

เลขที่เรื่อง COR: MS/EL11006t/ms

วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2554

เรื่อง ขอแก้ไขตารางชี้แจงผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

อ้างถึง รายงานการเปิดเผยข้อมูลเลขที่ COR:MS/EL11005t/ms ลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2554

ตามที่บริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ได้ส่งรายงานชี้แจงผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 ตามที่อ้างถึงนั้น บริษัทฯ ขอแก้ไขตัวเลขในหัวข้อส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากธุรกิจหลัก เนื่องจากมีการพิมพ์ตัวเลขผิดพลาด ในฉบับภาษาไทย ดังนี้

เดิม

รายละเอียดของส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 แบ่งออกเป็น

ล้านบาท	ไตรมาสที่ 1 ของ รอบปีบัญชี 2554	ไตรมาสที่ 1 ของ รอบปีบัญชี 2553	เทียบเป็น ร้อยละปีต่อปี	ไตรมาสที่ 4 ของ รอบปีบัญชี 2553	เทียบเป็น ร้อยละไตรมาส ต่อไตรมาส
กลุ่มธุรกิจขนส่ง	263.84	-124.38	312.12%	202.89	30.04%
กลุ่มธุรกิจ โครงสร้างพื้นฐาน	97.26	92.86	4.74%	74.23	31.03%
กลุ่มธุรกิจพลังงาน	-113.48	65.99	-271.97%	-18.29	-520.45%
ส่วนของบริษัท ¹	548.74	597.16	-8.11%	-107.36	611.12%
การตัดรายการกัน ²	-650.86	-696.72	-6.58%	88.34	-836.77%
รวม	145.50	-65.09	-323.54%	239.81	-866.40%

หมายเหตุ: ส่วนของบริษัท¹ หมายถึง TTA และบริษัทอื่นในกลุ่มซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นเพื่อการลงทุน; การตัดรายการ² รวมถึง การตัดรายการระหว่างกัน

...ต่อหน้า 2/

แก้ไขเป็น

รายละเอียดของส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 แบ่งออกเป็น

ล้านบาท	ไตรมาสที่ 1 ของ รอบปีบัญชี 2554	ไตรมาสที่ 1 ของ รอบปีบัญชี 2553	เทียบเป็น ร้อยละปีต่อปี	ไตรมาสที่ 4 ของ รอบปีบัญชี 2553	เทียบเป็น ร้อยละไตรมาส ต่อไตรมาส
กลุ่มธุรกิจขนส่ง	263.84	-124.38	312.12%	202.89	30.04%
กลุ่มธุรกิจ โครงสร้างพื้นฐาน	97.26	92.86	4.74%	74.23	31.03%
กลุ่มธุรกิจพลังงาน	-113.48	65.99	-271.97%	-18.29	-520.45%
ส่วนของบริษัท ¹	548.74	597.16	-8.11%	-107.36	611.12%
การตัดรายการกัน ²	-650.86	-696.72	6.58%	88.34	-836.77%
รวม	145.50	-65.09	323.54%	239.81	-39.33%

หมายเหตุ: ส่วนของบริษัท¹ หมายถึง TTA และบริษัทอื่นในกลุ่มซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นเพื่อการลงทุน; การตัดรายการ² รวมถึง การตัดรายการระหว่างกัน

ซึ่งบริษัทฯ ขอส่งรายงานฉบับภาษาไทยที่ถูกต้องทั้งฉบับมาให้ ณ ที่นี้ด้วย

ส่วนในฉบับภาษาอังกฤษ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงแต่ประการใด

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

(นางฐิติมา รุ่งขวัญศิริโรจน์)

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่

กลุ่มบัญชีและการเงิน

(นางสาวมณฑิณี สุรกาญจน์กุล)

เลขานุการบริษัทฯ

เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11005t/ms

วันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554

เรื่อง ซึ่งแจ้งผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สรุปผลการดำเนินงาน

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) (“TTA” หรือ “บริษัทฯ”) มีผลกำไรสุทธิ 3 เดือน จากวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2553 ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2553 (ไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554) เท่ากับ 145.50 ล้านบาท และมีผลกำไรต่อหุ้น เท่ากับ 0.21 บาท เทียบกับผลขาดทุนสุทธิและผลขาดทุนต่อหุ้น 3 เดือน จากวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2552 ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2552 (ไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553) เท่ากับ 65.09 ล้านบาท และ 0.09 บาท ตามลำดับ

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานจากงบการเงินรวมในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด⁽ⁿ⁾ ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 เท่ากับ 4,633.77 ล้านบาท มีรายจ่ายจากการดำเนินงาน⁽ⁿ⁾ ทั้งหมด เท่ากับ 4,123.39 ล้านบาท ทำให้มีกำไรจากการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 เท่ากับ 510.38 ล้านบาท กำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.37 จากจำนวน 403.86 ล้านบาทในไตรมาสที่ 1 ของปีก่อน และลดลงร้อยละ 1.83 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน พ.ศ. 2553 (ไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2553)

รายละเอียดของส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 แบ่งออกเป็น

ล้านบาท	ไตรมาสที่ 1 ของ รอบปีบัญชี 2554	ไตรมาสที่ 1 ของ รอบปีบัญชี 2553	เทียบเป็น ร้อยละปีต่อปี	ไตรมาสที่ 4 ของ รอบปีบัญชี 2553	เทียบเป็น ร้อยละไตรมาส ต่อไตรมาส
กลุ่มธุรกิจขนส่ง	263.84	-124.38	312.12%	202.89	30.04%
กลุ่มธุรกิจ โครงสร้างพื้นฐาน	97.26	92.86	4.74%	74.23	31.03%
กลุ่มธุรกิจพลังงาน	-113.48	65.99	-271.97%	-18.29	-520.45%
ส่วนของบริษัท ¹	548.74	597.16	-8.11%	-107.36	611.12%
การตัดรายการกัน ²	-650.86	-696.72	6.58%	88.34	-836.77%
รวม	145.50	-65.09	323.54%	239.81	-39.33%

หมายเหตุ: ส่วนของบริษัท¹ หมายถึง TTA และบริษัทอื่นในกลุ่มซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นเพื่อการลงทุน; การตัดรายการ² รวมถึง การตัดรายการระหว่างกัน

(n) รายได้จากการดำเนินการรวมรายได้จากค่าระวางและรายได้จากการบริการ และยอดขายจาก 3 กลุ่มธุรกิจ + ผลกำไร/ขาดทุน จากบริษัทรวม แต่ไม่รวมผลกำไร/ขาดทุนจากการขายสินทรัพย์; (u) ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานรวมค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล + ค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือ + ต้นทุนจากการขายและการบริการ + ค่าใช้จ่ายจากการขายและการบริหาร (ซึ่งได้รวมค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารแล้ว) แต่ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและการตัดจำหน่าย

