



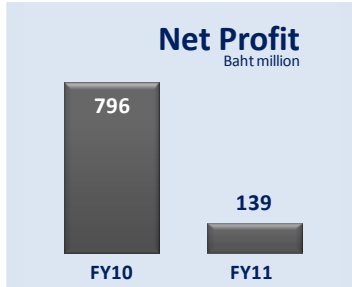
เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11024t/JN

TTA: บริษัท โทริเชนไทย เอเยนตี่ส์ จำกัด (มหาชน)

# ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554

เดือนตุลาคม 2553 – เดือนกันยายน 2554

วันที่: 29 พฤศจิกายน 2554  
เรื่อง: ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554  
เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย



บริษัท โทริเชนไทย เอเยนตี่ส์ จำกัด (มหาชน) ("TTA") รายงานผลกำไรสุทธิจำนวน 139 ล้านบาท และกำไรต่อหุ้น 0.20 บาทสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2554 ระหว่าง 1 ตุลาคม 2553 - 30 กันยายน 2554 เปรียบเทียบกับผลกำไรสุทธิจำนวน 796 ล้านบาท และกำไรต่อหุ้น 1.12 บาท สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2553

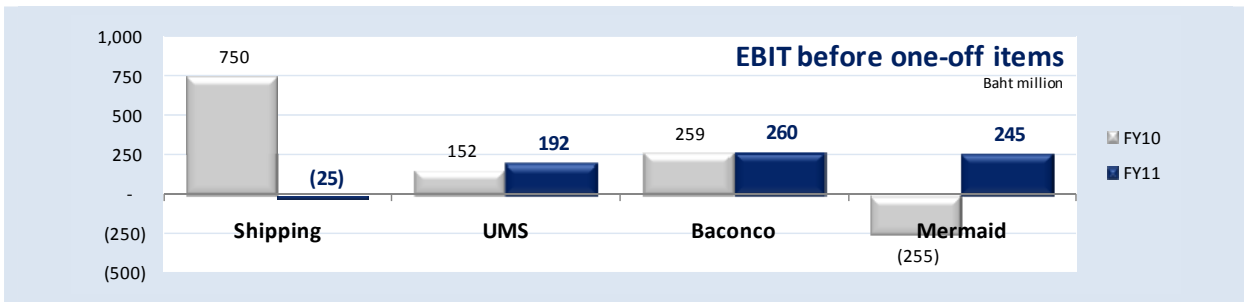
## Executive Summary Performance Overview

- ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้กำไรลดลงในปี 2554
  - อัตราค่าระวางเรือธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองลดลง ปัญหาปริมาณกองเรือล้นตลาดส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือตกต่ำเกือบตลอดทั้งปี 2554 ในขณะที่กระบวนการลดค่าใช้จ่ายเริ่มส่งผลในช่วงครึ่งหลังของปี
  - วันเดินเรือของธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองในปี 2554 ลดลง 29%  
TTA มีการปรับโครงสร้างกองเรือใหม่ ส่งผลให้กองเรือมีจำนวนเรือน้อยลง ส่งผลให้รายได้ในระยะสั้นลดลงตามไปด้วย
  - มีการบันทึกสำรองการด้อยค่าสินทรัพย์จากธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจำนวน 224 ล้านบาท และธุรกิจเมอร์เมด จำนวน 135 ล้านบาท
- การปรับโครงสร้างองค์กรในกลุ่มบริษัท ส่งผลให้เกิดค่าใช้จ่ายรวม 50 ล้านบาท โดยจะส่งผลให้ปรับโครงสร้างต้นทุนเพื่อประโยชน์ระยะยาว
- มีรายการกำไรพิเศษ ช่วยลดผลกระทบจากการปรับตัวลงของกำไร
  - กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินจำนวน 401 ล้านบาท โดยเป็นผลกำไรจากการทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า
  - กำไรจากการขายสินทรัพย์มูลค่า 589 ล้านบาท (ส่วนใหญ่มาจากการขายเรือสินค้าแห่งเทกอง) คิดเป็นกำไรหลังจากหักภาษี 435 ล้านบาท
- แผนกลยุทธ์ใหม่ของ TTA ทำให้รายได้มีความสมดุลมากขึ้นในปี 2554 โดยผลจากรายได้จากค่าระวางที่ลดลง 41% ได้รับการชดเชยจากรายได้ของค่าบริการจากธุรกิจนอกชายฝั่งที่เพิ่มขึ้น 59% และ รายได้จากการขายถ่านหินและปุ๋ย ที่เพิ่มขึ้น 34%

### Income statement

| Baht million                             | FY10          | FY11          | %yoy        |
|--|---------------|---------------|-------------|
| Freight charges                          | 9,273         | 5,430         | -41%        |
| Offshore service income                  | 3,476         | 5,543         | 59%         |
| Sales                                    | 4,667         | 6,249         | 34%         |
| <b>Total revenues</b>                    | <b>17,919</b> | <b>17,565</b> | <b>-2%</b>  |
| Vessel operating expenses                | 7,039         | 4,297         |             |
| Offshore service expense                 | 2,642         | 3,912         |             |
| Costs of sales                           | 3,844         | 5,283         |             |
| <b>Total costs</b>                       | <b>13,525</b> | <b>13,492</b> | <b>0%</b>   |
| <b>Gross profit</b>                      | <b>4,394</b>  | <b>4,074</b>  | <b>-7%</b>  |
| <i>Gross margins:</i>                    |               |               |             |
| Freight charges                          | 24.1%         | 20.9%         | -3.2%       |
| Offshore services                        | 24.0%         | 29.4%         | 5.4%        |
| Sales                                    | 17.6%         | 15.5%         | -2.2%       |
| Blended                                  | 24.5%         | 23.2%         | -1.3%       |
| Other income                             | 266           | 580           |             |
| SG&A                                     | 2,150         | 2,110         | -2%         |
| <b>EBITDA</b>                            | <b>2,511</b>  | <b>2,544</b>  | <b>1%</b>   |
| Depreciation and amortisation            | 1,962         | 2,100         |             |
| Equity income                            | 80            | 110           | 37%         |
| <b>EBIT before one-off items</b>         | <b>629</b>    | <b>554</b>    | <b>-12%</b> |
| <i>One-off items:</i>                    |               |               |             |
| Realised gains on swap agreements        | 157           | 401           |             |
| Net gains from disposals of fixed assets | 500           | 589           |             |
| Net gains from disposals of investments  | 163           | (0)           |             |
| Impairment on assets                     | 1             | (554)         |             |
| Reorganization charges                   | (41)          | (50)          |             |
| <b>EBIT</b>                              | <b>1,409</b>  | <b>939</b>    | <b>-33%</b> |
| <b>Net profit</b>                        | <b>796</b>    | <b>139</b>    | <b>-82%</b> |

- แทบทุกธุรกิจในกลุ่มมีผลกำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี ยกเว้นธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง





เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11024t/JN

TTA: บริษัท โทรคมนาคมไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

## ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554

เดือนตุลาคม 2553 – เดือนกันยายน 2554

- ธุรกิจวิศวกรรมได้นำของเมอร์เมดกลับมาดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ทำให้อัตรากำไรเบื้องต้นของบริการนอกชายฝั่งปรับตัวสูงขึ้นเกือบถึง 30% ซึ่งถ้าหากตัดค่าใช้จ่ายด้วยค่าสินทรัพย์เรือขุดเจาะน้ำมัน MTR 1 ออกไปแล้ว เมอร์เมดมีกำไร 42 ล้านบาทในปี 2554
- ผลประกอบการของ UMS ถือว่าดีมาก ทั้งที่โรงงานแห่งหนึ่งหยุดดำเนินการไปตั้งแตกลางเดือนกรกฎาคม เป็นเหตุให้ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารเพิ่มขึ้น แต่ยังสามารถทำให้กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี ขยายตัวได้ถึง 26% เทียบกับปี 2553 ส่วนกำไรสุทธิที่ต่ำลงนั้นเกิดจากรายการจ่ายภาษีเงินได้เพิ่มเติม
- บริษัทร่วมมีผลประกอบการที่ดีขึ้น ทำให้มีการรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมสูงขึ้นกว่าปีก่อน 37%
- ถึงแม้ว่ากำไรสุทธิจะลดลงอย่างมาก แต่ผลกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี และค่าเสื่อม (EBITDA) ยังคงแข็งแกร่งในปี 2554 โดยผลกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี และค่าเสื่อม (EBITDA) ก่อนรายการพิเศษเป็นจำนวน 2,544 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้น 1%

### Performance Overview by Business Group

**กลุ่มธุรกิจขนส่ง** มีกำไรสุทธิ 271 ล้านบาท ลดลง 68% เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยหลักๆ เป็นผลมาจาก ค่าระวางเรือที่ลดต่ำลงส่งผลให้การดำเนินงานมีผลขาดทุนสุทธิ นอกจากนี้ ยังมีการบันทึกรายการด้วยมูลค่าสินทรัพย์จำนวน 243 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีรายได้จากการขายเรือเก่า 15 ลำ รวม 587 ล้านบาทมาชดเชยทำให้ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งโดยรวมเป็นบวก

**กลุ่มธุรกิจโครงสร้างขั้นพื้นฐาน** มีกำไรสุทธิ 301 ล้านบาท ลดลง 4% จากปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจากหลายเหตุการณ์ที่

ส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัท UMS ตลอดจนความพยายามในการลดสต็อกถ่านหินขนาด 0-5 มม. ทำให้อัตรากำไรของ UMS ลดต่ำลง อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานของภาคอสังหาริมทรัพย์ยังคงดีต่อเนื่อง ในขณะที่ มีส่วนแบ่งกำไรสุทธิ 23 ล้านบาทจากบารีเรีย เซเรส ซึ่งบริษัทถือหุ้นในสัดส่วน 20%

**กลุ่มธุรกิจพลังงาน** ขาดทุนสุทธิทั้งสิ้น 110 ล้านบาทในปี 2554 ซึ่งนับว่าปรับตัวดีขึ้นถึง 45% เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุนสุทธิ 200 ล้านบาท เมอร์เมดเริ่มฟื้นตัวกลับมาอย่างชัดเจนในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 โดยสามารถสร้างกำไรสุทธิได้ถึง 140 ล้านบาท ในขณะที่ครึ่งแรกของปีขาดทุนสุทธิ 230 ล้านบาท การที่ราคาน้ำมันทรงตัวที่เหนือระดับ 80 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลส่งผลให้อุปสงค์ของธุรกิจการให้บริการวิศวกรรมได้นำเริ่มปรับตัวดีขึ้น

**กลุ่มธุรกิจการลงทุน** มีผลขาดทุนสุทธิทั้งสิ้น 323 ล้านบาท ซึ่งใกล้เคียงกับงบประมาณที่คาดการณ์ไว้ แต่เพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าจาก 162 ล้านบาทของปีก่อนที่ค่อนข้างต่ำเป็นพิเศษ ทั้งนี้เนื่องจากปีก่อนมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 320 ล้านบาท เนื่องจากเงินบาทแข็งค่าขึ้นเกือบ 10% ตลอดทั้งปี

#### Profit contribution from Line of Businesses

| Baht millions     | FY10       | FY11       | YoY %       |
|-------------------|------------|------------|-------------|
| Transport         | 845        | 271        | -68%        |
| Infrastructure    | 312        | 301        | -4%         |
| Energy            | -200       | -110       | 45%         |
| Corporate*        | -162       | -323       | -99%        |
| <b>Net profit</b> | <b>796</b> | <b>139</b> | <b>-82%</b> |

\* Corporate = TTA, the holding company, and inter-company eliminations



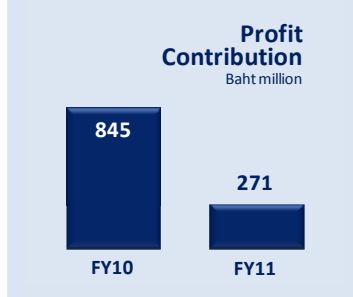
เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11024t/JN

TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

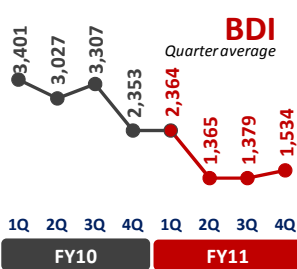
## ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554

เดือนตุลาคม 2553 – เดือนกันยายน 2554

### กลุ่มธุรกิจขนส่ง Highlights

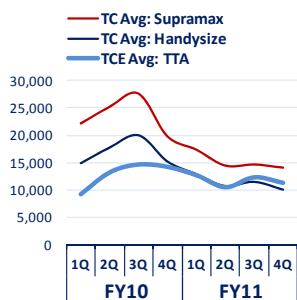


- ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองยังอยู่ในช่วงขาลงอย่างต่อเนื่องในปี 2554
- ค่าระวางเรือลดต่ำลง แต่ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นทำให้ผลการดำเนินงานขาดทุน
- เดินกลยุทธ์เพื่อรับมือกับภาวะขาของของธุรกิจ
- แนวโน้มอุตสาหกรรมเดินเรือยังคงอ่อนแอ
- ส่วนแบ่งกำไรจากปีโตรลิฟต์ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง



#### ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองยังอยู่ในช่วงขาของอย่างต่อเนื่องในปี 2554

ตั้งแต่ตุลาคม 2553 จนถึง 30 กันยายน 2554 ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองยังคงเผชิญกับภาวะค่าระวางอ่อนตัวลงอย่างต่อเนื่อง ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI index) อยู่ที่ 3,011 จุดในปี 2553 แดลดลงเหลือ 1,657 จุดในปี 2554 ซึ่งเป็นการลดลงถึง 45% เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2554 ค่าเฉลี่ย BDI อยู่ที่ 1,372 จุด และขยับขึ้นไปแตะ 2,000 จุดในเดือนตุลาคม 2554 เท่านั้น ปริมาณกองเรือทั่วโลกยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในอัตราที่สูงกว่าความต้องการในการขนส่ง สืบเนื่องจากเศรษฐกิจโลกโดยรวมที่ลดถอยลง



#### ค่าระวางเรือลดต่ำลง แต่ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นทำให้ผลการดำเนินงานขาดทุน

วัฏจักรขาของของธุรกิจนี้ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของให้ผู้ประกอบการทุกรายจากการที่อัตราค่าระวางเรือของเรือทุกขนาดปรับตัวลดลง ในระหว่างปี 2554 ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรือขนาด Handysize และ Supramax ลดลงถึง 34% และ 36% ตามลำดับ แต่ค่าระวางเรือของ TTA ลดลงเพียงแค่ 7% เท่านั้น ซึ่งเป็นผลมาจากการขายเรือเก่าขนาดเล็กทั้งหมดออกไป และเหลือไว้เพียงเรือขนาด Supramax ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าและมีความสามารถในการแข่งขันสูง ดังนั้น อัตราค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของ TTA จะค่อยๆ ขยับตัวสูงขึ้นไปสู่ระดับค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับเรือขนาด Supramax

