันยายน ตามรายงานของ Clarksons Research ได้ประมาณการเติบโตของการค้าสินค้าแห่งเทกองที่ร้อยละ 1.3 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 2.1 ในหน่วยตัน-ไมล์ ขณะที่การขยายกองเรือคาดว่าจะขยายตัวที่ร้อยละ 3.0 ในหน่วยเดเวทตัน (DWT) การเติบโตของการค้าสินค้าแห่งเทกองได้รับแรงสนับสนุนหลักจากการเพิ่มขึ้นของการค้าสินค้าเทกองย่อย (minor bulk) (ร้อยละ +3.8) การค้าแร่เหล็ก (ร้อยละ +2.3) และการนำเข้าผลิตภัณฑ์ (ร้อยละ +1.5) ในขณะที่การขยายกองเรือคาดว่าจะอยู่ในระดับปานกลางที่ร้อยละ 3.0 ของปริมาณกองเรือทั่วโลกทั้งหมด ในแนวโน้มสำหรับปี 2569 คาดว่าตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะเติบโตอยู่ในระดับปานกลางที่ร้อยละ 0.6 ในหน่วยตัน หรือร้อยละ 1.9 ในหน่วยตัน-ไมล์ ในขณะที่การขยายกองเรือจะเติบโตคงที่ที่ร้อยละ 3.5 ในหน่วยเดเวทตัน (DWT) ทั้งนี้ การนำเข้าผลิตภัณฑ์คาดว่าจะเติบโต (ร้อยละ +5.1) โดยได้รับแรงสนับสนุนจากผลพวงของแรงซื้อจากจีนกลับมาซื้อถ่านหินจากสหรัฐอเมริกา ซึ่งยังอยู่ต่ำกว่าระดับปกติ หลังจากที่ยุติสงครามการค้าชั่วคราว รวมถึงการเก็บเกี่ยวถ่านหินของบราซิลที่ทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ และการเติบโตของความต้องการในเอเชียที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การนำเข้าสินค้าเทกองย่อยคาดว่าจะเติบโต (ร้อยละ +1.9) เนื่องจากการส่งออกบ็อกไซต์ของประเทศจีนที่เพิ่มขึ้น แม้การนำเข้าผลิตภัณฑ์จากเหล็กจะเผชิญกับแรงกดดันจากอัตราภาษีศุลกากรที่สูงขึ้นและมาตรการกีดกันทางการค้า ทั้งนี้ สินค้าเทกองย่อย อาทิ เหล็กและปุ๋ยเผชิญแรงกดดันจากการเริ่มใช้มาตรการปรับราคาคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดนของสหภาพยุโรป (EU Carbon Border Adjustment Mechanism: CBAM) ในช่วงต้นปี 2026 ในส่วนของการค้าแร่เหล็กคงที่ (ร้อยละ +0.9) โดยอุปทานใหม่จากจีนจะเข้ามาเพิ่มปริมาณการค้า แต่ถูกชดเชยบางส่วนจากการเติบโตของความต้องการในจีนที่ชะลอตัวลง ขณะที่ความต้องการการค้าหินทั่วโลกคาดว่าจะลดลง (ร้อยละ -3.8) จากการนำเข้าหินที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงให้ความร้อน (thermal coal) ที่ลดลง เนื่องจากอุปสงค์ยังอยู่ภายใต้แรงกดดันท่ามกลางการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน ประกอบกับกำลังการผลิตถ่านหินภายในประเทศในจีนและอินเดียที่เพิ่มขึ้น ขณะที่การนำเข้าหินที่ใช้ในการถลุงเหล็ก (coking coal) มีแนวโน้มลดลงเช่นกัน จากภาวะต้นทุนที่สูงขึ้นของผู้ผลิตเหล็กในประเทศพัฒนาแล้ว ความต้องการเหล็กที่อ่อนตัวลง และแรงกดดันจากการเปลี่ยนผ่านสู่เศรษฐกิจสีเขียว อย่างไรก็ตาม การกลับเข้าสู่ภาวะปกติของรูปแบบเส้นทางการเดินเรือในทะเลแดง อาจทำให้อุปสงค์ลดลงเล็กน้อย ส่วนการขยายกองเรือคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 3.5 ในหน่วยเดเวทตัน (DWT) โดยมียอดสั่งต่อเรือใหม่ที่ร้อยละ 12.5 สำหรับแนวโน้มปี 2570 ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 0.7 ในหน่วยตัน และร้อยละ 1.4 ในหน่วยตัน-ไมล์ (คาดการณ์สถานการณ์ในทะเลแดงได้คลี่คลาย) แต่คาดการณ์การเติบโตของกองเรือจะอยู่ที่ร้อยละ 3.5 ทั้งนี้ ยังมีความไม่แน่นอนหลายประการที่อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางของตลาด อาทิ ความซับซ้อนและความเร็วในการพัฒนาโครงการซิมานดู (Simandou) ซึ่งเป็นโครงการเหมืองแร่และโครงสร้างพื้นฐานที่ใหญ่ที่สุดในแอฟริกา รวมถึงการเร่งกำลังการผลิตและแนวโน้มอุปสงค์โดยรวมของจีน ขณะที่ผลกระทบจากนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมต่อการนำเข้าหิน ความเร็วในการเดินเรือ รวมถึงการทดแทนกองเรือใหม่ และการปลดระวางเรือ ยังคงเป็นประเด็นที่ต้องจับตามอง