การวิเคราะห์ผลประกอบการในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 แยกตามส่วนธุรกิจ

กลุ่มธุรกิจขนส่ง ประกอบด้วยธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง บริษัทที่ให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันและก๊าซ

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีผลกำไรสุทธิจำนวน 240.39 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวดีขึ้นมากเมื่อเทียบกับผลขาดทุนสุทธิจำนวน 147.38 ล้านบาทในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 และผลกำไรสุทธิจำนวน 159.47 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2553

โดยเฉลี่ยดัชนีค่าระวางบอลติก (“BDI”) ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 (2,364 จุด) ยังคงอยู่ในระดับที่เกือบจะเท่ากับกับ BDI ในไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2553 (2,353 จุด) อย่างไรก็ตาม แนวโน้มของดัชนี BDI ในไตรมาสนี้ลดลงตั้งแต่เริ่มต้นไตรมาสในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553 BDI ลดลงร้อยละ 27.7 ลงไปแตะ 1,773 จุด เมื่อสิ้นธันวาคม พ.ศ. 2553 ณ วันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554 BDI ลดลงไปเป็น 1,178 จุด อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยของเรือประเภท Handysize และ Supramax ที่วิ่งในเส้นทางสายเอเชียบางจุด ลดลงร้อยละ 17.6 และ 17.4 ตามลำดับ จากสภาวะการณ์ของตลาดดังกล่าว อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยของบริษัทฯ อยู่ที่ 12,674 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 ลดลงคิดเป็นร้อยละ 10.61 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส แต่ก็ปรับตัวดีขึ้นคิดเป็นร้อยละ 37.66 เทียบปีต่อปี จาก 9,207 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในช่วงไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553

ถ้าไม่รวมการขาดทุนจากเรือเช่าที่บริษัทฯ เช่าเรือเพื่อมาเสริมกองเรือ กองเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของมีอัตราค่าระวางที่ 12,903 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในไตรมาสนี้ ซึ่งดีขึ้นมากว่าไตรมาสที่ 1 ของปีที่แล้วร้อยละ 26.04 ผลขาดทุนจากเรือที่เข้ามาเสริมกองเรือถือว่าน้อยลงเมื่อเทียบกับปีที่แล้วแต่มากขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา ณ ปัจจุบัน วันเดินเรือโดยประมาณที่ให้บริการภายใต้สัญญาระยะเวลาของการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (period time charter) และการเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (COA) สำหรับในรอบปีบัญชี 2554 เท่ากับร้อยละ 34.33

ผลการดำเนินงานเฉลี่ยคิดเป็นรายวัน (ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน)

ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน	ไตรมาสที่ 1 ของปี บัญชี 2554	ไตรมาสที่ 1 ของปี บัญชี 2553	เทียบเป็น ร้อยละ ปีต่อปี	ไตรมาสที่ 4 ของ ปีบัญชี 2553	เทียบเป็นร้อยละ ไตรมาส ต่อไตรมาส
อัตราแลกเปลี่ยนดอลลาร์สหรัฐต่อดอลลาร์สหรัฐต่อเงินบาท (เฉลี่ยต่อวัน)	29.99	33.31		31.64	
อัตราค่าระวางเรือ ⁽¹⁾	12,674	9,207	37.66%	14,179	-10.61%
- อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ	12,903	10,237	26.04%	13,663	-5.56%
- อัตราค่าระวางเรือที่เช่ามาเสริมกองเรือ	-229	-1,030	77.77%	516	-144.38%
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล (ส่วนของผู้เป็นเจ้าของเรือ) ⁽¹⁾	4,951	4,665	6.13%	5,188	-4.57%
ค่าใช้จ่ายในการเข้าอยู่แห่ง	1,400	1,348	3.86%	1,375	1.82%
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,420	1,792	-20.76%	1,197	18.63%
ต้นทุนทางการเงิน	250	-1	25100%	175	42.86%
ค่าเสื่อมราคา	3,477	2,731	27.32%	3,207	8.42%
ภาษีเงินได้	1,053	240	338.75%	535	96.82%
รายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	123	-1,568	107.84%	2,502	-95.08%

หมายเหตุ: ¹ ต่อวันคำนวณโดยใช้วันเดินเรือที่ให้บริการของเรือ

ณ สิ้นธันวาคม พ.ศ. 2553 บริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือทั้งสิ้น 27 ลำ บริษัทฯ ได้ขายเรือจำนวน 2 ลำในช่วงไตรมาสนี้ได้แก่ เรือทอร์ โลดิส และเรือทอร์ ไฟลัด และซื้อเรือประเภท Supramax จำนวน 2 ลำ ได้แก่เรือ ทอร์อินดิเพนเดนซ์ และเรือ ทอร์อินฟินิตี้ ทำให้มีเดทเวทตันเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.33 เทียบปีต่อปี และร้อยละ 1.17 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส เป็น 29,844 เดทเวทตัน อายุเฉลี่ยของกองเรือลดลงร้อยละ 16.38 เทียบปีต่อปี และร้อยละ 6.63 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส เป็น 15.09 ปี เนื่องจากวันขายเรือและวันรับมอบเรือต่างกัน จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน (vessel-calendar-days) ลดลงเป็น 2,356 วัน คิดเป็นร้อยละ 19.26 เทียบปีต่อปี และร้อยละ 7.28 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส ตามลำดับ วันทำการ (operating days) ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 เท่ากับ 2,200 วัน ลดลงร้อยละ 23.24 เทียบปีต่อปี และร้อยละ 6.06 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส

จำนวนวันเดินเรือที่เช่ามาเสริมกองเรือมีจำนวน 829 วัน หรือคิดเป็น 9.01 ลำของเรือที่ให้บริการแบบเต็มเวลาในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 เทียบกับ 583 วัน และ 980 วัน ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 และไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2553 ตามลำดับ ปริมาณสินค้าที่ขนส่งลดลงเป็น 2.50 ล้านตันในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 (ลดลงร้อยละ 6.5 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส และปรับตัวดีขึ้นร้อยละ 7.4 เทียบปีต่อปี)

ข้อมูลสรุป :

	ไตรมาสที่ 1 ของปี บัญชี 2554	ไตรมาสที่ 1 ของปี บัญชี 2553	เทียบเป็น ร้อยละ ปีต่อปี	ไตรมาสที่ 4 ของปี บัญชี 2553	เทียบเป็นร้อยละ ไตรมาส ต่อไตรมาส
เดทเวทตันเฉลี่ย	29,844	27,297	9.33%	29,499	1.17%
จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือ ที่บริษัทเป็นเจ้าของ ⁽¹⁾ (Calendar days for owned fleet)	2,356	2,918	-19.26%	2,541	-7.28%
จำนวนวันที่ให้บริการของเรือที่บริษัทเป็น เจ้าของ ⁽²⁾	2,226	2,918	-23.71%	2,412	-7.71%
จำนวนวันทำการของเรือที่บริษัทเป็น เจ้าของ ⁽³⁾ (Operating days for owned fleet)	2,200	2,866	-23.24%	2,342	-6.06%
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือที่บริษัทเป็น เจ้าของ ⁽⁴⁾	98.83%	98.22%	0.62%	97.10%	1.78%
จำนวนวันเดินเรือทำการของเรือที่บริษัท เข้ามาเสริมกองเรือ	829	583	42.20%	980	-15.41%
จำนวนเรือเฉลี่ย ⁽⁵⁾	32.92	37.49	-12.19%	36.11	-8.83%

