



ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556

วันที่: 16 พฤษภาคม 2556
 เรื่อง: ผลประกอบการประจำไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556
 เรียน: กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ("TTA") รายงานผลขาดทุนสุทธิจำนวน 257 ล้านบาท และผลขาดทุนต่อหุ้น 0.33 บาท สำหรับผลการดำเนินงานประจำไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 ระหว่าง 1 มกราคม 2556 ถึง 31 มีนาคม 2556 (2/2556) เปรียบเทียบกับผลขาดทุนสุทธิจำนวน 205 ล้านบาท และผลขาดทุนต่อหุ้น 0.29 บาท สำหรับผลการดำเนินงานในช่วงไตรมาสเดียวกันระหว่าง 1 มกราคม 2555 ถึง 31 มีนาคม 2555 (2/2555)

Executive Summary Performance Overview

Income statement

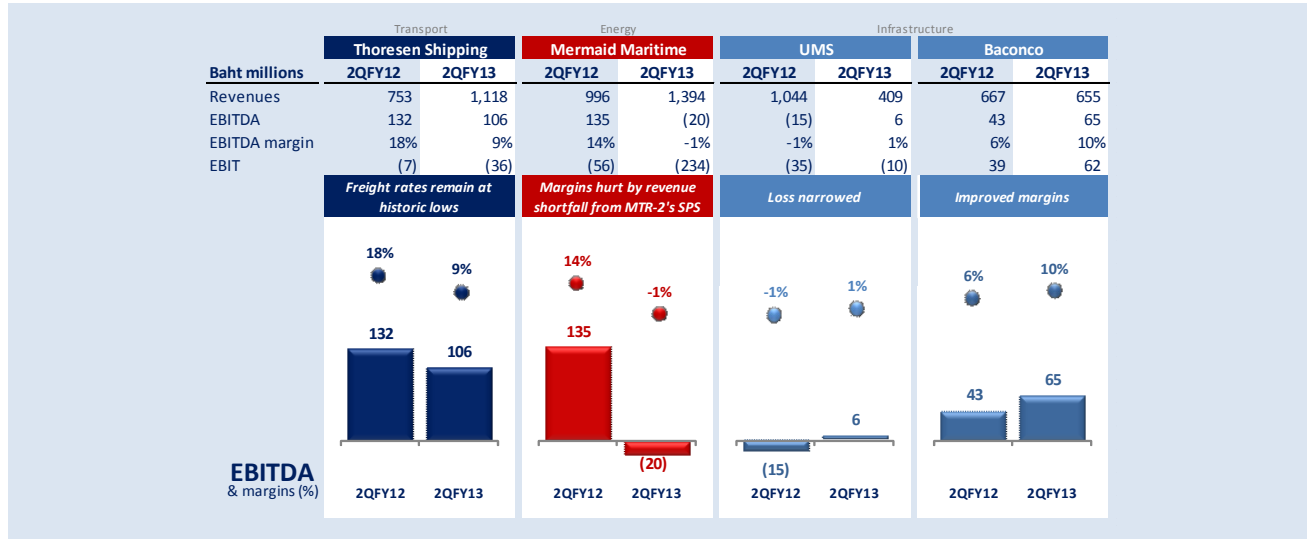
Baht millions	2QFY12	1QFY13	2QFY13	%yoy	%qoq
Revenues	3,529	4,183	3,657	4%	-13%
Freight charges	753	1,211	1,118	49%	-8%
Offshore services	996	1,618	1,394	40%	-14%
Sales	1,705	1,269	1,059	-38%	-17%
Costs	2,819	3,341	3,098	10%	-7%
Gross profits	710	843	559	-21%	-34%
SG&A	472	455	476	1%	5%
EBITDA	238	388	83	-65%	-79%
Depreciation & Amortisation	424	432	434		
Other income	40	38	36		
Equity income	38	26	9	-77%	-67%
EBIT	(108)	20	(306)	-184%	-163%
Profits before EI	(264)	(167)	(439)	-66%	-163%
Extraordinary items	(36)	29	21		
Minority interests	51	(11)	56		
Forex translation	43	10	105		
Net profit	(205)	(138)	(257)	-25%	-86%
No. of shares (million)	708	708	774		
Basic EPS (Baht)	(0.29)	(0.19)	(0.33)		

ผลการดำเนินงานโดยรวมในไตรมาสนี้อ่อนตัวลงกว่าปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเป็นผลมาจากการที่โทรีเซนชิปปิ้งยังต้องเผชิญกับสถานการณ์ที่อัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งแบบเทกองยังคงอยู่ในระดับต่ำ และการที่เรือของเมอร์เมดหลายลำมีกำหนดต้องเข้าอู่แห้งเพื่อซ่อมบำรุง

- **อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยของโทรีเซนชิปปิ้ง** ในไตรมาสนี้ปรับตัวลดลงตามภาพรวมของตลาด แต่ยังคงดีกว่าดัชนีเกณฑ์โดยรายได้จากค่าระวางเรือสูงกว่าต้นทุนจากการดำเนินงานที่เป็นเงินสด แต่ยังคงต่ำกว่าจุดคุ้มทุนจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี (EBIT)
- **เมอร์เมด** มีผลขาดทุนในไตรมาสนี้ เนื่องจากเรือขุดเจาะ MTR-2 เข้าอู่แห้งเพื่อตรวจสอบสภาพและซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ตามกำหนด ส่งผลให้รายได้จากส่วนนี้ขาดหายไป ในขณะที่เมอร์เมดยังคงมีภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตลอดทั้งไตรมาส ในขณะที่เรืออีกสามลำ ซึ่งได้แก่ เมอร์เมดคอมมานเดอร์ เมอร์เมด เอเชียนา และ เรือเอ็มวี เอ็นเดฟเวอร์ก็เข้าอู่แห้งเพื่อซ่อมบำรุงในไตรมาสนี้ด้วยเช่นกัน เมอร์เมดเริ่มรับรู้รายได้จากสัญญาให้บริการดำน้ำที่ทำไว้กับบริษัทน้ำมันแห่งซาอุดีอาระเบีย หรือ Saudi Aramco แล้ว แต่รายได้ส่วนนี้ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่ขาดหายไปจากการเข้าตรวจสอบสภาพของเรือขุดเจาะ MTR-2
- **UMS** ยังคงต้องดำเนินงานจากโรงงานเดียวตลอดทั้งไตรมาส จึงส่งผลให้มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ยและภาษีในไตรมาสนี้ 10 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน
- ผลกำไรสุทธิของ**บาดองโค**โดยรวมเพิ่มขึ้น อันเป็นผลมาจากต้นทุนค่าวัตถุดิบลดลง คลังสินค้าแห่งใหม่ขนาด 27,000 ตารางเมตร ที่เพิ่งเปิดตัวไปเมื่อเดือนกุมภาพันธ์เริ่มรับรู้รายได้เข้ามาเสริม



ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556



- รายได้รวมในไตรมาสนี้เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4% มาอยู่ที่ 3,657 ล้านบาท โดยเป็นผลมาจากการที่โทริเซนชิปปิงได้เช่าเรือมาเสริมกองเรือมากขึ้น จึงมีจำนวนวันเดินเรือเพิ่มขึ้น และการที่เมอร์เมดเริ่มรับรู้รายได้จากสัญญาการให้บริการดำน้ำที่ทำไว้กับ Saudi Aramco ซึ่งรายได้ที่เพิ่มขึ้นนี้ได้ช่วยชดเชยรายได้ของ UMS และบาคอนโคที่ลดลงใน หากเรือชุดเจาะ MTR-2 สามารถให้บริการได้ในไตรมาสนี้ รายได้รวมจะเพิ่มสูงขึ้นอีกราว 236 ล้านบาท (โดยมีสมมติฐานจากอัตราค่าเช่าเรือชุดเจาะเฉลี่ยที่ 88,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน)
- ค่าใช้จ่ายโดยรวมในไตรมาสนี้เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 10% มาอยู่ที่ระดับ 3,098 ล้านบาท เนื่องจากโทริเซนชิปปิงมีจำนวนวันเดินเรือที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่เมอร์เมดเองมีค่าใช้จ่ายจากการให้บริการตามสัญญากับ Saudi Aramco เพิ่มขึ้น ทั้งยังมีค่าใช้จ่ายในการบริหารเรือชุดเจาะ MTR-2 ที่ยังคงต้องรับรู้ตามปกติ ดังนั้น กำไรเบื้องต้นโดยรวมในไตรมาสนี้ จึงลดลงมาอยู่ที่ระดับ 559 ล้านบาท จาก 710 ล้านบาทในไตรมาส 2/2555
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและบริหาร (SG&A)ยังคงไม่เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน ส่งผลให้กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักภาษี ดอกเบี้ย ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ลดจาก 238 ล้านบาทในปีก่อนมาอยู่ที่ 83 ล้านบาทในปี
- ส่วนแบ่งกำไรในไตรมาสนี้ลดลง 77% จากปีก่อน มาอยู่ที่ 9 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นผลมาจากผลขาดทุนในบริษัทร่วม เอเชีย ออฟชอร์ ดริลลิ่ง จำกัด ซึ่งเมอร์เมดมีหุ้นอยู่ 33.8% ซึ่งมีการบันทึกค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสร้างเรือชุดเจาะสามขาทั้ง 3 ลำ ในขณะที่ผลกำไรจากจากปีโตรลิตในไตรมาสนี้ก็ลดลง อันเนื่องมาจากเรือบรรทุกน้ำมันลำหนึ่งหยุดทำงาน
- โดยรวมแล้วในไตรมาสนี้ ผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี (EBIT) อยู่ที่ระดับ 306 ล้านบาท เทียบกับ 108 ล้านบาทในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน
- รายการพิเศษจำนวน 21 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการที่โทริเซนชิปปิงได้เงินค่าธรรมเนียมในการยกเลิกสัญญาคืนจากคู่ค้า และมีกำไรจากการทำสัญญาแลกเปลี่ยน



ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556

Performance Overview by Business Group

Revenue contribution by business line

Baht millions	2QFY12	1QFY13	2QFY13	%yoy	%qoq
Transport	768	1,226	1,137	48%	-7%
Infrastructure	1,765	1,339	1,125	-36%	-16%
Energy	996	1,618	1,394	40%	-14%
Corporate*	-	(0)	-		
Total revenue	3,529	4,183	3,657	4%	-13%

Net profit contribution by business line

Baht millions	2QFY12	1QFY13	2QFY13	%yoy	%qoq
Transport	(7)	(54)	(28)	-323%	48%
Infrastructure	3	84	38	1088%	-54%
Energy	(68)	14	(72)	-5%	-601%
Corporate*	(134)	(182)	(195)	-46%	-7%
Net profit	(205)	(138)	(257)	-25%	-86%

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

กลุ่มธุรกิจขนส่ง

บริษัทเรือขนส่งสินค้าแห่งแบบเทกองยังคงต้องเผชิญกับสภาพการดำเนินงานที่ยากลำบาก เนื่องจากอุตสาหกรรมในภาพรวมกำลังเข้าใกล้หรืออยู่ที่จุดต่ำสุดของวัฏจักรในปี 2556 นี้ ซึ่งสถานการณ์เช่นนี้เป็นโอกาสที่ดีที่จะขยายกองเรือด้วยราคาเรือที่ต่ำ โดยโทรีเซนซิปป์เองก็ไม่ได้ปล่อยให้โอกาสนี้ผ่านไป และได้ตัดสินใจซื้อเรือ เอ็มวี ซีเมอร์ก ไปเมื่อเร็วๆ นี้

กลุ่มธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน

จังหวัดสมุทรสาครได้มีคำสั่งยกเลิกการปิดโรงงานที่จังหวัดสมุทรสาครของ UMS แล้ว โดย UMS คาดว่าจะสามารถเปิดโรงงานได้อีกครั้งในไตรมาสที่ 3 ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานได้ระดับหนึ่ง ในขณะเดียวกัน บาคองโคยังคงสร้างผลกำไรและกระแสเงินสดที่แข็งแกร่งได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีการนำเอากระแสเงินสดไปลงทุนเปิดคลังสินค้าแห่งใหม่ เพื่อในการให้บริการโลจิสติกส์อย่างครบวงจรในเวียดนามได้

กลุ่มธุรกิจพลังงาน

ธุรกิจให้บริการนอกชายฝั่งกำลังได้รับอานิสงส์จากวงขาขึ้นของวัฏจักรในอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซ ซึ่งจะเห็นได้จากสัญญาจ้างงานต่างๆ ที่เมอร์เมดได้รับในช่วงที่ผ่านมา โดยสินทรัพย์ต่างๆ ของเมอร์เมด โดยเฉพาะเรือให้บริการวิศวกรรมใต้ทะเลมีอัตราการใช้ประโยชน์ที่ดีขึ้น สามารถสร้างรายได้และผลกำไรที่สูงขึ้น ซึ่งจะเห็นผลที่ชัดเจนขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปีงบประมาณนี้เป็นต้นไป

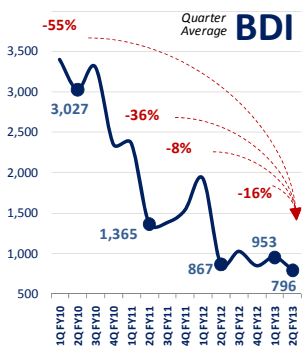


ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556

กลุ่มธุรกิจขนส่ง Highlights

- อัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำแต่อัตราการเติบโตของกองเรือชะลอลง
- อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่ำกว่าจุดคุ้มทุน แต่สูงกว่าตลาดโดยรวม
- รับมอบเรือใหม่สองลำในไตรมาส 3/2556
- อุตสาหกรรมโดยรวมมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น



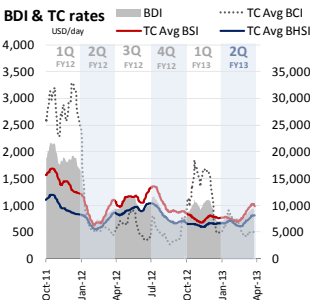
อัตราค่าระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำแต่อัตราการเติบโตของกองเรือชะลอลง

