



Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทริเชนไทย เอเยนตี่ส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

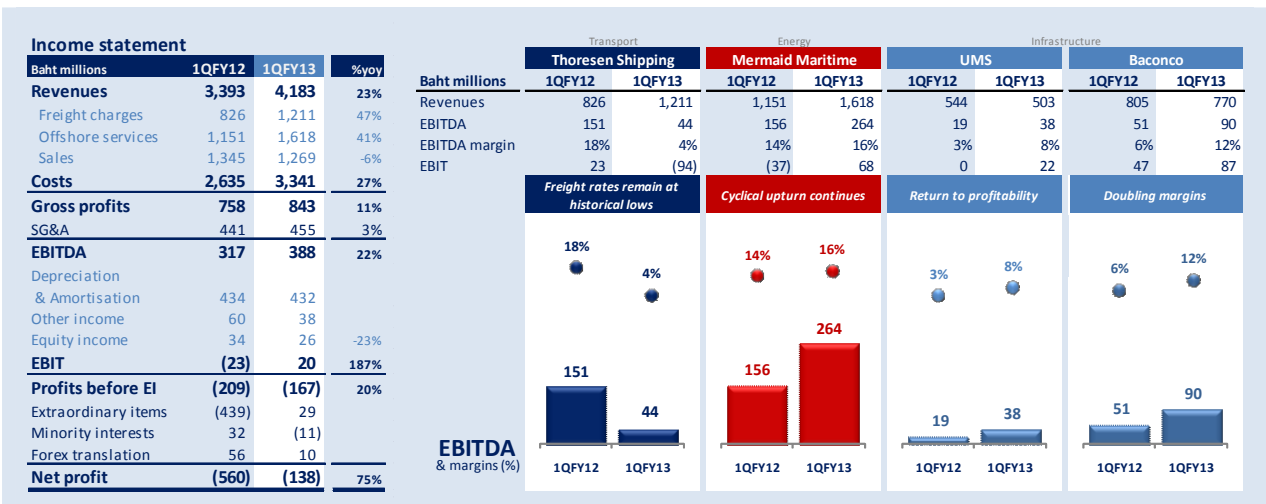
เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555

วันที่: 15 กุมภาพันธ์ 2556
 เรื่อง: ผลประกอบการประจำไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556
 เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท โทริเชนไทย เอเยนตี่ส์ จำกัด (มหาชน) "TTA" รายงานผลขาดทุนสุทธิจำนวน 138 ล้านบาท และผลขาดทุนต่อหุ้น 0.19 บาท สำหรับผลการดำเนินงานประจำไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556 ระหว่าง 1 ตุลาคม 2555 ถึง 31 ธันวาคม 2555 (ไตรมาส 1/2556) เปรียบเทียบกับผลขาดทุนสุทธิ 560 ล้านบาท และผลขาดทุนต่อหุ้น 0.79 บาท สำหรับผลการดำเนินงานในช่วงไตรมาสเดียวกันระหว่าง 1 ตุลาคม 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2554 (ไตรมาส 1/2555)

Executive Summary Performance Overview

- ผลประกอบการไตรมาส 1/2556 โดยรวมปรับตัวดีขึ้นจากปีที่ผ่านมา
- รายได้รวมเพิ่มขึ้น 23% จากปีก่อน โดยสาเหตุหลัก เป็นผลมาจากจำนวนวันเดินเรือที่มากขึ้นของธุรกิจเดินเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง โทริเชน ชิปปิง และอัตราการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์ และอัตราค่าจ้างต่อวัน ในส่วนของธุรกิจการให้บริการนอกชายฝั่งของบริษัท เมอร์เมต มาริไทม์ จำกัด (มหาชน) ที่ปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- รายได้ของคาร์วางเด็มโตขึ้น 47% เป็นผลจากการเช่าเรือมาให้บริการเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากอัตราค่าจ้างเรือของตลาดโดยรวมลดลงจากปีก่อนถึง 50% ส่งผลให้อัตราค่าจ้างเรือเฉลี่ย (TCE) ของโทริเชนชิปปิงในไตรมาสนี้ ลดลงมาอยู่ที่ระดับ 7,540 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งแม้ว่าเพียงพอกับต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เป็นเงินสด แต่ก็อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าจุดคุ้มทุนที่ระดับกำไรจากการดำเนินงาน EBIT
- ส่วนอีก 3 หน่วยธุรกิจหลัก ต่างก็มียอดประกอบการที่ดีขึ้นจากปีที่ผ่านมา
- ในไตรมาสนี้ เมอร์เมตมีรายได้เพิ่มขึ้น 41% และผลกำไรก่อนจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เพิ่มขึ้น 69% ถึงแม้ว่า เรือขุดเจาะ MTR-2 จะไม่ได้ปฏิบัติงานตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายน เนื่องจากต้องเข้ารับการตรวจสอบความพร้อมตามระยะเวลา ทั้งนี้ ธุรกิจบริการนอกชายฝั่งกำลังอยู่ในวัฏจักรขาขึ้น ทำให้เรือวิศวกรรมใต้ทะเลของเมอร์เมตได้รับงานภายใต้สัญญาจ้างงานที่มีมูลค่าสูงขึ้น ทำให้มีอัตราค่าจ้างต่อวันที่สูงขึ้นตาม
- บริษัท ยูนิค ไมนิ่ง เซอร์วิสเชส จำกัด (มหาชน) หรือ UMS มีผลกำไรก่อนจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เพิ่มขึ้นถึง 105% และผลกำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี (EBIT) สูงขึ้นถึง 6,282% ในขณะที่รายได้ลดลง 8% และ UMS สามารถทำกำไรสุทธิได้ ทั้งที่ยังคงดำเนินการจากโรงงานเพียงแห่งเดียว
- บาคองโค มีผลกำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เติบโตขึ้นถึง 78% และผลกำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี (EBIT) เพิ่มขึ้นถึง 86% ในขณะที่รายได้ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 4% สาเหตุหลักคือต้นทุนวัตถุดิบที่ลดลง ประกอบกับการขายสินค้าที่มีกำไรดีในสัดส่วนที่สูงขึ้น
- ผลการดำเนินงานของสามหน่วยธุรกิจหลัก (ที่นอกเหนือจากธุรกิจเดินเรือ) แข็งแกร่งพอที่จะช่วยเติมเต็มผลประกอบการของธุรกิจเดินเรือที่ยังคงตกต่ำ ทำให้กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) โดยรวมในไตรมาสนี้สูงขึ้นจากปีก่อนถึง 22%
- ส่วนแบ่งกำไรของบริษัทรวมและกิจการร่วมค้าลดลง 23% จากปีก่อน เป็นผลมาจากต้นทุนการบริหารจัดการของเรือขุดเจาะแบบสามขาของ บริษัท เอเชีย ออฟชอร์ ดริลลิ่งส์ (AOD) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของเมอร์เมต แต่ถ้าพิจารณาส่วนแบ่งกำไรจากสองบริษัทร่วมหลักคือ ปีโตรลีนท์ และบาเรียเชเรส รวมกัน จะเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 16%
- ผลกำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี พลิกกลับเป็นบวก ในขณะที่ผลขาดทุนจากการดำเนินงานปกติ(ก่อนหักรายการพิเศษ)ก็น้อยลง





Ref No. COR:EL13007t/JN

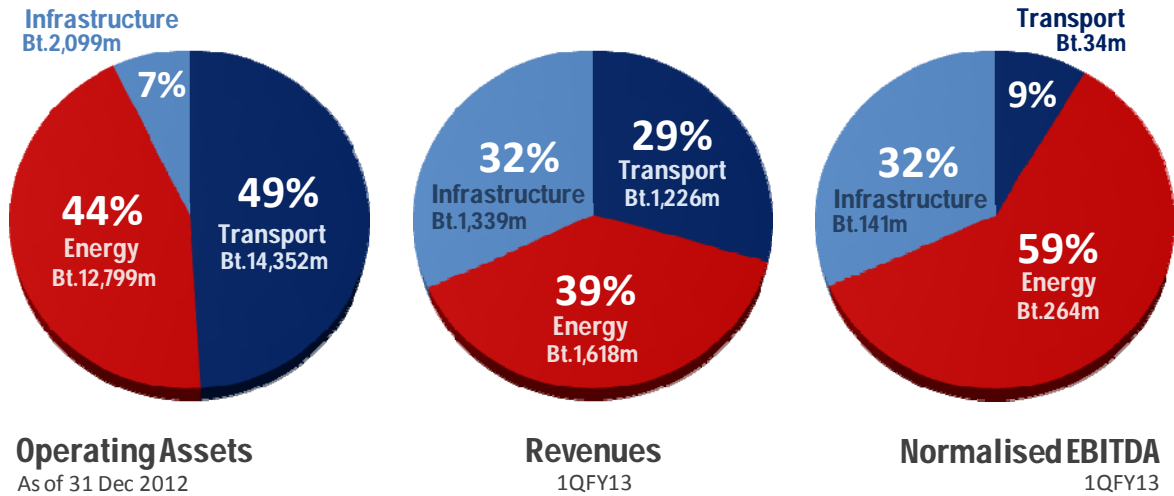
TTA: บริษัท โทริเชนไทย เอเยนตี่ส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555