#### Average Daily Operating Results (USD/Day)

| USD/Day                                    | FY10     | FY11     | %yoy  |
|--|----------|----------|-------|
| USD/THB Rate (Daily Average)               | 32.56    | 30.24    | -7%   |
| Time charter equivalent (TCE Rate)*        | \$12,619 | \$11,713 | -7%   |
| TCE Rate of Owned Fleet                    | \$13,032 | \$12,133 | -7%   |
| TCE Rate of Chartered-In                   | -\$413   | -\$420   | -2%   |
| Vessel operating expenses (owner expenses) | \$4,806  | \$5,378  | 12%   |
| Dry-docking expense                        | \$1,378  | \$1,254  | -9%   |
| General and administrative expenses        | \$1,520  | \$1,736  | 14%   |
| Financial costs                            | \$141    | \$236    | 67%   |
| Depreciation                               | \$2,977  | \$4,144  | 39%   |
| Operating earnings*                        | \$1,796  | -\$1,036 | -158% |

\*The per day basis is calculated based on available service

ในปี 2554 มีการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองออกไปทั้งสิ้น 15 ลำ แต่รับเรือขนาด Supramax เข้ามาเพียง 3 ลำเท่านั้น ส่งผลให้จำนวนวันเดินเรือลดลง 29% ดังนั้น เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดกับจำนวนวันเดินเรือที่ลดลง ค่าใช้จ่ายต่อวันจึงเพิ่มขึ้นทั้งๆ ที่ยอดค่าใช้จ่ายโดยรวมลดลงเนื่องจากบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการควบคุมค่าใช้จ่ายท่ามกลางเหตุการณ์ที่ควรจะต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่ม ได้แก่ เหตุการณ์โจรสลัดปล้นเรือ ทำให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการหน่วยงานรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติมบนเรือเมื่อผ่านเส้นทางที่มีความเสี่ยง และมีค่าเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้น นอกจากนี้ ในเดือนกันยายน ยังมีค่าใช้จ่ายในการปรับโครงสร้างธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจำนวน 26 ล้านบาทเพื่อปรับลดขนาดองค์กรลงประมาณ 20% โดยมีการปรับโยกพนักงานบางส่วนไปยังหน่วยงานให้บริการกลางเพื่อลดความซ้ำซ้อนของงาน ซึ่งจะมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายบริหารต่อวันเริ่มลดลงตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นไป



เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11024t/JN

TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

## ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554

เดือนตุลาคม 2553 – เดือนกันยายน 2554

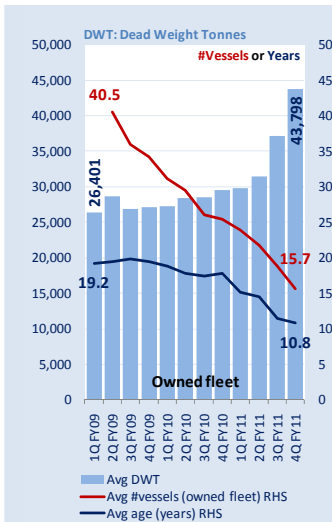
นอกจากนี้ สัญญาเช่าเหมาเรือระยะยาวที่ต่อเนื่องถึงปี 2553 ซึ่งมีต้นทุนค่าระวางในอัตราที่สูง ได้หมดสัญญาลงและไม่มีการต่อสัญญา จึงทำให้ต้นทุนการเช่าเรือลดลง ถึงแม้ว่าผลการดำเนินงานรายวันปรากฏเป็นยอดขาดทุนนั้น แต่ไม่ใช่ขาดทุนเงินสด ค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ ในอัตรา 11,713 เหรียญสหรัฐต่อวันเป็นอัตราที่สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินสดทั้งหมด (เช่น ต้นทุนดำเนินงาน ค่าบริหารจัดการ และดอกเบี้ย) เป็นผลให้ธุรกิจนี้มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเป็นบวก 898 ล้านบาทในปี 2554

ในปี 2554 มีการบันทึกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการด้อยค่าสินทรัพย์จำนวน 224 ล้านบาทในส่วนของธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งเป็นสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่อยู่กับผู้รับเหมาช่างจากผู้รับเหมาหลักของเรา เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2550 มีการสั่งซื้อเครื่องยนต์หลักจำนวน 4 เครื่องเพื่อจะประกอบเข้ากับเรือสั่งต่อใหม่ ซึ่งในเวลาต่อมาเรือนั้นถูกยกเลิกไป มีการวางมัดจำให้กับผู้รับเหมาหลักแล้วจำนวน 15 ล้านเหรียญ อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาช่างมีปัญหาทางการเงินและไม่สามารถสร้างและส่งมอบเครื่องยนต์ตามที่ตกลงไว้ TTA จะเรียกร้องเงินคืนทั้งหมดและกำลังอยู่ระหว่างการเจรจาข้อสรุป ทั้งนี้ตามหลักความระมัดระวัง บริษัทฯ จึงได้บันทึกสำรองจากการด้อยมูลค่าของสินทรัพย์ไว้ 50% ของมูลค่าสินทรัพย์ ในงบการเงินปี 2554

### กลยุทธ์เพื่อรับมือกับภาวะขาดของธุรกิจ

มีการคาดการณ์ว่าปริมาณกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะยังคงล้นตลาดไปอีก 18-24 เดือน ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางเรืออยู่ในระดับต่ำต่อไปด้วย TTA ได้วางกลยุทธ์สำหรับธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองไว้ โดยมุ่งเน้นการเป็นเจ้าของและผู้ให้บริการเรือที่ทันสมัย สามารถแข่งขันต่อไปได้ ในขณะที่บริษัทเรือหลายแห่งเพิ่งเริ่มจะปรับโครงสร้าง นี่จะเป็นเครื่องยืนยันความมีวินัยในการบริหารจัดการความเสี่ยงของ TTA

ธุรกิจเรือสินค้าแห่งเทกองได้ขายเรือเก่าประเภท Handysizes และ Handymax ออกไปจำนวนทั้งสิ้น 15 ลำ และ รักรายได้ก่อนหักภาษีเป็นเงิน 587 ล้านบาท ในขณะที่รับเรือใหม่ประเภท Supramax เข้ามาจำนวน 3 ลำ ส่งผลให้ ณ สิ้นเดือนกันยายน 2554 บริษัทฯ มีเรือที่เป็นเจ้าของเองทั้งสิ้น 15 ลำ ระยะเวลาบรรทุกเฉลี่ย 43,798 เดทเวทตัน กองเรือมีอายุเฉลี่ย 10.8 ปี ซึ่งเป็นกองเรือที่มีศักยภาพในการแข่งขันสูงขึ้นเมื่อเทียบกับหนึ่งปีที่ผ่านมา ในปี 2555 บริษัทฯ จะรับมอบเรือสั่งต่อใหม่ประเภท Supramax 2 ลำ และเรายังคงมองหาเรือมือสองมาเสริมกองเรืออีก เมื่อระดับราคาลดลงมาเป็นที่น่าพอใจ



### Fleet data summary

|   | FY10   | FY11   | %yoy |
|---|--------|--------|------|
| Average DWT   | 29,444 | 43,798 | 49%  |
| Calendar days for owned fleet <sup>(1)</sup>          | 11,113 | 8,118  | -27% |
| Available service days for owned fleet <sup>(2)</sup> | 10,430 | 7,368  | -29% |
| Operating days for owned fleet <sup>(3)</sup>         | 10,227 | 7,308  | -29% |
| Owned fleet utilisation <sup>(4)</sup>                | 98.1%  | 99.2%  | 1%   |
| Voyage days for chartered-in fleet                    | 3,096  | 2,081  | -33% |
| Average number of vessels <sup>(5)</sup>              | 36.5   | 25.7   | -30% |

Note:

(1) Calendar days are the total calendar days TTA owned the vessels in our fleet for the relevant period, including off hire days associated with major repairs, dry dockings, or special or intermediate surveys.