ดัชนีบอลติก (BDI) ในไตรมาส 2/2556 มีค่าเฉลี่ยอยู่เพียง 796 จุดเท่านั้น ซึ่งเป็นอัตราที่ลดลงจากไตรมาสที่ 2/2555 ซึ่งเคยทำสถิติต่ำที่สุดในรอบ 25 ปีมาแล้วอีก 8% โดยส่วนใหญ่เป็นผลจากการปรับตัวลดลงในส่วนของเรือขนาด Capesize และ Panamax เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมาค่าเฉลี่ย BDI ในไตรมาส 2 นี้ลดลง 16% ทั้งนี้เป็นผลมาจากอัตราเฉลี่ยของค่าระวางเรือขนาด Capesize ที่ลดลง 53% จากไตรมาสก่อนมาอยู่ที่ระดับ 6,058 เหรียญสหรัฐต่อวัน เนื่องจากความต้องการของเรือประเภทนี้ได้ปรับตัวลดลงตามฤดูกาลของการค้าขายสินแร่เหล็ก ดังจะเห็นได้จากการส่งออกสินแร่เหล็กของบราซิลลดลง 24% ในเดือนมกราคมเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงปลายปี 2555 ในขณะที่อัตราส่งออกสินแร่เหล็กของออสเตรเลียก็ลดลงถึง 8% ในช่วงเวลาเดียวกัน อย่างไรก็ตามอัตราเฉลี่ยของค่าระวางเรือขนาด Supramax เพิ่มขึ้น 6% และ Handysize เพิ่มขึ้น 7% จากไตรมาสก่อน ซึ่งเป็นผลมาจากการส่งออกถ่านหินจากลาตินอเมริกาที่เติบโตขึ้น โดยในปี 2556 บราซิลมีการส่งออกข้าวโพดเฉลี่ยประมาณ 3.5 ล้านตันต่อเดือน ซึ่งมากกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 3 เท่า ในขณะที่การส่งออกถั่วเหลืองก็ทำสถิติสูงสุดในช่วงที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามอัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยในไตรมาสนี้สำหรับเรือ Supramax จะปรับตัวสูงขึ้นจากไตรมาสก่อนเล็กน้อย แต่ก็ยังอยู่เพียงแค่ 8,084 เหรียญสหรัฐต่อวัน ส่วนเรือ Handysize อยู่ที่ 6,875 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งนับว่าเป็นอัตราที่ต่ำมากส่งผลให้บริษัทเรือจำนวนมากต้องเผชิญกับภาวะกระแสเงินสดติดลบ

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่ำกว่าจุดคุ้มทุน แต่สูงกว่าตลาดโดยรวม

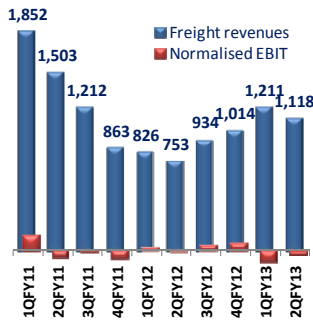
โทริเซนชิปปิง มีผลขาดทุนสุทธิในไตรมาส 2/2556 ที่ 61 ล้านบาทเปรียบเทียบกับผลขาดทุนสุทธิ 47 ล้านบาทในไตรมาส 2/2555 รายได้จากค่าระวางเรือในไตรมาสนี้อยู่ที่ระดับ 1,118 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 49% เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการเช่าเรือเข้ามามากขึ้น ในไตรมาสนี้โทริเซนชิปปิงมีเรือให้บริการเฉลี่ยทั้งสิ้น 29.4 ลำ (แบ่งเป็นเรือที่เป็นเจ้าของเอง 15.9 ลำ และเป็นเรือเช่า 13.5 ลำ) เปรียบเทียบไตรมาสเดียวกันของปีก่อนที่มีเรือให้บริการเฉลี่ยจำนวนทั้งสิ้น 16.3 ลำ (แบ่งเป็นเรือที่เป็นเจ้าของเอง 14.4 ลำ และเรือเช่า 1.9 ลำ) ซึ่งการเช่าเรือเพิ่มขึ้นก็เพื่อรองรับฐานลูกค้าที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ย TCE ของโทริเซนชิปปิงลดลงจากปีก่อน 9% แต่เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อน 15% ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับค่าระวางเฉลี่ยของเรือขนาด Supramax ซึ่งเป็นตลาดเดียวกับเรือส่วนใหญ่ของโทริเซนชิปปิง และเป็นมาตรฐานที่โทริเซนชิปปิงใช้เป็นเกณฑ์วัดความสามารถ โดยค่าระวางเรือเฉลี่ย TCE ของเราที่



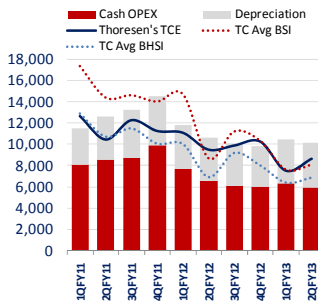


ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556



ระดับ 8,665 เหรียญสหรัฐต่อวันนั้นสูงกว่าค่าเฉลี่ยของตลาด Supramax โดยรวม 7% ถึงแม้ว่า ขนาดเฉลี่ยของกองเรือโทริเซนจะมีขนาดเพียง 90% ของขนาดเรือ Supramax ใน BSI เท่านั้น ซึ่งหากปรับฐานให้เท่ากัน อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยของโทริเซนขีปั้งจะสูงกว่าดัชนี BSI ถึง 19%

ในไตรมาส 2/2556 นี้ อัตราค่าระวาง TCE เฉลี่ยของเรือเข้าติดลบที่ระดับ 273 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งเป็นตัวเลขที่สะท้อนการลงทุนเช่าเรือเข้ามาในช่วงแรก ซึ่งตามปกติของการส่งสินค้าในสองสามเที่ยวแรกมักจะขาดทุนก่อนที่เรือจะสามารถเข้าไปทำงานในน่านน้ำทางแอตแลนติกซึ่งมีอัตราค่าระวางเรือที่สูงขึ้น รายได้จากเรือเช่าน่าจะดีขึ้นใน 2 ไตรมาสข้างหน้า เนื่องจากเรือเหล่านี้จะเข้าไปทำงานในภูมิภาคที่มีค่าระวางเรือสูงขึ้น สำหรับแผนการรุกตลาดแอตแลนติกของโทริเซนขีปั้งนั้น ได้มีการเปิดสำนักงานขายแห่งใหม่เพิ่มขึ้นที่กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก เมื่อเดือนมกราคมที่ผ่านมา โดยมีการว่าจ้างทีมงานที่มีประสบการณ์สูงสองคนมาประจำนอกเหนือจากทีมงานที่มีอยู่เดิมที่สิงคโปร์



- Cash OPEX includes:
- Owner expenses
 - Dry-docking expenses
 - Admin expenses
 - Financial costs

โทริเซนขีปั้งยังคงพยายามควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง โดยในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในส่วนของค่าเช่าเรือ ซึ่งเป็นส่วนที่ใหญ่ที่สุดของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เป็นเงินสด อยู่ที่ระดับ 3,986 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6% เนื่องจากการจ่ายโบนัสให้กับลูกเรือ แดลดลง 6% เมื่อเทียบกับไตรมาสที่แล้ว เนื่องจากค่าใช้จ่ายทางเทคนิคที่ลดลง ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนนี้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของตลาดซึ่งอยู่ที่ระดับ 4,500-4,600 เหรียญสหรัฐต่อวัน ค่าใช้จ่ายในการนำเรือเข้าซ่อมบำรุงยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยสูงกว่า 1,500 เหรียญสหรัฐต่อวันเมื่อไตรมาสที่ 1/2554 ลดลงเหลือ 658 เหรียญสหรัฐต่อวันในไตรมาสนี้ โดยเป็นผลมาจากการมีกองเรือที่อายุเฉลี่ยน้อยลง และการวางแผนซ่อมบำรุงเรือโดยลูกเรือ ในขณะที่เดินเรือที่ดีขึ้น ค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดอยู่ที่ระดับ 10,130 เหรียญสหรัฐต่อวัน ในไตรมาสนี้ (ซึ่งลดลง 5% จากปีก่อน และลดลง 3% จากไตรมาสที่แล้ว) โดยเป็นการลดลงจากระดับที่เคยสูงกว่า 14,000 เหรียญสหรัฐต่อวันในไตรมาส 4/2554 แต่ยังคงสูงกว่าค่าเฉลี่ย TCE ของไตรมาสนี้ ส่งผลให้โทริเซนขีปั้ง มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี (EBIT) ที่ระดับ 36 ล้านบาท แต่การควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เป็นเงินสดต่อวันให้ต่ำกว่า 6,000 เหรียญสหรัฐ ทำให้โทริเซนขีปั้งสามารถสร้างกระแสเงินสดได้ในท่ามกลางสภาวะค่าระวางเรือตกต่ำเช่นนี้ โดยมีผลกำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) 106 ล้านบาท ผลของการควบคุมต้นทุนนี้ จะส่งผลให้โทริเซนขีปั้งพลิกกลับมาทำกำไรได้ เมื่อสถานการณ์ค่าระวางเรือปรับตัวขึ้น

