



สารสนเทศเกี่ยวกับการสั่งซื้อเรือใหม่ 4 ลำ  
บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

(เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น)



THORESEN THAI AGENCIES PUBLIC COMPANY LIMITED

26/26-27 Orakarn Bldg., 8<sup>th</sup> Floor, Soi Chidlom, Ploenchit Road, Kwang Lumpinee, Khet Pathumwan, Bangkok 10330, Thailand. Tel : (662) 254-8437, 250-0569 Fax : (662) 655-5631 E-Mail Address : thoresen@thoresen.com

เลขที่เรื่อง : COR:MS/L08012t/ms

วันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2551

เรื่อง สารสนเทศเกี่ยวกับการสั่งซื้อเรือใหม่ 4 ลำ  
เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ขอแจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบว่า บริษัท โทริเซน ชิปปิง ลิงคโปรฟิทีอิลิมิเตด (“ทีเอสเอส”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ที่ถือหุ้นร้อยละ 100 จะลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาด Handymax จำนวน 4 ลำ ราคาที่กำหนดเพื่อการส่งมอบเรือของเรือทั้ง 4 ลำ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 157,568,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หนึ่งร้อยห้าสิบล้านเจ็ดพันห้าแสนหกหมื่นแปดพันดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) หรือเท่ากับ 5,319,495,680 บาท (ห้าพันสามร้อยสี่สิบล้านสี่แสนเก้าหมื่นห้าพันหกร้อยแปดสิบบาท) โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อ 33.76 บาท

ด้วยการตกลงเข้าทำรายการซื้อเรือของบริษัทดังกล่าวข้างต้น มีขนาดรายการคิดเป็นร้อยละ 18.90 ของมูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 (มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 เท่ากับ 28,143,963,088 บาท) ทั้งนี้ เมื่อรวมรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมาของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย แล้วจะมีขนาดของรายการรวมร้อยละ 59.62 ของมูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 ดังนั้น การเข้าทำรายการในครั้งนี้เมื่อรวมกับรายการในรอบ 6 เดือนที่ผ่านมา จึงเข้าข่ายรายการประเภทที่ 1 ตามประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์”) เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยเกี่ยวกับการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียน ซึ่งบริษัทฯ จะต้องจัดทำรายงานและเปิดเผยรายการต่อตลาดหลักทรัพย์ทันที โดยมีสารสนเทศอย่างน้อยตามบัญชี 1 และจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติในการตกลงเข้าทำรายการ โดยบริษัทฯ จะต้องได้คะแนนเสียงไม่ต่ำกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยไม่นับส่วนของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ จึงขอนำส่งสารสนเทศการได้มาซึ่งสินทรัพย์และการลงทุนดังกล่าวต่อผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นรับทราบตามรายละเอียดแนบท้ายนี้

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)

(ม.ร.ว. จันทรมศิริโชค จันทรด)

ประธานกรรมการ

(ม.ล. จันทจุฬา จันทรด)

กรรมการผู้จัดการ

**สารสนเทศรายการการค้าได้มาซึ่งสินทรัพย์ของ  
บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)**

**สารสนเทศตามบัญชี (2) ตามเกณฑ์การค้าได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์**

**1. รายการสารสนเทศตามบัญชี (1) ตามเกณฑ์การค้าได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์**

บริษัท โทริเซน ชิปปิง ลิงคโพร่ ฟิทีอี ลิมิเต็ด (“ทีเอสเอส”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ที่ถือหุ้นร้อยละ 100 จะลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาด Handymax จำนวน 4 ลำ ราคาที่กำหนดเพื่อการส่งมอบเรือของเรือทั้ง 4 ลำ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 157,568,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หนึ่งร้อยห้าสิบล้านห้าแสนหกหมื่นแปดพันดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) หรือเท่ากับ 5,319,495,680 บาท (ห้าพันสามร้อยสิบเก้าล้านสี่แสนเก้าหมื่นห้าพันหกร้อยแปดสิบบาท) โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สหรัฐต่อ 33.76 บาท โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

**1.1 วัน เดือน ปี ที่ทำรายการ**

ทีเอสเอส ได้ตกลงที่จะลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของใหม่จำนวนรวม 4 ลำ กับ PT PAL INDONESIA (PERSERO) (“PT PAL”)

**1.2 คู่กรณีที่เกี่ยวข้อง**

ผู้ซื้อ บริษัท โทริเซน ชิปปิง ลิงคโพร่ ฟิทีอี ลิมิเต็ด

ผู้สร้างเรือ PT PAL INDONESIA (PERSERO)

ความสัมพันธ์ระหว่างและผู้ซื้อกับผู้สร้างเรือ - ไม่มี -

**1.3 ลักษณะโดยทั่วไปของรายการและรายละเอียดของสินทรัพย์ที่ซื้อ**

ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ระหว่าง PT PAL กับ ทีเอสเอส ทีเอสเอสได้มอบหมายให้ PT PAL ซึ่งมีอยู่ต่อเรือที่ประเทศอินโดนีเซีย เป็นผู้ออกแบบเรือ สร้างเรือและติดตั้งส่วนควบคุม และส่งมอบเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ 4 ลำ โดยมีขนาดระวางบรรทุกต่อลำ 50,223 เดทเวตตัน สำหรับเรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าแห่งแรกของโดยเฉพาะ (Open-hatch box-shaped bulk carriers) ซึ่งภายหลังจากที่ ทีเอสเอสได้รับมอบเรือแล้วจะนำเรือไปปล่อยให้เช่าเหมาลำเพื่อเพิ่มผลกำไรให้กับบริษัทฯ ต่อไป

บริษัทฯ คาดว่าจะได้รับมอบเรือทั้ง 4 ลำ ดังกล่าวในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2552 เดือนตุลาคม พ.ศ. 2552 เดือนเมษายน พ.ศ. 2553 และเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2553 ตามลำดับ

ปัจจุบัน ทีเอสเอส มีทุนจดทะเบียนและชำระแล้วเท่ากับ 58.90 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ ทีเอสเอสจะมีการเพิ่มทุนเป็นครั้งคราวเพื่อใช้สำหรับการชำระเงินมัดจำการต่อเรือของเรือทั้ง 4 ลำ ทั้งนี้บริษัทฯ จะเข้าไปลงทุนในหุ้นสามัญที่ออกใหม่ของทีเอสเอสเต็มจำนวนเป็นครั้งคราวตามเงื่อนไขการชำระเงินที่ระบุไว้ในสัญญา

**1.4 มูลค่ารวมของสิ่งตอบแทน / มูลค่าของสินทรัพย์ที่ซื้อ**

ราคาที่กำหนดเพื่อการส่งมอบเรือทั้ง 4 ลำ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 157,568,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หนึ่งร้อยห้าสิบล้านห้าแสนหกหมื่นแปดพันดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) หรือเท่ากับ 5,319,495,680 บาท (ห้าพันสามร้อยสิบเก้าล้านสี่แสนเก้าหมื่นห้าพันหกร้อยแปดสิบบาท) โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สหรัฐต่อ 33.76 บาท

เงื่อนไขการชำระเงินมี ดังนี้

เรือสั่งต่อใหม่ที่จะส่งมอบปี พ.ศ. 2552

งวดการชำระเงิน	บริษัท โทริเซน ชิปปิง ลิงคโพร่ พีทีอี ลิมิเต็ด
1	ชำระเงินมัดจำร้อยละ 10 ภายใน 7 วันทำการ ภายหลังจากที่ได้ลงนามในสัญญาและบริษัทผู้สร้างเรือได้แสดงหนังสือค้ำประกันการคืนเงินมัดจำแก่ ทีเอสเอส
2	ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 90 จะชำระ ณ วันที่มีการรับมอบเรือ ซึ่งคาดว่าจะอยู่ในราวเดือนกรกฎาคม และ ตุลาคม พ.ศ. 2552

เรือสั่งต่อใหม่ที่จะส่งมอบปี พ.ศ. 2553

งวดการชำระเงิน	บริษัท โทริเซน ชิปปิง ลิงคโพร่ พีทีอี ลิมิเต็ด
1	ชำระเงินมัดจำร้อยละ 25 ภายใน 7 วันทำการ ภายหลังจากที่ได้ลงนามในสัญญาและบริษัทผู้สร้างเรือได้แสดงหนังสือค้ำประกันการคืนเงินมัดจำแก่ ทีเอสเอส
2	ชำระเงินมัดจำร้อยละ 25 ในวันตัดเหล็ก (steel cutting)
3	ชำระเงินมัดจำร้อยละ 20 ในวันวางกระดูกงูเรือ (keel laying)
4	ชำระเงินมัดจำร้อยละ 20 ในวันปล่อยเรือลงน้ำ (launching)
5	ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 10 จะชำระ ณ วันที่มีการรับมอบเรือ ซึ่งคาดว่าจะอยู่ในราวเดือนเมษายน และ กรกฎาคม พ.ศ. 2553

ราคาเรือดังกล่าว ได้รวมการปรับปรุงรายละเอียดของเรือหลายประการให้ดีกว่าเรือตามมาตรฐานของ PT PAL เช่น การปรับปรุงเครื่องยนต์หลัก (main engine modification) เพื่อประหยัดน้ำมันหล่อลื่น การทำระบบแยกของเสียและน้ำมัน (sewage and oil water separator systems) ให้ใหญ่ขึ้นกว่าเดิม การเพิ่มคุณสมบัติของสล็อตใช้หาเรือในระวางบรรทุกสินค้า (cargo holds) และถังอับเฉา (ballast tanks) ทั้งหมดนี้ เพื่อเพิ่มความคงทนของเรือ รวมทั้งระบบต่างๆ ที่ป้องกันมลภาวะและรักษาสภาพแวดล้อม

ขนาดของรายการดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 18.90 ของมูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 (มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 เท่ากับ 28,143,963,088 บาท)

ทั้งนี้เมื่อรวมรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมาของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย แล้วจะมีขนาดของรายการรวมร้อยละ 59.62 ของมูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 ดังนั้น การเข้าทำรายการในครั้งนี้เมื่อรวมกับรายการในรอบ 6 เดือนที่ผ่านมา จึงเข้าข่ายรายการประเภทที่ 1 ตามประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยเกี่ยวกับการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียน ซึ่งบริษัทฯ จะต้องจัดทำรายงานและเปิดเผยรายการต่อตลาดหลักทรัพย์ทันที โดยมีสารสนเทศอย่างน้อยตามบัญชี 1 และจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติในการตกลงเข้าทำรายการ โดยบริษัทฯ จะต้องได้คะแนนเสียงไม่ต่ำกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยไม่นับส่วนของผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสีย

## 1.5 เกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าสิ่งตอบแทน

ตามหนังสือรับรองการประเมินมูลค่าเรือลงวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2550 โดย Simpson Spence & Young Ltd. ซึ่งเป็นผู้ประเมินอิสระ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับบริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้ประเมินราคาเรือที่ส่งต่อใหม่ของทีเอสเอส โดยมีสมมติฐานว่า การต่อเรือใหม่เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการทางการค้าตามปกติ โดยเรือจะถูกส่งมอบตามกำหนดพร้อมสภาพที่เหมาะสมต่อการใช้งานเพื่อการขนส่งทางทะเล โดยมาตรฐานในการก่อสร้างเรือและเครื่องจักรที่กำหนดตามสัญญาต่อเรือนั้นเป็นที่ยอมรับของสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies) ทั้งนี้ ผู้ประเมินได้ประเมินว่า เรือที่จะส่งมอบในปี พ.ศ. 2552 มีราคาต่อลำประมาณ 50,000,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ห้าสิบล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) และเรือที่จะส่งมอบในปี พ.ศ. 2553 มีราคาต่อลำประมาณ 47,500,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สี่สิบล้านห้าแสนดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ดังนั้นเรือสี่ลำจะมีราคารวม 195,000,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (หนึ่งร้อยเก้าสิบล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

วิธีการประเมินราคาในครั้งนี้ Simpson Spence & Young Ltd. ใช้วิธีเปรียบเทียบราคาในตลาดปัจจุบัน โดยผู้ซื้อและผู้ขายมีความเต็มใจที่จะซื้อและขาย และตามความเห็นของผู้ประเมินตามสภาวะตลาดเท่าที่เป็นอยู่ในช่วงเวลาที่เกิดรายการ

Simpson Spence & Young Ltd. เป็นบริษัทที่ก่อตั้งมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2423 โดยดำเนินธุรกิจเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรืออิสระและผู้ประเมินราคาเรืออิสระมาตั้งแต่ต้น ปัจจุบันเป็นบริษัทที่มีธุรกิจนายหน้าเช่าเหมาเรืออิสระที่ใหญ่ที่สุด และมีสำนักงานกระจายอยู่ทั่วโลก โดยเป็นผู้ประเมินราคาเรืออิสระให้แก่ ธนาคาร สถาบันการเงิน เจ้าของเรือ บริษัทที่ปรึกษา กฎหมาย บริษัทประกันภัย ต่างๆ

## 1.6 ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เนื่องจากธุรกิจหลักของบริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีซีส์ จำกัด (มหาชน) จะรวมถึงการเป็นเจ้าของเรือเดินทะเลและการให้เช่าเหมาลำ ซึ่งจะเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาด Handymax ดังนั้น การซื้อเรือใหม่จะเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ในการเฉลี่ยอายุของเรือและเป็นการได้มาซึ่งเรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าเทกองโดยเฉพาะที่ทันสมัย เพื่อรองรับกับความต้องการใช้เรือของลูกค้าที่เพิ่มสูงขึ้น

ณ ปัจจุบัน บริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือทั้งสิ้น 43 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง และกำลังรอรับมอบเรือใหม่อีก 5 ลำ ในปี 2552 และ 2554 ตามที่ได้แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์ไว้แล้ว ซึ่งหากรวมเรือที่ส่งต่อใหม่นี้ บริษัทฯ จะมีเรือส่งต่อใหม่จำนวน 9 ลำ ที่จะรับมอบระหว่างปี 2552 และ 2554

## 1.7 แหล่งเงินทุนที่ใช้

เงินที่จะนำมาชำระค่าซื้อเรือส่วนใหญ่จะเป็นเงินกู้สกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากธนาคารหลายๆ แห่งรวมกันประมาณร้อยละ 60 และอีกส่วนหนึ่งประมาณร้อยละ 40 มาจากเงินทุนของทีเอสเอส ซึ่งเป็นกระแสเงินสดจากการดำเนินงานและเงินเพิ่มทุนโดยบริษัทฯ

## 1.8 ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับการตกลงเข้าทำรายการ

คณะกรรมการมีความเห็นว่ารายการดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขและข้อตกลงที่เป็นธรรม และสมเหตุสมผลตามสภาวะตลาดในปัจจุบันและเป็นไปเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างสูงสุด บริษัทฯ เชื่อว่าช่วงเวลานี้เป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมในการปรับปรุงกองเรือ โดยเรือใหม่ที่จะรับมอบนี้จะเข้ามาแทนที่เรือเก่าๆ ที่อาจปลดระวางในอนาคต นอกจากนี้จะทำให้บริษัทฯ มีความแข็งแกร่งทางการตลาดโดยมีเรือที่มีระวางบรรทุกสินค้าแห่งเทกองโดยเฉพาะที่ทันสมัย