(2) Available service days are calendar days <sup>(1)</sup> less planned off hire days associated with major repairs, dry dockings, or special or intermediate surveys.

(3) Operating days are the available days <sup>(2)</sup> less unplanned off-hire days, which occurred during the service voyage.

(4) Fleet utilisation is the percentage of time that our vessels generated revenues and is determined by dividing operating days by available service days for the relevant period.

(5) Average number of vessels is the number of vessels that constituted our fleet for the relevant period, as measured by the total operating days for owned fleet plus voyage days for chartered in fleet during the period divided by the number of calendar days in the relevant period.

ส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ของธุรกิจเรือสินค้าแห่งเทกองคือ การโอนย้ายเรือสัญชาติไทยไปยังบริษัท โทริเซน ชิปปิง สิงคโปร์ (TSS) ซึ่งเป็นบริษัทที่ TTA ถือหุ้นอยู่ทั้งหมด เนื่องจากประเทศสิงคโปร์มีมาตรการทางด้านภาษีที่เป็นประโยชน์กับธุรกิจเดินเรือ ดังนั้น เรือสัญชาติไทยทั้ง 8 ลำจะถูกโอนย้ายไปยัง TSS และ เปลี่ยนเป็นสัญชาติสิงคโปร์ ภายในสิ้นเดือนธันวาคม 2554 นี้ อันจะทำให้ TSS ซึ่งอยู่ภายใต้ TTA จะกลายเป็นบริษัทหลักสำหรับธุรกิจเดินเรือสินค้าแห่งเทกอง เพื่อรองรับการกลยุทธ์ที่ TSS จะสามารถหาทุนภายนอกมาเสริมสร้างความเจริญเติบโตให้กับธุรกิจในอนาคตได้เอง



เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11024t/JN

TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

## ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554

เดือนตุลาคม 2553 – เดือนกันยายน 2554

สอดคล้องกับการดำเนินการโอนย้ายเรือ การปรับโครงสร้างองค์กรของธุรกิจเรือสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งรวมถึงการปรับลดจำนวนพนักงานลง 20%. ในเดือนกันยายน และการเสริมทีมขายในประเทศสิงคโปร์ เพื่อพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้ากลุ่มใหญ่ที่มีฐานในสิงคโปร์อันเป็นศูนย์กลางของธุรกิจเดินเรือในภูมิภาคเอเชีย TTA คาดว่าการปรับโครงสร้างในครั้งนี้จะช่วยเพิ่มรายได้และลดค่าใช้จ่ายทั่วไปได้

### แนวโน้มอุตสาหกรรมเดินเรือยังคงอ่อนแอ

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองยังคงเผชิญกับแรงกดดัน อุปทานของเรือยังคงเติบโตแซงหน้าอุปสงค์ในการใช้งานเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้สภาพเศรษฐกิจที่บอบช้ำของโลกตะวันตก อัตราการว่างเรือมีแนวโน้มอ่อนแอไปถึงปี 2556

ในด้านอุปทานของเรือ มีการคาดการณ์ว่า ปี 2554 มีการส่งมอบเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองสูงที่สุด และปี 2555 การส่งมอบยังคงอยู่ในระดับสูง ผลจากการชะลอการสั่งต่อเรือใหม่จะมีผลให้จำนวนเรือส่งมอบในช่วงปี 2556-2558 ลดลง ในขณะเดียวกัน คาดว่าอัตราค่าระวางเรือที่ต่ำจะจูงใจให้มีการขายซากเรือในระดับสูงไปอีก 2 ปีข้างหน้า รายงานประจำเดือนกันยายน 2554 เรื่องความคืบหน้าของปริมาณกองเรือ จัดทำโดยเฟิร์นส์เลย์ ยืนยันได้ว่าในช่วง มกราคม-กันยายน 2554 มีการส่งมอบเรือสั่งต่อใหม่ 849 ลำ (ปริมาณบรรทุกเฉลี่ย 72 ล้านเดทเวทตัน) ในขณะที่มีเรือเก่า 171 ลำถูกทำลายไป ทั้งนี้ เรือสั่งต่อใหม่ที่มีกำหนดส่งมอบในช่วงปี 2553-2555 ขึ้นไป มีจำนวนคิดเป็น 36.2% ของปริมาณกองเรือทั่วโลกในปัจจุบัน และคาดว่ากองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะเติบโตประมาณ 10 % ในปี 2555

ในด้านอุปสงค์ ปริมาณการขนส่งสินค้าแห่งเทกองทั่วโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 7-8% ในปี 2555 ประเทศจีนยังคงเป็นผู้นำโดยครึ่งหนึ่งของปริมาณความต้องการที่เพิ่มขึ้นนั้นจะมาจากประเทศจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การผลิตเหล็กของจีนน่าจะเพิ่มขึ้นอีกครั้ง การผลิตสินแร่เหล็กทั่วโลกจะมีการแข่งขันทางด้านราคามากขึ้น คาดว่าจีนจะนำเข้าสินแร่เหล็กเพิ่มขึ้นด้วย นอกจากนี้ยังคาดว่าจีนจะนำเข้าถ่านหินและเมล็ดพืชเพิ่มขึ้น ส่วนที่อื่นๆ การเติบโตคาดว่าจะอยู่ในระดับกลาง มีการคาดการณ์ว่า ประเทศญี่ปุ่นจะเริ่มฟื้นตัวจากเหตุแผ่นดินไหวเมื่อเดือนมีนาคม 2554 ทำให้มีการนำเข้าสินค้ามากขึ้น

### ส่วนแบ่งกำไรจากปีโตรลิฟต์ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ส่วนแบ่งกำไรจากปีโตรลิฟต์เติบโตทุกไตรมาสอย่างต่อเนื่องตลอดปี 2554 ตามแผนการที่วางไว้ อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในปีโตรลิฟต์ในปี 2554 อยู่ที่ 12% ทั้งนี้ ปีโตรลิฟต์เป็นรูปแบบธุรกิจที่รายได้มีความมั่นคง จึงช่วยลดความผันผวนของธุรกิจเดินเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองได้

