

เลขที่เรื่อง COR:MS/EL09041t/pc

วันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552

เรื่อง ชี้แจงผลประกอบการของรอบปีบัญชี 2552

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สรุปผลการดำเนินงาน

บริษัท โทริเชนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีผลกำไรสุทธิสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2552 (“รอบปีบัญชี 2552”) เท่ากับ 1,813.71 ล้านบาท และมีกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 2.56 บาท เทียบกับผลกำไรสุทธิและกำไรต่อหุ้นสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2551 (“รอบปีบัญชี 2551”) ซึ่งมีกำไรสุทธิเท่ากับ 8,776.44 ล้านบาท และกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 12.40 บาท ตามลำดับ

การวิเคราะห์ผลประกอบการของรอบปีบัญชี 2552

ในรอบปีบัญชี 2552 บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด เท่ากับ 19,959.92 ล้านบาท มีรายจ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมด เท่ากับ 18,494.04 ล้านบาท ทำให้มีกำไรจากการดำเนินงานเท่ากับ 1,465.88 ล้านบาท กำไรจากการดำเนินงานลดลงร้อยละ 83.77 เนื่องจากสถานะเศรษฐกิจที่ถดถอยทั่วโลก ทำให้ความต้องการใช้บริการในธุรกิจหลักของบริษัทฯ ลดลงไปด้วย

รายละเอียดของส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 4 ของปีบัญชี 2552 และในรอบปีบัญชี 2552 แบ่งออกเป็น

ส่วนแบ่งกำไรสุทธิที่ให้กับบริษัทฯ	ไตรมาสที่ 4 ของปีบัญชี 2552	รอบปีบัญชี 2552	ร้อยละ
ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง	130.9	623.7	34.4
ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ	56.8	221.7	12.2
ธุรกิจบริการนอกชายฝั่งและเรือขุดเจาะ	67.7	400.9	22.1
บริษัทที่ถือหุ้นเพื่อการลงทุนและการตัด	<u>209.4</u>	<u>567.4</u>	<u>31.3</u>
รายการระหว่างกัน			
รวม (ล้านบาท)	<u>464.8</u>	<u>1,813.7</u>	<u>100</u>

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ ในรอบปีบัญชี 2552 คิดเป็นร้อยละ 34.4 เทียบกับ 94.7 ในรอบปีบัญชี 2551 บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”) หรือ กลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่งและบริการเรือขุดเจาะมีส่วนแบ่งกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 22.1 ในรอบปีบัญชี 2552 เทียบกับร้อยละ 6.5 ในงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทที่ถือหุ้นเพื่อการลงทุนและการตัดรายการระหว่างกันมีผลขาดทุนในรอบปีบัญชี 2551 จำนวน 358.84 ล้านบาท

...ต่อหน้า 2/

ณ สิ้นรอบปีบัญชี 2552 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคิดเป็นเงิน 10,718.89 ล้านบาท ลดลง 808.91 ล้านบาท จากรอบปีบัญชี 2551 บริษัทฯ มีเงินสดรับจากกิจกรรมการดำเนินงาน เป็นเงิน 5,000.68 ล้านบาท และใช้ไปในกิจกรรมการลงทุน เป็นเงิน 4,757.44 ล้านบาท และใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน (financing activities) 1,111.25 ล้านบาท และมีรายการเงินสดรับจำนวน 140.36 ล้านบาท จากการลงทุนในบริษัทย่อยใหม่ ส่วนที่เหลืออีกจำนวน 81.26 ล้านบาท เกิดจากผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนที่เปลี่ยนแปลง

ในรอบปีบัญชี 2552 กิจกรรมการลงทุนส่วนใหญ่เป็นของเมอร์เมด ซึ่งรวมถึงการชำระเงินค่างวดในการสั่งซื้อเรือขุดเจาะใหม่ เป็นเงิน 979 ล้านบาท การชำระเงินค่างวดในเรือสนับสนุนงาน ROV และยาน ROV จำนวน 1,050 ล้านบาท นอกจากนี้ ก็ได้แก่การชำระเงินค่างวดในระบบควบคุมและอุปกรณ์สำหรับดำน้ำลึก (saturation diving system) จำนวน 396 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายส่วนทุน (capital expenditures) อื่นๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายสะสมของการนำเรือเข้าอู่แห้ง (accumulated dry-docking payment) ทั้งของบริษัทฯ และของเมอร์เมด