## 1.9 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ/หรือกรรมการของบริษัทที่แตกต่างจากความเห็นของคณะกรรมการ บริษัทฯ

- ไม่มี -

2. ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอิสระ (ผู้ประเมินราคาสินทรัพย์)

- ตามเอกสารแนบ 1 ซึ่งได้ระบุเนื้อหาตามที่ได้กล่าวมาแล้วในข้อ 1.5

3. โครงสร้างหนี้ของบริษัทฯ (ณ วันที่ 30 กันยายน 2550)

3.1 ยอดรวมของตราสารหนี้ที่ออกจำหน่ายแล้วและที่ยังมีได้ออกจำหน่าย ตามที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้มีมติไว้และมอบอำนาจให้แก่คณะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณาออกจำหน่ายตามที่เห็นสมควร

เมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2550 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้แปลงสภาพชนิดที่ไม่มีหลักประกันเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 169.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งหุ้นกู้แปลงสภาพดังกล่าว ได้ออกและจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ประเทศสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2550 หุ้นกู้แปลงสภาพดังกล่าว ได้เสนอขายต่อผู้ลงทุนในต่างประเทศ แต่ไม่เสนอขายในประเทศสหรัฐอเมริกาหรือบุคคลและนิติบุคคลสัญชาติอเมริกันซึ่งเป็นไปตามกฎข้อบังคับ “Regulation S” ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์ประเทศสิงคโปร์

หุ้นกู้แปลงสภาพที่นำออกขายนั้นมีราคาตามมูลค่า 300,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อหุ้นกู้แปลงสภาพหนึ่งหน่วยโดยมีกำหนดจ่ายดอกเบี้ยปีละ 2 ครั้งในอัตราร้อยละ 2.5 ต่อปี ผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพสามารถใช้สิทธิ์ในการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญได้จนถึงวันที่ครบกำหนดการไถ่ถอนในอัตราส่วน 171,535.8932 หุ้นสามัญต่อ 1 หุ้นกู้แปลงสภาพ (อัตราแลกเปลี่ยนคงที่ที่ 34.25 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและราคาในการแปลงสภาพกำหนดไว้ที่ 59.90 บาท) การแปลงสภาพดังกล่าวสามารถกระทำได้ตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2550 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ สามารถเลือกที่จะจ่ายเป็นเงินสดให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพแทนการส่งมอบหุ้นสามัญ

ในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2549 ที่ประชุมมีมติอนุมัติให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายหุ้นกู้ประเภทใดก็ได้ครั้งเดียวเต็มจำนวนวงเงิน และ/หรือเป็นคราวๆ โดยจะออกเป็นสกุลเงินบาท ภายในวงเงินไม่เกิน 10,000 ล้านบาทหรือในวงเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา หรือเงินสกุลต่างประเทศอื่นในจำนวนที่เทียบเท่าโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปชำระหนี้เงินกู้มีหลักประกันที่มีอยู่กับธนาคาร (to refinance existing secured bank debts) และเพื่อการลงทุนในอนาคต หุ้นกู้ดังกล่าวอาจมีหลักประกันหรือไม่มีหลักประกัน และอาจมีหรือไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ก็ได้ โดยเสนอขายในกรณีทั่วไป และ/หรือเสนอขายในลักษณะจำกัดตามหลักเกณฑ์ และประกาศของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ไม่ว่าจะเสนอขายในประเทศ หรือต่างประเทศ โดยอาจเสนอขายครั้งเดียวเต็มจำนวน และ/หรือเป็นคราวๆ ไป และอาจออกและเสนอขายเพื่อทดแทนหุ้นกู้ที่เคยออก และเสนอขายไปแล้ว ในกรณีที่มีการไถ่ถอนหุ้นกู้ด้วยเหตุใด รวมทั้งกรณีที่มีการซื้อคืนหุ้นกู้ดังกล่าว อันมีผลให้คืนเงินคงค้างของหุ้นกู้ลดลง ให้บริษัทฯ สามารถออกหุ้นกู้เพิ่มเติมได้อีกภายในวงเงินที่ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวข้างต้น ณ ปัจจุบัน บริษัทฯ ยังไม่ได้ออกหุ้นกู้

3.2 ยอดรวมของเงินกู้ที่มีกำหนดระยะเวลา โดยระบุภาระการนำสินทรัพย์วางเป็นหลักประกัน รายละเอียดของเงินกู้มีดังต่อไปนี้

1. กลุ่มบริษัทได้กู้เงินเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากธนาคารพาณิชย์แห่งหนึ่งในประเทศ เพื่อซื้อเรือเดินทะเล ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 ยอดคงเหลือจำนวน 23,161,800 ดอลลาร์สหรัฐ มีระยะเวลาชำระหนี้คืนภายใน 1.15-8.58 ปี โดยมีอัตราดอกเบี้ย USD-LIBOR บวกส่วนเพิ่ม และได้รับการค้ำประกันโดยการจำนองเรือเดินทะเลของกลุ่มบริษัท รวมถึงมีเงื่อนไขโดยผู้ให้กู้เป็นผู้รับผลประโยชน์ตามกรรมกรรมประกันภัยของเรือเดินทะเล และค้ำประกันโดยบริษัทฯ

2. กลุ่มบริษัทได้กู้เงินโดยกู้เป็นสกุลเงินบาทและสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากธนาคารพาณิชย์ในประเทศทั้งหมด 3 แห่ง เพื่อซื้อเรือสำมนันและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 ยอดคงเหลือจำนวน 212,950,000 บาท และ 21,647,750 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา มีระยะเวลาชำระหนี้คืนภายใน 5 - 7 ปี โดยมีอัตราดอกเบี้ยที่แตกต่างกันไปตามข้อตกลงจากธนาคารพาณิชย์ในประเทศทั้ง 3 แห่ง เงินกู้ดังกล่าวได้รับการค้ำประกันโดยการจำนองเรือสำมนันพร้อมส่วนควบและอุปกรณ์ของเรือ รวมถึงค้ำประกันโดยบริษัทย่อยแห่งหนึ่ง
3. กลุ่มบริษัทได้กู้เงิน โดยกู้เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากธนาคารพาณิชย์ในประเทศแห่งหนึ่ง เพื่อซื้อเรือขุดเจาะน้ำมัน ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 ยอดคงเหลือ จำนวน 32,338,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา มีระยะเวลาชำระหนี้คืนภายใน 9 ปี และระยะเวลาปลอดชำระเงินต้นใน 1.5 ปีแรก โดยดอกเบี้ยในอัตรา USD-LIBOR บวกส่วนเพิ่ม และได้รับการค้ำประกันโดยการจำนองเรือขุดเจาะน้ำมัน รวมถึงการค้ำประกันโดยบริษัทย่อยสองแห่ง
4. นอกเหนือจากการกู้เพื่อการซื้อเรือแล้ว กลุ่มบริษัทได้กู้เงินจากธนาคารพาณิชย์ในประเทศแห่งหนึ่ง เพื่อการก่อสร้างอาคารและคลังสินค้า ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 ยอดคงเหลือจำนวน 172,929,747 บาท มีระยะเวลาชำระหนี้คืนภายใน 7.5 - 10 ปี โดยแบ่งเงื่อนไขเกี่ยวกับอัตราดอกเบี้ยและรายละเอียดของการค้ำประกันจากยอดเงินกู้ดังกล่าวเป็นสองส่วนคือ ในส่วนที่หนึ่ง อัตราดอกเบี้ย MLR หักด้วยส่วนลด เงินกู้ในส่วนนี้ค้ำประกันด้วยที่ดินและอาคารของบริษัทย่อยและค้ำประกันโดยบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น สำหรับในส่วนที่สอง เป็นอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำประเภทหนึ่งปีบวกส่วนเพิ่ม และค้ำประกันโดยที่ดินและอาคารของบริษัทย่อยและค้ำประกัน โดยบริษัทฯ
5. กลุ่มบริษัทได้กู้เงินจากธนาคารพาณิชย์ในประเทศแห่งหนึ่ง เพื่อซื้อที่ดินและก่อสร้างอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 ยอดคงเหลือจำนวน 110,400,000 บาท มีระยะเวลาชำระหนี้คืนภายใน 6.5 ปี เงินกู้ดังกล่าวมีอัตราดอกเบี้ย MLR หักด้วยส่วนลดจนถึงวันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2550 หลังจากนั้นเป็นอัตราดอกเบี้ย MLR ต่อปี และได้รับการค้ำประกันโดยการจำนองที่ดินและอาคารของบริษัทย่อย

นอกจากที่กล่าวมาข้อ 1 ถึงข้อ 5 แล้ว กลุ่มบริษัทยังคงมีวงเงินสินเชื่อจากสถาบันการเงินซึ่งยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 เป็นจำนวนประมาณ 224.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และ 58.11 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งวงเงินสินเชื่อดังกล่าวส่วนใหญ่มีไว้ใช้สำหรับการได้มาของเรือเดินทะเล

6. เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาวงเงินสินเชื่อบูริมสิทธิ์ที่มีหลักประกันกับกลุ่มสถาบันการเงินในต่างประเทศ 7 แห่ง เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนในการสร้างเรือเดินทะเลลำใหม่ และซื้อเรือเดินทะเลมือสอง โดยมีวงเงินสินเชื่อจำนวนเงิน 36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นเงินทุนสำหรับการดำเนินการและการจัดการทั่วไป โดยมีกำหนดชำระคืนภายในระยะเวลา 6 ปี และวงเงินกู้ที่มีกำหนดชำระคืนและวงเงินค้ำประกันจำนวนเงินรวม 360 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อการออกหนังสือค้ำประกัน และใช้เป็นแหล่งเงินทุนในการสร้างเรือเดินทะเลใหม่ และซื้อเรือเดินทะเลมือสอง โดยมีกำหนดชำระคืนภายในระยะเวลา 10 ปี วงเงินกู้ทั้งหมดค้ำประกันโดยการจำนองเรือเดินทะเลของกลุ่มบริษัทจำนวน 2 ลำ และเรือเดินทะเลที่จะสร้างใหม่ หรือเรือเดินทะเลมือสองที่จะซื้อ โดยเรือดังกล่าวจะต้องทำสัญญาประกันภัยสำหรับการค้ำประกัน นอกจากนี้วงเงินกู้ดังกล่าวค้ำประกันโดยบัญชีธนาคารและค้ำประกัน โดยบริษัทฯ เงินกู้มีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บวกส่วนเพิ่ม

โดยเมื่อวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2550 กลุ่มบริษัทได้เคยทำสัญญาเงินกู้ ซึ่งสัญญาที่ทำไว้นั้นจะถูกยกเลิก และแทนที่โดยวงเงินสินเชื่อบูริมสิทธิ์ที่มีหลักประกัน เมื่อเงื่อนไขที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาวงเงินสินเชื่อบูริมสิทธิ์ที่มีหลักประกันมีการปฏิบัติตามจนครบ

สรุปรายการวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้และยอดคงค้างชำระของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550

สกุลเงินบาท		สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา	
ยอดที่ยังไม่ได้เบิกใช้	ยอดคงค้างชำระ	ยอดที่ยังไม่ได้เบิกใช้	ยอดคงค้างชำระ
58,110,254 บาท	496,279,747 บาท	USD 224,660,000	USD 77,147,550

**3.3 ยอดรวมมูลค่าหนี้สินประเภทอื่น รวมทั้งเงินเบิกเกินบัญชี โดยระบุถึงภาระการนำสินทรัพย์เป็นหลักประกัน มีรายละเอียดดังนี้**

กลุ่มบริษัทมีจำนวนวงเงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร ในปี 2550 จำนวนเงิน 345 ล้านบาท ซึ่งวงเงินดังกล่าวค้ำประกันโดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยแห่งหนึ่ง และมีการจำนองที่ดินและอาคารของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 กลุ่มบริษัทเบิกเงินเกินบัญชีใช้ไปจำนวนประมาณ 20 ล้านบาท และคงเหลือวงเงินเบิกเกินบัญชีธนาคารที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวนประมาณ 325 ล้านบาท

**3.4 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า โดยมีรายละเอียด ดังนี้**

1. กลุ่มบริษัทมีหนังสือค้ำประกัน และ Standby Letter of Credit ที่ธนาคารออกให้กับบุคคลอื่นในนามกลุ่มบริษัท เพื่อประโยชน์ในการประกอบธุรกิจตามปกติ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 118.60 ล้านบาท และ 0.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามลำดับ
2. บริษัทได้เป็นผู้ค้ำประกันวงเงินกู้ยืมและวงเงินเบิกเกินบัญชีธนาคารให้กับบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 430 ล้านบาท และ 450.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามลำดับ นอกจากนี้บริษัทได้เป็นผู้ค้ำประกันสำหรับสัญญาการสร้างเรือใหม่ของบริษัทย่อยเป็นจำนวนทั้งสิ้น 2.04 พันล้านเยน
3. ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 และ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549 บริษัทฯ มีสัญญาค้ำประกันการชำระค่าเช่าเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดระวางบรรทุกประมาณ 52,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ ตามสัญญาเช่าซึ่งบอกเลิกไม่ได้ที่บริษัทย่อยแห่งหนึ่งได้ทำกับบุคคลภายนอกเป็นเวลา 2 ปี และ 3 ปีตามลำดับ โดยมีอัตราค่าเช่าคงที่เฉลี่ยวันละ 13,150 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ
4. บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้เป็นผู้ค้ำประกันวงเงินกู้ยืม และวงเงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร และสัญญาอื่นให้กับบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 719.27 ล้านบาท และ 57.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

**4. ข้อมูลของบริษัทฯ**

**4.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจและแนวโน้มธุรกิจของบริษัท บริษัทย่อยและบริษัทร่วม**

ธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทโทริเซนประกอบด้วย 3 กลุ่มธุรกิจ ได้แก่ กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง และกลุ่มธุรกิจงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ รายละเอียดเป็นดังนี้

- **เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ** ประกอบธุรกิจโดยการให้บริการแก่เจ้าของ และผู้ประกอบการเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ บริษัทการค้า บริษัทโลจิสติกส์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 กองเรือของบริษัทมีเรือจำนวนทั้งสิ้น 45 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปและเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของประเภท Handysize จำนวน 30 ลำ และประเภท Handymax จำนวน 15 ลำ รวมทั้งเช่าเรือประเภท Handymax มาเสริมกองเรืออีก 6 ลำ ซึ่งมีระยะสัญญาเช่าถึง พ.ศ. 2553 กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของให้บริการขนส่งสินค้าทั้งแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทาง การให้บริการแบบประจำเส้นทางของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ จะมีเส้นทางเดินเรือสายหลักวิ่งระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีน ไปยังตะวันออกกลาง อ่าวเปอร์เซีย ทะเล