ปีโตรลิฟต์ รั้บมอบเรือใหม่หนึ่งลำในเดือนกันยายนที่ผ่านมา ปัจจุบัน จึงเป็นเจ้าของกองเรือขนส่งและบรรจุก๊าซปีโตรลิฟต์เหลวที่ทันสมัยจำนวน 9 ลำ กองเรือมีอายุเฉลี่ย 10 ปี มีขนาดบรรทุก 38 ล้านลิตรในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันปีโตรลิฟต์ และก๊าซ LPG ไปยังท่าเรือหลักในหมู่เกาะฟิลิปปินส์ บริษัทฯ อาจจะมีเรือขนส่งในกองเรือหากสามารถเซ็นสัญญาการให้บริการเพิ่มขึ้นโดยไม่ต้องระดมทุนเพิ่มจาก TTA สำหรับการขยายกองเรือดังกล่าว

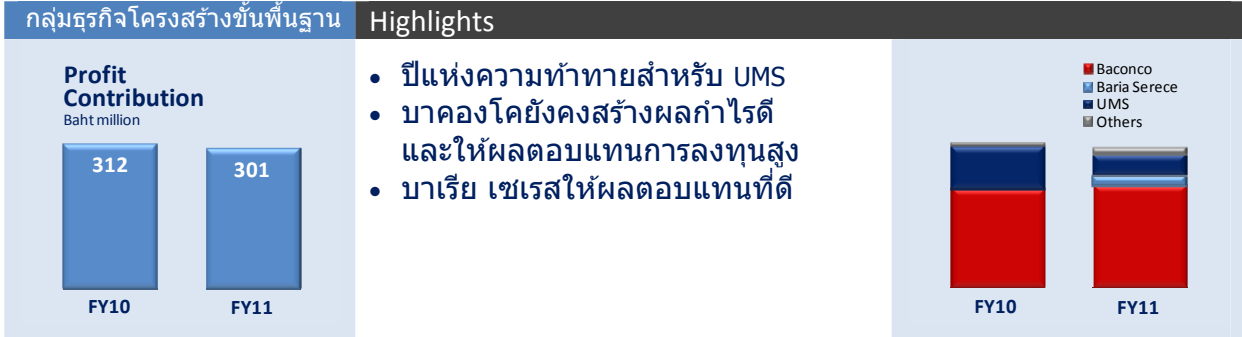


เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11024t/JN

TTA: บริษัท โทริเชนไทย เอเยนซี่ส์ จำกัด (มหาชน)

## ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554

เดือนตุลาคม 2553 – เดือนกันยายน 2554



*Slightly less contribution from Group Infrastructure because of UMS' efforts in reducing 0-5mm coal...*

กลุ่มธุรกิจโครงสร้างขั้นพื้นฐานมีผลกำไรลดลงเล็กน้อยในปี 54 โดยกำไรสุทธิของ UMS ลดลงเนื่องมาจากการจ่ายภาษีเพิ่ม บริษัทอื่นในกลุ่มโครงสร้างขั้นพื้นฐาน ล้วนแต่มีผลการดำเนินงานตามที่วางแผนไว้ และสามารถสร้างผลกำไรที่ดี

### ปีแห่งความท้าทายสำหรับ UMS

มองจากส่วนที่ TTA ถือหุ้นอยู่ กำไรของ UMS ลดลง 52% เมื่อเปรียบเทียบกับปีต่อปี จาก 92 ล้านบาทในปี 2553 มาเป็น 44 ล้านบาทในปี 2554

ในปี 2554 มีเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการขาย รายได้ และกำไรของ UMS หลายเหตุการณ์ด้วยกัน ยกตัวอย่างเช่น มีคำสั่งให้ผู้ประกอบการถ่านหินทุกแห่งในสมุทรสาครหยุดการดำเนินงานตั้งแต่เดือนกรกฎาคม เป็นผลให้ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารเพิ่มขึ้น เหตุการณ์น้ำท่วมที่อยุธยาซึ่งส่งผลให้การผลิตต้องหยุดชะงักในเดือนตุลาคมจนถึงต้นเดือนพฤศจิกายน อย่างไรก็ตาม ด้วยการเตรียมตัวป้องกันและรับมือกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นอย่างดี โรงงานที่อยุธยาจึงสามารถรอดพ้นจากน้ำท่วมได้ ถึงแม้ว่าบริเวณโดยรอบของโรงงานจะได้รับผลกระทบ ทำให้โรงงานสามารถกลับมาดำเนินการได้ทันทีเมื่อสถานการณ์ปกติ

ท่ามกลางเหตุการณ์ร้ายมากมายที่เกิดขึ้น ผลประกอบการของ UMS กลับดีขึ้นกว่าปี 2553 ปริมาณยอดขายถ่านหินในปี 2554 อยู่ที่ 1.4 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้น 21% จากปี 2553 บริษัทสามารถเพิ่มกำลังการผลิตที่โรงงานอยุธยาเพื่อชดเชยกำลังการผลิตที่หายไปจากโรงงานสมุทรสาครได้จนถึงวันที่เกิดเหตุการณ์น้ำท่วม

ในปี 2554 นี้ บริษัทฯ สามารถขายถ่านหินขนาด 0-5 มม. ทั้งในส่วนของเก่าและของใหม่จำนวนทั้งหมด 734,000 ตัน โดยขายให้กับบริษัทผลิตปูนซีเมนต์จำนวน 648,000 ตัน ในขณะที่อีกเกือบ 50,000 ตันถูกนำไปผลิตถ่านก้อนอัดเม็ด การระบายถ่านหินขนาด 0-5 มม. นี้ เป็นไปอย่างที่คาดการณ์ไว้แล้วว่าจะส่งผลกระทบต่ออัตรากำไร ขณะเดียวกันค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารเพิ่มขึ้นเนื่องจากต้องขนย้ายถ่านคัดขนาดจากโรงงานอยุธยาไปยังลูกค้าที่สมุทรสาคร ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายบางส่วนจะสามารถส่งต่อไปยังลูกค้าได้ก็ตาม นอกจากนี้ยังมีรายการจ่ายภาษีเงินได้เพิ่มเติมเนื่องจากการตีความกฎหมายภาษีบางตัวผิดพลาดไปในอดีต อย่างไรก็ตาม แม้ภาษีจะส่งผลกระทบต่อกำไรสุทธิของ UMS แต่เมื่อพิจารณากำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี และค่าเสื่อมราคา (EBITDA) และกำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี (EBIT) ซึ่งอยู่ที่ 274 ล้านบาท และ 192 ล้านบาทในปี 2554 แล้ว จะเห็นได้ว่าเพิ่มขึ้นถึง 22% และ 26% จากปีก่อน ตามลำดับ

UMS มีการปรับโครงสร้างองค์กรโดยการลดจำนวนพนักงานลง 10% และมีค่าใช้จ่ายในการปรับโครงสร้างครั้งนี้ประมาณ 6 ล้านบาท

ความคืบหน้าล่าสุด โรงงานอยุธยาสามารถกลับมาผลิตและขนส่งได้แล้วโดยโรงงานจะเพิ่มการผลิตขึ้นไปเป็น 3,500 ตันต่อวันในเดือนธันวาคม 2554 และเป็น 5,500 ตันต่อวันในเดือนมกราคม 2555 ดังนั้น เหตุการณ์น้ำท่วมจะมีผลกระทบต่อกำไรของ UMS เฉพาะในไตรมาสแรกของปี 2555 เท่านั้น นอกจากนี้ ในส่วนของโรงงานจังหวัดสมุทรสาครก็ได้รับอนุญาตให้นำถ่านหินขนาด 0-5 มม. ออกจากพื้นที่ได้แล้ว โดยที่โรงงานสมุทรสาครมีถ่านหินขนาดนี้อยู่ทั้งสิ้น 440,000 ตัน และเมื่อขนย้ายออกมาได้ทั้งหมด UMS คาดว่าจะได้รับอนุญาตให้เปิดโรงงานสมุทรสาครและดำเนินงานได้ดังเดิม จากผลกระทบดังกล่าวคาดว่า UMS จะมีผลขาดทุนในไตรมาสที่ 1 ปีการเงิน 2555



เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11024t/JN

TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

## ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554

เดือนตุลาคม 2553 – เดือนกันยายน 2554

### บาคองโคยังคงสร้างผลกำไรดีและให้ผลตอบแทนการลงทุนสูง

บาคองโคมีผลงานที่ยอดเยี่ยมอีกครั้งในปี 2554 นี้ โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 2,970 ล้านบาท และมีกำไรสุทธิ 219 ล้านบาท ความต้องการใช้ปุ๋ยเพิ่มขึ้นเนื่องจากผลผลิตทางการเกษตรขายดีและมีราคาสูงขึ้น ประกอบกับราคาวัตถุดิบมีแนวโน้มปรับตัวขึ้นอีก ผู้ค้าส่งจึงเร่งสั่งวัตถุดิบไว้ตลอดเดือนสิงหาคมเพื่อล็อคต้นทุนก่อนที่จะปรับตัวขึ้น บาคองโคสามารถรักษาระดับกำไรไว้ได้ เนื่องจากสามารถปรับราคาขายจากต้นทุนค่าวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้นได้

ในปี 2554 นี้ บาคองโคขายปุ๋ยได้ทั้งสิ้นจำนวน 190,524 ตัน สูงขึ้นจากปีก่อนถึง 25% โดยมีโอกาสในการส่งออกมากขึ้น ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของเงินสกุลดอลลาร์อีกด้วย

มีการคาดการณ์ว่า การบริโภคปุ๋ยในเวียดนามจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ราคาวัตถุดิบก็จะเพิ่มขึ้นด้วย กลยุทธ์ของบาคองโคในเวลานี้คือ 1) ทำสัญญาระยะยาวกับลูกค้าหลักซึ่งเป็นผู้ขายวัตถุดิบ 2) เพิ่มสัดส่วนการขายยาฆ่าแมลงเพื่อลดแรงกดดันจากอัตราค่าไฟในส่วนของผู้ที่คาดว่าจะลดลง 3) พัฒนาการส่งออกไปยังอินโดนีเซียและประเทศไทย

ในไตรมาส 3 การเข้าโกดังสินค้ามีเพียงแค่ 30% ของพื้นที่ทั้งหมด เนื่องจากโกดังสินค้าหลักอยู่ระหว่างการปรับปรุง อย่างไรก็ตาม หลังจากในเดือนกรกฎาคมเริ่มกลับมาเปิดให้บริการอีกครั้ง ยอดการเข้าโกดังสินค้าในเดือนสิงหาคมสามารถเพิ่มกลับมาเป็น 83% ของพื้นที่ทั้งหมด ดังนั้นในเดือนสิงหาคมนี้เอง บาคองโคจึงตัดสินใจลงทุนในพื้นที่เพิ่มอีก 6,000 ตารางเมตรเพื่อสร้างโกดังสินค้าเพิ่มเติม และคาดว่าจะสร้างแล้วเสร็จภายในสิ้นเดือนธันวาคม 2554 ซึ่งบาคองโคใช้เงินสดของตนเองในการลงทุนเพิ่มเติมครั้งนี้

TTA ได้รับอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในบาคองโค 58% ในปี 2554 ซึ่งรวมเป็น 115% จากระยะเวลาการลงทุนสองปี

### บาเรีย เซเรสให้ผลตอบแทนที่ดี

เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2553 TTA ซื้อหุ้น 20% ในบาเรียเซเรส ซึ่งเป็นผู้ประกอบการท่าเรือนำลิ้งในเวียดนามใต้ โดยวางแผนที่จะบูรณาการธุรกิจท่าเรือนำลิ้งของบาเรียเซเรส ธุรกิจโกดังสินค้าของบาคองโค และธุรกิจตัวแทนเรือและโลจิสติกส์ของโทริเซน อินโดไชน่าและโทริเซน วินามา เข้าด้วยกัน การเพิ่มพื้นที่โกดังสินค้าของบาคองโค คาดว่าจะช่วยเพิ่มปริมาณการใช้ท่าเรือบาเรียเซเรสให้มากขึ้น เนื่องจากการขนถ่ายสินค้าจะทำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

เรคาดการณ์ว่า ปริมาณการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือในปี 2554 จะอยู่ที่ 4.55 ล้านตัน และเพิ่มขึ้นอีก 24% ในปี 2555 ภายในปี 2556 ท่าเทียบเรือจะได้รับการปรับปรุงให้รองรับเรือขนาด 80,000 เดทเวทตันได้ โดยบาเรียเซเรสได้สั่งซื้อเครื่องยกของที่ทำเพิ่มเติมเป็นตัวที่ 5 เมื่อเดือนกันยายนที่ผ่านมา

บาเรีย เซเรส ส่งส่วนแบ่งกำไรให้งบการเงินของ TTA ในปีนี้จำนวน 23 ล้านบาท คิดเป็นอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน 8.6% ภายใน 10 เดือน



เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11024t/JN

TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

## ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554

เดือนตุลาคม 2553 – เดือนกันยายน 2554

| กลุ่มธุรกิจพลังงาน  | Highlights   |
|---|--|
| <p><b>Profit Contribution</b><br/>Baht million</p> <p>FY10: -200<br/>FY11: -110</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ธุรกิจวิศวกรรมใต้น้ำสามารถฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องติดต่อกันเป็นไตรมาสที่สอง</li> <li>• MTR-2 มีสัญญาว่าจ้างงานแล้ว MTR-1 บันทึกรายการสินทรัพย์ด้วยค่าแล้ว</li> <li>• AOD สั่งต่อเรือขุดเจาะแบบ Jack-up rig รุ่นใหม่ 3 ลำ</li> <li>• ลงทุนถือหุ้นทางตรงเพิ่มขึ้นในเหมืองถ่านหินที่ฟิลิปปินส์</li> </ul> |

กลุ่มธุรกิจพลังงานมีผลขาดทุนสุทธิลดลง 45% เมื่อเทียบกับปีก่อน จากผลขาดทุนสุทธิ 200 ล้านบาทในปี 2553 เป็นขาดทุนสุทธิ 110 ล้านบาทในปีนี้ ธุรกิจวิศวกรรมใต้น้ำของเมอร์เมดเริ่มฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง สามารถกลับมาสร้างผลกำไรได้ติดต่อกันเป็นไตรมาสที่สอง

ในปี 2554 นี้ เมอร์เมดบันทึกผลขาดทุนสุทธิเป็นจำนวนทั้งสิ้น 167 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นส่วนแบ่งผลขาดทุนสุทธิของ TTA จำนวน 89 ล้านบาท

รายได้จากการให้บริการของเมอร์เมดในปี 2554 อยู่ที่ 5,543 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 59% จากปี 2553 การเพิ่มขึ้นของรายได้เป็นผลมาจากธุรกิจวิศวกรรมใต้น้ำที่อัตราการใช้ประโยชน์เพิ่มสูงขึ้นจาก 39.5% ในปีก่อนเป็น 69.1% ในปีนี้ ขณะที่อัตราค่าจ้างรายวันเพิ่มขึ้น 10.9% เมื่อคิดเป็นเหรียญสหรัฐ