หมายเหตุ:

- (1) จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน (Calendar Days) คือ จำนวนวันทั้งหมดของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของในช่วงระยะเวลานั้นๆ ซึ่งรวมวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือ เช่น การซ่อมแซมครั้งใหญ่ การเข้าอู่แห้ง หรือ การตรวจสอบระหว่างระยะเวลา 5 ปี (intermediate survey) และการตรวจสอบระดับพิเศษ
- (2) จำนวนวันที่ให้บริการของเรือ คือ จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน หักวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า (planned off hire days) กับการซ่อมแซมครั้งใหญ่ การเข้าอู่แห้ง หรือ การตรวจสอบระหว่างระยะเวลา 5 ปี (intermediate survey) หรือการตรวจสอบระดับพิเศษ
- (3) จำนวนวันทำการ (Operating Days) คือ จำนวนวันในรอบปีปฏิทิน หักจำนวนวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้าในช่วงที่เรือให้บริการอยู่
- (4) อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ (Fleet Utilisation) คือ ร้อยละของเวลาที่เรือสามารถหารายได้ โดยวัดจากจำนวนวันทำการหารด้วยจำนวนวันที่ให้บริการของเรือในช่วงเวลานั้นๆ
- (5) จำนวนเรือเฉลี่ยเท่ากับ จำนวนเรือที่อยู่ในกองเรือ ณ ช่วงเวลานั้น โดยวัดจากผลรวมของจำนวนวันทำการเดินเรือทั้งหมดของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ และจำนวนวันเดินเรือของเรือที่เข้ามาเสริมกองเรือ หารด้วยจำนวนวันในรอบปีปฏิทินในช่วงเวลานั้นๆ

แนวโน้มของธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง :

BDI ยังคงอยู่ในระดับต่ำมาก โดยลดลงมากกว่าร้อยละ 51.96 นับตั้งแต่ต้นรอบปีบัญชี โดยมีสาเหตุมาจากการชะลอตัวของการส่งออกถ่านหินเนื่องจากเหตุอุทกภัยที่สร้างความเสียหายอย่างมากในประเทศออสเตรเลีย และปริมาณเรือที่สั่งต่อใหม่ที่เข้าสู่ตลาด สำหรับไตรมาสที่เหลือในรอบปีบัญชี 2554 แนวโน้มของ BDI จะยังคงอ่อนตัว *Fearnleys Fleet Update December 2011* รายงานว่ามีการรับมอบเรือจำนวน 918 ลำ และมีปริมาณการส่งมอบเรือจำนวน 77.58 ล้านเดทเวทตันในช่วงปี พ.ศ. 2553 ณ เดือนธันวาคม พ.ศ. 2553 กองเรือโลกมีจำนวน 8,123 ลำ และเดทเวทตันจำนวน 535.58 ล้านเดทเวทตัน จำนวนเรือสั่งต่อใหม่ที่ส่งมอบสำหรับปี พ.ศ. 2554 และ 2555 ยังคงมีจำนวนมากในระดับ 1,392 ลำ (คิดเป็นเดทเวทตันจำนวน 150.11 ล้านเดทเวทตัน) และ 948 ลำ (คิดเป็นเดทเวทตันจำนวน 86.16 ล้านเดทเวทตัน) ตามลำดับ

อุปสงค์ของการขนส่งทางทะเลยังคงไม่แน่นอน การผลิตแร่เหล็กในประเทศในจีนเติบโตขึ้นด้วยอัตราที่แข็งแกร่ง อย่างไรก็ตาม ด้วยกำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้นอย่างฉับพลันและการควบคุมมลภาวะซึ่งกำหนดโดยรัฐบาลจีน จีนจะยังคงเป็นผู้นำเข้าถ่านหินสุทธิ (net importer) ต่อไป ถึงแม้ว่าการนำเข้าถ่านหินของจีนคาดว่าจะสูงขึ้นเพียงร้อยละ 9 เป็น 180 ล้านเมตริกตันในปีนี้ ซึ่งลดลงกว่าปีที่แล้วที่การขนส่งทางเรือเพิ่มสูงถึงร้อยละ 31 อันเป็นผลมาจากการที่จีนได้เพิ่มการขนส่งทางเรือเป็นจำนวนสูงถึง 165 ล้านตันในปี 2553 ส่วนระดับสินค้าคงคลัง (inventory) สำหรับแร่เหล็กและถ่านหินที่ทำเรือในประเทศจีนนั้น มีปริมาณสูงขึ้นภายหลังจากที่มีการนำเข้าเป็นจำนวนมากในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2553 ราคาของสินค้าทั้งสองชนิดนี้ในปัจจุบันกำลังเพิ่มขึ้นในระดับที่สูงซึ่งจะทำให้ผู้ค้าและผู้ซื้อไม่กล้าที่จะเข้าซื้อสินค้า ในขณะที่เจ้าของโรงงานคาดว่าจะมีการลดจำนวนสินค้าในคลัง กล่าวโดยสรุป บริษัทฯ คาดว่าธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะยังคงได้รับความกดดันต่อไป

ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ มีส่วนแบ่งกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ เท่ากับ 4.11 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 82.11 เทียบปีต่อปี และร้อยละ 73.85 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส ทั้งนี้ บริษัท ไอเอสเอส โทริเซน เอเจนซีส์ จำกัด มีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ มากที่สุดเป็นจำนวนเงินประมาณ 8.00 ล้านบาท รองลงมาคือ โทริเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ. มีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ จำนวน 6.21 ล้านบาท

ธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ : ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 บริษัทฯ ได้รับส่วนแบ่งกำไรสุทธิตามสัดส่วนการถือหุ้นจาก Petrolift Inc. ("Petrolift") จำนวน 19.33 ล้านบาท เทียบกับ 27.70 ล้านบาทในไตรมาสที่แล้ว ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553 บริษัทฯ ได้เข้าถือหุ้นจำนวนร้อยละ 38.83 และเข้าเป็นหุ้นส่วนเชิงกลยุทธ์กับบริษัทผู้ประกอบการในประเทศฟิลิปปินส์รายนี้ ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2554 บริษัทฯ ได้เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทนี้เป็นร้อยละ 40 ด้วยเงินลงทุนจำนวน 839,520 ดอลลาร์สหรัฐหรือ 25.40 ล้านบาท ปัจจุบัน Petrolift เป็นเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันที่มีระวางบรรทุก 2 ชั้น (double-hull) จำนวน 7 ลำ และเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว (LPG) จำนวน 1 ลำ โดยมีขนาดระวางบรรทุกรวมทั้งสิ้นประมาณ 180,000 บาร์เรล หรือ 26,000 เดทเวทตัน กองเรือเกือบทั้งหมดของ Petrolift อยู่ภายใต้สัญญาที่มีช่วงระยะตั้งแต่ 3 ปี ถึง 12 ปี กับบริษัทน้ำมันและก๊าซรายใหญ่ 3 รายในประเทศฟิลิปปินส์

กลุ่มธุรกิจพลังงาน ประกอบด้วยธุรกิจที่ให้บริการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง และธุรกิจเหมืองถ่านหิน

บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”) ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 เมอร์เมดมีผลขาดทุนสุทธิตามงบการเงินรวมของเมอร์เมด เท่ากับ 196.40 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จึงบันทึกผลขาดทุนสุทธิในงบการเงินรวมของ บริษัทฯ เท่ากับ 112.22 ล้านบาท บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด (“MOS”) มีส่วนแบ่งผลขาดทุนสุทธิให้กับเมอร์เมด เท่ากับ 188.51 ล้านบาท และ บริษัท เมอร์เมด คริลลิงค์ จำกัด (“MDL”) มีส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิให้กับเมอร์เมด เท่ากับ 28.67 ล้านบาท (หมายเหตุ: ตัวเลขส่วนแบ่งกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ เป็นตัวเลขตามมาตรฐานบัญชีของสมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีไทย (Thai GAAP) อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่จะแสดงในตารางข้างล่างนี้มาจากตัวเลขของเมอร์เมดที่ใช้มาตรฐานบัญชีสากล IFRS)

วิเคราะห์ผลประกอบการทางการเงินของเมอร์เมดในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554

ล้านบาท	ไตรมาสที่ 1 ของรอบปี บัญชี 2554	ไตรมาสที่ 1 ของรอบปี บัญชี 2553	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ เทียบกับต่อปี	ไตรมาสที่ 4 ของรอบปี บัญชี 2553	เปลี่ยนแปลง ร้อยละ เทียบไตรมาส ต่อไตรมาส
รายได้จากการบริการ	1,112.51	1,076.46	3.35%	799.39	39.17%
กำไรขั้นต้น	27.73	245.80	-88.72%	-89.95	130.83%
ค่าใช้จ่ายจากการขายและการบริหาร	153.27	113.31	35.27%	146.77	4.43%
กำไรจากการดำเนินงาน/-ขาดทุน ¹	-122.31	159.31	-176.77%	25.96	-571.15%
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน /- ขาดทุน	-16.08	13.67	-217.63%	-107.90	-85.10%
กำไรสุทธิ/- ขาดทุน ²	-187.73	116.45	-261.21%	-114.35	-64.17%
กำไรขั้นต้น	2.49%	22.83%	-89.09%	-11.25%	122.13%
กำไรขั้นต้นจากการดำเนินงาน	-10.99%	14.80%	-174.26%	3.25%	-438.15%

หมายเหตุ: ¹ รวมส่วนแบ่งของกำไร (ขาดทุน) ของการลงทุนในบริษัทร่วม; ² กำไรสุทธิ (ขาดทุน) ที่ให้กับบริษัทแม่

บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด (“MOS”) : ในส่วนงานธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำ MOS มีส่วนแบ่งรายได้จากการบริการให้เมอร์เมดในไตรมาสนี้คิดเป็นร้อยละ 69.66 ของยอดรายรับจากการบริการทั้งหมดของเมอร์เมด รายได้จากการบริการของ MOS เพิ่มขึ้นเป็น 774.92 ล้านบาท คิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.02 เทียบปีต่อปี และร้อยละ 92.86 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส มีอัตราการใช้จ่ายประโยชน์จากสินทรัพย์เฉลี่ยในส่วนงานธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำร้อยละ 51.23 ในช่วงไตรมาสนี้ ซึ่งปรับตัวดีขึ้นกว่าปีที่ผ่านมาและในไตรมาสที่ผ่านมาซึ่งมีอัตราการใช้จ่ายประโยชน์จากเรื่อร้อยละ 45.83 และร้อยละ 28.69 ตามลำดับ ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 วันเดินเรือและวันทำการสำหรับเรือวิศวกรรมโยธาได้นำของ MOS เท่ากับ 618 วัน และ 317 วัน ตามลำดับ อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 เท่ากับ 37,026 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน สูงขึ้นร้อยละ 7.66 เทียบปีต่อปี และปรับตัวดีขึ้นร้อยละ 105.91 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส เมื่อเทียบกับอัตราค่าเช่าเรือของปีที่ผ่านมา เรือวิศวกรรมโยธาได้นำที่มีคุณลักษณะเฉพาะตัวสูงช่วยให้ MOS สามารถเรียกอัตราค่าเช่าเรือรายวัน ได้สูงขึ้น

MOS รายงานผลขาดทุนขั้นต้นเป็นเงินจำนวน 88.83 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากเรือที่มีคุณสมบัติเฉพาะตัวสูง 4 ลำที่ได้รับมอบในรอบปีบัญชี 2553 มีอัตราการใช้ประโยชน์น้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้ ประกอบกับเป็นปีที่อุปสงค์ของการใช้บริการเรือวิศวกรรมโยธาได้นำลดลงทั่วโลก ในขณะที่ เรือของ MOS ที่ไม่ได้ปฏิบัติงานเป็นระยะเวลาหนึ่งนั้นมีต้นทุนคงที่ รวมถึงค่าจ้างสำหรับลูกเรือบนเรือและค่าเสื่อมราคาก็ยังคงมีอยู่ ค่าเสื่อมราคารวมทั้งเพิ่มขึ้นสำหรับ MOS ในไตรมาสนี้ เท่ากับ 99.21 ล้านบาท ซึ่งมากกว่าร้อยละ 95 มาจากเรือทั้ง 4 ลำดังกล่าว

ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 Subtech Ltd. บริษัทที่ MOS ถือหุ้นร้อยละ 97 และ Seascope Group บริษัทที่ MOS ถือหุ้นร้อยละ 80 มีรายได้จำนวน 93.33 ล้านบาทและ 70.84 ล้านบาท ตามลำดับ เทียบกับที่ Subtech Ltd. ไม่มีรายได้ในไตรมาสเดียวกันเมื่อปีที่แล้ว และ Seascope Group มีรายได้จำนวน 127.24 ล้านบาท Seascope Group และ Subtech Ltd. มีส่วนแบ่งกำไรขั้นต้นให้กับ MOS เท่ากับ จำนวน 40.29 ล้านบาทและ 18.84 ล้านบาท ตามลำดับ เทียบกับ Seascope Group ไม่มีกำไรขั้นต้นให้กับ MOS ในไตรมาสเดียวกันเมื่อปีที่แล้ว และ Subtech Ltd. มีส่วนแบ่งกำไรขั้นต้นให้กับ MOS ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 เท่ากับ 76.37 ล้านบาท