แดง และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ในขณะที่การให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะไม่มีการกำหนดเส้นทางการเดินเรือ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการของลูกค้า การให้บริการขนส่งแบบประจำเส้นทาง และแบบไม่ประจำเส้นทางของธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองนั้น สามารถเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน เนื่องจากหากมีการว่าจ้างเรือให้ขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางในเที่ยวขาออกไปยังตะวันออกกลาง ลูกค้านักจะว่าจ้างเรือให้ขนส่งสินค้าในเที่ยวกลับมาเป็นแบบไม่ประจำเส้นทาง ประเภทของการให้บริการขนส่งแบบไม่ประจำเส้นทาง ได้แก่ การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (Period Time Charters) การเช่าสัญญารับขนส่งล่วงหน้า (Contracts of Affreightment) สัญญาเช่าระยะสั้นชนิดค่าระวางคงที่ (Short-term Fixed Contracts) และสัญญาเช่าระยะสั้นตามราคาค่าระวางของตลาด ณ ขณะนั้น (Spot Rate Contracts)

หมายเหตุ: เรือ Handysize คือเรือที่มีขนาดระวางบรรทุกไม่เกิน 35,000 เดทเวทตัน

เรือ Handymax คือเรือที่มีขนาดระวางบรรทุกระหว่าง 35,000 – 60,000 เดทเวทตัน

- กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง ให้บริการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง และงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ และรับเหมาเกี่ยวกับงานขุดเจาะนอกชายฝั่ง โดยมีกองเรือสำหรับปฏิบัติงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำจำนวน 4 ลำ และมีเรือขุดเจาะอีกจำนวน 2 ลำ นอกจากนี้ยังมีการเช่าเรือ เพื่อสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ จำนวน 2 ลำ ซึ่งมีสัญญาเช่าถึงปี 2553 การดำเนินงานจะเน้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัท เมอร์เมด มาร์ไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”) เป็นบริษัทที่ประกอบการและเข้าเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ในเมอร์เมดร้อยละ 78.09 แต่หลังจากที่เมอร์เมดได้มีการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (“IPO”) และได้จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยแล้ว ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในเมอร์เมดเหลือร้อยละ 55.29
- กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือต่างๆ รวมทั้งการให้บริการเป็นตัวแทนเรือในประเทศไทย เวียดนาม และสหรัฐอเมริกาหรืออเมริกา การให้บริการจัดหาวัสดุอุปกรณ์บนเรือ การขนถ่ายสินค้าบนเรือ การให้เช่าคลังสินค้า ให้บริการงานโลจิสติกส์ในประเทศไทย และการเป็นนายหน้าเช่าเหมาเรือทั่วภูมิภาค

### แนวโน้มธุรกิจของกลุ่มบริษัท

ในปี 2550 บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ปรับตัวสูงขึ้นนี้ โดยมีสาเหตุหลักจากอัตราค่าระวางเรือสูงขึ้น อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองสูงขึ้น และอัตราค่าเช่าเรือในกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งเพิ่มขึ้น ซึ่งถูกหักลบด้วยอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือในกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งลดน้อยลง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือและค่าใช้จ่ายในการบริหารสูงขึ้น และเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น อย่างไรก็ตามอุปสงค์และอุปทานของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองยังคงอยู่ในภาวะสมดุลอยู่ ดังนั้นบริษัทฯ คาดว่าอุปสงค์ของเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะยังคงแข็งแกร่งในปี 2551

ณ ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (Period Time Charters) สำหรับรอบปีบัญชีนี้ไว้แล้วประมาณร้อยละ 22.16 ของระวางบรรทุกสินค้าทั้งหมดของบริษัทฯ และมีสัญญารับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้ารองรับไว้อีก 2,780 วัน (Vessel Days)

ทั้งนี้บริษัทฯ คาดว่าจะได้รับส่วนแบ่งกำไรจากกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งในสัดส่วนที่สูงขึ้นในปี 2551 จากการที่อุปสงค์และค่าบริการของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งยังอยู่ในระดับสูง กล่าวโดยสรุป บริษัทฯ เชื่อว่าในปีหน้าจะเป็นปีที่ดีอีกปีหนึ่งของบริษัทฯ ในแง่ของผลกำไร

4.2 สรุปงบการเงินในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตรวจสอบโดย บริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด พร้อมคำอธิบายและกาวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา ตลอดจนปัจจัยความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อกำไรของบริษัท

(หน่วย : ล้านบาท)

งบการเงินรวม	ตรวจสอบแล้ว		
	30 ก.ย. 48	30 ก.ย. 49	30 ก.ย. 50
รายได้จากการดำเนินงานรวม	14,893.43	16,034.45	20,360.24
ต้นทุนจากการดำเนินงานรวม	6,588.14	9,798.29	12,157.55
กำไรขั้นต้น	8,305.29	6,236.16	8,202.69
รายได้รวม	15,119.76	17,053.84	21,318.59
ต้นทุนและค่าใช้จ่ายรวม	8,629.92	12,470.26	15,450.26
ดอกเบี้ยจ่าย	445.32	701.08	665.47
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	5,948.65	3,502.44	4,968.52
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	4,213.60	4,795.05	7,862.65
สินทรัพย์ไม่ถาวรรวม	15,255.78	18,345.34	20,281.31
<b>สินทรัพย์รวม</b>	<b>19,469.38</b>	<b>23,140.39</b>	<b>28,143.96</b>
หนี้สินหมุนเวียนรวม	2,852.07	3,805.60	4,483.90
หนี้สินไม่หมุนเวียนรวม	7,473.40	7,311.73	7,605.53
<b>หนี้สินรวม</b>	<b>10,325.47</b>	<b>11,117.33</b>	<b>12,089.43</b>
ทุนจดทะเบียน	693.68	693.68	868.68
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	643.68	643.68	643.68
กำไรสะสม	6,938.87	9,057.65	13,103.77
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>9,143.91</b>	<b>12,023.06</b>	<b>16,054.53</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>19,469.38</b>	<b>23,140.39</b>	<b>28,143.96</b>
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	9.24	5.44	7.72
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	14.21	18.68	24.94
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น (บาท)	3.50	1.35	1.65
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	55.76	38.91	40.29
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	39.34	20.54	23.31
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	75.45	34.54	37.73
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม (ร้อยละ)	33.76	16.44	19.38
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (ร้อยละ)	58.45	33.31	37.91

### คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนซีซีส์ จำกัด (มหาชน) ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานดังกล่าว บริษัทฯ ได้ใช้นิยามและแนวคิดต่างๆ ทั้งทางการเงินและการดำเนินการมาประกอบการวิเคราะห์ดังนี้

- วันเดินเรือ/วันเดินเรือขุดเจาะในรอบปีปฏิทิน (Calendar-Ship-Days/Calendar-Rig-Days) หมายถึง จำนวนวันทั้งหมดที่บริษัทฯ เริ่มเป็นเจ้าของเรือและเริ่มเดินเรือทั้งเรือขุดเจาะและเรือขนส่งสินค้าในรอบปีปฏิทิน
- วันเดินเรือที่มีอยู่ (Available Days) หมายถึง จำนวนวันเดินเรือ/วันเดินเรือขุดเจาะทั้งหมดในรอบปีปฏิทิน หักด้วยจำนวนวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือ (off-hire) เนื่องจากเรือเข้าซ่อมหรือเข้ารับการปรับปรุงสภาพเรือตามกำหนด และหักด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือให้อยู่ในตำแหน่งที่ต้องการ วันเดินเรือชนิดนี้จะเป็นจำนวนวันซึ่งเรือสามารถสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ
- วันเดินเรือทำการ (Operating Days) หมายถึง จำนวนวันเดินเรือที่มีอยู่ (available days) หักด้วยจำนวนวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือ (off-hire) เนื่องจากสาเหตุใดๆ ก็ตามรวมถึงสถานการณ์ที่ไม่สามารถคาดเดาได้ วันเดินเรือชนิดนี้จะเป็นวันที่กองเรือสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ จริงๆ
- อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ (Fleet Utilisation) เป็นอัตราที่คำนวณการใช้ประโยชน์จากเรือ โดยการนำวันเดินเรือทำการ (operating days) หารด้วยวันเดินเรือที่มีอยู่ (available days) อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือจะเป็นตัวบ่งชี้ประสิทธิภาพของบริษัทฯ ในการจัดสรรเรือและการลดวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือ เนื่องจากเหตุผลอื่นๆ ที่ไม่มีการเข้าซ่อมตามปกติ หรือการปรับปรุงและปรับสภาพเรือให้ดีขึ้น หรือการใช้เวลาเดินเรือเพื่อให้อยู่ในตำแหน่งที่ต้องการ
- รายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (Voyage Revenues) รายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว เป็นรายได้จากการให้บริการแบบประจำเส้นทาง แบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว และแบบเป็นระยะเวลา รวมทั้งแบบเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้าไว้แล้ว มีปัจจัยหลายอย่างที่มีผลต่อรายได้ชนิดนี้ ซึ่งรวมถึงอัตราค่าเช่าเรือและระยะเวลาการให้เช่าเรือ การผสมผสานของรูปแบบการใช้เรือ เช่น เพื่อใช้ในการเดินเรือประจำเส้นทาง เพื่อให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา ให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว หรือให้เช่าเหมาลำชนิดเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้าซึ่งจะมีผลต่อรายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวได้ นอกจากนี้ อัตราค่าเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นเที่ยวจะมีความผันผวนมากกว่า เนื่องจากจะผูกกับอัตราตลาดในขณะนั้น
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว (Voyage Expenses) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในแต่ละเที่ยวคือ ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ใช้ในการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมัน ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่านายหน้า โดยปกติแล้วลูกค้าจะเป็นผู้จ่ายค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในแต่ละเที่ยวในกรณีที่เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวในกรณีที่เช่าแบบประจำเส้นทาง และแบบเช่าเหมาลำเป็นเที่ยวรวมทั้งที่มีการเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้า บริษัทฯ จะต้องเป็นผู้รับภาระเองทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวนั้นบริษัทฯ ได้รวมอยู่ในอัตราค่าเช่าแล้วโดยใช้วิธีประมาณการค่าใช้จ่าย บริษัทฯ คาดว่าค่าใช้จ่ายจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ และค่าน้ำมันจะเป็นค่าใช้จ่ายหลักของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวทั้งหมดของบริษัทฯ เนื่องจากเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะใช้สำหรับรับขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทางและแบบไม่ประจำเส้นทางทั้งที่มีการเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้า

- รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (Net Voyage Revenues) รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวคำนวณจากรายได้จากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว ลบด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยวที่เกิดขึ้นจะแตกต่างกันไปตามรูปแบบของการให้บริการ บริษัทฯ จึงใช้รายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวมาใช้เปรียบเทียบผลการดำเนินงานของการให้บริการในรูปแบบต่างๆ
- อัตราค่าเช่าเรือ (Time Charter Equivalent Rates) เป็นการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยว (net voyage revenues)หารด้วยจำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน (calendar-ship-days) อัตราค่าเช่าเรือจะเป็นหน่วยวัดผลงานหลักที่ใช้เทียบรายได้ต่อวันที่ได้รับจากการให้เช่าแบบเป็นระยะเวลา กับแบบให้เช่าเป็นเที่ยว หรือรายได้จากเรือประจำเส้นทางหรือสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า ทั้งนี้เป็นเพราะว่าโดยปกติค่าระวางเรือที่ได้รับไม่ว่าจะเป็นการให้บริการแบบใดก็ตามคงที่ได้กล่าวมาแล้วจะไม่ได้แสดงออกมาเป็นรายวัน ในขณะที่ค่าเช่าเรือชนิดนี้ให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาจะแสดงออกมาเป็นรายวัน
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล (Vessel Operating Expenses) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล โดยรวมเรือให้เช่าเหมาลำทุกประเภทยกเว้นการเช่าเรือเปล่า บริษัทฯ รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานซึ่งประกอบด้วยเงินเดือนลูกเรือและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมและบำรุงรักษาเรือ ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย ค่าอะไหล่และวัสดุสิ้นเปลือง ค่ารักษาสถานภาพทะเบียนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลของบริษัทฯ โดยทั่วไปถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ ซึ่งจะเพิ่มขึ้นตามขนาดกองเรือ มีปัจจัยอื่นๆ ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ที่อาจจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายประเภทนี้เพิ่มขึ้นได้ ตัวอย่างเช่น หากจำนวนอุบัติเหตุทางทะเลทั่วโลกมีเพิ่มขึ้นมากกว่าในอดีตมากอาจส่งผลให้บริษัทฯ ต้องช่วยร่วมจ่ายเบี้ยประกันภัยสูงขึ้น หรือต้นทุนน้ำมันเครื่องที่อาจสูงขึ้นตามภาวะการขึ้นราคาน้ำมันดิบที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว
- การนำเรือเข้าอู่แห้ง (Dry-docking) โดยปกติบริษัทฯ จะต้องนำเรือและเรือขุดเจาะของบริษัทฯ เข้าอู่แห้งเพื่อการตรวจสอบซ่อมแซมและบำรุงรักษา รวมไปถึงการปรับปรุงเรือเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ โดยหน่วยงานรัฐหรือโดยข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติตามในการประกอบธุรกิจเดินเรือ ซึ่งโดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้ง และถ้าเป็นเรือขุดเจาะจะทำทุกๆ 5 ปี ซึ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้ง จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดจำหน่าย (capitalisation) โดยวิธีตัดจำหน่ายแบบเส้นตรงโดยคำนวณให้พอถึงระยะเวลาที่จะต้องเข้าอู่ในปีต่อไป นับจากวันที่เรือออกจากอู่แห้ง บริษัทฯ บันทึกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือตามปกติเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวด ในกรณีที่เห็นว่าการซ่อมแซมดังกล่าวของเรือและเรือขุดเจาะมิใช่เป็นการปรับปรุงหรือเพื่อต่ออายุการใช้งานออกไป
- ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย (Depreciation and Amortisation) ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาซึ่งคิดจากราคาของเรือที่ซื้อมาหักลบด้วยมูลค่าซากโดยประมาณ ค่าเสื่อมราคาคำนวณด้วยวิธีเส้นตรงซึ่งคิดจากอายุการใช้งานที่ประมาณไว้ ซึ่งบริษัทฯ ประมาณไว้ที่ 25 ปี นับจากวันส่งมอบเรือครั้งแรกจากอู่ต่อเรือให้กับเจ้าของเรือคนแรก นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้กำหนดมูลค่าซากของเรือโดยประมาณไว้ที่ 140 ดอลลาร์สหรัฐต่อตัน ค่าเสื่อมราคาจะเพิ่มขึ้นตามขนาดกองเรือ ค่าใช้จ่ายส่วนที่สอง คือ การตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้ง ซึ่งจะบันทึกไว้ในค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล
- ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร (General and Administrative Expenses) ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานที่อยู่บนบก เช่น เงินเดือน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าใช้จ่ายทางด้านที่ปรึกษา กฎหมายและค่าบริการวิชาชีพ รวมทั้งค่าใช้จ่ายทั่วไปอื่นๆ บริษัทฯ คาดว่าค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารจะเพิ่มขึ้นตามขนาดกองเรือ