กำไรขั้นต้นอยู่ที่ 754 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 226% จากปีก่อน เป็นกำไรจากธุรกิจวิศวกรรมใต้น้ำจำนวน 386 ล้านบาท (อัตรากำไรขั้นต้น 9.7%) ในขณะที่ 208 ล้านบาทมาจากธุรกิจเรือขุดเจาะ (อัตรากำไรขั้นต้น 20.0%) และอีก 161 ล้านบาทจากธุรกิจสำรวจใต้ทะเล (อัตรากำไรขั้นต้น 31.2%)

ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารอยู่ที่ 719 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 29% จากปี 2553 โดยมีเหตุผลหลักดังนี้ 1) ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเกี่ยวกับการบริหารจัดการบริษัท เอเชีย ออฟชอร์ ดริลลิ่ง ("AOD") จำนวน 57.3 ล้านบาท 2) การบันทึกรายการหนี้สงสัยจะสูญจำนวน 33.2 ล้านบาท 3) การล้างเครื่องตัดก๊าซหัด ฌ ที่จ่ายจำนวน 21.2 ล้านบาท และ 4) ค่าใช้จ่ายในการปรับโครงสร้างเพื่อลดขนาดองค์กรจำนวน 17.7 ล้านบาท

| Baht millions                       | FY10  | FY11  | %yoy |
|-------------------------------------|-------|-------|------|
| Service Income                      | 3,476 | 5,543 | 59%  |
| Gross Profit                        | 231   | 754   | 226% |
| Selling & Admin Expense             | 556   | 719   | 29%  |
| Operating Profit/-Loss <sup>1</sup> | -87   | 123   | 241% |
| Foreign Exchange Gains/-Loss        | -80   | 21    | 127% |
| Net Profit (-Loss) <sup>2</sup>     | -456  | -167  | 63%  |
| Gross Margin                        | 7%    | 14%   | 7%   |
| Operating Margin                    | -3%   | 2%    | 5%   |

Note:  
<sup>1</sup> Included share of profits (losses) of investments in associates;  
<sup>2</sup> Net profits (losses) attributable to the parent

### ธุรกิจวิศวกรรมใต้น้ำสามารถฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องติดต่อกันเป็นไตรมาสที่สอง

ปริมาณกองเรือบริการนอกชายฝั่งยังคงขยายตัว ทำให้อัตราการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ตกต่ำและมีสินทรัพย์บางส่วนว่างงาน ถึงแม้ในปี 2553 งบประมาณการสำรวจและขุดเจาะจะเพิ่มขึ้นบ้างแล้ว แต่การเติบโตของกองเรือยังคงมากกว่า จึงยังมีผลกดดันต่ออัตรากำไรขั้นต้นสำหรับในปี 2554 ที่ผ่านมา อัตราการเติบโตของกองเรือเริ่มไม่สอดคล้องกับความต้องการสำรวจและขุดเจาะที่ฟื้นตัวมากขึ้น จึงคาดกันว่าในปี 2555 อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือบริการนอกชายฝั่งและอัตราค่าจ้างรายวันจะเพิ่มขึ้นสำหรับงานบริการนอกชายฝั่งทุกประเภท ยกเว้นประเภทการสำรวจหาข้อมูลเพื่อค้นหาแหล่งน้ำมันด้วยเทคนิคการผ่านเสียงไปยังใต้พื้นโลกแล้ววัดเสียงหรือความสั่นสะเทือนที่สะท้อนกลับ (Seismic Survey) แนวโน้มปี 2556





เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11024t/JN

TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

## ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554

เดือนตุลาคม 2553 – เดือนกันยายน 2554

คาดว่าอุตสาหกรรมนี้จะคึกคักอีกครั้ง เนื่องจากกองเรือและงานบริการนอกชายฝั่งจะเติบโตไม่ทันกับความต้องการ

เมอร์เมดได้เพิ่มขีดความสามารถของทีมขายและทีมบริหารโครงการไปอีกระดับหนึ่งเพื่อหางานใหม่ๆ ที่มีผลตอบแทนสูงมาให้แก่กองเรือ

เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่ มักจะว่าจ้างให้เมอร์เมดทำงานอยู่นอกประเทศไทยทั้งสิ้น ดังนั้นเมอร์เมดจึงมุ่งมั่นขยายภูมิศาสตร์งานที่มีอยู่ทั่วโลก โดยที่ทีมงานการตลาดในประเทศสิงคโปร์

**MTR-2 ยังมีสัญญาว่าจ้างงาน ขณะที่MTR-1 มีการบันทึกการต่อสัญญาสินทรัพย์** สำหรับธุรกิจเรือขุดเจาะ - เรือขุดเจาะ MTR-2 มีอัตราการใช้ประโยชน์อยู่ที่ 95.8% ในปี 2554 ซึ่งเป็นการว่าจ้างโดยบริษัท เซพรอน อินโดนีเซีย และสัญญาจะหมดลงในเดือนมีนาคมปี 2555

ในขณะที่เรือขุดเจาะ MTR-1 ไม่มีสัญญาการทำงานในปี 2554 ซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์แท่นขุดเจาะน้ำมันในเม็กซิโกเบ็ด ซึ่งส่งผลให้เรือขุดเจาะเก่าที่มีอายุเกินกว่า 20 ปีมักจะไม่ค่อยได้รับการว่าจ้างให้ทำงาน เราจึงได้ผันเรือขุดเจาะดังกล่าวไปเป็นเรือสนับสนุนการทำงานในอินโดนีเซียแทน ซึ่งผลจากการที่เรือขุดเจาะ MTR-1 วางงานนานกว่า 1 ปี เมอร์เมดจึงตัดสินใจที่จะบันทึกการต่อสัญญาของสินทรัพย์นี้เป็นจำนวน 4.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (หรือ 135 ล้านบาท) ในปี 2554 ซึ่งการบันทึกการต่อสัญญาสินทรัพย์เป็นวิธีปกติที่บริษัทเรือขุดเจาะมักจะใช้กัน เนื่องจากการดำเนินงานด้วยเรือเก่าจะมีต้นทุนและค่าใช้จ่ายสูง ประสิทธิภาพเรือขุดเจาะใหม่ๆ ไม่ได้

### AOD สั่งต่อเรือขุดเจาะแบบ Jack-up rig รุ่นใหม่จำนวน 3 ลำ

AOD ประสบความสำเร็จในการระดมทุนครั้งที่สองในเดือนกรกฎาคม 2554 โดยสามารถระดมเงินได้ทั้งสิ้น 80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในการระดมทุนครั้งนี้ บริษัท ซีดริล ("Seadrill") ซึ่งเป็นหนึ่งในบริษัทเรือขุดเจาะที่ประสบความสำเร็จมากที่สุดในโลก ได้ตัดสินใจซื้อหุ้นของ AOD ไปเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 54 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งทำให้ Seadrill มีสัดส่วนถือครองหุ้นใน AOD เท่ากับเมอร์เมดที่ 33.75% การได้ Seadrill มาเป็นพันธมิตรร่วมกับเมอร์เมดใน AOD นับเป็นการสร้างรากฐานอันแข็งแกร่งเพื่อรองรับการเติบโตของ AOD ต่อไปในอนาคต