ในรอบปีบัญชี 2552 บริษัทฯ ได้ขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ จำนวน 8 ลำให้กับบริษัทอื่น และหนึ่งลำขายให้แก่บริษัทย่อย PT. Perusahaan Pelayaran Equinox เงินที่ได้รับจากการขายเรือ 8 ลำนี้ให้กับบริษัทอื่นคิดเป็นเงินจำนวน 623.29 ล้านบาท โดยมีกำไรในทางบัญชีจากการขายเรือทั้ง 8 ลำ คิดเป็นเงินจำนวน 33.51 ล้านบาท มูลค่าทางบัญชีของเรือทั้ง 8 ลำนี้คิดเป็นเงินประมาณ 463.90 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายเข้าอู่แห้งคิดเป็นเงิน 42.98 ล้านบาท อุปกรณ์เรือและอื่นๆ คิดเป็นเงิน 82.90 ล้านบาท

ในรอบปีบัญชี 2552 บริษัทฯ ได้ซื้อคืนและยกเลิกหุ้นกู้แปลงสภาพบางส่วนคิดเป็นเงินต้น 56.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือคิดเป็นเงิน 1,927.5 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 33.2 ของเงินต้นคงค้างภายใต้หุ้นกู้แปลงสภาพที่ออกกำไรที่ได้จากการยกเลิกหุ้นกู้แปลงสภาพคิดเป็นเงิน 676.3 ล้านบาท และได้บันทึกไว้ในงบการเงินรวมและงบการเงินบริษัทฯ สำหรับรอบปีบัญชี 2552

เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2552 Soleado Holdings Pte. Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ ร้อยละ 100 ได้ซื้อหุ้นร้อยละ 100 ของ EMC Gestion S.A.S. ("EMCG") ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน Baconco Co., Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นในประเทศเวียดนาม ในราคารวม 7.8 ล้านยูโร หรือคิดเป็นเงิน 374.1 ล้านบาท และมีค่าความนิยมติดลบ (negative goodwill) จากการเข้าซื้อ EMCG คิดเป็นเงิน 287.2 ล้านบาท เนื่องจากราคาที่ซื้อต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี และนับจากวันที่เข้าซื้อจนถึงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2552 ธุรกิจที่ซื้อนี้มีรายรับ 365.9 ล้านบาท และกำไรสุทธิ 17.6 ล้านบาท ให้กับบริษัทฯ

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ: ในรอบปีบัญชี 2552 ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกมีกำไรสุทธิ 608.59 ล้านบาท ไม่รวมผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน เทียบกับผลกำไรสุทธิจำนวน 8,389.26 ล้านบาท ไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ในรอบปีบัญชี 2551

ข้อมูลสรุป

	รอบปีบัญชี 2552	รอบปีบัญชี 2551	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
ข้อมูลเกี่ยวกับกองเรือ			
จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ ⁽¹⁾ (Calendar days for owned fleet)	14,308	15,713	-8.94
จำนวนวันเดินเรือที่ใช้ได้ของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ ⁽²⁾ (Available days for owned fleet)	13,721	14,881	-7.80
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ ⁽³⁾	ร้อยละ 95.90	ร้อยละ 94.71	+1.26
จำนวนวันเดินเรือที่ใช้ได้ของเรือที่บริษัทเช่ามาเสริมกองเรือ (Available days for chartered-in fleet)	5,023	7,274	-30.95
จำนวนเรือเฉลี่ย ⁽⁴⁾	52.96	62.81	-15.68

ผลการดำเนินงานเฉลี่ยคิดเป็นรายวัน (ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน)	2552	2551	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
อัตราค่าเช่าเรือ	\$10,973	\$25,303	-56.63
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเล (ส่วนของเจ้าของเรือ)	\$5,563	\$5,297	+5.02
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการบริหาร	\$1,342	\$1,527	-12.12
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	\$6,905	\$6,824	+1.19

หมายเหตุ:

- (1) จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน (Calendar Days) คือ จำนวนวันทั้งหมดของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของในช่วงเวลานั้นๆ ซึ่งรวมวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือ เช่น การซ่อมแซมครั้งใหญ่ การเข้าอู่แห้ง หรือการตรวจสอบระหว่างระยะเวลา 5 ปี (intermediate survey) และการตรวจสอบระดับพิเศษ

...ต่อหน้า 4/

- (2) จำนวนวันเดินเรือที่ใช้ได้ของเรือ คือ จำนวนวันในรอบปีปฏิทินทั้งหมด หักจำนวนวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือ เช่น การซ่อมแซมครั้งใหญ่ การเข้าอู่แห้ง หรือ การตรวจสอบระหว่างระยะเวลา 5 ปี (intermediate survey) และการตรวจสอบระดับพิเศษ
- (3) อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ คือ สัดส่วนของเวลาที่เรือสามารถหารายได้ โดยวัดจากจำนวนวันเดินเรือที่ใช้ได้ของเรือหารด้วยจำนวนวันในรอบปีปฏิทินสำหรับช่วงเวลานั้นๆ
- (4) จำนวนเรือเฉลี่ยเท่ากับ จำนวนเรือที่อยู่ในกองเรือ ณ ช่วงเวลานั้น โดยวัดจากผลรวมของจำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ บวกกับจำนวนวันเดินเรือของเรือเช่า หารด้วยจำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินในช่วงเวลานั้นๆ

ณ สิ้นรอบปีบัญชี 2552 บริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือทั้งสิ้น 36 ลำ และเช่าเรือในระยะยาวมาเสริมกองเรือจำนวน 3 ลำ ซึ่งเรือที่เข้ามาสองลำจะสิ้นสุดสัญญาเช่าในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 (“รอบปีบัญชี 2553”) และอีกหนึ่งลำจะสิ้นสุดสัญญาเช่าในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2554 (“รอบปีบัญชี 2554”)

ภายในสิ้นรอบปีบัญชี 2553 เรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของประมาณร้อยละ 26 ของกองเรือจะมีอายุครบ 25 ปี ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องมีแผนการปรับปรุงกองเรืออย่างเร่งด่วน ณ ปัจจุบัน บริษัทฯ สั่งต่อเรือใหม่ไปแล้วจำนวน 5 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับมอบเรือตั้งแต่เดือนมกราคม 2553 ไปจนถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2555 โดยใช้เงินลงทุนทั้งสิ้นสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่คิดเป็นเงิน 182 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเงินที่ใช้สำหรับแผนปรับปรุงกองเรือมาจากเงินสดที่ได้จากการดำเนินงาน และมาจากเงินกู้ร่วมหลายสถาบัน (syndicated loan facility) ซึ่งมีธนาคารอินเดียเป็นแกนนำ จำนวน 360 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในอดีตราคาเรือมือสองได้สะท้อนอายุและสภาพของเรือ ปัจจัยอื่นๆ ที่สำคัญน้อยกว่า แต่ก็ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากันในการซื้อเรือ ได้แก่ ความต้องการของผู้ซื้อหลังจากที่เขาเหล่านั้นได้พิจารณาถึงการคาดการณ์ในการทำกำไรในระยะสั้นและระยะยาวจากการซื้อเรือใหม่ ถึงแม้ว่า ราคาเรือจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ (ประมาณร้อยละ 60 จากระดับราคาสูงสุดในเดือนกันยายน พ.ศ. 2551) บริษัทฯ ยังคงเชื่อว่ายังมีแนวโน้มที่ราคาเรือจะลดลงต่อไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการหา ตรวจสอบ และเสนอเรือมือสองที่มีศักยภาพในการที่จะให้ผลตอบแทนจากการลงทุนที่เป็นไปตามอัตราผลตอบแทนที่บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ (hurdle rate)

ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดของกองเรือในรอบปีบัญชี 2552 ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้วคิดเป็นร้อยละ 31.85 เป็น 11.718 ล้านตัน แม้ว่าอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของจะสูงขึ้น แต่การที่จำนวนเรือลดลงในรอบปีที่ผ่านมา ผนวกกับจำนวนวันเดินเรือที่เข้ามาเสริมกองเรือลดลง ส่งผลต่อรายได้ให้เห็นได้ชัด ซึ่งในรอบปีบัญชี 2552 จำนวนวันเดินเรือของเรือที่เข้ามาเสริมกองเรือ คือ 5,023 วัน (หรือ 13.76 ลำ) เทียบกับ 7,274 วัน (หรือ 19.87 ลำ) ในรอบปีบัญชี 2551

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของเอเชียมีความผันผวนระหว่างปีจากวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2551 ถึงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2552 เมื่อเริ่มต้นปี ดัชนีค่าระวางเรือบอลติกอยู่ที่ 3,025 จุด (ณ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2551) แต่เมื่อสิ้นรอบปีบัญชี 2552 ดัชนีค่าระวางเรือบอลติกตกลงเหลือ 2,220 จุด (ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2552) หรือลดลงร้อยละ 27.77 เช่นเดียวกับอัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยของเรือ Baltic Supramax Index อยู่ที่ 27,179 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2551 และลดระดับลงเหลือ 20,562 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน ซึ่งลดลงร้อยละ 24.35 ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2552 การลดลงของดัชนีค่าระวางเรือบอลติกส่งผลกระทบต่ออัตราค่าเช่าเรือของบริษัทฯ เนื่องจากจำนวนวันเดินเรือมากกว่าร้อยละ 65 ของบริษัทฯ อิงกับอัตราค่าเช่าเรือในตลาดเช่าเรือระยะสั้น (spot market) อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยของบริษัทฯ ลดลงประมาณร้อยละ 56.63 จาก 25,303 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในรอบปีบัญชี 2551 เหลือ 10,973 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันในรอบปีบัญชี 2552

แนวโน้มของกลุ่มธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ

การฟื้นตัวของดัชนีค่าระวางบอลติก (BDI) มากกว่าร้อยละ 430 จากต้นปีนี้ มีสาเหตุหลักจากความแออัดของท่าเรือหลักๆ ของประเทศจีน ออสเตรเลีย และบราซิล โดยที่ประเทศจีนได้มีการนำเข้าแร่เหล็กและถ่านหินสูงขึ้น และการเก็บเกี่ยวพืชผลและถั่วเหลืองในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ไม่เป็นไปตามฤดูกาล ทำให้เกิดการส่งออกไปยังเอเชียมากขึ้น สาเหตุหลักสองประการนี้ มีผลต่อปริมาณขนส่งสินค้าและระยะทางขนส่งสินค้าที่คิดเป็นต้นทุน ซึ่งสามารถเปรียบเทียบได้โดยการส่งออกจากจีนไปยังเกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และได้หวัน กับการนำเข้าจากออสเตรเลีย บราซิล และแอฟริกา หรือเช่นเดียวกับการส่งออกพืชผลและถั่วเหลืองจากประเทศสหรัฐอเมริกาไปยังลูกค้าที่ไกลออกไปอย่างเช่น ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล

จากนี้ต่อไป บริษัทฯ คาดว่าดัชนีค่าระวางบอลติก (BDI) จะผันผวนมากและอิงกับความต้องการของเงินในการนำเข้าแร่เหล็กและถ่านหิน แต่กระนั้นก็ตาม ผลกระทบที่สำคัญต่อดัชนีค่าระวางบอลติกจะได้แก่ปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวนมากซึ่งจะมีกำหนดส่งมอบเรือในปี 2553 และปี 2554

ในช่วงสิบเดือนแรกของปี 2552 ปริมาณเรือใหม่ที่เข้าสู่ตลาดมีจำนวน 32.9 ล้านเดทเวทตัน หรือประมาณร้อยละ 57.7 ของเรือที่มีกำหนดส่งมอบในปีนี้ หากปริมาณเรือที่จะส่งมอบในช่วงเวลาอีกสองเดือนที่เหลือของปีนี้มีปริมาณเท่ากับค่าเฉลี่ยของสิบเดือนแรก ก็น่าจะมีปริมาณเรือที่ส่งมอบในปีนี้ทั้งสิ้นประมาณ 40 ล้านเดทเวทตัน หรือประมาณร้อยละ 70.2 ของกำหนดการส่งมอบในปี 2552 ซึ่งตัวเลขที่มีการส่งมอบจริงในปีนี้อาจจะเกินความคาดหมายได้ เนื่องจากอัตราการส่งมอบเรือในช่วงสามเดือนที่ผ่านมา (ตั้งแต่สิงหาคม 2552) ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