**ตารางสรุปผลการดำเนินงานจากกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งทองและจากกลุ่มธุรกิจให้บริการนอชายฝั่ง**

หน่วย : ล้านบาท

	2550			
	กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งทอง	กลุ่มเรือบริการวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ	กลุ่มธุรกิจบริการเรือชุดเจาะ	รวม
รายได้จากการเดินเรือ	15,865.29	-	-	15,865.29
รายได้จากธุรกิจบริการนอชายฝั่ง	-	2,867.21	1,140.08	4,007.29
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	6,572.02	-	-	6,572.02
ค่าใช้จ่ายของธุรกิจบริการนอชายฝั่ง	-	1,932.91	416.85	2,349.76
ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นระยะเวลา	2,708.34	329.80	-	3,038.14
<b>กำไรสุทธิจากการเดินเรือ/จากธุรกิจบริการนอชายฝั่ง</b>	<b>6,584.93</b>	<b>604.50</b>	<b>723.23</b>	<b>7,912.66</b>
ค่าเสื่อมราคา	1,338.32	168.22	198.16	1,704.70
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร	652.76	95.52	462.08	1,210.36
ขาดทุน/(กำไร) จากการขายเรือและอุปกรณ์	(14.91)	-	24.63	9.72
<b>ผลประกอบการ</b>	<b>4,608.76</b>	<b>340.76</b>	<b>38.36</b>	<b>4,987.88</b>

**กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งทอง**

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ มีเรือทั้งสิ้น 45 ลำ และมีเรืออีก 6 ลำที่บริษัทฯ เช่ามาเพื่อเสริมกองเรือ โดยระยะเวลาเช่ายังคงเหลืออีก 2-3 ปี กองเรือของบริษัทฯ มีระวางบรรทุกสินค้าทั้งสิ้น 1,266,518 เดทเวทตัน และเรืออีก 6 ลำ ที่บริษัทฯ เช่ามาเพื่อเสริมกองเรือ มีระวางบรรทุกสินค้ารวม 301,598 เดทเวทตัน

ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทฯ ได้รายงานรายได้รวมทั้งหมดจากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนก่อนหักค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทางตรงกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ อย่างไรก็ตาม การจัดสรรกองเรือในเชิงพาณิชย์จะดูจากอัตราค่าเช่าเรือที่คาดว่าจะได้รับ

ตารางข้างล่างนี้แสดงการเปลี่ยนแปลงของขนาดของกองเรือ โดยดูจากวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือของบริษัทฯ และเรือที่เช่ามาเพื่อเสริมกองเรือ

**วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือบรรทุกสินค้าแห่งทอง**

หน่วย : วัน

วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 2549		รอบปีบัญชี 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
เรือของบริษัทฯ	17,031	(1.08)%	16,402	(3.69)
เรือที่เช่ามาเพิ่มเติม	2,299	104.54%	3,199	39.14
<b>รวม</b>	<b>19,330</b>	<b>5.39%</b>	<b>19,601</b>	<b>1.40</b>

ขนาดของกองเรือเฉลี่ยลดลงร้อยละ 3.69 จาก 17,031 วันเดินเรือในปี 2549 เป็น 16,402 วันเดินเรือในปี 2550 เนื่องจากมีการขายเรือเฮอริมิสที่สร้างในปี 2520 ไปในรอบปีบัญชีนี้ และเพื่อที่จะให้บริษัทฯ สามารถขนส่งสินค้าได้มากขึ้นตามความต้องการของลูกค้า บริษัทฯ ได้เช่าเรือเพิ่มเติมมากขึ้นกว่าเดิมหลายลำในปี 2550

**รายได้สุทธิจากการเดินเรือ:** รายได้สุทธิจากการเดินเรือในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.36 เป็น 9,104.64 ล้านบาท เทียบกับ 7,262.76 ล้านบาท ในปี 2549 เนื่องจากมีการเพิ่มสัดส่วนของเรือที่ให้บริการในตลาดให้เช่าเรือระยะสั้นมากขึ้น ในปี 2550 จำนวนเรือที่ให้บริการแบบให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาคิดเป็นร้อยละ 32.73 ของกองเรือบริษัทฯ เทียบกับปี 2549 ซึ่งมีร้อยละ 43.04 ของกองเรือบริษัทฯ และส่วนที่เหลือนำไปให้บริการรับขนส่งสินค้าในตลาดให้เช่าเรือระยะสั้นมากขึ้น รายได้สุทธิจากการเดินเรือที่ราคาอ้างอิงจากตลาดให้เช่าเรือระยะสั้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 84.85 เนื่องจากมากกว่าร้อยละ 54.39 ของกองเรือบริษัทฯ ถูกนำไปให้เช่าแบบประจำเส้นทางหรือให้เช่าเป็นเที่ยวระยะสั้น

**การเพิ่มขึ้นของรายได้สุทธิจากการเดินเรือ** ถูกหักกลบด้วยจำนวนวันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้า 2 ลำ รวมทั้งสิ้น 173 วัน ทำให้อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือลดลง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.51 เป็น 6,760.65 ล้านบาทในปี 2550 เนื่องจากค่าเช่าเรือที่มาเสริมกองเรือและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น เนื่องจากตลาดค่าระวางที่แข็งแกร่ง ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่สูงขึ้นเหล่านี้ได้ ค่าไรระหว่างรายได้ค่าระวางรวมและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเท่ากับร้อยละ 57.39 ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับปี 2549 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งลดลงร้อยละ 5.36 เนื่องจากบริษัทฯ เปลี่ยนประเภทการเดินเรือเป็นแบบให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยวระยะยาว ซึ่งทำให้รายได้สุทธิจากการเดินเรือสูงกว่า

ตารางข้างล่างนี้แสดงให้เห็นว่าอัตราค่าเช่าเรือในทุกรูปแบบการให้บริการสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ยกเว้นการให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาในระยะยาว เนื่องจากเรือส่วนใหญ่ถูกเช่าไว้ด้วยอัตราค่าเช่าเรือที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้าแล้วจากปี 2549 ในปี 2550 อัตราค่าเช่าเฉลี่ยของกองเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.14 เป็น 15,410 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน เทียบกับ 11,079 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในปี 2549

**อัตราค่าเช่าเรือต่อวันตามรูปแบบการให้บริการ (กองเรือโทริเซนเท่านั้น)**

หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน

อัตราค่าเช่าเรือต่อวัน	รอบปีบัญชี 2549	รอบปีบัญชี 2550	%
บริการแบบประจำเส้นทาง	9,453	15,473	63.68
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดเซ็นสัญญาไว้ล่วงหน้า	5,022	12,692	152.73
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว	6,786	12,224	80.14
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำในระยะสั้น	9,919	16,801	69.38
บริการแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าเหมาลำในระยะยาว	16,090	16,082	(0.05)

**อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ**

รายการ	รอบปีบัญชี 2549		รอบปีบัญชี 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	17,031	(1.08)%	16,402	(3.70)%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	552	50.41%	548	(0.72)%
วันเดินเรือที่มีอยู่	16,479	(2.20)%	15,854	(3.79)%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้า	402	(4.96)%	493	22.64%
วันเดินเรือทำการ	16,077	(2.13)%	15,361	(4.45)%
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	97.56%	0.07%	96.89%	(0.69)%

**ปริมาณสินค้าตามประเภทของการให้บริการ**

หน่วย : ตัน

รายการ	รอบปีบัญชี 2549		รอบปีบัญชี 2550	
	จำนวน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	จำนวน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
บริการแบบประจำเส้นทาง	2,844,923	18.95%	3,373,891	18.59%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดเซ็นสัญญาไว้ล่วงหน้า	795,532	(29.37)%	1,596,298	100.66%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นเที่ยว	1,877,081	28.32%	1,646,659	(12.28)%
บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง ชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา	8,556,374	5.26%	6,702,923	(21.66)%
<b>รวม</b>	<b>14,073,910</b>	<b>7.35%</b>	<b>13,319,771</b>	<b>(5.36)%</b>

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล (ส่วนของเจ้าของเรือ) : ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลในปี 2550 ลดลงร้อยละ 7.98 เป็น 2,519.71 ล้านบาท เทียบกับ 2,738.11 ล้านบาทในปี 2549 สาเหตุหลักเนื่องจาก บริษัทฯ มีมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเรือและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือได้ ค่าใช้จ่ายที่ลดลงส่วนหนึ่งได้มีการหักกลับไปด้วยค่าเบี่ยงประกันที่สูงขึ้น เนื่องจากวงเงินประกันภัยของกองเรือสูงขึ้น รวมถึงค่าตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้งเพิ่มขึ้น จำนวนเงิน 52.77 ล้านบาท ในปี 2550 มีค่าใช้จ่ายรอดตัดจำหน่ายจากการนำเรือเข้าอู่แห้งจำนวน 42 ลำ ซึ่งสูงกว่าปี 2549 ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือคิดเป็นร้อยละ 55.52 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ซึ่งมีองค์ประกอบหลักๆ ได้แก่ เงินเดือนลูกเรือ ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าอะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ ค่าซ่อมแซมเรือที่อยู่ นอกเหนือจากประกัน และน้ำมันหล่อลื่น ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายประจำที่จะเกิดขึ้นสำหรับเรือทุกลำ ค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.8 ในปี 2550 ทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลต่อวันเดินเรือตามปฏิทินสูงขึ้นจาก 4,177 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2549 เป็น 4,422 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2550

ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นระยะเวลา : ค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือแบบเหมาลำเป็นระยะเวลาในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 73.01 เป็น 2,708.34 ล้านบาท เทียบกับ 1,565.43 ล้านบาทในปี 2549 เนื่องจากมีการเช่าเรือเพิ่มเพื่อมาเสริมกองเรือเพิ่มขึ้น ในปี 2550 บริษัทฯ เช่าเรือ 29 ลำ (หรือ 46 เที่ยวเรือ) ทั้งที่เป็นการเช่ามาเป็นเที่ยวหรือแบบระยะสั้นเพื่อนำมาใช้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางประจำ และที่มีสัญญาฉบับรับขนส่งไว้ล่วงหน้า เทียบกับปี 2549 ที่บริษัทฯ เช่าเรือมาเพิ่มเติมจำนวน 22 ลำ (หรือ 36 เที่ยวเรือ) เพื่อใช้ในวัตถุประสงค์เช่นเดียวกันกับที่กล่าวมาแล้ว นอกจากนี้อัตราค่าเช่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.48 เป็น 22,904 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในปี 2550 จาก 17,689 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในปี 2549

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย : ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.74 เป็น 1,338.32 ล้านบาท เทียบกับ 1,277.80 ล้านบาทในปี 2549 เนื่องจากมีการซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ ทำให้มีรายจ่ายเพิ่มขึ้น 42.07 ล้านบาท ซึ่งการเพิ่มขึ้นนี้ได้ถูกหักกลับด้วยการขายเรือออกไป 1 ลำ ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

รายได้จากการขายเรือ : ในปี 2550 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายเรือเก่า 1 ลำเป็นเงิน 16.45 ล้านบาท เทียบกับปี 2549 บริษัทฯ มีกำไรจากการขายเรือเป็นเงิน 99.38 ล้านบาท

#### วันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของกองเรือให้บริการนอกชายฝั่ง

หน่วย : วัน

วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 2549		รอบปีบัญชี 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
เรือให้บริการนอกชายฝั่งที่ บริษัทเป็นเจ้าของ	1,313	259.73%	1,460	11.20%
เรือให้บริการนอกชายฝั่ง ที่เข้ามาเพิ่มเติม	320	14.70%	365	14.06%
<b>รวม</b>	<b>1,633</b>	<b>153.57%</b>	<b>1,825</b>	<b>11.76%</b>

ขนาดเฉลี่ยของกองเรือในกลุ่มเรือบริการนอกชายฝั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.20 ในปี 2550 เนื่องจากเรือมือสองที่ซื้อเข้ามาในปี 2549 ใช้งานได้เต็มปีในปี 2550 และด้วยเหตุผลเดียวกัน ทำให้วันเดินเรือของเรือที่เข้ามาเพิ่มเติมสูงขึ้น แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่ได้เช่าเรือมาเพิ่มเติมเลยก็ตามในปี 2550

รายได้จากค่าบริการนอกชายฝั่ง : รายได้จากค่าบริการของเรือที่ให้บริการนอกชายฝั่งในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 66.95 เป็น 2,867.21 ล้านบาท หรือ 44,012 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินเทียบกับ 1,717.36 ล้านบาท หรือ 27,001 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินในปี 2549 จำนวนวันที่ใช้ประโยชน์จากเรือเพิ่มขึ้นจาก 970 วันในปี 2549 เป็น 1,349 วันในปี 2550 เป็นผลให้อัตรการใช้ประโยชน์จากเรือคิดเป็นร้อยละ 77.17 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความต้องการและจำนวนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำที่สูงมาก บริษัทฯ ให้บริการงานใหญ่ จำนวน 40 งานในปี 2550 และจำนวน 47 งานในปี 2549 ในปี 2550 ระยะเวลาเฉลี่ยในการทำงานต่องานนั้นมากกว่า และมีมูลค่าเพิ่มในงานที่ให้บริการมากกว่า เช่น การให้บริการโดยใช้ยานสำรวจใต้น้ำโดยใช้รีโมทคอนโทรล ซึ่งบริษัทฯ มีอุปกรณ์มากขึ้น



**อัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือให้บริการนอกชายฝั่ง**

รายการ	รอบปีบัญชี 2549		รอบปีบัญชี 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
วันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน	1,633	153.57%	1,825	11.76%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	0	0%	77	100%
วันเดินเรือที่มีอยู่	1,633	153.57%	1,748	7.04%
วันเดินเรือทำการ	970	138.92%	1,349	39.07%
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	59.40%	(3.64) %	77.17%	29.92%

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการนอกชายฝั่ง : ค่าใช้จ่ายในการให้บริการในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 70.82 เป็น 1,932.91 ล้านบาท หรือ 29,668 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน เทียบกับ 1,131.54 ล้านบาท หรือ 17,764 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินในปี 2549 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เนื่องจากอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือสูงขึ้น จำนวนลูกเรือที่เพิ่มขึ้น และค่าเบี้ยประกันที่เพิ่มขึ้น