- ในไตรมาส 1/2556 มีกำไรหลังหักภาษี จากการขายเรือเก่า เอ็มวี ทอร์ จูปีเตอร์ จำนวน 1.2 ล้านเหรียญสหรัฐ
- กระแสเงินสดจากการดำเนินงานในไตรมาส 1/2556 ยังคงแข็งแกร่งอยู่ที่ระดับ 701 ล้านบาท
- ผลประกอบการในไตรมาส 1/2556 แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงประโยชน์ของการดำเนินกลยุทธ์การลงทุนแบบกระจายความเสี่ยง ทำให้ TTA มีผลขาดทุนที่น้อยลง เนื่องจากรายได้และผลกำไรของหน่วยธุรกิจอื่นๆ มาช่วยลดผลกระทบจากธุรกิจเดินเรือได้เป็นอย่างดี ซึ่งแนวโน้มจะเป็นเช่นนี้ไปตลอดปีบัญชี 2556

Performance Overview by Business Group



TTA บริหารธุรกิจในกลุ่ม ซึ่งอยู่ในวัฏจักรอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน

กลุ่มธุรกิจขนส่ง

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของไทยยังคงอยู่ที่จุดต่ำสุดหรือเข้าใกล้จุดต่ำสุดแล้วในปี 2556 ซึ่ง โทริเชนชิปปิ้ง ได้พยายามทำทุกวิถีทางเพื่อเพิ่มรายได้ แต่การที่ค่าระวางเรือของตลาดโดยรวมยังคงตกต่ำอย่างต่อเนื่อง ทำให้ โทริเชนชิปปิ้ง ยังไม่สามารถสร้างผลกำไรได้ อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานโดยรวมของกลุ่มธุรกิจขนส่งยังคงอยู่เหนือระดับคุ้มทุนในเชิงของกระแสเงินสด โดยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ที่ระดับ 34 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ภาวะอุตสาหกรรมที่ตกต่ำอย่างต่อเนื่องเช่นนี้ จะนำมาซึ่งโอกาสในการขยายกองเรือในราคาที่เหมาะสม

กลุ่มธุรกิจพลังงาน

ธุรกิจการให้บริการนอกชายฝั่งกำลังอยู่ในวัฏจักรขาขึ้น สินทรัพย์ต่างๆ ของเมอร์เมด โดยเฉพาะเรือวิศวกรรมใต้ทะเลสามารถสร้างรายได้และผลกำไรที่ดีขึ้น กลุ่มธุรกิจพลังงานจะเป็นตัวหลักในการขับเคลื่อนผลการดำเนินงานรวมของ TTA ในช่วง 2-3 ปีข้างหน้า พร้อมกับช่วยลดผลกระทบจากการที่ธุรกิจเดินเรือต้องเผชิญกับจุดต่ำสุดของวัฏจักรในปี 2556 ก่อนที่จะค่อยๆฟื้นตัวในปี 2557 เป็นต้นไป

กลุ่มธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน

UMS น่าจะมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นและพลิกกลับมามีกำไรได้ ทั้งนี้ที่โรงงานสมุทรสาครสามารถกลับมาเปิดดำเนินการได้อีกครั้งในช่วงไตรมาสที่ 2/2556 ในขณะที่ บาดองโค ยังคงเดินหน้าสร้างกำไรและกระแสเงินสดที่ดี เพื่อนำไปใช้ในการขยายธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรในประเทศเวียดนามต่อไป



Ref No. COR:EL13007t/JN

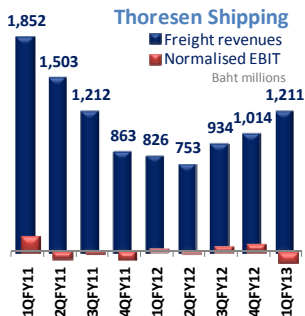
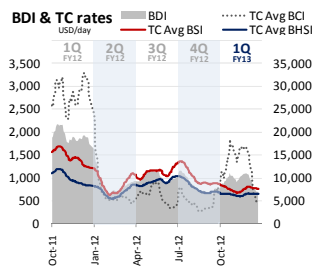
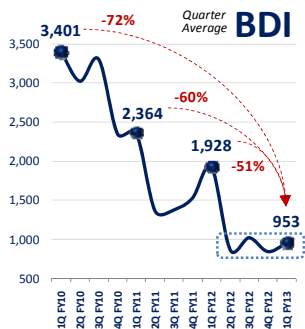
TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555

กลุ่มธุรกิจขนส่ง Highlights

- อัตราค่าระวางเรือยังคงตกต่ำ แต่กองเรือขยายตัวช้าลง
- EBIT ตดลเพราะค่าระวางเรือต่ำมาก
- โทริเซนชิปปิงอยู่รอดเพราะกองเรือทันสมัยและประสิทธิภาพทางด้านต้นทุนสูง
- อุตสาหกรรมเริ่มเห็นสัญญาณของการฟื้นตัว
- ปีโตรลิมต์กลับมาเติบโต



อัตราค่าระวางเรือยังคงตกต่ำ แต่กองเรือขยายตัวช้าลง

ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือบอลติก (BDI) ในไตรมาส 1/2556 อยู่ที่ 953 จุด ลดต่ำลงต่อเนื่อง 3 ปีซ้อน 51% จากไตรมาส 1 ปี 2555 และ 60% จากไตรมาส 1 ปี 2554 และ 72% จากไตรมาส 1 ของปี 2553 อย่างไรก็ตามการเปรียบเทียบย้อนกลับขึ้นไปสองสามไตรมาสก่อนหน้านี้ จะพบว่า ค่าเฉลี่ยของ BDI ในแต่ละไตรมาสมีความผันผวนน้อยลง

ค่าเฉลี่ย BDI ปรับตัวสูงขึ้นเล็กน้อยในไตรมาส 1 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า เป็นผลมาจากค่าระวางเรือเฉลี่ยของเรือขนาด Capesize ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุด (ในขณะที่ตลาดเรือขนาดอื่นๆ อัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำ) ในไตรมาส 1 ประเทศบราซิลส่งออกสินค้าแร่เหล็กเพิ่มขึ้นเป็น 33 ล้านตันในเดือนตุลาคม ประมาณ 55% ของจำนวนนี้ส่งเข้าประเทศจีนเนื่องจาก (1) อุปสงค์เพิ่มขึ้นจากการผลิตเหล็กที่สูงขึ้น และ (2) การสำรวจวัตถุดิบในช่วงที่ราคาสินแร่เหล็กกำลังลดลง ตัวเลขการผลิตเหล็กในประเทศจีนในเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน อยู่ที่ระดับประมาณ 720 ล้านตันต่อปี ซึ่งน้อยกว่าจุดสูงสุดในไตรมาสที่สองเพียงเล็กน้อย อย่างไรก็ตามการนำเข้าถ่านหินของประเทศจีนยังคงลดลง เนื่องด้วยราคาถ่านหินในตลาดโลกกับในประเทศจีนไม่แตกต่างกันมากนัก หลังจากช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2555 ที่การนำเข้าถ่านหินของประเทศจีนเคยสูงขึ้นไปถึง 35% แต่การนำเข้าถ่านหินในเดือนตุลาคมที่ผ่านมามีเพียง 7%

แม้ภาพการค้าขายโลกมีทิศทางที่ไม่ชัดเจน การขยายตัวของกองเรือทั่วโลกนั้นชะลอตัวอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งถือว่าเป็นจุดเปลี่ยนที่บริษัทวิจัย มาร์ชพอด เชื่อว่าเป็นช่วงที่กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของโลกจะเติบโตช้าลง ตัวอย่างเช่น การส่งมอบเรือในช่วงเดือนตุลาคมและพฤศจิกายนลดเหลือเพียง 12 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งเป็นการส่งมอบที่ต่ำที่สุดในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา ซึ่งเมื่อประกอบกับตัวเลขการปลดระวางเรือที่ยังคงสูงแล้ว ทำให้อัตราการเติบโตของกองเรือทั่วโลกในไตรมาสนี้อยู่ที่ระดับ 6% ต่อปีเท่านั้น แม้ว่ากองเรือทั่วโลกจะมีขนาดใหญ่กว่าปีก่อนถึง 11% แต่อัตราการเติบโตของกองเรือในปีนี้ก็ลดลงจาก 15% ต่อปีในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2555 บริษัทวิจัย เฟิร์นเลย์ ได้ประมาณการว่ากองเรือทั่วโลกมีจำนวนทั้งสิ้น 9,584 ลำ คิดเป็นขนาดบรรทุกรวมที่ 683 ล้านเดทเวทตัน เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือที่ 8,949 ลำที่ขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ยรวมที่ 614 ล้านเดทเวทตันเมื่อสิ้นปี 2554

EBIT ตดลเพราะค่าระวางเรือต่ำมาก

รายได้จากค่าระวางเรือของโทริเซนชิปปิงในไตรมาส 1/2556 อยู่ที่ระดับ 1,211 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 47% และเพิ่มจากไตรมาสก่อน 19%) ซึ่งเหตุผลหลักเกิดจากการเข้าเรือมาเสริมกองเรือเป็นจำนวนมาก ในช่วงไตรมาสนี้ โทริเซนชิปปิง บริหารกองเรือเฉลี่ยอยู่ทั้งสิ้น 28.5 ลำ โดยเป็นเรือ โทริเซนชิปปิง เป็นเจ้าของเอง 16 ลำ การเข้าเรือเข้ามาเสริมนี้เพื่อความสามารถในการให้บริการที่สูงขึ้นเนื่องจาก โทริเซนชิปปิง มีฐานของลูกค้าและโบรคเกอร์เพิ่มมากขึ้น และยังคงมุ่งเน้นการส่งสินค้าที่ได้อัตราค่าระวางดี เช่น เศษเหล็ก, ซีเมนต์, ผงซีเมนต์ เป็นต้น ซึ่งสร้างฐานลูกค้าที่ใหญ่ขึ้นนี้ จะส่งผลดีเมื่อตลาดเริ่มพลิกฟื้น