Thoresen Shipping's income statement*

Baht millions	2QFY12	1QFY13	2QFY13	%yoy	%qoq
Total revenues	753	1,211	1,118	49%	-8%
Total costs	553	1,102	947	71%	-14%
Gross profits	200	109	171	-14%	57%
%Gross margins	27%	9%	15%	-11%	6%
SG&A	68	65	65	-4%	0%
EBITDA	132	44	106	-20%	144%
%EBITDA margins	18%	4%	9%	-8%	6%
EBIT	(7)	(94)	(36)	-389%	62%

*as consolidated on TTA's P&L



ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556

Average Daily Operating Results (USD/Day)

USD/Day	2Q FY12	1Q FY13	2Q FY13	%yoy	%qoq
USD/THB Rate (Daily Average)	31.00	30.68	29.80	-4%	-3%
Time charter equivalent (TCE Rate)*	\$9,515	\$7,540	\$8,665	-9%	15%
TCE Rate of Owned Fleet	\$9,673	\$7,759	\$8,938	-8%	15%
TCE Rate of Chartered-In	-\$158	-\$218	-\$273	-73%	-25%
Vessel operating expenses (owner expenses)	\$3,773	\$4,257	\$3,986	6%	-6%
Dry-docking expenses	\$925	\$812	\$658	-29%	-19%
General and administrative expenses	\$1,639	\$1,484	\$1,529	-7%	3%
Financial costs, net	\$207	-\$211	-\$256	-224%	-21%
Depreciation	\$4,087	\$4,087	\$4,213	3%	3%
Operating earnings*	-\$1,116	-\$2,889	-\$1,465	-31%	49%

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

**Restated in compliance with IFRS

Fleet data summary

	2Q FY12	1Q FY13	2Q FY13	%yoy	%qoq
Average DWT	43,925	45,532	45,593	4%	0%
Calendar days for owned fleet ⁽¹⁾	1,365	1,493	1,440	5%	-4%
Available service days for owned fleet ⁽²⁾	1,339	1,437	1,436	7%	0%
Operating days for owned fleet ⁽³⁾	1,308	1,437	1,428	9%	-1%
Owned fleet utilisation ⁽⁴⁾	97.7%	100.0%	99.5%	2%	0%
Voyage days for chartered-in fleet	171	1,189	1,216	610%	2%
Average number of vessels ⁽⁵⁾	16.3	28.5	29.4	81%	3%

Note:

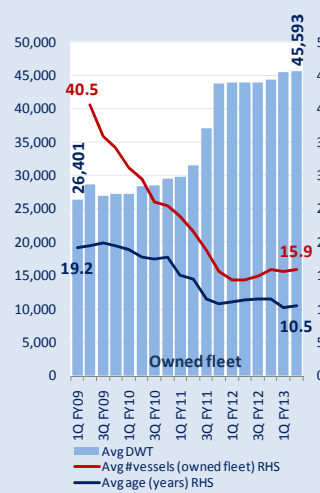
(1) Calendar days are the total calendar days TTA owned the vessels in our fleet for the relevant period, including off hire days associated with major repairs, dry dockings, or special or intermediate surveys.

(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.



รับมอบเรือสองลำในไตรมาส 3/2556

ณ สิ้นสุดไตรมาส 2/2556 กองเรือของโทรีเซนชิปปิงมีจำนวนเรือทั้งสิ้น 16 ลำ (แบ่งเป็น Handymax 8 ลำ และ Supramax 8 ลำ) มีอายุเฉลี่ยที่ 10.5 ปี และมีระวางบรรทุกเฉลี่ย 45,593 เดทเวทตัน ทั้งนี้ โทรีเซนชิปปิงยังคงมองหาโอกาสในการขยายกองเรือและปรับปรุงกองเรือให้ทันสมัยในช่วงที่ราคาสินทรัพย์อยู่ที่จุดต่ำสุดของวัฏจักรเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันในระยะยาว ซึ่งเงินส่วนหนึ่งที่ได้มาจากการเพิ่มทุนของ TTA เมื่อเดือนมีนาคม 2556 จะนำมาใช้เป็นส่วนทุนในการซื้อเรือ อย่างไรก็ตามการหาเงินกู้ในช่วงนี้ค่อนข้างลำบากเนื่องจากการเข้มงวดกับการให้เครดิตวงเงินกู้ในตลาดสำหรับอุตสาหกรรมชิปปิง



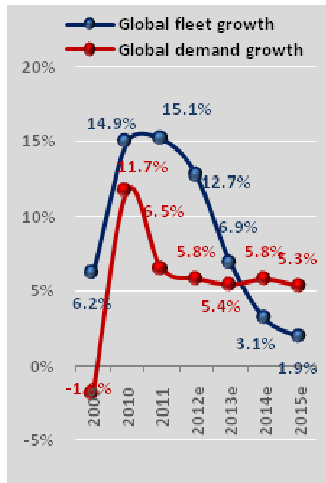
โทรีเซนชิปปิงจะรับมอบเรืออีกสองลำซึ่งได้แก่ เรือเอ็มวี ซีเมอร์ก และ เรือเอ็มวี ทอร์ บรีช ในช่วงไตรมาส 3/2556 เรือเอ็มวี ซีเมอร์ก เป็นเรือ Supramax มีสองขนาด 54,881 เดทเวทตันสร้างโดยผู้ต่อเรือโอชิม่าเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2548 ในขณะที่ เรือเอ็มวี ทอร์ บรีช เป็นเรือ Supramax ที่สั่งต่อใหม่ขนาด 53,464 เดทเวทตัน ที่สั่งต่อไว้ตั้งแต่เดือนกันยายน 2550 กับผู้ต่อเรือ Vietnam Shipbuilding Industry Group (Vinashin) โดยเป็นเรือรุ่นเดียวกับเรือเอ็มวี ทอร์ เบลฟ ที่เพิ่งส่งมอบไปเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2555 ที่ผ่านมา

อุตสาหกรรมโดยรวมมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น

โดยปกติช่วงระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม นับเป็นช่วงโลว์ซีซั่นของธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งแบบเทกอง และค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งแบบเทกองมักจะ



ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556



Source: Drewry and Marsoft

ปรับตัวสูงขึ้นหลังจากผ่านพ้นเทศกาลตรุษจีนไปแล้ว โดยในช่วงที่ผ่านมาของไตรมาสที่ 3/2556 ดัชนี BDI ปรับตัวสูงขึ้น 10% และอัตราค่าระวางสำหรับเรือ Supramax ก็เพิ่มสูงขึ้น 16% จากไตรมาส 2/2556 ซึ่งน่าจะส่งผลให้บรรยากาศของการขนส่งในไตรมาส 3 นี้ดีขึ้น