AOD ได้สั่งต่อเรือขุดเจาะ Jack-up rigs ที่มีคุณสมบัติทางเทคนิคสูงมาจากบริษัท Keppel FELS Limited ("KFELS") โดยในเดือนกันยายน 2554 AOD ได้ตัดสินใจที่จะเพิ่มขีดความสามารถด้านระดับความลึกของเรือขุดเจาะ Jack-up Rigs ทั้งสามตัวจากระดับ 350 ฟุต เป็น 400 ฟุต ซึ่งการลงทุนในครั้งนี้ จะเพิ่มโอกาสทางการตลาดให้กับเรือขุดเจาะทั้งสามลำที่จะได้รับการว่าจ้างให้ทำงานในบริเวณทะเลที่มีความลึกมากขึ้น

การเพิ่มระดับความลึกนี้จะทำให้กำหนดการส่งมอบเรือขุดเจาะสองลำแรกเลื่อนออกไปเล็กน้อย โดยเรือขุดเจาะลำแรกจะเลื่อนกำหนดส่งมอบเป็นช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม ปี 2556 และเรือลำที่สองเป็นช่วงเดือนเมษายน-มิถุนายน ปี 2556 ในขณะที่เรือลำที่สามจะยังคงยืนยันกำหนดส่งมอบเดิมในช่วงประมาณเดือนกันยายน ปี 2556 AOD ตัดสินใจที่จะไม่ใช้สิทธิ์ตามออพชั่นที่ 2 ในการสั่งสร้างเรือขุดเจาะลำที่สี่ เพื่อระดมสรรพกำลังไปในการสร้างโอกาสทางการแข่งขันและโอกาสทางการตลาดให้กับเรือทั้งสามลำที่อยู่ในระหว่างก่อสร้าง

การลงทุนใน AOD สะท้อนถึงแผนการขยายการลงทุนในระยะยาวในธุรกิจเรือขุดเจาะ และเอื้อให้เมอร์เมดสร้างความเจริญเติบโตในแบบที่บริษัทฯ สามารถกระจายความเสี่ยงและแบ่งปันผลประโยชน์กับพันธมิตรที่มีแนวทางการดำเนินธุรกิจคล้ายกัน เพื่อร่วมพัฒนาธุรกิจเรือขุดเจาะนอกชายฝั่งไปด้วยกัน

AOD ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ Oslo Axess ที่ประเทศนอร์เวย์เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2554 ตามที่บริษัทได้มุ่งมั่นไว้ตั้งแต่เปิดการระดมทุนครั้งแรกเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2553

### ลงทุนถือหุ้นทางตรงเพิ่มขึ้นในเมืองถ่านหินที่ฟิลิปปินส์

โครงการเหมืองถ่านหินในประเทศฟิลิปปินส์ (Merton/SERI) กำลังไปได้ดี โดยเหมืองแรกผลิตถ่านหินคุณภาพสูงสำหรับใช้ในโรงไฟฟ้าได้ถึง 10,000 ตันต่อเดือน และมีแผนที่จะเพิ่มการผลิตเป็น 20,000 ตันภายในเดือนมีนาคม 2555 SERI มีแผนที่จะพัฒนาเหมืองถ่านหินเพิ่มขึ้นอีก 2-3 แห่งในอีก 2 ปีข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผลผลิตรวมเพิ่มขึ้นเป็น 1 ล้านตันต่อปี ภายในปี 2558 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาการขายถ่านหินที่ผลิตได้จากเหมืองแรกทั้งหมด ให้กับ Glencore ซึ่งเป็นบริษัทผู้ค้าถ่านหินรายใหญ่ที่สุดของโลก



เลขที่เรื่อง COR:MS/EL11024t/JN

TTA: บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

## ผลประกอบการประจำปี ของรอบปีบัญชี 2554

เดือนตุลาคม 2553 – เดือนกันยายน 2554

ปัจจุบัน SERI มีพื้นที่เหมืองทั้งหมด 12,000 เฮกตาร์ ซึ่งได้รับอนุญาตแล้วภายใต้สัญญา Coal Operating Contracts ที่ออกให้โดยกระทรวงพลังงานของประเทศฟิลิปปินส์ นอกจากนี้ SERI ยังได้ดำเนินการขอพื้นที่สัมปทานเหมืองเพิ่มอีก 8,000 เฮกตาร์

จากการที่ SERI ได้พิสูจน์ให้เห็นว่ามีศักยภาพในการผลิตถ่านหินคุณภาพสูง ในปริมาณที่มีนัยสำคัญทางการค้า อีกทั้งยังมีศักยภาพที่จะเติบโตไปอีกในอนาคต บริษัทฯ จึงตัดสินใจที่จะลงทุนเพิ่มใน SERI โดยตรงจำนวน 25.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยแบ่งเป็นการลงทุนด้วยเงินสดจำนวน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และการแปลงหนี้ให้เป็นทุนจำนวน 20.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ มีสิทธิ์ออกเสียงใน SERI รวมทั้งหมดร้อยละ 40 โดยมีสัดส่วนทางการเงิน (economic interest) จากการลงทุนตรงใน SERI ร้อยละ 47.07 นอกเหนือจากที่มีสัดส่วนทางการเงิน (economic interest) ทางอ้อม ผ่านการถือหุ้นใน Merton อยู่แล้ว ร้อยละ 24.31

### กลุ่มธุรกิจการลงทุน

กลุ่มธุรกิจการลงทุน (Corporate) หมายถึง TTA และกลุ่มบริษัทที่ถือหุ้นเพื่อการลงทุน ได้แก่ โซลิดาโต โฮลดิ้งส์ พีทีอี แอลทีดี และ บริษัท อะธิน โฮลดิ้งส์ จำกัด ซึ่งทำหน้าที่จัดหาและให้บริการในเรื่องของการเงิน การบัญชี ทรัพยากรบุคคล เทคโนโลยีสารสนเทศ การบริหารจัดการ และบริการอื่นๆ รวมถึง การตัดรายการระหว่างกันทางบัญชี ในปี 2554 กลุ่มธุรกิจการลงทุนขาดทุนสุทธิจำนวน 323 ล้านบาท ในระหว่างปี บริษัทฯ ดำเนินการบริหารและจัดการทางการเงินอย่างรอบคอบ ส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินลดลงอย่างมาก

การลงทุนของ TTA เพื่อกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจได้สร้างผลตอบแทนในเชิงบวกให้อย่างต่อเนื่อง และธุรกิจบริการนอกชายฝั่งอยู่ในช่วงฟื้นตัวแล้ว แต่ธุรกิจเรือสินค้าแห่งเทกองยังคงซบเซา ซึ่งเรายังไม่อาจพอใจได้ ความท้าทายยังคงอยู่ในแต่ละธุรกิจภายใต้การคาดการณ์เศรษฐกิจโลกที่ซบเซาในปี 2555 TTA เองจะดำเนินการอย่างเต็มที่ในการที่จะปรับปรุงการดำเนินงาน รวมถึงการตัดสินใจเกี่ยวกับการบริหารอย่างรอบคอบ เพื่อบรรลุเป้าหมายในการเพิ่มมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

(ม.ล. จันทรรจกชา จันทรทัต)  
กรรมการผู้จัดการใหญ่และ  
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางลลิตมา รุ่งขวัญศิริโรจน์)  
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่  
กลุ่มบัญชีและการเงิน