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย : ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 49.26 เป็น 168.22 ล้านบาท เทียบกับ 112.70 ล้านบาทในปี 2549 ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น 55.52 ล้านบาทเนื่องจากมีการรับรู้ค่าเสื่อมราคาเต็มปีสำหรับเรือมือสองสองลำในปี 2550 โดยเปรียบเทียบกับกรรับรู้ค่าเสื่อมไม่เต็มปีของเรือลำดังกล่าวในปี 2549

**วันเดินเรือขุดเจาะในรอบปีปฏิทินของกองเรือขุดเจาะ**

วันเดินเรือขุดเจาะ ในรอบปีปฏิทิน	รอบปีบัญชี 2549		รอบปีบัญชี 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
เรือขุดเจาะของบริษัทฯ	652	276.88%	730	11.96%
เรือขุดเจาะที่เข้ามาเพิ่มเติม	0	0	0	0
รวม	652	276.88%	730	11.96%

**อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือของกองเรือขุดเจาะ**

รายการ	รอบปีบัญชี 2549		รอบปีบัญชี 2550	
	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ	จำนวนวัน	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
วันเดินเรือขุดเจาะในรอบปีปฏิทิน	652	276.88%	730	11.96%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า	0	0%	70	100%
วันเดินเรือที่มีอยู่	652	276.88%	660	1.23%
วันที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้า	23	100%	178	673.91%
วันเดินเรือทำการ	629	263.58%	482	(23.37)%
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ	96.47%	3.53%	73.03%	(24.30)%

รายได้จากค่าบริการนอกชายฝั่ง : รายได้จากค่าบริการในปี 2550 ลดลงร้อยละ 6.98 เหลือ 1,140.08 ล้านบาท หรือ 44,116 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันเดินเรือขุดเจาะในรอบปีปฏิทินเทียบกับ 1,225.59 ล้านบาท หรือ 48,262 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันเดินเรือขุดเจาะในรอบปีปฏิทินในปี 2549 รายได้ที่ลดลงเกิดจากอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะลดลงเหลือร้อยละ 73.03 โดยมีเรือขุดเจาะ 1 ลำที่ต้องเข้ารับการตรวจสอบเรือระดับพิเศษ (special survey) ที่กำหนดไว้ล่วงหน้า ตามระยะเวลาทุก 5 ปี และการหยุดทำงานของเรือขุดเจาะลำเดิมจำนวนอีก 87 วัน เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุไฟไหม้

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการนอกชายฝั่ง : ค่าใช้จ่ายในการให้บริการในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.35 เป็น 814.72 ล้านบาท หรือ 31,263 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันเดินเรือขุดเจาะในรอบปีปฏิทินเทียบกับ 601.93 ล้านบาท หรือ 23,703 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันเดินเรือขุดเจาะในรอบปีปฏิทินในปี 2549 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์และค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเรือขุดเจาะที่เกิดจากอุบัติเหตุไฟไหม้ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 129.80 ล้านบาท ถึงแม้ว่าอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะในปี 2550 แต่ต้นทุนในการจ่ายค่าตอบแทนให้ลูกเรือสูงขึ้น เนื่องจากจำนวนลูกเรือที่มีทักษะในธุรกิจขุดเจาะหายากขึ้น

ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย : ค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่ายในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.49 เป็น 198.16 ล้านบาทเทียบกับ 170.12 ล้านบาทในปี 2549 ส่วนใหญ่เนื่องจากการซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ เกี่ยวกับเรือขุดเจาะมากขึ้น

#### **ผลการดำเนินงานด้านอื่นๆ**

ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร : ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารในปี 2550 เพิ่มขึ้นร้อยละ 49.17 เป็น 1,674.76 ล้านบาท เทียบกับ 1,122.75 ล้านบาทในปี 2549 ปัจจัยหลักสำคัญประการหนึ่งที่ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น คือ การตั้งสำรองค่าใช้จ่ายผันแปรเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงานจำนวนรวมทั้งสิ้น 188.15 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่นๆ ของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองและกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.74 เป็น 1,020.40 ล้านบาทในปี 2550 เนื่องจากมีการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ จำนวน 7 บริษัท ทำให้มีต้นทุนค่าบริการทางตรงและค่าที่ปรึกษากฎหมายสำหรับการจัดตั้งบริษัทเหล่านี้เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จ่ายค่าธรรมเนียมในการคืนเงินกู้ในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองก่อนกำหนดให้แก่ธนาคารจำนวน 18.04 ล้านบาท โดยการจ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนดดังกล่าวใช้เงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ นอกจากนี้มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงของสกุลเงินตราต่างประเทศสำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่จากญี่ปุ่นจำนวน 2 ลำ ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหารของเมอร์เมดลดลงร้อยละ 6.67 เป็น 301.90 ล้านบาทในปี 2550 เนื่องจากมีการปิดบริษัทย่อยของเมอร์เมดจำนวน 4 บริษัท

ดอกเบี้ยจ่าย : ดอกเบี้ยจ่ายในปี 2550 ลดลงร้อยละ 5.08 เป็น 665.47 ล้านบาท บริษัทฯ ได้มีการชำระคืนเงินกู้จำนวนทั้งสิ้น 37.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐและคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 9.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ก่อนที่จะได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ จนถึงสิ้นปีงบการเงิน 2550 กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองได้ชำระคืนเงินกู้ธนาคารจำนวน 131.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐโดยใช้เงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ ส่วนเมอร์เมดก็สามารถลดยอดหนี้สินรวมลงเหลือ 63.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2550 ยอดหนี้สินเฉลี่ยของทั้งกลุ่มบริษัทซึ่งรวมหุ้นกู้แปลงสภาพเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.24 เป็น 263.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่จะมีการจ่ายคืนเงินกู้ของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจำนวน 23.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐในเดือนพฤศจิกายนและธันวาคม 2550 โดยใช้เงินที่ได้รับจากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพ นอกจากนี้ อัตราดอกเบี้ย LIBOR ดอลลาร์สหรัฐที่สูงขึ้นทำให้ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยลดลงได้ไม่มากนัก

รายได้จากดอกเบี้ยและเงินปันผลรับ : รายได้จากดอกเบี้ยและเงินปันผลรับในปี 2550 ลดลงร้อยละ 8.54 เป็น 74.58 ล้านบาทเทียบกับ 81.54 ล้านบาทในปี 2549 ในปี 2550 บริษัทฯ รักษาเงินสดคงเหลือให้สูงขึ้น แต่ส่วนใหญ่นำไปฝากไว้กับธนาคารเป็นส่วนใหญ่ ในเงินสดที่เหลืออยู่นี้มีจำนวนไม่มากนักที่นำไปลงทุนในการลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง เช่น ตราสารหนี้ และ

หลักทรัพย์ในส่วนของการลงทุนในตราสารทุน และเงินปันผลรับจากการลงทุนในตราสารทุนลดลงมากเมื่อเทียบกับปี 2549 ในปี 2550 บริษัทฯ มีเงินสดคงเหลือเฉลี่ย 2,558.82 ล้านบาท เทียบกับ 1,535.26 ล้านบาทในปี 2549

**ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้า :** ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วมและกิจการร่วมค้าดีขึ้น จากขาดทุน 3.16 ล้านบาทในปี 2549 เป็นกำไร 9.39 ล้านบาทในปี 2550 เนื่องจากมีการเปลี่ยนหน่วยงานในรายงานการเงิน คือ กลุ่มบริษัทเมอร์เมด จากบริษัทร่วมเป็นบริษัทย่อยในปี 2549 กลุ่มบริษัทเมอร์เมด ได้บันทึกขาดทุนจำนวน 15.51 ล้านบาท ก่อนที่จะเปลี่ยนสถานะมาเป็นบริษัทย่อย ส่วนบริษัทร่วมอื่น ได้แก่ บริษัท กอล์ฟ เอเจนซี คัมประณี (ประเทศไทย) จำกัด และ บริษัท โทริเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ ได้บันทึกผลกำไรเท่ากับ 9.39 ล้านบาทในปี 2550

**กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน :** ในปี 2550 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 723.36 ล้านบาท เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ส่วนใหญ่กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของบริษัทฯ เกิดจากการแปลงค่ารายการเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นรอบบัญชี ซึ่งในส่วนกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนนั้นเป็นกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง

**รายได้ (ขาดทุน) อื่น :** รายได้อื่นๆ ลดลงร้อยละ 34.28 เป็น 155.20 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ เลิกการขายอุปกรณ์สำหรับเครื่องและมัดสินค้าในเรือให้แก่บุคคลภายนอก อีกทั้งมีวันที่เรือขุดเจาะหยุดทำงานเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้รายได้จากลูกค้าในปี 2550 ลดลง ซึ่งถูกหักลบด้วยการเพิ่มขึ้นของกำไรจากการขายหลักทรัพย์จำนวน 17.03 ล้านบาท

จากสาเหตุต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดรวมทั้งการตัดรายการระหว่างกันในกลุ่มทำให้กำไรสุทธิของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 4,968.52 ล้านบาทในปี 2550 เทียบกับ 3,502.44 ล้านบาทในปี 2549

#### **สภาพคล่องและแหล่งเงินทุน**

ตารางต่อไปนี้แสดงเงินทุนของบริษัทฯ เปรียบเทียบ 1 ปีย้อนหลัง

เงินทุนทั้งหมดของบริษัทฯ

หน่วย : บาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน	
	2549	2550
<b>หนี้สิน:</b>		
เงินเบิกเกินบัญชี	40,058,490	20,274,164
หนี้ระยะสั้น	160,000,000	210,777,752
ส่วนของหนี้ระยะยาวที่ถึงกำหนดภายใน 1 ปี	1,450,126,683	1,239,979,268
หุ้นกู้แปลงสภาพ	--	5,665,202,823
หนี้ระยะยาว	7,311,727,988	1,940,323,187
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>8,961,913,161</b>	<b>9,076,557,194</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		
หุ้นสามัญ มูลค่าหุ้นละ 1 บาท ที่ออกจำหน่ายและชำระแล้วเต็มมูลค่า	643,684,422	643,684,422
เงินรับจากส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,540,410,208	1,540,410,208
กำไรสะสม	9,057,647,332	13,103,766,043
อื่นๆ	781,320,831	766,672,612
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>12,023,062,793</b>	<b>16,054,533,285</b>
<b>รวมเงินทุนทั้งหมด</b>	<b>20,984,975,954</b>	<b>25,131,090,479</b>
<b>อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนทั้งหมด</b>	<b>0.43</b>	<b>0.36</b>
<b>อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุนสุทธิ</b>	<b>0.38</b>	<b>0.24</b>

กระแสเงินสด

ตารางต่อไปนี้แสดงรายการเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ที่ได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน กิจกรรมจัดหาเงิน และกิจกรรมลงทุน

สรุปรายการกระแสเงินสด

	รอบปีบัญชี 2549	รอบปีบัญชี 2550
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,206,516,415	6,848,647,052
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	(1,869,914,089)	(4,366,270,411)
กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,860,635,320)	(99,069,489)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เท่ากับ 3,745.16 ล้านบาท เทียบกับ 1,372.49 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 สภาพคล่องทางการเงินโดยรวมของบริษัทฯ ได้แก่ เงินสด รายการเทียบเท่าเงินสด และวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกใช้ (Undrawn borrowing) เท่ากับ 4,646.28 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 2,900.43 ล้านบาท ณ วันที่ 30

กันยายน 2549 สภาพคล่องที่เพิ่มขึ้นนั้นเป็นผลมาจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่เพิ่มมากขึ้น และมีเงินเหลือจากเงินของ หุ้นผู้แปลงสภาพจำนวน 23.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งบริษัทฯ สามารถไว้สำหรับเตรียมจ่ายคืนเงินกู้ระยะยาวของกลุ่ม ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของให้กับธนาคารในเดือนพฤศจิกายน และธันวาคม 2550

ในปี 2550 เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานเพิ่มขึ้นเป็น 6,848.65 ล้านบาท เทียบกับ 4,206.52 ล้านบาทในปี 2549 ซึ่งเป็นผล มาจากอัตราค่าเช่าเรือโดยเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นและรายรับจากกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งที่เพิ่มขึ้น

ในปี 2550 เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน เท่ากับ 4,366.27 ล้านบาท ในปี 2549 เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน เท่ากับ 1,869.91 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 5 ลำ และมีการสั่งซื้ออุปกรณ์ของกลุ่มธุรกิจงานบริการ นอกชายฝั่ง

ในปี 2550 บริษัทฯ ได้ใช้เงินสดไปในกิจกรรมจัดหาเงินเท่ากับ (99.07) ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการจ่ายเงินปันผลให้ ผู้ถือหุ้นและการจ่ายคืนเงินกู้ บริษัทฯ ได้มีการชำระคืนเงินกู้ตามกำหนดจำนวน 40.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2550 และจ่ายก่อนกำหนดจำนวน 9.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ก่อนที่จะได้รับเงินจากการขายหุ้นผู้แปลงสภาพ บริษัทฯ ได้ใช้เงิน ที่ได้จากกิจกรรมดำเนินงาน และเงินที่ได้จากการขายเรือเพื่อนำไปคืนเงินกู้และคืนเงินกู้ก่อนกำหนดดังกล่าว การจ่ายเงิน ดังกล่าวหักลบด้วยเงินที่ได้รับจากการขายหุ้นผู้แปลงสภาพจำนวน 169.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและเงินกู้ระยะยาว จำนวน 290.93 ล้านบาทจากธนาคารเพื่อการสร้างศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้า รวมทั้งการซื้ออุปกรณ์ของกลุ่มธุรกิจงาน บริการนอกชายฝั่ง ทั้งนี้บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการลดอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 อัตราส่วน หนี้สินจากเงินกู้ธนาคารต่อทุนเท่ากับ 0.36 เท่า เปรียบเทียบกับ 0.43 เท่า ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 อัตราส่วนหนี้สินสุทธิจาก เงินกู้ธนาคารต่อทุนสุทธิเท่ากับ 0.24 เท่า และ 0.38 เท่า ตามลำดับ และมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.57 เท่า และ 0.74 เท่า ตามลำดับ ณ วันเดียวกัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ มีหนี้ระยะยาวจำนวน 261.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เทียบกับ 231.30 ล้านดอลลาร์ สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจำนวน 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินในต่างประเทศ และ 365.00 ล้านบาทจากสถาบันการเงินในประเทศ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 บริษัทฯ ได้เบิกถอนวงเงินสินเชื่อมาใช้จำนวน 201.60 ล้านบาท วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนดังกล่าว มีหลักประกัน เป็นเรือของบริษัทฯ จำนวนหนึ่ง รวมทั้งที่ดินและอาคารสำนักงานบางส่วน