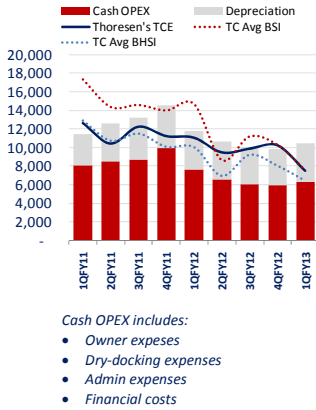
ไตรมาส 1/2556 ถือเป็นไตรมาสที่หนักหนาสาหัส เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือ โดยเฉพาะในส่วนตลาดเรือขนาด Supramax ลดต่ำลงเป็นอย่างมาก อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยของโทริเซนชิปปิง TCE ลดลงมาอยู่ที่ 7,540 เหรียญสหรัฐต่อวัน ในทิศทางเดียวกับตลาดโดยรวม อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยของโทริเซนชิปปิงลดลง 32% ยังถือว่าดีกว่าการลดลงของดัชนีบอลติกสำหรับเรือ Supramax ที่ลดลงถึง 48 %



Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทริเชนไทย เอเยนซี่ส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555



โทริเชนชิปปิง คาดว่ากองเรือเซานี้จะมีผลงานที่ดีขึ้นในช่วงครึ่งปีหลัง และเพื่อเพิ่มความ เป็นไปได้ โทริเชนชิปปิง ได้ทำการเปิดสำนักงานขายแห่งใหม่ในเมืองโคเปนเฮเกนเมื่อต้น เดือนมกราคมที่ผ่านมา ซึ่งได้รับผลตอบแทนจากการหาสินค้ามาลงเรือได้ดี ซึ่งน่าจะ ช่วยเสริมความแข็งแกร่งให้การขยายตลาดในฝั่งทะเลแอตแลนติกได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ดี โทริเชนชิปปิง ได้บริหารโครงสร้างต้นทุนให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เพื่อรับมือกับ ภาวะตกต่ำนี้แล้ว โดยต้นทุนการดำเนินงานต่อวันได้ถูกลดลงจากช่วงสูงสุดที่ 14,000 เหรียญสหรัฐในช่วงไตรมาส 4/2554 มาอยู่ที่ 10,000 เหรียญสหรัฐในช่วงสองสามไตรมาสที่ ผ่านมา และที่สำคัญยิ่งกว่าคือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เป็นเงินสด (cash operating expenses) อยู่ที่ระดับ 6,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน ติดต่อกันมาหลายไตรมาส ค่าใช้จ่ายใน การบริหารเรือ (owner expenses) ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินสดก่อนใหญ่ที่สุด ยังคงต่ำกว่า ค่าเฉลี่ยของตลาดรวมที่ระดับ 4,500-4,600 เหรียญสหรัฐต่อวัน ค่าใช้จ่ายทั่วไปยังคง ใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยในปี 2555 ที่ระดับ 1,460 เหรียญสหรัฐต่อวัน (ยกเว้นในไตรมาสที่ 4/2556 ที่ต่ำมากเป็นพิเศษเนื่องจากมีการปรับทางบัญชีในไตรมาสสุดท้ายของปี) มาตรการ ควบคุมค่าใช้จ่ายที่มีประสิทธิภาพเหล่านี้ ทำให้โทริเชนชิปปิงมีกำไรเงินสดจากการ ดำเนินงานเป็นบวก (EBITDA เป็นบวก)

Average Daily Operating Results (USD/Day)

USD/Day	1Q FY12	4Q FY12	1Q FY13	%yoy	%qoq
USD/THB Rate (Daily Average)	31.02	31.36	30.68	-1%	-2%
Time charter equivalent (TCE Rate)*	\$11,105	\$10,284	\$7,540	-32%	-27%
TCE Rate of Owned Fleet	\$11,406	\$9,441	\$7,759	-32%	-18%
TCE Rate of Chartered-In	-\$301	\$843	-\$218	28%	-126%
Vessel operating expenses (owner expenses)	\$4,541	\$4,094	\$4,257	-6%	4%
Dry-docking expenses	\$979	\$813	\$812	-17%	0%
General and administrative expenses	\$1,921	\$741	\$1,484	-23%	100%
Financial costs	\$213	\$326	-\$211	-199%	-165%
Depreciation	\$4,146	\$3,870	\$4,087	-1%	6%
Operating earnings*	-\$696	\$440	-\$2,889	-315%	-757%

*The per day basis is calculated based on available service days.

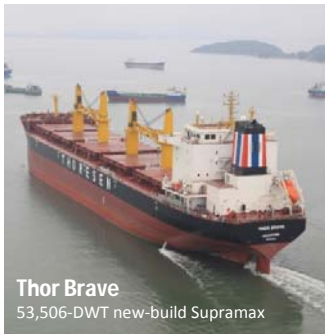
**Restated in compliance with IFRS

โทริเชนชิปปิงอยู่รอดเพราะกองเรือทันสมัยและประสิทธิภาพทางด้านต้นทุนสูง

กองเรือที่ทันสมัยมีส่วนในการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานให้ โทริเชนชิปปิง เป็นอย่าง มาก โดยในช่วง 3 ปีระหว่าง 2552-2554 โทริเชนชิปปิงได้ทยอยขายเรือเก่า ขนาดเล็ก ที่ไม่ สามารถทำกำไร จำนวน 34 ลำ และซื้อเรือ Supramax ที่มีขนาดใหญ่กว่า และอายุน้อยกว่า เข้ามาทดแทนจำนวน 5 ลำ (บางลำเป็นเรือสั่งต่อใหม่ในช่วงปี 2551) กลยุทธ์การปรับกอง เรือนี้ถือเป็นกลยุทธ์ที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและลดต้นทุนได้ดี เพื่อจุดคัมภ์ ที่ต่ำลง พร้อมรับจุดต่ำสุดของวัฏจักร

ในเดือนพฤศจิกายน 2555 โทริเชนชิปปิงได้รับมอบเรือ เอ็มวี ทอร์ เบรฟ ซึ่งเป็นเรือ Supramax ขนาด 53,506 เดทเวทตันลำแรกที่เราสั่งต่อจากคู่ต่อเรือวินาซินในเวียดนาม ในขณะที่เรือลำที่สองมีกำหนดส่งมอบในไตรมาสที่ 3 ของปีนี้ เรือสองลำนี้ ถูกสั่งต่อไว้ตั้งแต่ เดือนกันยายน 2550

ในเดือนธันวาคม 2555 ได้มีการปลดระวางเรือ เอ็มวี ทอร์ จูปีเตอร์ ซึ่งเป็นเรือ Handymax ขนาด 36,992 เดทเวทตัน ทำให้โทริเชนชิปปิง มีกำไรหลังหักภาษีจำนวน 1.2 ล้านเหรียญ สหรัฐ



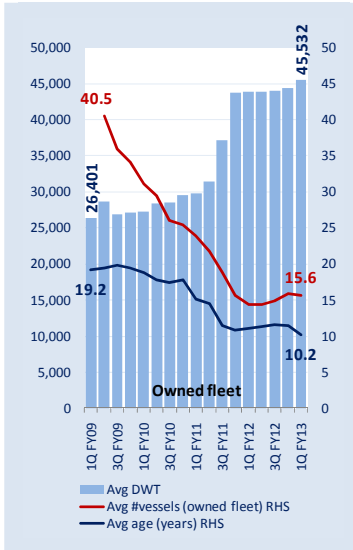


Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555



Fleet data summary

	1Q FY12	4Q FY12	1Q FY13	%yoy	%qoq
Average DWT	43,864	44,340	45,532	4%	3%
Calendar days for owned fleet ⁽¹⁾	1,380	1,467	1,493	8%	2%
Available service days for owned fleet ⁽²⁾	1,331	1,467	1,437	8%	-2%
Operating days for owned fleet ⁽³⁾	1,326	1,466	1,437	8%	-2%
Owned fleet utilisation ⁽⁴⁾	99.7%	99.9%	100.0%	0.3%	0.1%
Voyage days for chartered-in fleet	205	695	1,189	481%	71%
Average number of vessels ⁽⁵⁾	16.6	23.5	28.5	71%	21%

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 ⁽¹⁾ less planned off hire days associated with major repairs, dry dockings, or special or intermediate surveys.

(3) Operating days are the available days ⁽²⁾ 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.

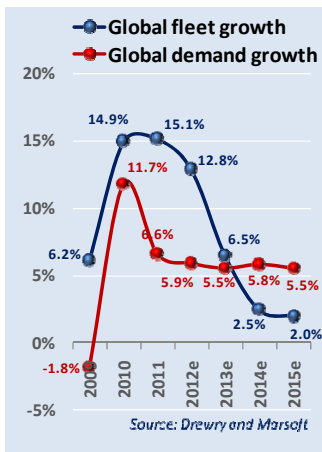
(5) Average number of vessels is the number of vessels that constituted our fleet for the relevant period, as measured by the total operating days for owned fleet plus voyage days for chartered in fleet during the period divided by the number of calendar days in the relevant period.