เมื่อดูด้านอุปสงค์ พบว่าการเก็บเกี่ยวธัญพืชของลาตินอเมริกาที่เพิ่มขึ้นในปีนี้มีส่วนช่วยให้มีกิจกรรมการขนส่งทางเรือเพิ่มมากขึ้น จากที่เคยมีการขนส่งสูงสุดในเดือนเมษายน แต่ในปีนี้นักกลับขยายมาจนถึงเดือนพฤษภาคม ซึ่งปัจจัยดังกล่าวนี้มีส่วนช่วยกระตุ้นอัตราค่าระวางในส่วนของ Panamax, Supramax และ Handysize ได้บ้าง อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันดิบ คาดว่าการเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือจะค่อยๆ แฝงลง โดยส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเติบโตของกองเรือที่ยังมีอยู่ และส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการทรงตัวของราคายาธัญพืช และความหนาแน่นของท่าเรือที่ลดลง ในทางกลับกัน ราคาน้ำมันดิบ คาดว่า การค้าขายสินแร่เหล็กจะกลับมาคึกคักมากขึ้นในช่วงที่เหลือของปี 2556 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มการนำเข้าจากจีน นอกจากนี้การค่อยๆ ปรับตัวดีขึ้นของเศรษฐกิจโลกก็น่าจะช่วยกระตุ้นอุปสงค์ของการค้าขายนอกประเทศจีนด้วยเช่นกัน

ส่วนทางด้านอุปทาน พบว่ามีการสั่งต่อเรือเพิ่มขึ้นในไตรมาส 2/2556 โดยเฉพาะในเรือขนาด Capesize มีการยืนยันคำสั่งต่อเรือจำนวน 20 ลำ ในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ เมื่อเปรียบเทียบกับยอดการสั่งต่อเรือขนาด Capesize จำนวนทั้งสิ้น 30 ลำตลอดทั้งปี 2555 ซึ่งเรือทั้งหมดที่เพิ่งสั่งต่อในไตรมาส 2 นี้ จะมีกำหนดรับมอบในปี 2558 ดังนั้น หากดูจำนวนคำสั่งต่อเรือที่ยืนยันแล้ว มีความเป็นไปได้ว่าการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมใน 2-3 ปีข้างหน้าอาจจะไม่สูงมากนัก

ถึงแม้ว่าจะมีคำสั่งต่อเรือเพิ่มมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมา แต่อัตราการเติบโตของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแบบแทกองก็อาจจะยังคงลดลงในช่วง 2-3 ปีข้างหน้า และน่าจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ตลาดโดยรวมฟื้นตัว โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากที่กองเรือเคยเติบโตมากกว่า 10% ต่อปีในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา การส่งมอบเรือน่าจะลดลงอย่างมากในช่วงนี้ โดยลดจาก 95 ล้านเดทเวทตัน มาเหลือ 67 ล้านเดทเวทตัน ในขณะที่การปลดระวางเรือยังคงสูงอยู่ในระดับ 35 ล้านเดทเวทตัน

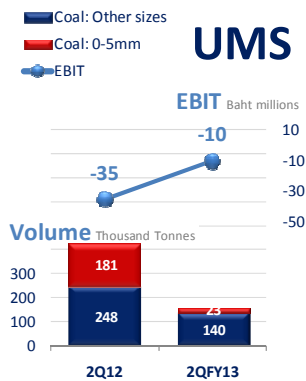


ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556

กลุ่มธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน Highlights

- อีกหนึ่งไตรมาสที่ท้าทายสำหรับ UMS
- ยกเลิกคำสั่งปิดโรงงานสมุทรสาคร คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในไตรมาส 3/2556
- ราคาคงโดยยังคงสร้างผลงานได้ดี
- เปิดตัวคลังสินค้าแห่งใหม่ในเดือนกุมภาพันธ์

อีกหนึ่งไตรมาสที่ท้าทายสำหรับ UMS



ในไตรมาส 2/2556 UMS ยังคงต้องดำเนินงานจากโรงงานที่อยู่ยาเพียงแห่งเดียว เพราะโรงงานที่สมุทรสาครยังคงปิดอยู่ UMS มีรายได้ทั้งสิ้น 409 ล้านบาท ลดลง 61% จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน สอดคล้องกับปริมาณถ่านหินที่ขายลดลง 62% จากปีก่อน UMS ขายถ่านหินไปประมาณ 163,000 ตันในไตรมาสนี้ เมื่อเทียบกับ 428,000 ตันเมื่อปีที่แล้ว หากเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา ในไตรมาสนี้ รายได้ลดลง 19% ในขณะที่ยอดขายลดลง 8% UMS เร่งระบายถ่านหินขนาด 0-5 มม. ไปในหลายไตรมาสที่ผ่านมา เพื่อลดขนาดของกองสต็อกถ่านหิน อันเป็นหนึ่งในเงื่อนไขสำคัญที่ทางจังหวัดสมุทรสาครกำหนดไว้ สำหรับการอนุญาตให้กลับมาเปิดโรงงานถ่านหินได้อีกครั้ง เนื่องจากในไตรมาสนี้มีการลดการขายถ่านหินขนาด 0-5 มม. ไปอย่างมากจาก 181,000 ตันหรือ 42% ของปริมาณถ่านหินที่ขายทั้งหมดในไตรมาส 2/2555 เหลือเพียง 23,000 ตัน หรือเพียง 14% ของปริมาณถ่านหินที่ขายในไตรมาส 2/2556 นี้ ส่งผลให้อัตรากำไรเบื้องต้นปรับตัวดีขึ้น 10% จากปีก่อนมาอยู่ที่ 21% UMS มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนหักภาษี ดอกเบี้ย ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ที่ 6 ล้านบาท ในขณะที่มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี (EBIT) 10 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนหักภาษี ดอกเบี้ย ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) และ ผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี (EBIT) ที่ 15 ล้านบาท และ 35 ล้านบาทตามลำดับในไตรมาส 2/2556 UMS มีผลขาดทุนสุทธิทั้งสิ้น 16 ล้านบาท ลดลงจาก 43 ล้านบาทของช่วงเดียวกันของปีก่อน

UMS' income statement*

Baht millions	2QFY12	1QFY13	2QFY13	%yoy	%qoq
Total revenues	1,044	503	409	-61%	-19%
Total costs	930	383	323	-65%	-16%
Gross profits	114	120	87	-24%	-28%
%Gross margins	11%	24%	21%	10%	-3%
SG&A	129	82	81	-37%	-2%
EBITDA	(15)	38	6	141%	-84%
%EBITDA margins	-1%	8%	1%	3%	-6%
EBIT	(35)	22	(10)	72%	-146%

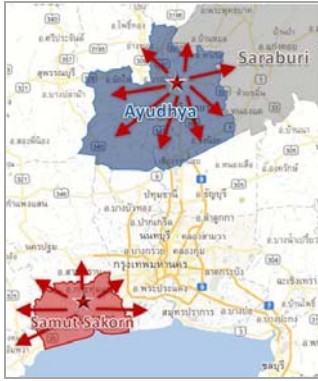
*as consolidated on TTA'S P&L

ยกเลิกคำสั่งปิดโรงงานสมุทรสาคร คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ในไตรมาส 3/2556

เมื่อวันที่ 29 เมษายนที่ผ่านมา ทางจังหวัดสมุทรสาครก็ได้มีคำสั่งยกเลิก การปิดโรงงานที่สมุทรสาครเป็นที่เรียบร้อยแล้ว หลังจากที่ต้องปิดดำเนินการไปนานกว่า 21 เดือน ซึ่ง UMS ได้เร่งดำเนินการเรื่องขออนุญาตการประกอบกิจการโรงงานต่อ



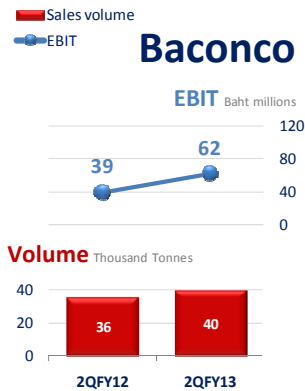
ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556



สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดทันที ซึ่งคาดว่าจะได้รับอนุมัติภายในเดือน พฤษภาคมนี้ ซึ่งเมื่อได้รับอนุมัติแล้ว UMS จะเริ่มขนส่งถ่านหินเข้าสู่โรงงานที่ สมุทรสาครเพื่อทำการคิดขนาดและจัดจำหน่าย อย่างไรก็ตาม UMS ยังไม่ได้รับ อนุญาตให้ใช้ท่าเรือเพื่อขนส่ง ดังนั้น ต้นทุนค่าขนส่งจะยังไม่ลดลงอย่างชัดเจน จนกว่าจะสามารถกลับเปิดท่าเรือได้อีกครั้ง แต่สถานการณ์โดยรวมน่าจะดีขึ้นกว่า การดำเนินงานจากโรงงานแห่งเดียวที่อยุธยา ซึ่งทำให้เกิดต้นทุนค่าขนส่งข้าม จังหวัดจากการขนส่งถ่านหินจากอยุธยาให้กับลูกค้าในบริเวณจังหวัดสมุทรสาคร และพื้นที่ใกล้เคียง ทั้งนี้ UMS ได้พิจารณาหามาตรการต่างๆ ในการช่วยเพิ่มกำไร ในสถานการณ์ดังกล่าวนี้ เช่น การขายถ่านหินที่มีค่าความร้อนสูงขึ้น ซึ่งมักจะมี อัตรากำไรขั้นต้นที่ค่อนข้างสูง นอกจากนี้ UMS กำลังหาแนวทางใหม่ๆ ในการ ปรับปรุงการทำกำไรในระยะยาว ซึ่งจะแจ้งให้ทราบต่อไป

บาคองโคยังคงสร้างผลงานได้ดี

บาคองโคยังคงมีผลงานที่ดีในไตรมาสนี้ โดยมีกำไรสุทธิ 46 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ปีก่อน 31% รายได้อยู่ที่ 655 ล้านบาท ลดลง 2% จากปีก่อน เนื่องมาจากราคา ขายที่ต่ำกว่าเดิมเล็กน้อย ในไตรมาสนี้ บาคองโคขายปุ๋ยและผลิตภัณฑ์ดูแลพืช ภัณฑ์ทั้งหมด 40,000 ตัน เพิ่มขึ้น 12% จากยอดขายของไตรมาสเดียวกันเมื่อปีที่ แล้ว ปุ๋ย NPK คิดเป็น 95% ของยอดขายทั้งหมด ถึงแม้ราคาขายจะปรับตัวลดลง เล็กน้อย แต่อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้น 4.7% มาอยู่ที่ระดับ 14.6% ซึ่งเป็นผลมาจาก ความสามารถในการซื้อวัตถุดิบได้ในราคาต่ำในไตรมาสนี้ กำไรจากการดำเนินงาน ก่อนหักภาษี ดอกเบี้ย ค่าเสื่อม และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) อยู่ที่ 65 ล้านบาท และ กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี (EBIT) อยู่ที่ 62 ล้านบาท เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันเมื่อปีที่ผ่านมาซึ่งอยู่ที่ 43 ล้านบาท และ 39 ล้าน บาทตามลำดับ

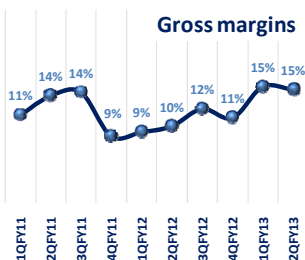


Baconco's income statement*

Baht millions	2QFY12	1QFY13	2QFY13	%yoy	%qoq
Total Revenues	667	770	655	-2%	-15%
Total costs	601	655	559	-7%	-15%
Gross profits	66	116	96	45%	-17%
%Gross margins	10%	15%	15%	5%	0%
SG&A	23	26	31	34%	20%
EBITDA	43	90	65	51%	-28%
%EBITDA margins	6%	12%	10%	3%	-2%
EBIT	39	87	62	58%	-29%

*as consolidated on TTA's P&L

บาคองโคยังคงขยายธุรกิจอย่างต่อเนื่องด้วยการคิดค้นผลิตภัณฑ์ใหม่ และขยาย ตลาดไปยังภูมิภาคอื่น โดยล่าสุดได้มีการเปิดตัวปุ๋ยที่คิดค้นมาเพื่อการปลูกกาแฟ โดยเฉพาะ ปัจจุบันบาคองโคส่งออกไปขายยังประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแอฟริกาและกำลังอยู่ระหว่างการสำรวจตลาดส่งออกเพิ่มเติม การขยายตลาดส่งออกเป็น หนึ่งในกลยุทธ์ที่บาคองโคจะให้ความสำคัญในปีนี้ ทั้งนี้บาคองโคต้องการที่จะมีรายได้จากการส่งออกในสกุลเงินสหรัฐในระดับที่ ใกล้เคียงกับรายจ่ายในการซื้อวัตถุดิบซึ่งใช้สกุลเงินสหรัฐเช่นเดียวกัน ซึ่งเป็น วิธีการป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อที่จะลดผลกระทบจากความผัน พวนของอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินของเวียดนามกับสหรัฐที่มีต่อผล ประกอบการ





Ref No. COR:EL13014t/UP

TTA: บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556

เปิดตัวคลังสินค้าแห่งใหม่ในเดือนกุมภาพันธ์

หลังจากการก่อสร้างคลังสินค้าแห่งใหม่ขนาด 27,000 ตารางเมตรเสร็จสมบูรณ์เป็นที่เรียบร้อยแล้วในเดือนมกราคม 2556 ปัจจุบัน อนาคตโคกมีคลังสินค้ารวมกันทั้งสิ้น 3 แห่ง ประกอบด้วย คลังสินค้าอนาคตโคกหมายเลข 1, 3 และ 5 ซึ่งมีพื้นที่รวมกันทั้งสิ้น 37,000 ตารางเมตร มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้ารวมกัน 140,000 เมตริกตัน ปัจจุบัน คลังสินค้าอนาคตโคกหมายเลข 5 (ซึ่งเพิ่งเปิดตัวไปเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา) ได้ถูกจับจองพื้นที่ไปแล้วถึง 75% ส่วนในภาพรวมคลังสินค้าทุกแห่งของอนาคตโคกมีลูกค้าเช่าพื้นที่ไปแล้วรวมกันทั้งสิ้นถึง 80% ในไตรมาส 2/2556 นี้ และจากการเปิดตัวคลังสินค้าแห่งใหม่นี้ รายได้จากการให้เช่าพื้นที่คลังสินค้าของอนาคตโคกสูงขึ้นกว่าปีก่อนถึง 70% แต่รายได้ในส่วนนี้ยังนับว่าน้อยมากเมื่อเทียบกับรายได้จากการขายปุ๋ยและผลิตภัณฑ์ดูแลพืชภัณฑ์ ทั้งนี้ เมื่อรวมคลังสินค้าหมายเลข 5 ที่เพิ่งเปิดตัวไป กลุ่มบริษัทของ TTA ในเวียดนามมีพื้นที่คลังสินค้ารวมกันทั้งสิ้น 53,000 ตารางเมตร ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้ารวมกันถึงเกือบ 190,000 เมตริกตัน