โดยทั่วไปการขอกู้เงินเพื่อซื้อเรือจะต้องจดจำนองเรือหนึ่งลำหรือมากกว่านั้น เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ การมอบผลประโยชน์ ในกรรมกรรม รายได้จากค่าธรรมเนียม และค่าชดเชยต่างๆ นอกจากนี้อาจมีเงื่อนไขอื่นๆ อีกเช่น บริษัทฯ จะไม่ก่อหนี้หรือภาระ ผูกพันในทรัพย์สินกับบุคคลอื่นๆ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ระยะยาว บริษัทฯ จะต้องคงสัดส่วนสินทรัพย์ของบริษัทฯ ที่เป็นราคาตลาดต่อเงินกู้และปฏิบัติตามเงื่อนไข ขั้นต่ำทางการเงินต่างๆ รวมทั้งให้สิทธิในการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด (โดยมีเบี้ยปรับ) สัญญากู้บางฉบับกำหนดให้บริษัทฯ ต้องรักษาเงินหมุนเวียนในระบบไว้ ซึ่ง ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 คือจำนวนเงิน 15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

กิจกรรมทางการเงินของบริษัทฯ จะเป็นไปตามนโยบายของบริษัทฯ ที่จะให้ต้นทุนการกู้เงินต่ำสุดและในขณะ เดียวกันก็จะ คำนึงถึงการได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนอย่างสูงสุด อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ยังต้องรักษาสภาพคล่องให้อยู่ในระดับที่ เหมาะสมเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้ ขณะนี้บริษัทฯ ถือครองเงินสดในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือส่วนใหญ่ และที่เหลือเป็นเงินบาท

ในปี 2550 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นคิดเป็นเงินทั้งสิ้น 922.40 ล้านบาท

### **ค่าใช้จ่ายฝ่ายทุน**

ในปี 2550 บริษัทฯ ซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ ราคาต้นทุน 37.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และจ่ายเงินมัดจำในการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 5 ลำ เป็นเงินทั้งสิ้น 45.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เงินลงทุนในการซื้อเรือ 6 ลำ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 239.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในการซื้อเรือมือสองลำดังกล่าว บริษัทฯ ใช้เงินจากหลายแหล่ง เช่น เงินสดคงเหลือ และเงินกู้จากธนาคาร ซึ่งเงินกู้ยืมจากธนาคารได้มีการชำระคืนแล้ว โดยใช้เงินที่ได้จากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพ ส่วนเงินมัดจำในการสั่งซื้อเรือใหม่ทั้งหมดใช้เงินจากกระแสเงินสดภายในบริษัทฯ ในปี 2550 มีเรือจำนวน 18 ลำที่ครบกำหนดเข้าอู่แห้ง คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 558.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมอร์เมดจ่ายค่าวงค่างอย่างต่อเนื่องสำหรับเรือที่สร้างใหม่ 1 ลำ และยานสำรวจใต้น้ำโดยใช้ระบบบริโหมทคอนโทรล 2 ลำ และเครน 1 ตัว คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 546.13 ล้านบาท โดยใช้เงินจากเงินสดคงเหลือและเงินกู้ เมอร์เมดมีเรือสนับสนุนงานเทคนิคใต้น้ำจำนวน 2 ลำ และเรือขุดเจาะ 1 ลำ ที่เข้าอู่แห้งในปี 2550 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 109.60 ล้านบาท

ตลอดระยะเวลา 4 รอบปีบัญชีข้างหน้า เรือเดินทะเลของบริษัทฯ จำนวน 24 ลำ จะมีอายุครบ 25 ปี ซึ่งอาจทำให้เรือดังกล่าวถูกปลดระวางในทันที

### **เรือที่อายุครบ 25 ปี**

เรือที่อายุครบ 25 ปี	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2551	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2552	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2553	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2554
จำนวน (ลำ)	6	3	5	10
เดทเวทตัน	127,057	84,402	171,991	249,364

จากการที่ฐานลูกค้าของบริษัทฯ จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องซื้อเรือเพิ่ม ไม่เพียงเฉพาะเพื่อทดแทนเรือที่ปลดระวางไปเท่านั้น แต่เพื่อการขยายกองเรือด้วย ซึ่งบริษัทฯ จำเป็นต้องรอระยะเวลาที่เหมาะสมในการซื้อเรือเข้ามาเพิ่มเติม ดังนั้นการค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนในอนาคตจะขึ้นกับราคาเรือที่บริษัทฯ พิจารณาว่าจะสามารถซื้อมาเพิ่มเติมได้

ในส่วนของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเล มีรายการเงินลงทุนจำนวน 291.49 ล้านบาทในปี 2550 ซึ่งเป็นการลงทุนในการสร้างคลังรับฝากสินค้าเนื้อที่ขนาด 8,580 ตารางเมตร (ของบริษัทฯ ซิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด) และการสร้างศูนย์กระจายสินค้าเนื้อที่ 10,000 ตารางเมตร (ของบริษัทฯ จีเอซี โทริเซน โลจิสติกส์ จำกัด) โดยสินทรัพย์ทั้งสองชนิดนี้ เริ่มทำรายได้ให้แก่กลุ่มบริษัทฯ ตั้งแต่เดือน เมษายน 2550 และ พฤศจิกายน 2549

กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ คือ การมีธุรกิจเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีที่ครบวงจร ดังนั้น นอกจากเงินลงทุนที่ใช้ไปในการขยายกองเรือแล้ว บริษัทฯ ยังได้ใช้เงินจำนวน 234.5 ล้านบาทในการลงทุนเพิ่มเติมในเมอร์เมดอีกร้อยละ 4.08 โดยซื้อหุ้นเพิ่มเติมจำนวนนี้จากผู้ถือหุ้นเดิมของเมอร์เมด คือ ยูไนเต็ล แอสเซ็ท กรุ๊ป ลิมิเต็ด

เมอร์เมดมีแผนที่จะขยายสินทรัพย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรือขุดเจาะและเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ โดยใช้เงินที่ได้รับจากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของเมอร์เมดและวงเงินสินเชื่อที่อยู่ในขั้นตอนการเจรจา

### **ความเสี่ยงทางการตลาดในเชิงตัวเลขและคุณภาพ**

#### **ความเสี่ยงเกี่ยวกับการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ**

เนื่องจากธุรกิจเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ เป็นธุรกิจที่ใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในการดำเนินธุรกิจเป็นหลัก ดังนั้นรายได้ทั้งหมดและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือแต่ละเที่ยว ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอู่แห้ง และ

ค่าใช้จ่ายผันแปรบางประเภทที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นด้วย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสกุลเงินยูโรและสกุลเงินดอลลาร์สิงคโปร์ ในปี 2550 ประมาณร้อยละ 39.22 ของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเที่ยวเรือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล ค่าใช้จ่ายผันแปร และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการนำเรือเข้าอยู่แห่ง เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาขายและซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าไว้แล้วเพื่อป้องกันความผันผวนของค่าเงินบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 มูลค่ายุติธรรมทางการตลาดของสัญญาขายและซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเท่ากับ 366.72 ล้านบาทและ 59.23 ล้านบาทตามลำดับ

ตารางต่อไปนี้จะแสดงจำนวนเงินที่ทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

**รายการสรุปสัญญาขายและซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า**

รายการ	รอบปีบัญชี 30 กันยายน 2551
<b>สัญญาขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า</b>	
จำนวนเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาที่จะส่งมอบเป็นเงินไทยที่ทำสัญญาไว้	9 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยที่ทำไว้ในสัญญา	36.67
<b>สัญญาซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า</b>	
จำนวนเงินบาทที่จะส่งมอบเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาที่ทำสัญญาไว้	1.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยที่ทำไว้ในสัญญา	34.27
จำนวนเงินบาทที่จะส่งมอบเป็นเงินปอนด์อังกฤษที่ทำสัญญาไว้	0.05 ล้านปอนด์อังกฤษ
อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยที่ทำไว้ในสัญญา	68.00

บริษัทฯ รับผิดชอบกำไรหรือขาดทุนจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเมื่อมีการส่งมอบเงินตราต่างประเทศ

ในรอบปีบัญชี 2550 บริษัทฯ ได้ทำสัญญา foreign currency collar เพื่อป้องกันความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับสัญญาก่อสร้างเรือจำนวน 2 ลำในสกุลเงินเยน เป็นมูลค่าทั้งสิ้น 7,353 ล้านเยน สัญญาดังกล่าวกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนต่ำสุดและสูงสุดอยู่ระหว่าง 105 เยน ถึง 120 เยน ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 ธันวาคม 2549 ถึงวันที่ 12 กันยายน 2554 สำหรับสัญญาฉบับแรก และวันที่ 27 ธันวาคม 2549 ถึงวันที่ 28 ธันวาคม 2552 สำหรับสัญญาฉบับที่สอง

**ความเสี่ยงในเรื่องของอัตราดอกเบี้ย**

บริษัทฯ อาจมีความเสี่ยงทางการตลาดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เนื่องจากเงินกู้ของบริษัทฯเกือบทั้งหมดเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยมีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยในอัตรา LIBOR บวกส่วนเพิ่มจำนวนหนึ่ง หนี้ผู้แปลงสภาพมีดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 2.50 ต่อปี นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเพื่อจำกัดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยแล้ว เพื่อบริหารผลกระทบกับกำไรและกระแสเงินสดของบริษัทฯ ตารางใน

หน้าถัดไป แสดงให้เห็นถึงรายการเงินกู้ที่จะครบกำหนดชำระและอัตราจ่ายดอกเบี้ยสูงสุดของบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2550

ทั้งนี้บริษัท ไม่ประสงค์ที่จะทำธุรกรรมเกี่ยวกับอนุพันธ์ด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และด้านอัตราดอกเบี้ยเพื่อการเก็งกำไร

**ยอดเงินกู้ ภาระผูกพัน และอัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุด**

หน่วย : ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

รายการ	รอบบัญชี 2551	รอบบัญชี 2552	รอบบัญชี 2553-2555	หลังจากนั้น	รวม
<b>หนี้ระยะยาว</b>					
ยอดเงินกู้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่	-	-	169.80	-	169.80
ยอดเงินกู้ที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยมีอัตราดอกเบี้ยผันแปร	32.59	9.42	25.92	9.22	77.15
ยอดเงินกู้ที่เป็นสกุลเงินบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยผันแปร	3.10	3.21	6.98	1.14	14.43
<b>ภาระผูกพัน</b>					
การชำระค่าเรือที่สั่งต่อใหม่	6.53	17.75	131.55	-	155.83
เรือที่สั่งซื้อใหม่	-	-	-	-	-
เรือที่เช่ามาเพิ่มเติม	53.62	35.59	18.75	-	107.96
<b>อัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุดที่บริษัทได้ทำสัญญาไว้</b>					
จำนวนเงินกู้ที่ทำสัญญา	200.00	200.00	200.00	-	-
อัตราดอกเบี้ยจ่ายสูงสุดโดยเฉลี่ย	6.31%	6.50%	6.63%	-	-

**ปัจจัยความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อธุรกิจ สถานะทางการเงินและผลประกอบการของกลุ่มบริษัท ซึ่งจำแนกตามส่วนงานทางธุรกิจต่างๆ ดังต่อไปนี้**

**1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง และกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ**

- ความผันผวนของอัตราค่าเช่าเรืออาจมีผลกระทบอย่างมากต่อรายได้และรายรับของกลุ่ม

อัตราค่าเช่าเรือที่จ่ายให้กับเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ระหว่างอุปสงค์และอุปทานของเรือและบริการต่างๆ ของเรือ ปัจจัยอื่นๆ รวมถึงอุปสงค์ของการผลิตสินค้าแห่งเทกอง ระยะทางการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทางทะเล ความเปลี่ยนแปลงของการค้าทางทะเล และรูปแบบการขนส่งทางทะเลอื่นๆ จำนวนการรับมอบเรือที่สั่งต่อใหม่ การปลดระวางเรือเก่า สภาพเศรษฐกิจโลก การพัฒนาต่างๆ ในการค้าระหว่างประเทศ การแข่งขันจากการขนส่งประเภทอื่น ความแออัดของท่าเรือและคลอง และจำนวนของเรือที่ไม่สามารถให้บริการได้ อาจมีอิทธิพล



ต่ออัตราค่าเช่าเรืออย่างมีนัยสำคัญ ถ้าอัตราค่าเช่าเรือลดลง ผลประกอบการทางการเงิน การคาดการณ์ต่างๆ และความสามารถในการทำกำไรในอนาคตของกลุ่มบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบอย่างมาก การขึ้นลงของอัตราค่าเช่าเรือ อาจทำให้เกิดความผันผวนในรายได้และกำไรของกลุ่มบริษัท

เพื่อจำกัดความผันผวนนี้ จุดมุ่งหมายของกลุ่มบริษัทโทริเซนคือการให้บริการกองเรือที่หลากหลายและมีความสมดุล กลุ่มบริษัทฯ แบ่งเรือจำนวนหนึ่งเพื่อให้เช่าเหมาลำแบบระยะยาว การให้บริการเรือแบบประจำเส้นทางซึ่งอัตราค่าเช่าเรือมีความผันผวนน้อยกว่า ยังคงเป็นธุรกิจหลัก รวมทั้งมีสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้าและให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทางเป็นธุรกิจเสริม กลุ่มบริษัทฯ ยังได้กระจายชนิดของสินค้าที่ขนส่งโดยพยายามไม่มุ่งเน้นไปที่สินค้าชนิดใดชนิดหนึ่ง

- **มูลค่าตลาดของเรือของกลุ่มบริษัทโทริเซนอาจมีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ และอาจมีผลกระทบต่อผลประกอบการและความสามารถในการลงทุนเพิ่มเติมของกลุ่มบริษัทฯ**

กลุ่มบริษัทโทริเซนอยู่ในอุตสาหกรรมที่ใช้เงินทุนสูง ซึ่งต้องการเงินทุนจำนวนมากและมีค่าใช้จ่ายในระยะยาวอื่นๆ ด้วย มูลค่าตลาดของเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของผืนผวนตามสถานะเศรษฐกิจและตลาดโลกซึ่งมีผลต่ออุตสาหกรรมอุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้า จำนวน ประเภท อายุและขนาดของเรือเทียบกับกองเรือโลก การแข่งขัน อัตราค่าเช่าเรือ ภาวะเบียด ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและราคาของเรือใหม่ การซื้อเรือเพิ่มในช่วงที่มีอุปสงค์ของการใช้เรือสูง อาจจะเป็นเหตุผลในเชิงธุรกิจที่จำเป็นต้องเพิ่มขนาดของกองเรือให้กับกลุ่มบริษัทฯ ในระยะยาวซึ่งอาจทำให้มีผลกระทบต่อสภาพทางการเงินของกลุ่มบริษัทฯ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถหารายได้มากเพียงพอ (เนื่องจากอัตราค่าเช่าเรือลดลง) เพื่อหักลบกับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น