ณ สิ้นไตรมาส 1/2556 โทริเซนเป็นเจ้าของเรือจำนวน 16 ลำ (แบ่งเป็น Handymax 8 ลำ Supramax 8 ลำ) ที่อายุเฉลี่ย 10.2 ปี และขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ย 45,532 เดทเวตัน

โทริเซนซิปป์มีแผนจะเพิ่มจำนวนเรือ Supramax ที่อายุน้อยและทันสมัยให้มากขึ้น ในขณะที่ราคาเรือกำลังตกต่ำ ราคาเรือ Supramax มือสองอายุ 5 ปี ปัจจุบันอยู่ที่ประมาณ 18 ล้านดอลลาร์ (เมื่อปลายปี 2550 ราคาเคยสูงถึง 76 ล้านดอลลาร์) โดยภายในปี 2558 โทริเซนซิปป์ตั้งเป้าขยายกองเรือ Supramax ขึ้นอีกไม่เกิน 11 ลำ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับโอกาสในตลาดและจำนวนเงินที่จะได้รับจากการขายหุ้นเพิ่มทุนของ TTA

อุตสาหกรรมเริ่มเห็นสัญญาณของการฟื้นตัว

มีการคาดการณ์ว่าอัตราค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองจะมีแนวโน้มอยู่ในระดับต่ำในช่วงครึ่งแรกของปี 2556 ก่อนที่จะค่อยๆปรับตัวดีขึ้นอย่างช้าๆ ในช่วงครึ่งปีหลัง ปัจจุบันอยู่ในช่วงฤดูกลางจะยังคงทำให้การคาดการณ์ขนส่งในช่วงต้นปี 2556 โดยการขนส่งสินค้าแร่เหล็กจะลดลง ในขณะที่การขนส่งทางด้านอัญพิชก็คาดว่าจะลดลงเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม มีการคาดการณ์ว่า ความต้องการการขนส่งจะกลับมาในช่วงไตรมาสสองของปีปฏิทินเป็นต้นไป มาร์ชฟอร์ดคาดว่า ปริมาณการค้าขายจะขยายตัวประมาณ 5.5% ในขณะที่ความต้องการการขนส่งต่อต้นต่อระยะทาง (ไมล์) คาดว่า จะปรับขึ้นเพียงแค 6% โดยจากแนวโน้มเศรษฐกิจโลกจะมีการปรับตัวเล็กน้อยประมาณ 3.3% ในปี 2556



มาร์ชฟอร์ด คาดการณ์ว่า เศรษฐกิจยุโรปยังไม่ฟื้นในช่วงครึ่งแรกของปี 2556 ในขณะที่น่าจะเห็น GDP ของประเทศจีนกลับมาอยู่ในระดับเหนือกว่า 8% ในปีหน้า และที่สำคัญยิ่งกว่านั้นคือ การผลิตเหล็กของประเทศจีนจะโตประมาณ 4% หรือคิดเป็น 743 ล้านตันในปี นี้ ราคาสินแร่เหล็กในตลาดโลกคาดว่าจะเฉลี่ยอยู่ประมาณ 120 เหรียญสหรัฐต่อตันในช่วงปี นี้ ซึ่งราคานี้ น่าจะส่งผลให้มีการลดลงของการผลิตสินแร่เหล็กในประเทศจีน ซึ่งจากปัจจัยเหล่านี้ จึงมีการคาดการณ์ว่า การนำเข้าสินแร่เหล็กของประเทศจีนน่าจะเพิ่มขึ้นประมาณ 6.5% เป็น 784 ล้านตันในปี 2556

ในขณะเดียวกัน มาร์ชฟอร์ดคาดว่า ปริมาณการค้าขายถ่านหินที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงเผาหมอน้ำ (steam coal) ทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นประมาณ 7% แต่ความต้องการการขนส่งต่อต้นต่อไม่ละจะเพิ่มขึ้นเกือบ 10% ในปีหน้า โดยคาดว่า การส่งออกถ่านหินระยะสั้นจากอินโดนีเซียไปประเทศจีนจะลดลงในปี 2556 ซึ่งน่าจะเปิดโอกาสให้มีการส่งถ่านหินจากภูมิภาคออสเตรเลีย แอฟริกาใต้ และแอดแลนติกเพิ่มขึ้นเพื่อชดเชยส่วนที่ขาด

สำหรับด้านอุปทานของกองเรือ หลังจากที่มีการส่งมอบเรือรวมกันไปแล้วเกือบ 100 ล้านเดทเวตันในปี 2555 และ 2556 มาร์ชฟอร์ดคาดว่า จำนวนเรือที่จะส่งมอบจะเหลือเพียงแค่ 73 ล้านเดทเวตันในปี 2556 และประมาณ 18 ล้านเดทเวตันที่กำลังจะส่งมอบอาจจะถูกยกเลิกหรือล่าช้า ในขณะเดียวกัน คาดว่าน่าจะมีการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้นสูงถึง 40 ล้านเดทเวตันในปี 2556 นี้ ซึ่งจะเป็นตัวเลขการปลดระวางเรือที่สูงเป็นประวัติการณ์ โดยจะมีการทยอยปลดมากที่สุดในช่วงครึ่งแรกของปี 2556 ดังนั้น กองเรือโลกน่าจะขยายตัวประมาณ



Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555

6.5% ในปี 2556

เมื่อดูปัจจัยต่างๆเหล่านี้รวมกันแล้ว คาดว่า อัตราค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีแนวโน้มอยู่ในระดับต่ำตลอดครึ่งแรกของปี 2556 แต่มาร์ชเชอฟอร์ดคาดว่า อัตราค่าระวางเรือจะค่อยๆทยอยปรับขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี ซึ่งเป็นผลมาจากการฟื้นตัวอย่างของยุโรปและอัตราค่าเรือเดบิตของกองเรือโลกที่ลดลง

บริษัทเดินเรือหลายบริษัท จะยังคงอยู่ในกระบวนการปรับโครงสร้างหนี้ในช่วง 6 เดือนข้างหน้า ซึ่งน่าจะเปิดโอกาสให้ข้อซื้อเรือราคาถูกโดยบริษัทที่มีฐานะทางการเงินที่เข้มแข็ง โทริเซนซีปป์จะยังคงเดินหน้าดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการบริหารจัดการทางการเงินอย่างรอบคอบ ในขณะที่เดียวกันก็จะมองหาจังหวะและโอกาสในการขยายกองเรือ เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันในระยะยาว

ปีโตรลิปต์กลับมาเติบโต

ผลการดำเนินงานของปีโตรลิปต์กลับมาดีเหมือนเดิมในช่วงไตรมาสที่ 1 ซึ่งสาเหตุที่ผลการดำเนินงานตกลงในช่วงครึ่งหลังของปีบัญชีที่แล้ว (เมษายน-กันยายน 2555) เป็นผลมาจากสาเหตุหลัก 3 ประการด้วยกันคือ 1) มีเรือสองลำที่ต้องเข้าซ่อมบำรุงนานกว่ากำหนดเนื่องจากสภาพอากาศไม่เอื้ออำนวยให้การซ่อมแซมแล้วเสร็จตามแผนที่วางไว้ 2) มีเรืออีกลำที่ต้องเข้าซ่อมบำรุงในเดือนกันยายน และ 3) ไม่มีการเช่าเรือเข้ามาเสริมเป็นเวลา 6 เดือนนับตั้งแต่สัญญาเช่าสิ้นสุดเมื่อเดือนมกราคม 2555

อย่างไรก็ดี รายได้เริ่มฟื้นตัวในช่วงปลายปี 2555 เนื่องจากเรือได้กลับมาทำงานตามปกติ ดังนั้นในไตรมาส 1/2556 ปีโตรลิปต์จึงมีรายได้ปรับตัวดีขึ้นจากปีก่อนเล็กน้อยที่ 2% แต่ด้วยเหตุที่ไม่มีเรือเช่าเข้ามา ทำให้อัตรากำไรสูงขึ้น ถ้าไรจากการดำเนินงาน (EBITDA) เติบโตสูงขึ้นกว่า 20% บนสกุลเงินฟิลิปปินส์เปโซ แต่บนสกุลเงินไทยบาท ส่วนแบ่งกำไรให้กับ TTA ของปีโตรลิปต์นั้นสูงขึ้น 26% ในไตรมาส 1/2556

ปีโตรลิปต์ ยังคงเป็นหนึ่งในธุรกิจตัวอย่างของการกระจายการลงทุนที่ประสบความสำเร็จ มีส่วนแบ่งกำไรให้กับ TTA ในอัตราส่วนที่สูงที่สุด ในช่วงไตรมาส 1/2556 ปีโตรลิปต์มีกองเรือที่ทันสมัยอายุเฉลี่ยเพียงแค่ 10 ปี ที่ประกอบไปด้วย เรือบรรทุกและขนส่งน้ำมันและก๊าซ ปีโตรลิปต์มีจำนวน 10 ลำ และเรือบรรทุกก๊าซปีโตรลิปต์มีเหลืออีก 2 ลำ โดยกองเรือนี้มีขีดความสามารถในการบรรทุกที่ประมาณ 41 ล้านลิตร ในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ปีโตรลิปต์มีกำไร และก๊าซแอลพีจีไปยังท่าเรือ และสถานีสำคัญต่างๆ ทั่วหมู่เกาะฟิลิปปินส์