ในขณะที่เดียวกัน เรือที่สั่งซื้อใหม่จำนวน 2,850 ลำ คิดเป็น 259.26 ล้านเดทเวทตัน ในช่วงสองสามปีข้างหน้าจะเป็นการเพิ่ม (ประมาณร้อยละ 58) ของปริมาณกองเรือโลกในปัจจุบันอย่างเป็นทางการ ซึ่งมีรายงานว่าเรืออย่างน้อย 600 ลำที่มีการยกเลิกสัญญาไป อย่างไรก็ตาม ตัวเลขที่มีการยกเลิกไปนี้ไม่ได้มีผลอะไรมากนัก เนื่องจากอู่ต่อเรือของประเทศจีนและเกาหลีใต้ยังคงได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐบาลและยังคงสร้างเรือต่อไป โดยหวังว่าจะหาผู้ซื้อเรือรายอื่นได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ซื้อเรือชาวจีน ซึ่งมีรัฐบาลและธนาคารท้องถิ่นของประเทศจีนที่ให้การสนับสนุน

กล่าวโดยสรุป บริษัทฯ ยังคงมีความกังวลต่อตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองในปี 2553 และ 2554 เนื่องจากปริมาณเรือที่ล้นตลาดและสภาพเศรษฐกิจทั่วโลกที่ยังคงซบเซา

ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ: สำหรับส่วนงานบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ นั้น มีส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ (หลังจากหักส่วนของผู้อื้อหุ้นส่วนน้อย) เท่ากับ 209.14 ล้านบาท โดยไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ส่วนแบ่งผลกำไรสุทธิ (หลังหักผู้อื้อหุ้นส่วนน้อย) ลดลงร้อยละ 17.38 ระหว่างรอบปีบัญชี 2552 กับรอบปีบัญชี 2551 ทั้งนี้ Baconco Co., Ltd. มีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ สูงสุด รองลงมาได้แก่ บริษัท ไอเอสเอส โทริเซน เอเจนซีส์ จำกัด

แนวโน้มของกลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ: บริษัทฯ คาดว่าผลประกอบการของธุรกิจในกลุ่มนี้จะผสมกัน โดยในปีหน้า บริษัท ไอเอสเอส โทริเซน เอเจนซีส์ จำกัด ไม่น่าจะมีผลประกอบการที่โดดเด่นในปี 2553 เนื่องจากเศรษฐกิจทรุดตัวและการแข่งขันในธุรกิจการเป็นตัวแทนเรือจะรุนแรงมากขึ้น และในปีหน้า บริษัท เฟิร์นเลย์ (ประเทศไทย) จำกัด อาจจะมีผลกำไรใกล้เคียงกับรอบปีบัญชี 2552 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะที่ค่าระวางอ่อนตัวลง

บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”): ในรอบปีบัญชี 2552 เมอร์เมดมีรายได้จากการบริการ เท่ากับ 5,209.87 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.4 จากรอบปีบัญชี 2551 ธุรกิจหลักของเมอร์เมดซึ่งประกอบด้วย กลุ่มธุรกิจงานบริการนอกชายฝั่ง และกลุ่มธุรกิจงานขุดเจาะ ได้มีส่วนแบ่งกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ ในรอบปีบัญชี 2552 เป็นจำนวน 432.62 ล้านบาท โดยไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน หรือลดลงร้อยละ 10.67 จากรอบปีบัญชี 2551 (หมายเหตุ: ตัวเลขส่วนแบ่งกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ เป็นตัวเลขตามมาตรฐานบัญชีของสมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีไทย (Thai GAAP) อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่จะแสดงในตารางข้างล่างนี้มาจากตัวเลขของเมอร์เมดที่ใช้มาตรฐานบัญชีสากล IFRS)