มูลค่าของเรือที่ลดลง อาจมีผลกับความสามารถของกลุ่มในการหาเงินสดให้เพียงพอ และสามารถนำไปสู่การผัดผ่อนชำระหนี้สัญญากู้ยืมเงินของกลุ่มบริษัทฯ นอกจากนี้มูลค่าตลาดของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของผืนผวนต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี เนื่องจากเรือมีอายุเพิ่มขึ้นและอาจเกิดผลขาดทุน ถ้ากลุ่มบริษัทฯ ขายเรือในราคาต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทริเซน คือการปลดระวางหรือขายเรือของเราเมื่อเรือมีอายุตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และแทนที่ด้วยแผนการปรับปรุงกองเรือใหม่ในอีกสามถึงห้าปีข้างหน้า กลุ่มบริษัทฯ ได้จัดหาเงินทุนเพื่อรับนโยบายปรับปรุงกองเรือใหม่ในปี 2550 โดยการออกหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 169.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและเงินกู้ร่วมหลายสถาบัน (syndicated loans) จำนวน 396 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เงินที่ได้จากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพนั้นได้นำมาใช้ในการชำระหนี้เงินกู้จากธนาคารในกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของกลุ่มบริษัทฯ ทำให้กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของกลุ่มบริษัทฯ ในปัจจุบันปลอดจากภาระจำนองและซื้อลดลงตามสัญญาเงินกู้ใดๆ

- **ความผันผวนของการผลิตน้ำมัน ราคาน้ำมัน และน้ำมันเชื้อเพลิงอาจทำให้มีผลกระทบต่อสถานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทโทริเซน**

บริษัทที่ขนส่งสินค้าทางทะเลจะมีค่าใช้จ่ายหลักคือ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งในช่วงที่ผ่านมาจะอยู่ในช่วงร้อยละ 22.48 ถึง 27.73 ของต้นทุนการดำเนินงานของเรือทั้งหมด เมื่อไม่กี่ปีมานี้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2550 ราคาสูงสุดของน้ำมันดิบอยู่ที่ 77.05 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อบาร์เรล ซึ่งแสดงให้เห็นว่าราคาน้ำมันอาจยังคงอยู่ในระดับสูงอย่างน้อยต่อไป กลุ่มบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันในกรณีให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง เนื่องจากกลุ่มบริษัทฯ อาจต้องรับภาระจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือทั้งหมด (เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน) ก่อนที่จะมีการปรับราคาในการให้บริการขนส่งสินค้าแบบประจำเส้นทาง

ไม่กี่ปีที่ผ่านมา แม้ว่าจะกำหนดในการให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาช่วยให้อุตสาหกรรมสามารถผลัดภาระ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไปให้บริษัทลูกค้า และสามารถแก้ไขเงื่อนไขในสัญญาฉบับขนส่งสินค้าล่วงหน้าสำหรับการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ การเพิ่มของราคาต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านี้ก็สามารถส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ ในกรณีที่กลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถขึ้นอัตราค่าเช่าเรือ หรือไม่สามารถชดเชยต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นจากลูกค้าได้

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทริเซน คือการแบ่งกองเรือในสัดส่วนร้อยละ 30 ถึง 40 ไปใช้ในการให้บริการให้เช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาซึ่งจะช่วยจำกัดค่าใช้จ่ายของน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้กลุ่มบริษัทฯ ยังมีแผนจะป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเป็นครั้งคราว และเมื่อต้นทุนน้ำมันมีการป้องกันความเสี่ยงแล้ว ต้นทุนเหล่านี้ก็จะถูกผลักไปที่ลูกค้า

- **ความเสี่ยงของกลุ่มบริษัทโทริเซนจากการให้บริการเช่าเหมาลำระยะสั้นในตลาดเช่าเรือระยะสั้น อาจทำให้เกิดความผันผวนต่อความสามารถในการทำกำไร**

อัตราค่าเช่าเรือในตลาดเช่าเรือระยะสั้นหลายตลาดที่กลุ่มบริษัทโทริเซนดำเนินธุรกิจอยู่นั้น มีความหลากหลายอย่างมากขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ได้แก่ จำนวนเรือในกองเรือโลก การกระจายกำลังเรือ การที่มีเรือใหม่เข้ามาในตลาด การปลดระวางเรือเก่า และอุปสงค์ของสินค้าที่จะขนส่ง นอกจากนี้จุดที่เรือวิ่งรับขนส่งสินค้ายังมีผลต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทฯ ในการใช้เรืออย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อตอบสนองต่อความผันผวนของความต้องการในการเช่าเรือในระยะสั้นและสัญญาฉบับขนส่งสินค้าล่วงหน้า สำหรับรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 ร้อยละ 72 ของรายได้จากค่าระวางรวม และร้อยละ 67 ของรายได้สุทธิจากการเดินเรือในแต่ละเที่ยวได้มาจากการให้บริการแบบประจำเส้นทาง การให้เช่าเหมาลำและสัญญาอื่นๆ ที่มีการกำหนดราคาตามตลาดเช่าเรือระยะสั้น จากการที่กลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง มีรายได้บางส่วนจากการให้เช่าเรือที่อัตราตลาดเช่าเรือระยะสั้น การลดลงของอัตราค่าเช่าเรือในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งจึงมีผลกระทบต่อผลประกอบการของกลุ่มบริษัทฯ ในช่วงเวลานั้นๆ

นโยบายของกลุ่มบริษัทโทริเซน คือ การสร้างรายได้ที่สม่ำเสมอตลอดปี โดยการทำสัญญากับลูกค้าไว้ล่วงหน้าชนิดให้เช่าเหมาลำเป็นระยะเวลาและจากสัญญาฉบับขนส่งสินค้าล่วงหน้า ดังนั้นจึงสามารถช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราค่าเช่าเรือในตลาดเช่าเรือระยะสั้นได้

## 2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทโทริเซน

- **อุตสาหกรรมบริการให้บริการนอกชายฝั่งนั้นขึ้นอยู่กับอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติซึ่งได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ**

กลุ่มบริษัทโทริเซนให้บริการงานขุดเจาะนอกชายฝั่งให้กับอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ โดยผ่านเมอร์เมดและธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอุปสงค์โลกและราคาของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ โดยเฉพาะในกิจกรรมการสำรวจ การพัฒนา และการผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งเมอร์เมดให้บริการอยู่

บริษัทต่างๆ ที่สำรวจน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอาจยกเลิกหรือลดกิจกรรมการสำรวจ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับราคาตลาดของน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ ซึ่งจะทำให้อุปสงค์ของงานบริการนอกชายฝั่งต่างๆ ของกลุ่มบริษัทโทริเซนลดตามลงไปด้วย แม้ว่ากิจกรรมการขุดเจาะนอกชายฝั่งและกิจกรรมการผลิตจะเพิ่มขึ้นในปี 2548 และ 2549 ไม่สามารถมั่นใจได้ว่ากิจกรรมจะดำเนินต่อไปในระดับนี้หรือเพิ่มมากขึ้นในอนาคต การใช้เวลาขุดเจาะและการผลิตที่ยาวนานออกไปอาจมีผลต่อธุรกิจและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทฯ

กลุ่มบริษัท โทรีเซนมุ่งเน้นไปที่ธุรกิจเฉพาะต่างๆ เช่น วิศวกรรมโยธาได้น้ำและการขุดเจาะน้ำมันเพื่อช่วยลดความผันผวนของรายได้ ธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้น้ำของกลุ่มบริษัทฯ จะมุ่งเน้นไปที่ธุรกิจปลายน้ำ (downstream) โดยเฉพาะการตรวจสอบ การซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์โครงสร้างที่มีอยู่ ซึ่งจำเป็นต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัย โดยไม่ต้องคำนึงถึงราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจะเป็นอย่างไร เรือขุดเจาะจะนำไปใช้ในงานขุดเจาะในส่วนของ การผลิตเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นส่วนที่มีความผันผวนน้อยกว่าส่วนงานขุดเจาะด้านอื่นๆ

- **ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการดำเนินงานหลายอย่าง**

ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ มีความเสี่ยงหลายอย่างที่มาจากอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ อาทิ อັคคีภัย ภัยธรรมชาติ ระเบิด การทะลักของน้ำมันออกจากบ่อ การเผชิญกับความผันผวนของราคา การระเบิดของปล่องภูเขาไฟ ท่อน้ำมันแตกและน้ำมันรั่ว ความเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้อาจมีผลตามมาอย่างร้ายแรง รวมทั้งการสูญเสียของชีวิตหรือบาดเจ็บอย่างรุนแรง ความเสียหายต่อทรัพย์สิน และอุปกรณ์ของกลุ่มบริษัทฯ หรือของบริษัทลูกค้า สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม การฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายต่อการบาดเจ็บของบุคคล ผลกระทบต่างๆ ทางการเมืองและความเสียหายต่อชื่อเสียงของกลุ่มบริษัทฯ

ธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงจากความซับซ้อนของอุปกรณ์ ซึ่งอาจต้องใช้เวลาในการซ่อมแซมนานและทำให้รายได้ของกลุ่มบริษัทฯ ต้องสูญเสียไป กลุ่มบริษัทฯ อาจต้องหยุดการดำเนินการบางส่วนถ้ามีอุปกรณ์สำคัญส่วนใดชำรุดจนกว่ากลุ่มบริษัทฯ สามารถทดแทน และ/หรือ ซ่อมแซมส่วนนั้นได้ ความล้มเหลวในระบบการทำงานหลักอาจทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บที่ร้ายแรง ความเสียหายหรือความสูญเสียต่อเรือและอุปกรณ์และข้อพิพาททางการเมืองหรือทางกฎหมายที่ยืดเยื้อและมีผลเสียต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ

กรณีที่เกิดความมีผลกระทบต่อชื่อเสียงกลุ่มบริษัทฯ สภาวะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน และความสามารถของกลุ่มบริษัทฯ ในการดำเนินธุรกิจบริการนอกชายฝั่งต่อไป

นโยบายของกลุ่มบริษัท โทรีเซน คือการลงทุนเป็นจำนวนมาก ในการรักษาองเรือของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งให้มีมาตรฐานให้อยู่ในระดับสูงเพื่อลดช่วงเวลาเครื่องเสีย นอกจากนี้ความปลอดภัยเป็นเรื่องที่มีการเน้นย้ำมากขึ้น ลูกค้านี้จึงมีการตรวจสอบกองเรืออยู่เป็นประจำ และได้ให้ข้อมูลกับบริษัทฯ เพื่อบันทึกในโครงการตรวจซ่อมและบำรุงรักษาองเรือ

- **อุตสาหกรรมธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งของกลุ่มบริษัท โทรีเซนเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูงทางด้านราคา**

ตลาดและภูมิภาคที่กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งทำธุรกิจอยู่มีการแข่งขันสูง ราคามักเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดว่าผู้รับเหมารายใดจะได้สัญญา คู่แข่งบางรายมีขนาดธุรกิจใหญ่กว่ากลุ่มบริษัทฯ โดยมีกองเรือที่หลากหลายกว่าหรือกองเรือที่มีลักษณะเฉพาะกว่า มีทรัพยากรที่มากกว่าของกลุ่มบริษัทฯ และมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จัก และสามารถเข้าไปถึงภูมิภาคต่างๆ ได้ดีกว่า และ/หรือ มีต้นทุนเงินทุนที่ต่ำกว่ากลุ่มบริษัทฯ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ทำให้คู่แข่งเหล่านี้สามารถรับสถานการณ์ขาลงของอุตสาหกรรมได้ดีกว่า สามารถแข่งขันเรื่องราคาได้ และเคลื่อนย้าย สร้าง และ/หรือหาสินทรัพย์เพิ่มเติมได้ ซึ่งปัจจัยทั้งปวงนี้มีผลต่อยอดขายและความสามารถในการทำกำไรของกลุ่มบริษัทฯ

นโยบายของกลุ่มบริษัท โทรีเซน คือการขายกิจการของเมอร์เมดและการลดต้นทุนของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง

- **การบำรุงรักษา และซ่อมแซมเรือขุดเจาะ และเรือของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งมีค่าใช้จ่ายสูง**

การดำเนินงานของธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่งขึ้นอยู่กับทรัพย์สิน อย่างเช่นเรือขุดเจาะ และเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้น้ำ กลุ่มบริษัท โทรีเซนต้องบำรุงรักษาเรือขุดเจาะและเรือเหล่านี้ให้มีมาตรฐาน และเพื่อรักษามาตรฐานของเรือขุดเจาะและเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้น้ำ เช่น เรือขุดเจาะและเรือสนับสนุนงานวิศวกรรม

โยธาได้นี้ต้องเข้ารับการบำรุงรักษาที่อุ้งแห่งทุกๆ 5 ปี การบำรุงรักษาเรือที่อุ้งแห่งนั้นมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากและไม่สามารถประกันได้ว่าจะไม่มีการใช้จ่ายเงินงบประมาณ กลุ่มบริษัทฯ อาจต้องซ่อมแซมหรือปรับปรุงเรือขุดเจาะหรือเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นี้ใหม่ หรือต้องมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการซื้ออะไหล่และทรัพย์สินเพิ่มเติม นอกจากนี้เนื่องจากเรือขุดเจาะและเรือหลายลำของกลุ่มบริษัทฯ ไม่ใช่เรือใหม่ ต้นทุนการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเรือเหล่านั้นอาจจะสูงกว่าเรือที่ส่งต่อใหม่

เนื่องจากไม่อาจมั่นใจได้ว่ากลุ่มบริษัทฯ จะสามารถหาเงินสดจากการดำเนินงาน หรือจัดหาเงินกู้ยืม หรือเงินทุนโดยมีเงื่อนไขที่เหมาะสมหรือเพียงพอเพื่อดำเนินการตามนี้ได้ ถ้ากลุ่มบริษัทฯ ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งทุนที่เพียงพอเพื่อการดำเนินงานได้ อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมากต่อการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง

เมอร์เมดสามารถจัดหาเงินทุนจำนวน 246 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์จากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) และจากการมีฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่งจะทำให้เมอร์เมดสามารถเข้าสู่ตลาดหนี้ (debt markets) ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้เพียงพอต่อการชำระค่าใช้จ่ายฝ่ายลงทุนที่จะเกิดขึ้น

4.3 ประมาททางการเงินในปัจจุบัน (ถ้ามี) โดยระบุถึงสมมติฐานทางการค้า เศรษฐกิจ อุตสาหกรรมและสอบทานตัวเลขโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระว่าประมาทผลการดำเนินงานได้จัดทำขึ้นโดยความระมัดระวัง

- ไม่มี -

4.4 รายชื่อผู้บริหารและรายชื่อผู้ถือหุ้น 10 รายแรก ณ วันที่ปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้น มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- รายชื่อคณะกรรมการของบริษัท ณ วันที่ 10 มกราคม 2551 ประกอบด้วย