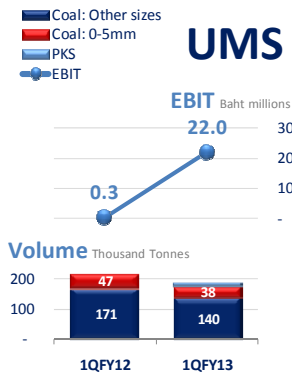
Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทริเชนไทย เอเยนตี่ส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555

กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน Highlights

- UMS มีกำไรเล็กน้อยในไตรมาส 1/2556
- กระบวนการกลับมาเปิดโรงงานที่สมุทรสาคร เป็นไปตามแผน
- ผลประกอบการของภาคอสังหาริมทรัพย์แข็งแกร่ง
- คลังสินค้าเริ่มเปิดให้บริการ



UMS มีกำไรเล็กน้อยในไตรมาส 1/2556

UMS ขายถ่านหินในไตรมาส 1/2556 ไปจำนวนทั้งสิ้น 178,000 ตัน ลดลง 18% จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน แต่อย่างไรก็ดี รายได้ลดลงจากปีก่อนเพียงแค่ว่า 8% ในขณะที่กำไรขั้นต้นดีขึ้นจาก 15% เป็น 24% โดยในไตรมาสนี้ UMS มีผลกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ที่ 38 ล้านบาท และมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย และ ภาษี (EBIT) ที่ 22 ล้านบาท เมื่อเทียบกับ EBITDA และ EBIT ที่ 19 ล้านบาท และ 3 ล้านบาทตามลำดับของไตรมาสเดียวกันเมื่อปีที่ผ่านมา ในไตรมาส 1/2556 UMS มีกำไรสุทธิที่ 4.2 ล้านบาท

UMS' income statement*

Baht millions	1QFY12	1QFY13	%yoy
Total revenues	544	503	-8%
Total costs	464	383	-18%
Gross profits	80	120	51%
%Gross margins	15%	24%	9%
SG&A	61	82	34%
EBITDA	19	38	105%
%EBITDA margins	3%	8%	4%
EBIT	0.3	22.0	6282%

*as consolidated on TTA's P&L

ในช่วงวิกฤตน้ำท่วมเมื่อไตรมาส 1/2555 UMS ได้แก้ปัญหาเรื่องถ่านหินที่ถูกสั่งมาจากอินโดนีเซีย เพื่อมาเป็นวัตถุดิบป้อนให้โรงงานอยุธยา ด้วยการขายถ่านหินดังกล่าวตรงไปให้ประเทศจีน ซึ่งการทำเป็นนายหน้าค่าถ่านหินไม่ได้ก่อให้เกิดกำไรจากการขายมากนัก

อย่างไรก็ดี ในไตรมาส 1/2556 นี้ โรงงานที่อยุธยาสามารถกลับมาดำเนินการได้ตามปกติ จึงได้มีการตัดแยกถ่านหินก่อนจะส่งไปขายให้ลูกค้าตามปกติ ซึ่งในการตัดแยกนั้น เป็นถ่านหินขนาด 0-5 มม. ประมาณ 38,000 ตัน หรือ ประมาณ 22% ของยอดขายทั้งหมด ซึ่งการขายถ่านหินด้วยการตัดแยกขนาดในสัดส่วนเช่นนี้ทำให้ UMS สามารถสร้างกำไรได้ แต่ยังไม่มากเพราะยังคงต้องต้นทุนค่าขนส่งแบบข้ามจังหวัดระหว่างอยุธยากับสมุทรสาครอยู่ แม้กระนั้น ผลประกอบการในไตรมาส 1/2556 ก็เป็นข้อพิสูจน์ได้ว่า UMS สามารถกลับมาทำกำไรได้ หากสามารถมีสัดส่วนการขายถ่านหินขนาดต่างๆที่ดี ซึ่งถ้าหากกลับมาดำเนินได้ตามโรงงานทั้งสอง ผลประกอบการก็จะยิ่งดีขึ้น

กระบวนการกลับมาเปิดโรงงานที่สมุทรสาคร เป็นไปตามแผน

ขั้นตอนการดำเนินการที่จะให้โรงงานสมุทรสาครกลับมาเปิดได้อีกครั้งเป็นไปตามแผนที่วางไว้ หลังจากที่เราขายถ่านหินขนาด 0-5 มม. UMS ก็สามารถลดสต็อกถ่านหินลงได้ และกำลังอยู่ในช่วงส่งคาร่องไปที่จังหวัดสมุทรสาครเพื่อขอเปิดโรงงานอีกครั้ง ซึ่งได้มีการเตรียมกำลังคนและสถานที่ไว้ให้พร้อม เพื่อให้การเปิดดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่นทันทีที่ได้รับอนุมัติ

เมื่อโรงงานสมุทรสาครกลับมาเปิดอีกครั้ง คาดว่า UMS จะกลับมาทำกำไรทันที เนื่องจาก 1) กระบวนการโลจิสติกส์บางส่วนจะกลับมาทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2) สามารถเปิดสายการผลิตโครงการบิ่นเม็ดถ่านหินที่โรงงานสมุทรสาครได้ทันที ซึ่งจะเป็นการสร้างกำไรที่สูงขึ้นให้กับถ่านหินขนาด 0-5 มม UMS ตั้งมั่นที่จะกลับมาเปิดทำการในจังหวัดสมุทรสาครเนื่องจากมีผู้ต้องการใช้ถ่านหินจำนวนมากในจังหวัดดังกล่าว อาทิ โรงงานแปรรูปอาหาร และเพื่อการกลับเข้าสู่กระบวนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ





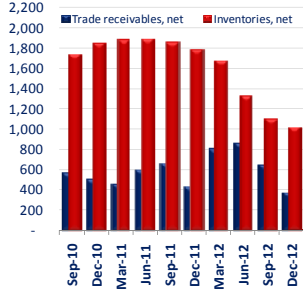
Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555

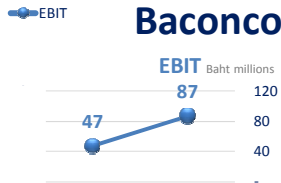
UMS: Receivables vs. Inventories



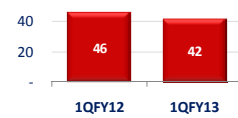
การเร่งขายถ่านหินขนาด 0-5 มม. ในช่วงหลายไตรมาสที่ผ่านมาช่วยให้การบริหารจัดการเงินทุนหมุนเวียนของ UMS ดีขึ้น เนื่องจากมีการแปลงสินค้าคงเหลือให้เป็นเงินสด และนำเงินสดนั้นไปชำระหนี้ระยะสั้น ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2555 มูลค่าสินค้าคงคลังคงเหลืออยู่ที่ระดับ 1,012 ล้านบาท ลดลง 46% จากช่วงสูงสุดที่ 1,880 ล้านบาทเมื่อ 30 มิถุนายน 2554 และมีลูกหนี้ทางการค้าอยู่ที่ 366 ล้านบาท ลดลงจาก 859 ล้านบาทเมื่อสิ้นเดือนมิถุนายน 2555 เงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินลดลงเหลือ 1,103 ล้านบาท จากเดิมที่เคยสูงถึง 1,535 ล้านบาทเมื่อสิ้นเดือนมีนาคม 2555 การที่ยอดหนี้ลดลงย่อมส่งผลให้ดอกเบี้ยลดลงและช่วยให้มีกำไรดีขึ้น

การเปิดดำเนินการผลิตจากทั้งสองโรงงาน (ซึ่งคาดว่าจะน่าเกิดขึ้นในไตรมาสที่ 2/2556) ประกอบกับการที่ปัจจัยพื้นฐานในเชิงงบดุลมีการปรับตัวดีขึ้น จะช่วยเพิ่มความสามารถในการทำกำไรของ UMS ให้ดีขึ้นในอนาคตอันใกล้

Sales volume
EBIT



Volume Thousand Tonnes



ผลประกอบการของภาคของโคเคียมโตแข็งแกร่ง

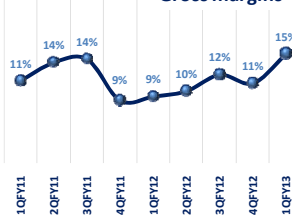
ไตรมาส 1/2556 นับเป็นอีกหนึ่งไตรมาสที่ภาคของโคเคียมมีผลประกอบการอยู่ในเกณฑ์ดีมาก เช่นเดียวกับ UMS ที่ยอดขายตกลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา แต่ผลกำไรกลับเติบโตอย่างมาก ในไตรมาสนี้ ภาคของโคเคียมขายปุ๋ยและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรไปทั้งสิ้น 42,100 ตัน คิดเป็นยอดขายที่ต่ำกว่าปีที่แล้ว 9% แต่รายได้จากการขายลดลงจากปีที่ผ่านมาเพียงแค่ 4% ในขณะที่ต้นทุนอัตราค่าใช้ขึ้นต้นกลับเพิ่มขึ้นจาก 9% เป็น 15% EBITDA และ EBIT ในไตรมาส 1/2556 อยู่ที่ระดับ 90 ล้านบาท และ 87 ล้านบาทตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับ ไตรมาศเดียวกันของปีที่แล้วที่ EBITDA อยู่ที่ 51 ล้านบาท และ EBIT อยู่ที่ 47 ล้านบาท ภาคของโคเคียมสร้างผลกำไรสุทธิให้แก่ TTA จำนวนทั้งสิ้น 71 ล้านบาทในไตรมาส 1/2556 นี้