แนวโน้มของธุรกิจงานวิศวกรรมโยธาได้นำ:

ตลาดของเรือวิศวกรรมโยธาได้นำยังคงเป็นเรื่องท้าทาย และความกดดันในเรื่องของอัตราค่าเช่าเรือรายวันที่ลดลง ยังคงมีต่อไปเนื่องมาจากจำนวนเรือในตลาดที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากมีเรือใหม่ที่สร้างเสร็จและเข้าไปรวมกับกองเรือ DSV กระนั้นก็ตาม บริษัทฯ ยังคงได้รับความสนใจจากลูกค้าในเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ โดยเฉพาะเรือชนิด DP2 DSV บริษัทฯ มีงานที่เพิ่มเข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2553 และในปัจจุบัน เรือจำนวนหลายลำของบริษัทฯ มีการทำสัญญาไว้แล้วเป็นส่วนใหญ่ในปี 2554 นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการยื่นประมูลงานในหลายๆ พื้นที่ ได้แก่ ทะเลเหนือ ตะวันออกกลาง ไทย อินโดนีเซีย เวียดนาม จีน และอินเดีย

อย่างไรก็ตาม อัตราค่าเช่าเรือรายวันคาดว่าจะยังคงอ่อนตัวตลอดปี 2554 บริษัทฯ สังเกตเห็นว่าผู้ประกอบการในภาคธุรกิจเดียวกัน ก็กำลังประสบปัญหาคล้ายๆ กันกับบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ การได้รับสัญญาว่าจ้างช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือที่ลดลง ความกดดันในเรื่องของอัตราค่าเช่าเรือรายวัน และผลกำไรที่ลดลง หากสภาวะการแข่งขันในตลาดยังคงดำเนินเช่นนี้ต่อไป จึงอาจเป็นเรื่องที่ท้าทายสำหรับเมอร์เมดในเรื่องระดับของอัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือวิศวกรรมโยธาได้นำของบริษัทฯ ในปี 2554

จากการที่มีสินทรัพย์ที่ก้าวล้ำและทันสมัยที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ความสามารถในการปฏิบัติงานที่เป็นที่ยอมรับและการบันทึกความปลอดภัยที่เป็นเลิศ บริษัทฯ เชื่อว่ากลุ่มบริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำของบริษัทฯ อยู่ในสถานะที่ดีขึ้นที่จะสามารถแข่งขันท่ามกลางสภาวะการแข่งขันของตลาดที่ยากลำบากเหล่านี้ การฟื้นตัวที่แท้จริงอาจจะมีให้เห็นในช่วงสั้นๆ จากการที่ราคาน้ำมันยังคงมีเสถียรภาพและเศรษฐกิจทั่วโลกมีการฟื้นตัว ตัวชี้วัดเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมให้กิจกรรมทางการค้ากลับมาสู่สภาพเดิมในระยะเวลาถึงระยะยาว

บริษัท เมอร์เมด คริลิ่งค์ จำกัด (“MDL”): ในไตรมาสนี้ ในส่วนของงานเรือขุดเจาะ ทำรายได้ร้อยละ 23.98 ของรายได้จากการบริการทั้งหมดของเมอร์เมด รายได้จากการบริการในส่วนของงานขุดเจาะยังคงอยู่ในระดับคงที่ ที่จำนวน 266.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.42 เทียบปีต่อปี และเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยจากไตรมาสที่ผ่านมา อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะเฉลี่ยในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 เท่ากับร้อยละ 63.59 หลักๆ มาจากการที่เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ยังคงปฏิบัติงานภายใต้สัญญาให้กับ Chevron (Indonesia) และประมาณร้อยละ 27.78 มาจากเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ซึ่งได้มีการเคลื่อนย้ายจากตะวันออกกลางไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดย Cudd Pressure Control Inc เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ตามข้อตกลงที่ได้ยินยอมกัน อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยรายวันสำหรับส่วนของงานขุดเจาะในไตรมาสนี้เท่ากับ 48,338 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เทียบกับ 42,832 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปีที่แล้ว และ 51,162 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในไตรมาสที่ผ่านมา

บริษัท เอเชีย ออฟชอร์ คริลิ่งค์ จำกัด (“AOD”): AOD ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือขุดเจาะแบบ jack-up ชนิด KFELS B Class จำนวน 2 ลำ มูลค่า 360 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ Singapore Keppel FELS Limited (“Keppel”) เรือขุดเจาะแบบ jack-up ทั้ง 2 ลำนี้ มีกำหนดครบมอบเรือในปี 2555 และ 2556 ตามลำดับ โดยสัญญาได้มีระบุไว้ว่า AOD ได้รับสิทธิที่จะสามารถสั่งซื้อเรือขุดเจาะแบบ jack-up ใหม่ที่มีคุณลักษณะเฉพาะสูงแบบเดียวกันนี้ได้อีก 2 ลำในอนาคตกับ Keppel หาก AOD มีการใช้สิทธิที่จะสั่งซื้อเรือขุดเจาะใหม่ 2 ลำดังกล่าว จะทำให้มูลค่าของสัญญาสูงกว่า 720 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

การเสนอขายหุ้นให้แก่บุคคลในวงจำกัดของ AOD ได้เสร็จสิ้นลงในช่วงไตรมาสนี้ AOD ระดมทุนได้ประมาณ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมอร์เมดได้เข้าซื้อหุ้นใน AOD เป็นเงินจำนวน 49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหรือเท่ากับร้อยละ 49 ใน AOD เงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นแก่บุคคลในวงจำกัดนี้จะนำไปใช้เป็นเงินทุนในเรื่องต่างๆ อันได้แก่ (ก) เพื่อชำระเงินเบื้องต้นตามสัญญาการสั่งซื้อเรือขุดเจาะแบบ jack-up ที่มีคุณภาพสูง 2 ลำจาก Keppel (ข) เพื่อการบริหารจัดการ โครงการ และ (ค) เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน และใช้เป็นค่าใช้จ่ายด้านการขาย การบริหารและการจัดการทั่วไป