TTA ยังคงมุ่งมั่นที่จะดำเนินกลยุทธ์ในการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรในเวียดนามตอนใต้ การลงทุนในอนาคตโคก โทรีเซน วินามา โลจิสติกส์ และ บาเรียเซเรส ซึ่งแต่ละธุรกิจต่างก็มีความแตกต่างกันแต่ก็ช่วยสนับสนุนซึ่งกันและกัน ทำให้กลุ่มธุรกิจของ TTA กลายเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรที่สามารถให้บริการการขนส่งทั้งทางบกและทางทะเล บริการคลังสินค้า บริการพื้นที่บรรจุภัณฑ์ บริการส่งสินค้า และบริการทางศุลกากร ซึ่งบริการโลจิสติกส์เหล่านี้เป็นตัวช่วยสนับสนุนการเติบโตของท่าเรือน้ำลึกบาเรียเซเรส ซึ่ง TTA ถือหุ้นอยู่ 20% ได้เป็นอย่างดี โดยในไตรมาส 2/2556 นี้ บาเรียเซเรส สร้างผลกำไรให้กับ TTA ทั้งสิ้น 7 ล้านบาท



ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556

เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556

กลุ่มธุรกิจพลังงาน Highlights

- รายได้น้อยกว่าที่ควรเนื่องจากเรือขุดเจาะ MTR-2 ต้องเข้าตรวจสอบสภาพบำรุงรักษา
- แนวโน้มเชิงบวกสำหรับธุรกิจเรือขุดเจาะและวิศวกรรมใต้ทะเล
- ประกาศแผนการเพิ่มทุนไปในเดือนมีนาคม

รายได้น้อยกว่าที่ควรเนื่องจากเรือขุดเจาะ MTR-2 ต้องเข้าตรวจสอบสภาพบำรุงรักษา

เมอร์เมดรายงานผลขาดทุนสุทธิ 69 ล้านบาท ในไตรมาส 2/2556 โดยสาเหตุหลักเนื่องจากเรือขุดเจาะหนึ่งในจำนวนสองลำได้เข้ารับการตรวจสอบสภาพตลอดทั้งไตรมาส ทั้งนี้ เรือขุดเจาะ MTR-2 เข้ารับการตรวจสอบสภาพบำรุงรักษา (special periodic survey) ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2555 ถึงเดือนเมษายน 2556 ดังนั้นจึงไม่มีรายได้ใดๆ จากเรือในช่วงเวลาดังกล่าว แต่ยังคงมีค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานเกิดขึ้นตามปกติในไตรมาส 2/2556

ในไตรมาส 2/2556 เมอร์เมดมีรายได้รวมทั้งสิ้น 1,394 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 40% จากการเริ่มงานบริการประดาน้ำตามสัญญาที่ทำไว้กับ Saudi Aramco แต่ลดลง 14% เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อนหน้า เนื่องจากความไม่พร้อมในการใช้งานของสินทรัพย์สำคัญของเมอร์เมดหลายรายการ โดยในไตรมาส 2/2556 เรือขุดเจาะ MTR-2 เข้ารับการตรวจสอบสภาพบำรุงรักษา เรือเอ็มวี เอ็นเดฟเวอร์ และเรือเมอร์เมด คอมมานเดอร์ เข้าอู่แห้ง ในขณะที่เรือเมอร์เมด เอเชียนาก็เข้ารับการปรับปรุงประสิทธิภาพเพื่อให้พร้อมทำงานตามสัญญาว่าจ้างงานที่ทำไว้กับ Saudi Aramco จากการที่เมอร์เมดยังมีภาระค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของเรือขุดเจาะ MTR-2 ตามปกติ ทั้งยังต้องมีต้นทุนค่าใช้จ่ายเพื่อให้บริการสัญญาว่าจ้างงานกับ Saudi Aramco ส่งผลให้อัตรากำไรขั้นต้นของเมอร์เมด ลดลง 17% จากปีก่อนเป็น 11% เมอร์เมดจึงมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนหักค่าเสื่อม ดอกเบี้ยและภาษี (EBITDA) ที่ 20 ล้านบาทและผลขาดทุนจากการดำเนินงานหลังหักค่าเสื่อม ดอกเบี้ยและภาษี (EBIT) 234 ล้านบาท

บนสมมติฐานค่าเช่าเรือขุดเจาะ MTR-2 ที่ 88,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน รายได้ที่หายไปในช่วงไตรมาส 2/2556 จากการที่เรือขุดเจาะ MTR-2 เข้ารับการตรวจสอบสภาพบำรุงรักษาสูงถึง 236 ล้านบาท ซึ่งเงินจำนวนนี้ส่วนใหญ่น่าจะช่วยเพิ่มกำไรขั้นต้นของเมอร์เมด เนื่องจากเมอร์เมดรับรู้ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของเรือขุดเจาะ MTR-2 ไปแล้ว

Mermaid's income statement*

Baht millions	2QFY12	1QFY13	2QFY13	%yoy	%qoq
Total Revenues	996	1,618	1,394	40%	-14%
Total costs	716	1,186	1,235	72%	4%
Gross profits	280	432	159	-43%	-63%
%Gross margins	28%	27%	11%	-17%	-17%
SG&A	145	169	179	24%	6%
EBITDA	135	264	(20)	-115%	-107%
%EBITDA margins	14%	16%	-1%	-15%	-15%
EBIT	(56)	68	(234)	-322%	-446%

*as consolidated on TTA's P&L

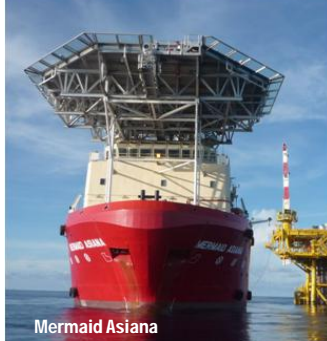


Ref No. COR:EL13014t/UP

TTA: บริษัท โทริเชนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556

แนวโน้มเชิงบวกสำหรับธุรกิจเรือขุดเจาะและวิศวกรรมใต้ทะเล



Mermaid Asiana

ผลประกอบการที่ลดลงของเมอร์เมดในไตรมาส 2/2556 ไม่ได้สะท้อนถึงแนวโน้มที่ค่อนข้างดีของบริษัท สำหรับธุรกิจวิศวกรรมใต้ทะเล อุปสงค์ของเรือบริการนอกชายฝั่งเพิ่มสูงขึ้น เรือวิศวกรรมใต้ทะเลซึ่งประกอบด้วยเรือสนับสนุนงานนักประดาน้ำ (Dive Support Vessel) และเรือสนับสนุนยานควบคุมระยะไกล (Remotely Operated Vehicle) กำลังได้รับความต้องการสูงในหลายๆ ภูมิภาค ธุรกิจเรือวิศวกรรมใต้ทะเลได้รับการจ้างงานด้วยอัตราค่าจ้างรายวันที่สูงขึ้นเนื่องจากเมอร์เมดให้บริการที่มีมูลค่าเพิ่มและมีอายุสัญญาจ้างงานที่ยาวขึ้น ดังจะเห็นได้จากสัญญาว่าจ้างงานต่างๆ ของเมอร์เมดในช่วงที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม สัญญาจ้างงานของเมอร์เมดบางส่วนยังคงเป็นสัญญาระยะสั้นและอาจถูกเปลี่ยนแปลงอย่างกระทันหันตามความต้องการของลูกค้า เมอร์เมดจึงยังคงมุ่งเน้นที่การหาสัญญาเพื่อผลกำไรต่อลำเรือที่สูงขึ้นและระยะเวลาของสัญญาว่าจ้างเรือที่ยาวนานขึ้นในตลาดที่มีการเติบโตสูง เช่น ตะวันออกกลางและยุโรป และจากการที่สภาวะเศรษฐกิจโลกมีเสถียรภาพมากขึ้น แนวโน้มของอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซจึงยังน่าจะเป็นบวกในอีก 12 เดือนข้างหน้า ซึ่งจะทำให้อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือและอัตราค่าเช่าเรือรายวันสูงขึ้น