Baconco's income statement*

Baht millions	1QFY12	1QFY13	%yoy
Total Revenues	805	770	-4%
Total costs	732	655	-10%
Gross profits	74	116	57%
%Gross margins	9%	15%	6%
SG&A	23	26	11%
EBITDA	51	90	78%
%EBITDA margins	6%	12%	5%
EBIT	47	87	86%

*as consolidated on TTA's P&L

Gross margins



เช่นเดียวกับ UMS ภาคของโคเคียมก็บริหารการขายผลิตภัณฑ์ได้ในสัดส่วนที่ดีและมีกำไร โดย 60% ของยอดขายเป็นปุ๋ย NPK ทั้งนี้ ไตรมาศ 1/2556 และอีกปัจจัยที่ส่งผลให้ ภาคของโคเคียมมีอัตรากำไรที่สูงขึ้นคือการที่ต้นทุนราคาวัตถุดิบลดลงในไตรมาสนี้ (ต่างจากไตรมาส 1/2555 ที่ต้นทุนราคาวัตถุดิบสูง ทำให้กำไรลดลง) โดยทั่วไป ภาคของโคเคียมเลือกที่จะเก็บสต็อกวัตถุดิบไว้ไม่มากนัก และซื้อวัตถุดิบเมื่อราคาต่ำ นอกจากนั้น ยังพยายามเพิ่มสัดส่วนของวัตถุดิบที่มาจากแหล่งผลิตในประเทศเพื่อลดต้นทุน แนวทางทั้งหมดนี้ เมื่อประกอบกับนโยบายคงราคาขายในเดือนพฤศจิกายน ทำให้อัตรากำไรขั้นต้นเฉลี่ยในไตรมาสนี้อยู่ที่ 15%

สำหรับความพยายามในการเพิ่มปริมาณยอดขาย ภาคของโคเคียมก็ยังคงความพยายามในการพัฒนาตลาดส่งออก โดยพยายามหาวิธีเพิ่มปริมาณการส่งออกปุ๋ยไปยังฐานลูกค้าที่มีอยู่เดิม พร้อมๆ กับการเปิดตัวผลิตภัณฑ์คุณภาพในตลาดส่งออกใหม่ๆ เพิ่มขึ้นด้วย นอกจากนี้ยังพยายามพัฒนาการขายในตลาดใหม่ๆ เช่น ตลาดการปลูกกาแฟ เพื่อช่วยเพิ่มยอดขายปุ๋ยในประเทศเวียดนามให้มากขึ้นอีก

คลังสินค้าเริ่มเปิดให้บริการ

ในไตรมาส 2/2555 ภาคของโคเคียมได้ซื้อสิทธิในการใช้ที่ดินขนาด 50,000 ตารางเมตรด้วยเงินสดจากการดำเนินงาน และได้นำพื้นที่ดังกล่าวไปสร้างคลังสินค้าพื้นที่ขนาด 27,000 ตารางเมตรแห่งใหม่ล่าสุดและได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนมกราคม 2556 ที่ผ่านมานี้ ซึ่งพร้อมเปิดให้บริการเช่าพื้นที่ในเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งพื้นที่ในคลังสินค้าแห่งนี้ มีความจุถึง 100,000 เมตริกตัน โดยแบ่งเป็นพื้นที่สำหรับสินค้าบรรจุภัณฑ์และสินค้าเทกอง 80,000 ตัน และเป็นพื้นที่สำหรับคอนเทนเนอร์ ท่อ และเหล็กอีก 20,000 ตัน โดยมีลูกค้ารายแรกได้ลงนามเช่าพื้นที่ประมาณ 55% ไปแล้วเป็นเวลา 2 ปี ปัจจุบัน พื้นที่คลังสินค้าทุกแห่งของบริษัทในเครือของ TTA ในเวียดนามมียอดการจองใช้งานเต็มกว่า 90% ทั้งนี้พื้นที่คลังสินค้าแห่ง



Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทรคมนาคมไทย เอเยนตีสี่ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555

ใหม่ที่เพิ่มขึ้นนี้ เป็นการเพิ่มขึ้นมากกว่า 100% ของจำนวนพื้นที่คลังสินค้าทั้งหมดในปัจจุบัน

ปริมาณอุปสงค์ของการให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเวียดนามตอนใต้ยังคงเพิ่มขึ้น ดังนั้น การให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรจึงถือเป็นกลยุทธ์สำคัญของ TTA ในประเทศเวียดนามตอนใต้ โทรคมนาคม วัฒนา โลจิสติกส์ บาคองโค และบาเรียเซเรส เป็นส่วนผสมที่ลงตัว และทำให้กลุ่มบริษัทนี้ กลายเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบบูรณาการที่สามารถให้บริการขนส่งทางบกและทางทะเล คลังสินค้า พื้นที่บรรจุภัณฑ์ การส่งสินค้า และกระบวนการทางศุลกากรโดยบริการเหล่านี้ เป็นตัวสนับสนุนการขยายตัวของท่าเรือน้ำลึกบาเรียเซเรส ที่ TTA ถือหุ้นอยู่ทั้งสิ้น 20% โดยในไตรมาส 1/2556 บาเรียเซเรสมีส่วนแบ่งกำไรให้กับ TTA ทั้งสิ้น 5.1 ล้านบาท



Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทริเชนไทย เอเยนซี่ส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555

กลุ่มธุรกิจพลังงาน Highlights

- เมอร์เมดมีสัญญาณฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องและชัดเจน
- รับอานิสงส์ของวัฏจักรอุตสาหกรรมขาขึ้น
- เรือขุดเจาะห้องแบคกลับมาได้รับความสนใจ
- อุปสงค์ของเรือขุดเจาะแบบสามขาขยายตัวสูง

เมอร์เมดมีสัญญาณฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องและชัดเจน

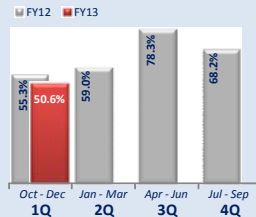
ในไตรมาส 1/2556 เมอร์เมดมีรายได้รวมทั้งสิ้น 1,618 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 41% รายได้ในส่วนของธุรกิจวิศวกรรมใต้ทะเลเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 53% แม้ว่าอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมใต้ทะเลที่ 50.6% จะอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า 55.3% ในไตรมาส 1/2555 ทั้งนี้เนื่องจากรีไทร์เรือได้รับการจ้างงานด้วยอัตราค่าจ้างรายวันที่สูงกว่า แต่ในส่วนของธุรกิจขุดเจาะนอกชายฝั่งมีรายได้ลดลง 7% สาเหตุหลักคือการที่เรือขุดเจาะ MTR-2 ครบกำหนดสัญญาเมื่อกลางเดือนพฤศจิกายน และต้องเข้าตรวจสอบสภาพบำรุงรักษา (special periodic survey) เป็นเวลาประมาณ 4 เดือนตั้งแต่วันที่ 22 พฤศจิกายนที่ผ่านมา จนถึงต้นเดือนมีนาคม ในขณะที่เรือขุดเจาะ MTR-1 ซึ่งยังคงดำเนินงานภายใต้สัญญาการเป็นเรือสนับสนุนการทำงานนอกชายฝั่ง ช่วยขุดเซยรายได้ของเรือขุดเจาะ MTR-2 ได้บ้าง และทำให้อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะโดยรวมอยู่ที่ 67.3% เทียบกับ 44.6% ในไตรมาส 1/2555

Mermaid's income statement*

Baht millions	1QFY12	1QFY13	%yoy
Total Revenues	1,151	1,618	41%
Total costs	837	1,186	42%
Gross profits	315	432	37%
%Gross margins	27%	27%	-0.6%
SG&A	159	169	6%
EBITDA	156	264	69%
%EBITDA margins	14%	16%	3%
EBIT	(37)	68	282%

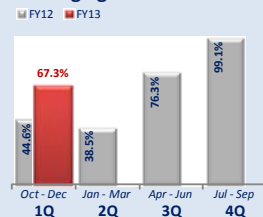
*as consolidated on TTA's P&L

Subsea vessel utilisation rate



*Utilisation rate per calendar days

Drilling rig utilisation rate

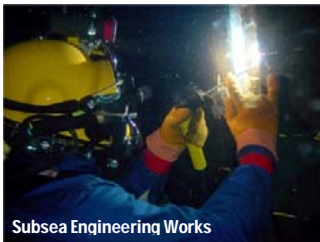


*Utilisation rate per calendar days

อัตราค่าไรรู้ขึ้นต้นของเมอร์เมดลดลงเล็กน้อย เนื่องจากเรือขุดเจาะ MTR-2 เข้ารับการตรวจสอบสภาพบำรุงรักษา แต่ด้วยมาตรการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนค่าใช้จ่ายของเรือ รวมทั้งโครงการต่างๆอย่างเคร่งครัดและมีวินัย ส่งผลให้กำไรจากการดำเนินงานทั้งก่อนและหลังหักค่าเสื่อม ดอกเบี้ยและภาษี (EBITDA และ EBIT) ขยายตัวสูงถึง 69% และ 282% มาอยู่ที่ 264 ล้านบาท และ 68 ล้านบาทตามลำดับ ช่วงเดือนมกราคม – มีนาคมโดยปกติจะเป็นช่วงซบเซาของเมอร์เมด แต่ครึ่งหลังของปีผลประกอบการจะดีเพราะจะเริ่มรับรายได้และกำไรจากสัญญาใหม่ๆที่เมอร์เมดเพิ่งได้รับ