ที่มา: Clarksons Research เดือนมกราคม 2569

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

ปัจจัยสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อภาระดำเนินงานและสถานะทางการเงินในอนาคต

- ความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือ:** กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือเป็นหนึ่งในรายได้หลักของ TTA โดยอัตราค่าระวางเรือตลาดสินค้าแห่งเทกองมีลักษณะเป็นวัฏจักรสะท้อนถึงความผันผวนของอุปสงค์ของโลกและอุปทานของเรือ เพื่อบริหารความผันผวนนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือได้ทำสัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้า (Forward Freight Agreement หรือ FFA) เพื่อกำหนดอัตราค่าระวางล่วงหน้า รวมถึงการบริหารเชิงกลยุทธ์ระหว่างสัดส่วนของสัญญาเช่าเรือระยะยาวกับสัญญาการรับขนส่งสินค้า (Contracts of Affreightment หรือ COA) ให้เหมาะสมกับสภาพตลาด และยังมีแนวโน้มกลยุทธ์ในการดำเนินงานเพื่อบริหารเส้นทางการเดินเรืออย่างมีประสิทธิภาพ และมองหาโอกาสในการเช่าเรือเข้ามาเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน แม้ว่าตลาดจะมีความผันผวนและความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์เพิ่มขึ้น รวมถึงสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลให้ระยะทางการขนส่งในหน่วยตัน-ไมล์เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงด้านการเก็บภาษีศุลกากรและมาตรการกีดกันทางการค้า ทั้งนี้ ผลกระทบโดยรวมต่อการค้าสินค้าแห่งเทกองยังคงถูกจำกัด เนื่องจากเส้นทางการค้าและรูปแบบการค้าสามารถปรับตัวตามสถานการณ์ได้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงรักษาประสิทธิภาพการดำเนินงานได้ในระดับสูง โดยในระหว่างปี 2562-2568 อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือของกลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงอยู่ในระดับสูง และอัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยยังคงสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซูพราแมกซ์สุทธิ โดยในปี 2568 อัตราค่าระวางเรือเทียบเท่าเฉลี่ยของบริษัทฯ อยู่ที่ 13,315 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าระวางเรือซูพราแมกซ์สุทธิที่ 11,629 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่อ้อยละ 14 นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังสามารถควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (OPEX) เฉลี่ยอยู่ที่ 4,528 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมที่ 5,308 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน อยู่อ้อยละ 15
- ความผันผวนของราคาน้ำมัน:** กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งเป็นอีกหนึ่งรายได้สำคัญของ TTA โดยกลุ่มธุรกิจฯ ให้บริการนอกชายฝั่งแก่ลูกค้าในอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซ ซึ่งความต้องการใช้บริการและอัตราค่าเช่าเรือสอดคล้องตามราคาน้ำมัน และต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน แม้ว่าความผันผวนของราคาน้ำมันอาจส่งผลกระทบต่อระดับกิจกรรมในตลาดบริการนอกชายฝั่ง ธุรกิจบริการนอกชายฝั่งจึงมุ่งเน้นไปที่บริการงานวิศวกรรมได้ทะเล ในส่วนงานสำรวจ ซ่อมแซม และซ่อมบำรุง (IRM) งานวางสายเคเบิล รวมถึงงานรื้อถอน งานขนส่งและติดตั้ง ซึ่งได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันน้อยกว่าบริการประเภทอื่น เนื่องจากมีความจำเป็นที่ต้องบำรุงรักษาแหล่งผลิต ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านกฎระเบียบ และบริหารจัดการสินทรัพย์ที่สิ้นสุดอายุการใช้งาน มากกว่างานขุดเจาะ นอกจากนี้ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งยังประสบความสำเร็จในการดำเนินงานโครงการรื้อถอนขนาดใหญ่ในอ่าวไทย ซึ่งช่วยสร้างในความแข็งแกร่งของผลงานอ้างอิง และช่วยสนับสนุนการขยายธุรกิจในกลุ่มภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กลยุทธ์ดังกล่าว ช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน และสนับสนุนการรักษาระดับการใช้ประโยชน์สินทรัพย์และผลประโยชน์ให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้นในระยะยาว
- ความเสี่ยงจากการลงทุนในธุรกิจใหม่:** เนื่องจากธุรกิจหลักของ TTA เป็นธุรกิจที่มีลักษณะเป็นวัฏจักร กลุ่มบริษัทจึงทำการกระจายความเสี่ยงโดยลงทุนในธุรกิจที่ไม่ขึ้นอยู่กับวัฏจักรและมีศักยภาพในการเติบโตสูงเพื่อเสริมสร้างเสถียรภาพของรายได้ อย่างไรก็ตาม การลงทุนในธุรกิจใหม่ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจเดิม อาจต้องเผชิญความเสี่ยงและอาจไม่เป็นที่พอใจตามที่วางไว้ ดังนั้น เพื่อบริหารความเสี่ยงเหล่านี้ กลุ่มบริษัทจะทำการศึกษารายละเอียดและความเป็นไปได้ของโครงการ รวมถึงมี