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. ม.ร.ว. จันทระเมศศิริโชค จันทระทัต	ประธานคณะกรรมการ
2. ม.ล. จันทระจุกา จันทระทัต	กรรมการผู้จัดการ
3. นายสตีเฟน ฟอร์ดแฮม	กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการสรรหา
4. ดร. พิชิต นิธิวาสิน	กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน/กรรมการสรรหา
5. นายบียอร์น ออสตรอม	กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการตรวจสอบ
6. นายศักดิ์ เอื้อชูเกียรติ	กรรมการอิสระ/กรรมการกำหนดค่าตอบแทน/กรรมการสรรหา
7. ดร. ศิริ การเจริญดี	กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ/กรรมการกำหนดค่าตอบแทน/กรรมการสรรหา
8. นางปรารถนา มโนมัยพิบูลย์	กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ
9. นายเลนซ์ คาร์ล เดฟิว	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
10. นายแอนดรูว์ จอห์น แอร์รี่	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
11. นายอันส์เนอร์ส ชูเคอร์เกร็น	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

- รายชื่อผู้บริหารของบริษัท ณ วันที่ 10 มกราคม 2551 ประกอบด้วย

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. ม.ล. จันทจุฬา จันททัต	กรรมการผู้จัดการ
2. นางสาวนุช กัลยาวงศา	ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน
3. นายพงษ์ศักดิ์ กาญจนาคพันธุ์	ผู้อำนวยการฝ่ายบุคคลและบริหาร
4. นายแอนดรูว์ จอร์น แอร์รี่	ผู้อำนวยการฝ่ายกองเรือ
5. นายยอดชาย รัตนชีวก	ผู้จัดการฝ่ายกองเรือ
6. นายอิวาร์ ฮาร์วัลด์ ซอสส์	ผู้อำนวยการฝ่ายกองเรือประจำเส้นทาง
7. นายอันส์เนอร์ส ซูเคอร์เกร็น	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

- รายชื่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 28 กันยายน 2550 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้นล่าสุด ประกอบด้วย

รายชื่อ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	178,612,132	27.75
2. Goldman Sachs International	39,675,000	6.16
3. The Bank of New York (Nominee) Limited	26,300,449	4.09
4. State Street Bank and Trust Company	18,958,689	2.95
5. State Street Bank and Trust Company, For London	15,603,300	2.42
6. State Street Bank and Trust Company, For Australia	15,226,500	2.37
7. HSBC (Singapore) Nominee Pte Ltd	14,814,380	2.30
8. UOB Kay Hian Private Limited	10,692,000	1.66
9. Somers (U.K.) Limited	10,652,600	1.65
10. Mellon Bank, N.A.	10,407,262	1.62
รวม	<b>340,942,312</b>	<b>52.97</b>
11. ผู้ถือหุ้นรายอื่น ๆ	302,742,110	47.03
รวม	<b>643,684,422</b>	<b>100.00</b>

#### 4.5 ข้อมูลอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการศึกษาของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ (ถ้ามี)

- ไม่มี -

5. ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับความเพียงพอของเงินทุนหมุนเวียน ในกรณีที่มิได้เพียงพอให้ระบุแหล่งที่มาของเงินทุนเพื่อการนี้ด้วย

เงินที่จะนำมาชำระค่าซื้อเรือส่วนใหญ่จะเป็นเงินกู้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาจากธนาคารหลายๆ แห่งรวมกัน และอีกส่วนหนึ่งมาจากเงินทุนของบริษัท โทริเซน ชิปปิ้ง สิงคโปร์ พีทีอี ลิมิเต็ด ซึ่ง ขณะนี้ บริษัท โทริเซน ชิปปิ้ง สิงคโปร์ พีทีอี ลิมิเต็ด ได้ลงนามในสัญญากู้เงินกับธนาคารเหล่านี้แล้ว ดังนั้นจึงมีเงินเพียงพอในการซื้อเรือดังกล่าว

6. คดีหรือข้อเรียกร้องที่มีสาระสำคัญซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ

- ไม่มี -

7. ผลประโยชน์หรือรายการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างบริษัทจดทะเบียนกับกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ถือหุ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ระบุลักษณะของรายการหรือผลประโยชน์

- ไม่มี -

8. สรุปสาระของสัญญาที่สำคัญ ๆ ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

สัญญาเช่าเรือเดินทะเลและเรือขุดเจาะน้ำมัน

- ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาระยะยาวให้ลูกจ้างเช่าเรือเดินทะเล 14 ลำและเรือขุดเจาะน้ำมัน 2 ลำ ซึ่งมีอายุการเช่าคงเหลือ 4 - 24 เดือน (ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2549 : สัญญาระยะยาวให้ลูกจ้างเช่าเรือเดินทะเล จำนวน 16 ลำ และเรือขุดเจาะน้ำมัน 2 ลำ ซึ่งมีอายุการเช่าคงเหลือ 1 - 28 เดือน และ 20 เดือน และ 31 เดือน ตามลำดับ)
- ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 บริษัทย่อยแห่งหนึ่งได้ทำสัญญาเช่าเรือเดินทะเลระยะยาวจากเจ้าของเรือเป็นจำนวน 5 ลำ ซึ่งมีอายุการเช่าคงเหลือ 12 - 36 เดือน
- ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2550 บริษัทย่อยแห่งหนึ่งได้ทำสัญญาเช่าเรือเดินทะเลระยะยาวประเภท “dynamically positioned (Class 2)” เป็นเวลา 10 ปี โดยมีเงื่อนไขให้บริษัทสามารถซื้อเรือดังกล่าวได้ในปีที่ 3 ถึงปีที่ 10 หลังจากที่มีการส่งมอบเรือ ภายใต้สัญญานี้ เรือดังกล่าวคาดว่าจะสามารถส่งมอบได้ ณ วันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2552

สัญญาก่อสร้างเรือ

- ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2548 บริษัทย่อยแห่งหนึ่งได้ทำสัญญาก่อสร้างเรือซึ่งมีมูลค่าตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน 453,200,000 บาท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2550 บริษัทย่อยดังกล่าวมีภาระผูกพันคงเหลือเป็นจำนวนเงิน 45,320,000 บาท
- เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม พ.ศ. 2550 บริษัทย่อยแห่งหนึ่งได้ทำสัญญาร่วมกับ Kencana HL Sdn. Bhd. เพื่อออกแบบและสร้างเรือขุดเจาะ (Self Erected Tender Rig) และ “a Derrick Equipment Set” เป็นจำนวนเงิน 91.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และ 45.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามลำดับ
- เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2550 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาร่วมกับ Jaya Shipbuilding and Engineering Pte. เพื่อออกแบบ และสร้างเรือสนับสนุน (63-meter DP2 vessel) ระบบดำน้ำลึก (Saturation Diving System) เป็นจำนวนเงิน 26.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

สัญญาซื้อเรือกลเดินทะเล

- ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548 บริษัทย่อยแห่งหนึ่งได้ทำสัญญาซื้อเรือกลเดินทะเล ซึ่งมีมูลค่าตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน 1,950,000 ยูโร

สัญญาเงินกู้ระยะยาว

- เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 บริษัทย่อยได้ทำสัญญาวงเงินสินเชื่อบริมสิทธิ์ที่มีหลักประกันกับกลุ่มสถาบันการเงินในต่างประเทศรวม 7 แห่ง เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนในการสร้างเรือเดินทะเลลำใหม่และซื้อเรือเดินทะเลมือสอง ประกอบด้วยวงเงินสินเชื่อจำนวน 36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นเงินทุนสำหรับการดำเนินการและการจัดการทั่วไป โดยมีกำหนดชำระคืนภายในระยะเวลา 6 ปีและวงเงินที่มีกำหนดชำระคืนรวมถึงวงเงินค้ำประกันจำนวนเงินรวม 360 ล้านดอลลาร์

ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อการออกหนังสือค้ำประกันและใช้เป็นแหล่งเงินทุนตามวัตถุประสงค์ที่กล่าวข้างต้น มีกำหนดชำระคืนภายในระยะเวลา 10 ปี

#### สัญญาขายเรือ

- บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาขายเรือให้แก่บริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งในราคา 12.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2550 เรือลำดังกล่าวได้ถูกส่งมอบให้กับผู้ซื้อ และมีกำไรจากการขายเรือดังกล่าวจำนวน 196.7 ล้านบาท ซึ่งได้รับชำระเงินทั้งหมดในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2550
- เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาขายและส่งมอบเรือเดินทะเลให้แก่บริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่งในราคา 7.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และมีกำไรจากการขายเรือดังกล่าวจำนวน 143.4 ล้านบาท ราคาดังกล่าวจะมีการชำระโดยบริษัทในต่างประเทศเดือนละ 120,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจำนวนทั้งสิ้น 72 เดือน การขายเรือดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนการลงทุนในต่างประเทศของกลุ่มบริษัท ทั้งนี้ หลังจากการลงทุนซึ่งคาดว่าจะเสร็จสิ้นในต้นปี พ.ศ. 2551 และกลุ่มบริษัทจะได้รับชำระค่าเรือดังกล่าว

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) ขอรับรองว่าการเข้าทำรายการการได้มาซึ่งสินทรัพย์และการลงทุนต่าง ๆ ในรอบ 6 เดือนที่ผ่านมา บริษัทได้พิจารณาด้วยความสมเหตุสมผล โดยอยู่บนพื้นฐานของผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ และบริษัท ขอรับรองว่าข้อความในสารสนเทศฉบับนี้เป็นจริงทุกประการ

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน)

---

(ม.ร.ว. จันทรแรมศิริโชค จันทรทัต)

ประธานกรรมการ

---

(ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต)

กรรมการผู้จัดการ

Associate Offices

BEIJING

Tel: 86-10 6410 9299  
Fax: 86-10 6410 9248

BERMUDA

Tel: 1-441-292 9407  
Fax: 1-441-292 9408

HAMBURG

Tel: 49-40-380 876 30  
Fax: 49-40-380 876 59

HONG KONG

Tel: 85-2-2521 1141  
Fax: 85-2-2526 7218

JAKARTA

Tel: 62-21-526 4330  
Fax: 62-21-526 4331

NAPLES

Tel: 39-081-598 7011  
Fax: 39-081-598 7016

NEW YORK

Tel: 1-203-356 2000  
Fax: 1-203-356 2010

OSLO

Tel: 47-6751 8800  
Fax: 47-6751 8801

SHANGHAI

Tel: 86-21 6876 3350  
Fax: 86-21 5830 5332

SINGAPORE

Tel: 65-6536 7988  
Fax: 65-6536 8622

SYDNEY

Tel: 61-2-9252 1711  
Fax: 61-2-9252 1716

VANCOUVER

Tel: 1-604-688 6244  
Fax: 1-604-688 0286

ZUG

Tel: 41 41 725 2940  
Fax: 44 20 7265 1949

WEBSITE:

www.ssyonline.com

**TO: THORESEN SHIPPING SINGAPORE PTE. LTD**

**CERTIFICATE OF VALUATION**

**NEWBUILDING HANDYMAX BULKCARRIERS**

Four Newbuilding open hatch, box shaped Bulkcarriers to be constructed at PT PAL Indonesia (Persero), Surabaya, Indonesia;

Type: Double Skin, Bulk Carrier, (Star 50).

Flag: Singapore

Class NK, NS\* (BCM-A) (Grab) MNS\* (MO) IWS

Delivery: two in 2009 and two in 2010

DWT: 50,000ts

Cubic: 60,162ts

Holds/Hatches: 5/5

Cranes: 4x35ts SWL

Main Engine: Man B&W 6S50 MC-C MK VII, 9,480kW

Auxiliary Engines: 3 x Daihatsu 740kW

Speed/Draft: 14.2kts at 12.8m

Bunker Consumption: 34.0ts main engine + 2.5ts generators, on HFO: 380cst

Tank Top: 25ts/m2 – Two tiers of 25ts x 1.2m steel coils

(ALL PARTICULARS BELIEVED CORRECT, BUT NOT GUARANTEED)

WE HEREBY CERTIFY THAT we have examined our records for the purpose of ascertaining the value of the above mentioned vessels and are of the opinion that the approximate value, for cash on normal commercial sale terms as between willing Sellers and willing Buyers is as follows as at 07 December 2007:

Delivery 2009 : Approximately US\$ 50,000,000

Delivery 2010 : Approximately US\$ 47,500,000

We have assumed that the details provided above are true and accurate in every respect.

The value given above is based on current market comparables between willing Buyers and willing Sellers, as well as our notional ideas taking into account the perceived market levels at the relevant time.

We have assumed that the vessels will be constructed in accordance with good shipbuilding practice, that it will be delivered in good working order and sound seaworthy condition as regards hull and machinery as per the Shipbuilding Specification and Classification Society rules.

However we have not inspected the newbuilding specifications of the vessels and have relied solely on the above and other information which has been supplied to us. This valuation is therefore not a representation of fact or of the correctness of the above information or any other information available to us and no representations or warranties as to the correctness of the information are made or implied by giving of this valuation which is a statement of our opinion only.

Continued/...

Simpson, Spence & Young Ltd, Lloyds Chambers, 1 Portsoken Street, London E1 8PH  
Telephone: +44 (0)20 7977 7400

Dry Cargo Fax: +44 (0)20 7265 1949 E-mail: handy@ssy.co.uk • mineral@ssy.co.uk • panamax@ssy.co.uk  
Tankers Fax: +44 (0)20 7265 1936 E-mail: tankers@ssy.co.uk Sale & Purchase Fax: +44 (0)20 7265 1945 E-mail: snp@ssy.co.uk  
Company registered in England Registered No. 1037999



LRQ 028160/8



- 2 -

We acknowledge that the valuation report will be presented in full and sent to the shareholders of Thoresen Thai Agencies Public Company Limited, Bangkok Thailand as part of the disclosure required on the newbuilding orders for this type of vessel.

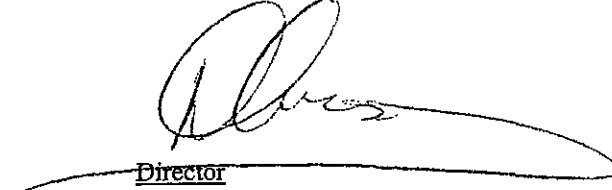
Simpson Spence & Young Ltd. and its Directors do not hold any shares in Thoresen Thai Agencies Public Company Limited and are not directly or indirectly interested in Thoresen Thai Agencies Public Company Limited or its subsidiaries.

This valuation relates solely to our opinion as to the market value on the date specified and no assurances can be given that such a figure will be sustained or can be realised in an actual transaction.

The above opinion has been given in good faith but neither the company nor its officers shall be held responsible for any errors or omissions. It has been provided solely for the use of the party who commissioned it and no responsibility can be accepted to any other parties.

Furthermore this valuation is not to be used without our prior consent in any arbitration/ court proceedings and we reserve the right to with-hold such consent without providing any reason for such refusal.

For SIMPSON SPENCE & YOUNG LTD



Director

Dated: 07 December 2007