ล้านบาท*	2552	2551	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
รายได้จากการบริการ	5,210	5,285	-1.4%
กำไรขั้นต้น	1,439	1,599	-10.0%
กำไรจากการดำเนินงาน	947	1,194	-20.7%
ค่าใช้จ่ายจากการขายและการบริหาร	486	732	-33.6%
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน (- ขาดทุน)	-56 ¹	160 ²	-134.7%
กำไรสุทธิ	747	1,162	-35.7%
หมายเหตุ: ¹ 100% ยังไม่เกิดขึ้นจริง; ² 68.5% ยังไม่เกิดขึ้นจริง			

หมายเหตุ *: ข้อมูลนี้คัดมาจกงบการเงินของเมอร์เมดซึ่งส่งให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

การขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 56 ล้านบาทในรอบปีบัญชี 2552 และ 160 ล้านบาทในรอบปีบัญชี 2551 ส่วนใหญ่เกิดจากการแปลงรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นเงินบาท ณ วันที่ในงบดุล ทั้งนี้ ไม่มีผลกระทบทางด้านกระแสเงินสดจากกำไรหรือขาดทุนดังกล่าว

ในรอบปีบัญชี 2552 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 3,124 ล้านบาท (ร้อยละ 37.5 เมื่อเทียบกับปีต่อปี) เป็น 11,447 ล้านบาทในรอบปีบัญชี 2552 ส่วนใหญ่เกิดจาก (ก) การลงทุนระยะยาวอื่นๆ จำนวน 78 ล้านบาท จากการลงทุนใน Nemo Subsea IS (ข) ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ จำนวน 2,809 ล้านบาท จากการชำระเงินค่างวดเพิ่มเติมของเรือชุดเจาะที่ส่งต่อใหม่ (KM-1) จำนวน 946 ล้านบาท การชำระค่างวดของเรือที่ส่งต่อใหม่ (Mermaid Endurer) จำนวน 963 ล้านบาท การชำระเงินค่างวดของระบบอุปกรณ์ดำน้ำลึก จำนวน 396 ล้านบาท การชำระค่างวดของเรือสนับสนุนงาน ROV (Mermaid Sapphire) จำนวน 418 ล้านบาท การซื้ออุปกรณ์ ROV จำนวน 287 ล้านบาท และการซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ จำนวน 353 ล้านบาท ซึ่งบางส่วนได้ถูกหักกลับไปโดยค่าเสื่อมราคาจำนวน 554 ล้านบาท (ค) ค่าความนิยม จำนวน 87 ล้านบาท ซึ่งเป็นการชำระเงินค่างวดครั้งที่สองและครั้งสุดท้ายในการลงทุนในหุ้นของ Seascope Surveys Pte. Ltd. ร้อยละ 80 ซึ่งเกิดขึ้นในเดือนมีนาคม 2551 และ (ง) ค่าใช้จ่ายรอตัดจ่าย จำนวน 84 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากต้นทุนที่ยังรอตัดจ่ายเกี่ยวกับการซื้อสินทรัพย์และเรือ

ธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง: ในส่วนงานธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำมีอัตราการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินร้อยละ 52.6 ในรอบปีบัญชี 2552 และสร้างรายได้ร้อยละ 57.5 ของรายได้รวมของเมอร์เมด อัตราการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินได้แตะจุดต่ำสุดในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ในช่วงที่เศรษฐกิจอยู่ในภาวะวิกฤตที่สุด และค่อยๆ ปรับตัวดีขึ้นหลังจากนั้น แม้กระนั้นก็ตาม ในช่วงไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2552 อัตราการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินต่ำลงมากเนื่องจากเรือ Mermaid Commander และเรือ Team Siam ซึ่งสร้างรายได้ส่วนใหญ่ให้กับธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำในไตรมาสที่แล้วมีอัตราการใช้ประโยชน์ต่ำกว่าเดิม แม้ว่าอัตราการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินลดลงกว่าปีที่ผ่านมา แต่อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยรายวันยังคงสูง

ธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง	2552	2551	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
รายได้ (ล้านบาท)	2,997	4,036	-25.7%
กำไรขั้นต้น (ล้านบาท)	495	1,377	-64.1%
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	16.5%	34.1%	-51.6%
อัตราการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สิน	52.6%	86.1%	-38.9%