กระบวนการอนุมัติการลงทุนที่เข้มงวด โดยพิจารณาถึงความจำเป็น ความเหมาะสม และประโยชน์ที่บริษัทฯ และผู้ถือหุ้นจะได้รับ ประกอบกับปฏิบัติตามกฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัดในเรื่องของการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกัน รวมถึงการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัท

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

TTA ได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการเพื่อทบทวน กำกับดูแล และติดตามผลของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการปฏิบัติให้อยู่ในกรอบของจริยธรรม
- การแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้มั่นใจว่าการพัฒนาที่ยั่งยืนจะดำเนินการอย่างทั่วทั้งองค์กร และดำเนินการตามกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมความรับผิดชอบของคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงการกำหนดนโยบาย กำหนดกลยุทธ์ และดำเนินแผนการพัฒนาที่ยั่งยืนตาม การดำเนินธุรกิจทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
- การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอแนะและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท 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) กับสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ตั้งแต่ปี 2567 ในโครงการความร่วมมือทางด้านการเรียนการสอน รวมถึงการจัดทำหลักสูตรและวิพากษ์หลักสูตรทางด้านพณิชยการและการเดินเรือให้แก่สถาบันการศึกษาต่าง ๆ โดยเป็นที่ปรึกษาในการออกแบบหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการบุคลากรสายพณิชยการของอุตสาหกรรมเดินเรือเชิงพาณิชย์ในปัจจุบัน ทั้งนี้ โทริเซน ซิปป์ ตั้งเป้าหมายที่จะผลิตนิสิตนักศึกษอาชีวศึกษาให้มีความรู้และทักษะสอดคล้องกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ พร้อมเปิดโอกาสให้นิสิตนักศึกษาฝึกงานบนเรือของโทริเซน ซิปป์ และเมื่อจบการศึกษาสามารถพิจารณาทำงานได้ทันที โดยร่วมมือกับสถาบันการศึกษาต่าง ๆ อาทิ วิทยาลัยอาชีวศึกษานครศรีธรรมราช วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช วิทยาลัยประมงดินสูลานนท์ ศูนย์ฝึกพณิชยการ และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย สงขลา เป็นต้น

โครงการ/กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

แผนลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์: กลุ่มธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงให้ความสำคัญกับกฎระเบียบด้านการปล่อยมลพิษ และกำหนดเป้าหมายเพื่อลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์กรเดินเรือระหว่างประเทศ (International Marine Organization: IMO) โดยปัจจุบันกองเรือทั้งหมด 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 (tCO₂) เป็น 307,165 ตันคาร์บอน (tCO₂) สะท้อนภาพรวมการดำเนินงานที่ทำให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลง แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือจากความขัดแย้งในทะเลแดง ซึ่งส่งผลกระทบต่อระยะทางเดินเรือที่ยาวขึ้น และการใช้เชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่อการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้น

โครงการ/กิจกรรมด้านเศรษฐกิจ

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

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม:

งบการเงิน



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

การกำกับดูแลกิจการ



[โปรดสแกน QR Code หรือคลิกที่นี่](#)

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนตีสี่ จำกัด (มหาชน)

นายเฉลิมชัย มหากิจศิริ
กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายคทาร์ัฐ สุขแสวง
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่การเงิน