รับอานิสงส์ของวัฏจักรอุตสาหกรรมขาขึ้น

เมอร์เมดได้สังเกตเห็นอุปสงค์ของเรือบริการนอกชายฝั่งที่เพิ่มขึ้น เรือวิศวกรรมใต้ทะเลซึ่งประกอบด้วยเรือสนับสนุนงานนักประดาน้ำ (Dive Support Vessel) และเรือสนับสนุนยานควบคุมระยะไกล (Remotely Operated Vehicle) กำลังได้รับความต้องการสูงในหลายๆภูมิภาค ธุรกิจเรือวิศวกรรมใต้น้ำได้รับการจ้างงานด้วยอัตราค่าจ้างรายวันที่สูงขึ้นเนื่องมาจากเป็นสัญญาจ้างงานบริการแบบมูลค่าเพิ่ม และมีอายุสัญญาจ้างงานที่ยาวขึ้น ดังที่เห็นได้จากสัญญาว่าจ้างงานต่างๆของเมอร์เมดในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ทั้งนี้เมอร์เมดยังคงมุ่งเน้นที่การหาสัญญาเพื่อผลกำไรต่อลำเรือที่สูงขึ้น ระยะเวลาของสัญญาว่าจ้างเรือที่ยาวนานขึ้น ในตลาดที่มีการเติบโตสูง เช่น ตะวันออกกลางและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



Subsea Engineering Works

ในเดือนตุลาคมที่ผ่านมา กิจกรรมร่วมทุนระหว่างเมอร์เมด กับ บริษัท Zamil Offshore Services Company (Zamil) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการงานบริการนอกชายฝั่งที่ใหญ่ที่สุดในตะวันออกกลาง ได้รับสัญญาจ้างงานสำรวจ ซ่อมแซมและบำรุงรักษาภายนอกชายฝั่ง เป็นเวลา 5 ปี มูลค่าขั้นต่ำ 530 ล้านดอลลาร์จากบริษัทน้ำมันแห่งชาติอาระเบีย (Saudi Aramco) ซึ่งเป็นบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยเมอร์เมดจะมีส่วนแบ่งรายได้ประมาณ 60-70% ในระยะเวลา 5 ปี ขอบเขตของสัญญาครอบคลุม การให้บริการด้านอ่าว ครบวงจร ตั้งแต่ การดำน้ำแบบ air/mixed gas การดำสำรวจน้ำลึก ยานควบคุมระยะไกล สำหรับสำรวจและตรวจสอบใต้น้ำ และงานซ่อมแซมบำรุงรักษาพื้นที่ขุดเจาะน้ำมันนอกชายฝั่ง นอกจากนี้ Saudi Aramco ยังจะใช้บริการเรือสนับสนุนการทำงานนอกชายฝั่งอีก 4 ลำ และเรือสนับสนุนการทำงานของนักประดาน้ำโดยเฉพาะอีก 1 ลำ MV Mermaid Asiana ได้เข้าปฏิบัติการในเดือนกุมภาพันธ์ 2556 นอกจากนี้ เมอร์เมดและ ซันเทค ซึ่งเป็นบริษัทในเครือ

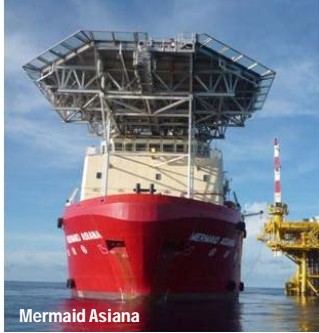


Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทริเชนไทย เอเยนตีสี่ส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555



Mermaid Asiana

ของเมอร์เมดในตะวันออกกลาง จะจัดหานักประดาน้ำที่มีความเชี่ยวชาญสูงจำนวนถึง 110 คน พร้อมยานควบคุมระยะไกลจำนวน 3 ลำ และชุดแพดเกจดำน้ำลึกไว้คอยสับเปลี่ยน

ในเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา บริษัท ซับเทค ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของเมอร์เมดในการดำ ก็ได้สัญญาระยะเวลา 5 ปี มูลค่า 25 ล้านดอลลาร์จากบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติชั้นนำ ซึ่งตามสัญญานี้ เมอร์เมดจะนำเรือ DPB Mermaid Siam ไปให้บริการ โดยขอบเขตของงานคือการให้บริการบำรุงรักษาพื้นที่ขุดเจาะน้ำมันนอกชายฝั่งแบบครบวงจร งานบริการซ่อมแซมแก้ไข ตามที่ลูกค้าจะเรียก โดยจะทำงานปีละไม่เกิน 60-100 วัน สัญญาทั้งสองฉบับนี้ เป็นก้าวที่ดีในการหาสัญญาระยะยาวและขยายขอบเขตงานวิศวกรรมใต้ทะเลของเมอร์เมดไป ยังน่านน้ำอื่นที่นอกเหนือจากน่านน้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ น่านน้ำตะวันออกกลางเป็นตลาดที่มีการเติบโตสูง และไม่ต้องเผชิญกับฤดูมรสุมเหมือนในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้สามารถให้บริการได้ตลอดทั้งปี



Mermaid Siam



Mermaid Endurer

และในเดือนมกราคมที่ผ่านมา เมอร์เมดได้รับสัญญาจ้างงานวิศวกรรมใต้ทะเลจากบริษัท ไซนา ออฟชอร์ ออยล์ เอนจิเนียริง จำกัด ("COOEC") มูลค่าสูงสุด 40 ล้านดอลลาร์ โดยใช้เรือ MV Mermaid Endurer พร้อมอุปกรณ์สนับสนุนการดำน้ำและนักประดาน้ำ โดย MV Mermaid Endurer ได้รับการติดตั้งอุปกรณ์เสริมด้านความปลอดภัยด้วยเทคโนโลยีใหม่ล่าสุด ทำให้เป็นเรือระดับแนวหน้าเมื่อเทียบกับเรือประเภทเดียวกัน สัญญาจ้างงานของ COOEC มีกำหนดเริ่มงานในเดือนมีนาคม 2556 โดยมีระยะเวลาของสัญญาประมาณ 6 เดือน โดยคาดว่าจะรายได้ที่จะได้รับจากสัญญาจ้างงานนี้จะมีมูลค่าถึง 30 ล้านดอลลาร์ พร้อมเงื่อนไขการขยายระยะเวลาว่าจ้างออกไปได้อีก 60 วัน ซึ่งหากมีการยืดวันทำงาน มูลค่าของสัญญาจะเพิ่มขึ้นเป็น 40 ล้านดอลลาร์

เรือขุดเจาะห้องแบบกลั้มมาได้รับความนิยม

ตลาดเรือขุดเจาะแบบห้องแบบในปัจจุบันกลับมาคึกคักขึ้น โดยเรือขุดเจาะแบบห้องแบบที่มีอายุไม่เกิน 5 ปี มีอัตราการใช้ประโยชน์สูงถึง 100% และเรือขุดเจาะแบบห้องแบบที่มีอายุมากกว่านั้นก็มีอัตราการใช้ประโยชน์สูงถึง 85% และในช่วงที่ผ่านมา มีรายงานการสั่งต่อเรือขุดเจาะแบบห้องแบบใหม่มากขึ้น ซึ่งให้เห็นว่าเรือขุดเจาะห้องแบบกลั้มมาได้รับความนิยม โดยมีแรงผลักดันจากการที่ต้องปรับเปลี่ยนกองเรือเดิมให้ใหม่และทันสมัยขึ้น พร้อมกับเป็นการลงทุนที่นำจะได้ผลตอบแทนที่ดี

เรือขุดเจาะ MTR-1 ยังคงปฏิบัติหน้าที่เป็นเรือสนับสนุนการทำงานนอกชายฝั่งอยู่ในอินโดนีเซีย ซึ่งได้รับการต่อสัญญาออกไปอีกจนถึงเดือนกรกฎาคม 2556 และเมอร์เมดกำลังวางแผนการตลาดเพื่อให้เรือ MTR-1 ได้คงทำหน้าที่เป็นเรือสนับสนุนการทำงานนอกชายฝั่งต่อไปหลังจากสัญญาปัจจุบันสิ้นสุดลง ส่วนเรือขุดเจาะ MTR-2 กำลังเข้ารับการตรวจสอบสภาพบำรุงรักษาตามระยะเวลา โดยที่เมอร์เมดกำลังประสานงานกับลูกค้าเดิมเพื่อการต่อสัญญา หลังจากการตรวจสอบสภาพเสร็จสิ้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

เมอร์เมดกำลังศึกษาถึงโอกาสในการลงทุนเรือขุดเจาะห้องแบบใหม่ ในขณะที่เรือขุดเจาะห้องแบบรุ่นใหม่กำลังเป็นที่ต้องการและมีอัตราการใช้ประโยชน์สูงในตลาดโลก เนื่องจากจำนวนเรือที่พร้อมให้บริการมีไม่เพียงพอ ทำให้แนวโน้มอัตราการใช้ประโยชน์น่าจะทรงตัวอยู่ในระดับสูงเช่นนี้ต่อไปอีกหลายปี