การลงทุนใน AOD นี้ เป็นเจตจำนงเชิงกลยุทธ์ในระยะยาวของเมอร์เมด ในการที่จะทำให้อธุรกิจเรือขุดเจาะนั้นเติบโตในลักษณะที่บริษัทฯสามารถแบ่งเบาความเสี่ยงและผลตอบแทนกับผู้ลงทุนร่วม (co-investor) ที่มีจุดประสงค์เดียวกัน ในการที่จะรับผลประโยชน์จากการลงทุนในเรือขุดเจาะนอกชายฝั่งในช่วงเวลาที่ราคาเรือขุดเจาะที่มีลักษณะเฉพาะตัวสูงกำลังเพิ่มสูงขึ้น ดังจะเห็นได้จากการสั่งซื้อเรือขุดเจาะที่มีลักษณะเดียวกันเมื่อไม่นานมานี้มีราคาในช่วง 180-190 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

แนวโน้มของธุรกิจเรือขุดเจาะ :

สำหรับเรือขุดเจาะเอเอ็มทีอาร์-1 บริษัทฯ ยังคงมองหาโอกาสที่จะได้รับสัญญาว่าจ้าง ไม่ว่าจะเป็นการใช้เรือเป็นที่พัก (accommodation barge) ต่อไป หรือการกลับไปขึ้นประมุลงานขุดเจาะ สัญญาว่าจ้างงานปัจจุบันของเรือขุดเจาะเอเอ็มทีอาร์-2 กับ Chevron (Indonesia) มีกำหนดระยะเวลา 9 เดือนสิ้นสุดในเดือนมีนาคม 2554 อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะลำนี้ยังคงเกือบอยู่ในระดับเต็มอัตรา แม้ว่าเรือขุดเจาะเอเอ็มทีอาร์-2 จะมีอายุพอๆ กันกับเรือขุดเจาะเอเอ็มทีอาร์-1 เรือขุดเจาะเอเอ็มทีอาร์-2 ก็ได้ผ่านการซ่อมบำรุงและปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานไปในปี 2549 – 2550 จึงยังคงเข้าแข่งขันได้ในตลาดและยังได้รับสัญญาว่าจ้างงานอยู่ในขณะนี้ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงยังคงมั่นใจในการที่จะจัดหาสัญญาว่าจ้างงานให้กับเรือขุดเจาะเอเอ็มทีอาร์-2 ต่อไปในปี 2554 หลังจากสัญญาว่าจ้างปัจจุบันกับ Chevron (Indonesia) สิ้นสุดลง

ถึงแม้ว่าอัตราค่าเช่าเรือรายวันของเรือขุดเจาะทุกประเภท จะลดระดับลงจากระดับสูงสุดในช่วงสองถึงสามปีที่ผ่านมาโดยเฉพาะหลังจากที่เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินในปี 2551 บริษัทฯ กำลังเห็นการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์สำหรับเรือขุดเจาะใหม่ ยังคงมีการทำสัญญาในช่วงระยะเวลาดังกล่าว แต่บริษัทฯ ก็ได้เห็นอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือที่สูง การพัฒนาในเชิงบวกอีกประการหนึ่งคือการกลับมาของบริษัทน้ำมันขนาดเล็ก บริษัทเหล่านี้เป็นอีกแหล่งหนึ่งของอุปสงค์ที่น่าสนใจ และจากการที่ตลาดสินเชื่อน้ำมันทำให้ง่ายขึ้น ทำให้กิจกรรมการสำรวจและผลิตน้ำมันกลับคืนสู่สภาวะปกติ

จากการที่ราคาน้ำมันยังคงมีเสถียรภาพและการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกยังคงมีอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ คาดว่าจะได้เห็นความต้องการเรือขุดเจาะเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเชื่อว่าทั้งอัตราค่าเช่าเรือรายวันและอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือมีเสถียรภาพและจะมีแนวโน้มที่จะปรับตัวสูงขึ้นต่อไป

จากที่มีการคาดการณ์โดยทั่วไปว่าภาวะอุปสงค์และอุปทานจะปรับตัวดีขึ้นในอีก 12 ถึง 18 เดือนข้างหน้า บริษัทฯ เชื่อว่าการลงทุนใหม่ๆ ในช่วงเวลานี้ จะทำให้มีต้นทุนน้อยกว่าหากจะต้องเข้าไปลงทุนในอนาคต ดังนั้น บริษัทฯ จึงกำลังทบทวนโอกาสที่หลากหลายในตลาดเรือสิ่งต่อใหม่ สำหรับการเข้าซื้อสินทรัพย์ที่เป็นเรือขุดเจาะในอนาคตหรือในธุรกิจอื่นๆ นอกเหนือจาก AOD จากการศึกษาความนิยมของลูกค้าในการใช้เรือขุดเจาะที่มีอุปกรณ์ใหม่กว่า ที่สามารถใช้เรือเป็นที่พักและทำกิจกรรมออฟไลน์ได้ด้วย ทำให้บริษัทฯ มั่นใจว่าการลงทุนของบริษัทฯ ใน AOD นี้ จะประสบผลสำเร็จ ตั้งแต่ที่บริษัทฯ มีการประกาศการลงทุนใน AOD ก็ได้มีบริษัทเรือขุดเจาะและนักลงทุนทางการเงินอื่นๆ ออกประกาศเกี่ยวกับสัญญาสิ่งต่อเรือขุดเจาะใหม่ที่มีคุณลักษณะเฉพาะตัวสูงคล้ายกับของบริษัทฯ แต่ไม่มีรายใดที่มีสัญญาการว่าจ้างล่วงหน้าจากลูกค้าในการที่จะใช้เรือขุดเจาะสิ่งต่อใหม่เหล่านี้

สุขภาพ ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม (HSE) ยังคงเป็นหัวใจสำคัญในการปฏิบัติงานของเมอร์เมด ทั้งนี้ เรือขุดเจาะเอเอ็มทีอาร์-2 ปฏิบัติงานครบ 1 ปี โดยไม่มีการหยุดปฏิบัติงานเนื่องจากอุบัติเหตุ (no loss time accident) และก่อนหน้านี้นี้ 7 ปีที่ผ่านมา เรือขุดเจาะเอเอ็มทีอาร์-2 ก็ยังคงประวัติที่ดีไว้ได้เช่นเดียวกัน (no loss time accident) และมาตรฐานด้าน HSE ของบริษัทฯ สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด (best practice) ของอุตสาหกรรมโลก

เมอร์ตัน กรุป (ไซปรัส) แอลทีดี (“เมอร์ตัน”) : บริษัทฯ ได้รับส่วนแบ่งขาดทุนสุทธิจากเมอร์ตัน จำนวน 1.25 ล้านบาท ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 SKI Energy Resources Inc. (“SERI”) ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าของเมอร์ตัน ได้ผลิตถ่านหินได้เป็นครั้งแรกในเดือนพฤษภาคมของปีที่ผ่านมา และได้ลงนามในสัญญาซื้อขายถ่านหินให้กับ Glencore AG ตราบดที่เหมืองมีถ่านหินให้ขุดได้ (Off-take Agreement) และขนส่งถ่านหิน 8,000 ตันแรกในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2553 จากการที่ SERI ยังคงอยู่ในระดับขั้นของการพัฒนา บริษัทฯ คาดว่าเมอร์ตันจะนำเงินที่ได้จากการขายถ่านหินไปลงทุนใหม่ในเหมืองแร่เพิ่มเติม และในโครงการ/สัมปทานถ่านหินใหม่ๆ ในประเทศฟิลิปปินส์