แนวโน้มของธุรกิจเรือขุดเจาะของเมอร์เมดก็เป็นเชิงบวกเช่นกัน ตลาดเรือขุดเจาะแบบห้องแบนเป็นตลาดเฉพาะ (niche market) ซึ่งมีอุปทานทั่วโลกอยู่ประมาณ 35 ลำ อุปสงค์-อุปทานของตลาดเรือขุดเจาะห้องแบนมีแนวโน้มที่ดี ดังจะเห็นได้จากอัตราค่าเช่าเรือรายวันและอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือ โดยในส่วนของเมอร์เมดนั้นเรือขุดเจาะ MTR-1 ยังคงปฏิบัติหน้าที่เป็นเรือสนับสนุนการทำงานนอกชายฝั่ง (accommodation barge support unit) อยู่ในประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งสัญญาปัจจุบันจะสิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2556 และเมอร์เมดกำลังวางแผนการตลาดเพื่อให้เรือขุดเจาะ MTR-1 ได้คงทำหน้าที่เป็นเรือสนับสนุนการทำงานนอกชายฝั่งต่อไปหลังจากสัญญาปัจจุบันสิ้นสุด ส่วนเรือขุดเจาะ MTR-2 ได้เข้ารับการตรวจสอบสภาพบำรุงรักษาตามระยะเวลาในประเทศสิงคโปร์เสร็จสิ้นเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และได้เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญา มีระยะเวลาว่าจ้างงาน 2 ปี ในประเทศอินโดนีเซียในสัปดาห์นี้

ความต้องการใช้งานของเรือขุดเจาะแบบสามขา (jack-up rig) ปรับตัวดีขึ้นทั่วโลก ความต้องการใช้งานของเรือขุดเจาะแบบสามขาประสิทธิภาพสูงยังคงแข็งแกร่งในภูมิภาคสำคัญทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแถบเอเชียและตะวันออกกลาง เมอร์เมดคาดว่าจะได้รับผลกำไรจากบริษัท เอเชีย ออฟชอร์ ดริลลิ่ง จำกัด ("AOD") ซึ่งเมอร์เมดถือหุ้นอยู่ร้อยละ 33.8 ในปัจจุบันประมาณหนึ่งเป็นต้นไป ทั้งนี้ AOD ได้รับมอบเรือขุดเจาะแบบ 3 ขาสองลำ คือเรือ AOD I และเรือ AOD II เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2556 และ 17 เมษายน 2556 ตามลำดับ AOD I ได้เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาในเดือนเมษายน ในขณะที่ AOD II จะเริ่มในปลายเดือนมิถุนายน 2556 เรือลำสุดท้าย AOD III มีกำหนดรับมอบเรือในเดือนมิถุนายน 2556 จะเห็นได้ว่า AOD จะใช้เวลาในปัจจุบันประมาณนี้ในการทยอยรับส่งมอบเรือขุดเจาะ รวมถึงเคลื่อนย้ายเรือขุดเจาะและเริ่มดำเนินการตามสัญญา



Ref No. COR:EL13014t/UP

TTA: บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556

ประกาศแผนการเพิ่มทุนไปในเดือนมีนาคม

เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2556 เมอร์เมตได้ประกาศแผนการเพิ่มทุนประมาณ 176.1 ล้านเหรียญสิงคโปร์ โดยการออกหุ้นเพิ่มทุนที่โอนขายไม่ได้ จําหน่ายสิทธิไม่ได้ (Non-Renounceable) และไม่มีกรรับประกันการจําหน่าย (Non-Underwritten) ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของเมอร์เมตตามสัดส่วนการถือหุ้น (Right Shares) และให้แก่บุคคลในวงจํากัด (private placement) โดยเมอร์เมตจะเสนอขายหุ้นสามัญใหม่ ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของเมอร์เมตจํานวนไม่เกิน 628.8 ล้านหุ้น คิดเป็นร้อยละ 80 ของจํานวนหุ้นที่มีอยู่ของเมอร์เมต ในราคาเสนอขายหุ้นละ 0.28 เหรียญสิงคโปร์ ซึ่งการเพิ่มทุนในครั้งนี้จะต้องได้รับการอนุมัติจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยสิงคโปร์ เมอร์เมตจะนำเงินที่ได้รับจากการขายหุ้นเพิ่มทุนนี้ไปใช้สำหรับการซื้อเรือขุดเจาะใหม่จํานวน 2 ลำและการลงทุนอื่นๆ ทั้งนี้ TTA ได้ตกลงที่จะเข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนนี้เต็มจํานวน



Ref No. COR:EL13014t/UP

TTA: บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2556 เดือนมกราคม 2556 – เดือนมีนาคม 2556

กลุ่มธุรกิจการลงทุน

TTA เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นเพื่อการลงทุนในธุรกิจที่สำคัญ 4 ธุรกิจที่มีวัฏจักรที่แตกต่างกัน นโยบายของบริษัทเกี่ยวกับการลงทุนคือการเฝ้าจับความเคลื่อนไหวของตลาดในธุรกิจหลักอย่างใกล้ชิด เพื่อมองหาโอกาสในการลงทุนที่จะนำมาซึ่งผลตอบแทนที่สูงขึ้นในอนาคตจากธุรกิจหลักที่ได้ลงทุนไปแล้ว

ปัจจุบัน ราคาเรือขนส่งสินค้าแห้งแบบเทกองได้ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากสภาวะตกต่ำของอุตสาหกรรมนี้ที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่ปี 2551 จากปัญหาความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทานในตลาด ในขณะที่เดียวกันในส่วนของภาคธุรกิจการให้บริการน้ำมันและก๊าซของเมอร์เมดกำลังส่งสัญญาณอยู่ในช่วงภาวะขาขึ้นต่อไปอีกเป็นเวลาหลายปี เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการสำรวจและผลิตของบริษัทน้ำมันและก๊าซ (Exploration & Production – E&P) คาดว่ายังคงปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากการสำรวจกับบริษัทน้ำมันและก๊าซจำนวน 463 แห่ง โดย Dahlman Rose พบว่ามีการคาดการณ์ว่า ค่าใช้จ่าย E&P จะเพิ่มขึ้น 5.5% ทำสถิติสูงสุดถึง 645 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2556 นี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับพื้นที่ในแถบบริเวณเอเชีย และตะวันออกกลางจะมีอัตราการเติบโตที่สูงกว่า 10% และในภาพรวมของตลาด แล้ว ขณะนี้กำลังอยู่ในช่วงระยะต้น ถึงกลางของวัฏจักรของอุตสาหกรรมนี้ เนื่องจากมีการคาดการณ์ว่า ราคาน้ำมันทั่วโลกจะยังคงอยู่ในระดับสูงเช่นนี้ต่อไป

ดังนั้นจึงเชื่อได้ว่าการลงทุนในสองธุรกิจหลัก ซึ่งได้แก่ ธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห้งแบบเทกอง และธุรกิจการให้บริการนอกชายฝั่งในช่วงเวลาที่เหมาะสมเช่นนี้จะเป็นการสร้างผลตอบแทนที่ดีให้กับผู้ถือหุ้นในอนาคต

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

ม.ล. จันทรจชา จันทรหัต
กรรมการผู้จัดการใหญ่และ
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นางลลิตมา รุ่งขวัญศิริโรจน์
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่
สายงานบัญชีและการเงิน