อุปสงค์ของเรือขุดเจาะแบบสามขาขยายตัวสูง

ความต้องการใช้งานของเรือขุดเจาะแบบสามขา (jack-up rig) ประสิทธิภาพสูงยังคงแข็งแกร่งในปี 2556 คาดว่าการเติบโตของความต้องการในการใช้เรือขุดเจาะแบบสามขาจะมีไปทั่วโลก โดยคาดการณ์ว่าความต้องการในการใช้เรือนี้จะมีมากที่สุดในแถบตะวันออกกลางและแถบชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะแบบสามขา รุ่นใหม่ๆ ที่สร้างขึ้นหลังปี 2533 ที่มีขนาดความลึกของขาสูงกว่า 300 ฟุตทั่วโลก ยังคงสูงกว่า 90% บริษัทน้ำมันต่างๆ ยังคงเลือกที่จะใช้บริการเรือขุดเจาะรุ่นใหม่ๆ ที่มีขีดความสามารถทางเทคนิค และมีความคล่องตัวในการปฏิบัติงานที่สูงกว่าเรือรุ่นเก่าๆ ซึ่งพัฒนาการของตลาดโดยรวมในภาคธุรกิจนี้ ยังคงมีแนวโน้มเป็นบวก ไม่ว่าจะเป็นในเชิงของความต้องการใช้งาน อัตราการใช้ประโยชน์ ระยะเวลาในการจ้างงานของสัญญา และอัตราค่าจ้างรายวัน





Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555

ในเดือนตุลาคมที่ผ่านมา บริษัท เอเชีย ออฟซอร์ ดริลลิ่ง ("AOD") ซึ่งเมอร์เมดถือหุ้นอยู่ 33.75% ก็สามารถหาสัญญาจ้างงานให้กับเรือ AOR-1 ซึ่งเป็นเรือขุดเจาะแบบสามขาที่มีคุณสมบัติเฉพาะตัวสูงลำที่หนึ่งจากจำนวนทั้งหมดสามลำที่ AOD สั่งต่อไว้ได้ โดยสัญญานี้เป็นสัญญาการจ้างงานจาก Saudi Aramco ที่มีมูลค่าสูงถึง 197 ล้านดอลลาร์ (หรือคิดเป็นอัตราจ้างงานรายวันที่ 180,000 เหรียญต่อวัน) ซึ่งยังไม่รวมค่าเคลื่อนย้ายติดตั้งเรืออีก 39.5 ล้านดอลลาร์ด้วย มีระยะเวลาจ้างงานนาน 3 ปีพร้อมเงื่อนไขในการขยายสัญญาต่อไปอีก 1 ปี โดย บริษัท ซีดริล จำกัด จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนของ AOD ในการบริหารจัดการเรือลำนี้ และเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา ได้มีการรับมอบเรือขุดเจาะแบบสามขาลำแรก และปัจจุบันได้มีการเคลื่อนย้ายไปปฏิบัติการที่ประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยคาดว่าจะเริ่มงานได้ในเดือนเมษายน 2556

เมอร์เมดเลือกจังหวะการลงทุนใน AOD ได้เป็นอย่างดี พร้อมรับผลตอบแทนจากการลงทุน เนื่องจากเรือที่สั่งต่อไว้ สามารถส่งมอบในช่วงเวลาที่เรือขุดเจาะแบบสามขาประสิทธิภาพสูง กำลังเป็นที่ต้องการของตลาดอย่างมาก เนื่องจากจำนวนเรือที่มีให้บริการมีจำนวนจำกัด



Ref No. COR:EL13007t/JN

TTA: บริษัท โทริเซินไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนตุลาคม 2555 – เดือนธันวาคม 2555

กลุ่มธุรกิจการลงทุน

ปัจจุบัน TTA เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นเพื่อการลงทุนในธุรกิจสำคัญ 6 ธุรกิจซึ่งดำเนินงานอยู่ในวัฏจักรอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน หนึ่งในนโยบายหลักของเรา คือการเฝ้าดูพัฒนาการในแต่ละอุตสาหกรรม เพื่อโอกาสในการลงทุนให้เกิดผลตอบแทนที่ดีขึ้นในอนาคต

ราคาเรือสินค้าแห่งเทกองในปัจจุบันลดต่ำลงมาก เนื่องจากกองเรือโลกขยายตัวอย่างรุนแรง เกินความต้องการในการขนส่งมาตั้งแต่ปี 2553 จึงทำให้อุตสาหกรรมเดินเรือสินค้าแห่งเทกองโดยรวม เข้าสู่วัฏจักรขาลงติดต่อกันมาหลายปี แต่ในขณะเดียวกันอุตสาหกรรมการให้บริการนอกชายฝั่งที่ เมอร์เมตประกอบกิจการอยู่นั้น กำลังเข้าสู่วัฏจักรขาขึ้น เนื่องจากงบประมาณที่ใช้ในการสำรวจและผลิตของบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติทั่วโลก (Global E&P spending) สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผลการวิจัยล่าสุดของบริษัท Dahlman Rose ซึ่งรวบรวมงบประมาณของบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ 463 แห่งทั่วโลก คาดว่างบประมาณนี้จะเติบโตขึ้นอีก 5.5% ในปี 2556 โดยจะมียอดรวมสูงเป็นประวัติการณ์อยู่ที่ 6.45 แสนล้านเหรียญสหรัฐในปีนี้ และในภูมิภาคเอเชียและตะวันออกกลาง อัตราการเติบโตของงบประมาณนี้คาดว่าจะสูงกว่า 10% ดังนั้นจึงเป็นที่คาดการณ์กันว่า อุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาติโดยรวม กำลังเข้าสู่ช่วงเริ่มต้นของวัฏจักรขาขึ้น ตราบเท่าที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกยังคงอยู่ระดับสูง

จากการที่บริษัทได้พิจารณาถึงปัจจัยทางธุรกิจต่างๆ ของ TTA โดยละเอียดรอบคอบแล้ว พบว่าช่วงเวลานี้เป็นจังหวะที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการลงทุนในสองธุรกิจหลักคือ ธุรกิจเดินเรือสินค้าแห่งเทกอง และธุรกิจการให้บริการนอกชายฝั่ง ทั้งนี้เพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีในอนาคต คณะกรรมการของบริษัทจึงได้เสนอแผนการเพิ่มทุน เพื่อระดมเงินทุนราว 6,372 ล้านบาทภายในระยะเวลา 2 ปีครึ่ง โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน และใบสำคัญแสดงสิทธิแปลงเป็นหุ้นสามัญ (วอร์แรนต์) ให้กับผู้จองซื้อหุ้นเพิ่มทุน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อขยายกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง รวมถึงการสั่งต่อเรือขุดเจาะท่อแบบขนาดแทนเรือเก่าที่กำลังจะปลดระวาง ผู้ถือหุ้นเดิมมีสิทธิในการจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในสัดส่วน 5 หุ้นเดิมต่อ 2 หุ้นเพิ่มทุนที่ราคา 14 บาท ส่วนใบสำคัญแสดงสิทธิ (วอร์แรนต์) จะออกให้ฟรีกับผู้ถือหุ้นที่จองสิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนในสัดส่วน 2 หุ้นเพิ่มทุนต่อ 1 วอร์แรนต์ ซึ่งผู้ถือหุ้นสามารถ行使สิทธิแปลง 1 วอร์แรนต์เป็น 1 หุ้นสามัญได้ในราคา 17 บาท ภายในระยะเวลา 2 ปีครึ่ง (30 เดือน) ทั้งนี้ ระยะเวลาในการจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนจะอยู่ในช่วงระหว่างวันที่ 21 ถึง 28 กุมภาพันธ์ 2556 และในกรณีที่หุ้นเพิ่มทุนเหลือจากการจองสิทธิ จะเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเดิมที่สนใจ สามารถจองเกินสิทธิได้ในสัดส่วนที่ไม่เกินกว่า 50% ของหุ้นเดิม (0.5 เท่า) ในราคา 14 บาท เช่นเดียวกัน และในกรณีที่ยังคงมีหุ้นสามัญเพิ่มทุนเหลือจากการจัดสรรข้างต้น บริษัทฯ อาจจะต้องดำเนินการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เหลืออยู่ดังกล่าวให้แก่ผู้ลงทุนเฉพาะรายในวงจำกัด (PP) ในแบบคราวเดียวหรือหลายคราว

แผนการระดมทุนดังกล่าวได้รับการอนุมัติในที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปีของผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2556 ที่ผ่านมา โดยมีผู้ถือหุ้นที่ออกเสียงสนับสนุนอยู่ที่ร้อยละ 95 ของผู้ที่เข้าร่วมประชุมทั้งหมด ผู้ถือหุ้นจะได้รับหนังสือแจ้งสิทธิการจองซื้อและการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนควบใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญ เพื่อร่วมลงทุนในครั้งนี้ ซึ่งทางบริษัทคาดว่าจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันครั้งสำคัญและสร้างความยั่งยืนทางธุรกิจให้แก่ TTA ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซินไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

ม.ล. จันทรจชา จันทร์ทัด
กรรมการผู้จัดการใหญ่และ
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

น.ส. มณฑินี สุรกาญจน์กุล
เลขานุการบริษัทฯ