กลุ่มธุรกิจโครงสร้างขั้นพื้นฐาน ประกอบด้วยธุรกิจถ่านหินและโลจิสติกส์ ธุรกิจปุ๋ยและโลจิสติกส์ ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ให้บริการแก่บุคคลภายนอกและธุรกิจให้เช่าคลังสินค้าและจัดหาวัสดุอุปกรณ์บนเรือ

บริษัท ยูนิค ไมนิ่ง เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) (“UMS”) ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 UMS มีผลกำไรสุทธิจำนวน 68.08 ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุนสุทธิจำนวน 120.49 ล้านบาทเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีที่แล้ว ส่วนแบ่งกำไรสุทธิที่ให้กับ TTA คิดเป็นเงิน 38.63 ล้านบาทในไตรมาสนี้ เทียบกับ 1.96 ล้านบาท สำหรับระยะเวลา 2 เดือนนับจากวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2552 ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2552 (ไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553) และ 34.87 ล้านบาทของไตรมาสที่แล้ว

การวิเคราะห์ผลประกอบการของ UMS ในรอบไตรมาสที่ 1 ของปีบัญชี 2554

ล้านบาท	ไตรมาสที่ 1 สิ้นสุด 31 ธันวาคม				
	ไตรมาสที่ 1 2554	ไตรมาสที่ 1 2553 ¹⁾	เทียบปีต่อปี (ร้อยละ)	ไตรมาสที่ 4 2553	เทียบไตรมาสต่อ ไตรมาส (ร้อยละ)
รายได้จากการขายถ่านหิน	789.39	638.51	23.63%	936.59	-15.72%
รวมรายได้	805.56	646.10	24.68%	953.78	-15.54%
ต้นทุนการขาย	602.45	544.11	10.72%	796.65	-24.38%
กำไรขั้นต้น	186.94	94.40	98.03%	139.94	33.59%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	87.37	82.12	6.39%	97.89	-10.75%
ต้นทุนทางการเงิน	20.54	15.31	34.16%	19.96	2.91%
กำไรสุทธิ/-ขาดทุนสุทธิ	68.08	-120.49	156.50%	31.48	116.26%

หมายเหตุ ⁽¹⁾ การตั้งสำรองสำหรับการลดมูลค่าของสินค้าคงเหลือ คิดเป็นเงิน 130.22 ล้านบาท

สาเหตุผลที่ UMS มีผลกำไรดีขึ้นเนื่องจาก

- ก) รายได้จากการขายถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.63 เป็น 789.39 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีต่อปี อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบกับไตรมาสที่แล้ว ยอดขายถ่านหินลดลงร้อยละ 15.72 เนื่องจากปริมาณการขายถ่านหินที่ขายให้แก่ลูกค้ารายใหญ่มีจำนวนลดลงตามความต้องการที่ผันแปรไปตลอดปีของลูกค้ากลุ่มนี้
- ข) กำไรขั้นต้นของการขายถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.68 เนื่องจากราคาขายถ่านหินที่เพิ่มขึ้นซึ่งได้เริ่มมาตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปีที่แล้วและการขายถ่านหินขนาด 0-5 มิลลิเมตรลดลง

แนวโน้มตลาดและผลการดำเนินงานของ UMS:

1. ดัชนีราคาถ่านหินในตลาดมีสัญญาณเป็นขาขึ้นอย่างชัดเจนตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2553 ซึ่งคาดว่า UMS จะปรับราคาขายถ่านหินให้สอดคล้องกับแนวโน้มราคาตลาดในประเทศ ซึ่งได้รับผลกระทบจากการแข่งขันที่มีอยู่ในปัจจุบันและปริมาณถ่านหินในประเทศที่แปรเปลี่ยน
2. การผลิตซีเมนต์ในประเทศคาดว่าจะปรับตัวดีขึ้นในปีนี้ ซึ่งคาดว่าโรงงานผลิตปูนซีเมนต์เหล่านี้จะซื้อถ่านหินเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม โรงงานซีเมนต์เหล่านี้ก็ต้องการหาสัญญาซื้อถ่านหินในระยะยาวในราคาที่ลดลงและซื้อในปริมาณที่เพิ่มขึ้นด้วย
3. แม้ว่า UMS จะมีสัญญาอยู่แล้วก็ตาม UMS คาดว่าจะปรับราคาขายถ่านหินขนาด 0-5 มิลลิเมตรในช่วงที่เหลือของงบการเงินปี 2554 ดังนั้น เราคาดว่ากำไรขั้นต้นทั้งหมดของ UMS เทียบกับร้อยละของยอดขายจะน้อยกว่าในไตรมาสที่ 1 ของปี 2554

บริษัท บาคองโก จำกัด (“บาคองโก”) ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 บาคองโกได้มีส่วนแบ่งยอดขายจำนวน 738.99 ล้านบาท ส่วนแบ่งกำไรขั้นต้น 83.70 ล้านบาท และส่วนแบ่งกำไรสุทธิ 55.04 ล้านบาทให้กับกลุ่มธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทฯ

ผลประกอบการทางการเงินของบริษัท บาคองโก จำกัด ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554

ล้านบาท	ไตรมาสที่ 1 สิ้นสุด 31 ธันวาคม				
	ไตรมาสที่ 1 2554	ไตรมาสที่ 1 2553	เทียบกับต่อปี (ร้อยละ)	ไตรมาสที่ 4 2553	เทียบกับไตรมาสต่อ ไตรมาส (ร้อยละ)
รายได้จากการขาย	738.99	706.61	4.58%	481.72	53.41%
กำไรขั้นต้น	83.70	128.62	-34.92%	68.67	21.89%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	17.22	18.22	-8.50%	26.78	-35.70%
รายได้ทางการเงินสุทธิ	3.70	0.24	1,441.67%	2.53	46.25%
กำไรสุทธิ/-ขาดทุนสุทธิ	55.04	90.13	-38.93%	29.81%	84.64%

จากการที่เดือนกันยายนถึงเดือนธันวาคมของทุกปีเป็นฤดูกาลหลักฤดูหนึ่งของการใช้ปุ๋ย ทำให้ภาคเกษตรสามารถขายปุ๋ยได้ 51,372 เมตริกตันในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 ซึ่งสูงขึ้นกว่าปีที่แล้วร้อยละ 14.93 และสูงกว่าไตรมาสที่แล้วร้อยละ 23.44 ราคาวัตถุดิบยังคงสูงขึ้นทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศซึ่งทำให้ต้นทุนการขายสูงขึ้น กำไรขั้นต้นของภาคเกษตรไม่สูงนักในไตรมาสนี้ โดยคิดเป็นร้อยละ 11.33 เมื่อเทียบกับร้อยละ 18.20 ในไตรมาสที่แล้ว และร้อยละ 14.26 ในปีที่แล้ว

ภาคเกษตรได้เริ่มให้บริการคลังสินค้าในเดือนมกราคม 2553 และสำหรับในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 ภาคเกษตรได้ให้บริการพื้นที่คลังสินค้าเป็นจำนวน 24,000 เมตริกตัน (คิดเป็นอัตราการใช้ประโยชน์เฉลี่ยของพื้นที่ในคลังสินค้านี้ร้อยละ 55 ของปริมาณพื้นที่คลังสินค้าทั้งหมดที่จะสามารถรองรับได้) และมีส่วนแบ่งกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ จำนวน 0.24 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม เมื่อปลายปี 2553 ที่ผ่านมา มีปริมาณสินค้าในคลังสินค้าเพียง 15,600 เมตริกตัน สาเหตุหลักมาจากผลกระทบตามฤดูกาลเนื่องจากลูกค้ามักจะขายสินค้าออกไปในช่วงเวลาที่ได้ราคาสูง

แนวโน้มของธุรกิจและการดำเนินงานของภาคเกษตร

1. ราคาวัตถุดิบมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดทั้งในตลาดต่างประเทศและในประเทศ ซึ่งทำให้ต้นทุนขายสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ภาคเกษตร สามารถผลัดภาระต้นทุนที่สูงขึ้นนี้ไปให้ลูกค้าได้ โดยบริษัทฯ คาดว่า ภาคเกษตรจะยังคงใช้กลยุทธ์นี้ต่อไป แม้ว่าอาจจะยากขึ้นที่จะผลัดต้นทุนนี้ไปให้ลูกค้าได้อย่างเต็มที่ในรอบปีบัญชี 2554
2. ณ เวลานี้ ราคาของสินค้าเกษตรส่งออกที่เป็นสินค้าหลัก เช่น ข้าว พริกไทย และกาแฟ มีราคาสูงเป็นประวัติการณ์ เมื่อเกษตรกรมีรายได้ดี ทำให้มีความต้องการปุ๋ยที่มีคุณภาพดีเพิ่มขึ้น และทำให้ยอดขายของภาคเกษตรเติบโตได้ดีไปด้วย ซึ่งบริษัทฯ คาดหวังว่า แนวโน้มนี้จะยังคงเป็นเช่นนี้ไปอีกตลอดช่วง 2-3 เดือนนี้

บาเรีย เซเรส พอร์ต (“บาเรีย”)

ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 บริษัทฯ ได้รับส่วนแบ่งกำไรจากบาเรียตามสัดส่วนการถือหุ้น คิดเป็น 0.18 ล้านบาท (ประมาณ 1 เดือนของไตรมาส) นับจากการเข้าซื้อธุรกิจท่าเรือในเวียดนามร้อยละ 20 ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2553 ในปี พ.ศ. 2553 บาเรียมีสินค้าเข้าท่าเรือคิดเป็นปริมาณ 5.20 ล้านตันซึ่งสูงขึ้นกว่าปี พ.ศ. 2552 ร้อยละ 51.60 ซึ่งบริษัทฯ คาดว่า จะเกิดการประสานประโยชน์ร่วมกันระหว่างบาเรียและภาคเกษตร เนื่องจากภาคเกษตรได้ให้บริการพื้นที่คลังสินค้า จึงน่าจะช่วยให้ปริมาณสินค้าในท่าเรือสามารถขยายตัวได้เพิ่มมากขึ้น

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น (โดยมีบริษัทย่อยซึ่งประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นอีกสองบริษัท ได้แก่ โซลิดาโด โฮลดิ้ง จำกัด และอะชิน โฮลดิ้ง จำกัด) ซึ่งจะเป็นผู้ให้ความสนับสนุนทางการเงิน บัญชี งานทรัพยากรบุคคล เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) งานบริหารและบริการอื่นๆ ในไตรมาสนี้ ส่วนธุรกิจการถือหุ้น (holding) นี้มีส่วนแบ่งที่คิดเป็นเงินจำนวน 102.12 ล้านบาท สาเหตุหลักจากดอกเบี้ยจ่ายและค่าเสื่อมราคา จำนวน 59.48 ล้านบาท และ 34.67 ล้านบาท ตามลำดับ

ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 393.28 ล้านบาท เทียบกับเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 60.73 ล้านบาท เมื่อปีที่แล้ว และจำนวน 743.03 ล้านบาท เมื่อไตรมาสที่แล้ว การลงทุนหลักสำหรับในรอบไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2554 คือ ก) การซื้อเรือ Thor Independence จำนวน 819.98 ล้านบาท ข) การซื้อเรือ Thor Infinity จำนวน 834.53 ล้านบาท ค) การร่วมลงทุนใน AOD จำนวน 1,456.63 ล้านบาท ง) การถือหุ้นในบาเรีย จำนวน 331.29 ล้านบาท สำหรับยอดค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนที่มีภาวะผูกพันในรอบปีบัญชี 2554 และ 2555 คิดเป็นเงิน 3,809.64 ล้านบาท และ 641.30 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเกือบทั้งหมดเป็นของกลุ่มธุรกิจขนส่ง

ในรอบ 20 เดือนที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจออกไปยังธุรกิจอื่นๆ เพื่อกระจายความเสี่ยงและเพื่อให้กำไรมีความสมดุลมากขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามกลยุทธ์แล้ว เนื่องจากบริษัทฯ ได้เห็นสัญญาณการอ่อนตัวของธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง และคาดว่า สถานการณ์ดังกล่าวจะยังคงอยู่ต่อไปตลอดรอบปีบัญชี 2554 ส่วนภาคของโคปิโตรลัพท์ UMS และบาเรียซึ่งเป็นธุรกิจที่บริษัทฯ เพิ่งเริ่มเข้าลงทุน ต่างก็ทำกำไรให้บริษัทฯ ในไตรมาสนี้และคาดว่าบริษัทเหล่านี้จะทำกำไรหลักให้บริษัทฯ ตลอดช่วง 2-3 ปีข้างหน้า ส่วนเมอร์เมดนั้น กำลังอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนแปลงและคาดว่าจะดำเนินการปรับเปลี่ยนเพิ่มเติมอีก เพื่อเร่งให้ผลประกอบการปรับตัวดีขึ้นในไตรมาสต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

(ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต)
กรรมการผู้จัดการใหญ่และ
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางฐิติมา รุ่งขวัญศิริโรจน์)
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่
กลุ่มบัญชีและการเงิน

หมายเหตุ รายงานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 รอบปีบัญชี 2554 ของเมอร์เมด สามารถดูได้ที่เว็บไซต์ <http://www.mermaid-maritime.com>