เรือ Mermaid Commander ได้เข้ารับการบำรุงรักษาและซ่อมแซมตามหมายกำหนดการ โดยหยุดปฏิบัติงานเป็นเวลาประมาณ 20 วัน เรือ Mermaid Commander ได้จบงานโครงการที่บราซิลและแล่นกลับไทยโดยใช้เวลาประมาณ 38 วัน เมื่อเรือดังกล่าวมาถึงประเทศไทย เรือดังกล่าวต้องใช้เวลาอีก 21 วัน ในการเตรียมเรือเพื่อใช้ในโครงการของ CUELD ขณะนี้เรือดังกล่าวยังคงปฏิบัติงานตามสัญญา

เรือ Team Siam ซึ่งนำไปใช้ปฏิบัติงานที่ตะวันออกกลางในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2552 ได้หยุดปฏิบัติงานเป็นเวลาประมาณ 30 วัน เนื่องจากโครงการหนึ่งในหลายโครงการที่ได้มีสัญญาไว้มีการเลื่อนเวลาออกไป อย่างไรก็ตาม เวลานี้เรือดังกล่าวได้เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาแล้ว โดยมีโอกาสที่จะได้รับการขยายระยะเวลาของสัญญา

แนวโน้มของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง: แม้ว่าจะมีการล่าช้าต่างๆ เกิดขึ้น แต่อัตราการใช้จ่ายประโยชน์ของเรือวิศวกรรมโยธาได้นำไปยังคงสูงอยู่

บริษัทฯ ได้มองเห็นความต้องการของตลาดในการใช้เรือวิศวกรรมโยธาได้นำเพิ่มขึ้น เนื่องจากบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติเริ่มกลับมาสานต่องานโครงการที่ได้ล่าช้าไว้ จากการทำงานโครงการเริ่มกลับมาอีก บริษัทฯ จึงคาดว่าจะเข้าประมูลงานเพื่อให้ได้งานต่างๆ เพิ่มมากขึ้น และในเรือที่มีเทคนิคที่ดีกว่าลำอื่นๆ ของบริษัทฯ อาจจะได้รับงานที่มีสัญญาระยะยาวได้บ้าง

ในระหว่างไตรมาสที่ผ่านมา ผลกระทบต่องานโครงการและอัตราค่าเช่าเรือมีไม่มากนัก โดยทั่วไปธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำไม่ค่อยได้รับแรงกดดันจากอัตราค่าเช่าเรือที่ลดลง และในบางกรณี เรือที่มีเทคนิคที่ดีจะได้รับอัตราค่าเช่าเรือที่สูงขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงได้รับงานจากตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นบริเวณที่มีงานเกี่ยวกับงานสนับสนุนโครงสร้างงานดำน้ำลึกโดยใช้อุปกรณ์ ROV และบริการสำรวจต่างๆ

เรือสนับสนุนงานดำน้ำลึกชนิด DP2 สองลำที่บริษัทฯ สั่งต่อใหม่ กำลังอยู่ในระหว่างการสร้าง และคาดว่าจะรับมอบเรือได้ในไตรมาสแรกและไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 ซึ่งอาจจะมีการรับเรือล่าช้าลงโดยมีสาเหตุหลักเนื่องจากการทดสอบขั้นสุดท้าย เรือสองลำนี้มีความพิเศษทางเทคนิค เนื่องจากสร้างขึ้นตามความต้องการเฉพาะ ซึ่งทำให้ผู้ต่อเรือเกิดความล่าช้าจากสิ่งที่ไม่ได้คาดหมายไว้ก่อน

ส่วนเรือสนับสนุนงานประดาน้ำ ชนิด DP2 ROV มีกำหนดส่งมอบในเดือนพฤศจิกายน 2552 ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะปล่อยเรือ DP2 ROV ที่เข้ามาได้พร้อมๆ กับวันรับมอบเรือ DP2 ROV ที่สั่งต่อใหม่

สถานะตลาดในปัจจุบันมีความต้องการเรือที่มีคุณลักษณะพิเศษเพิ่มมากขึ้น และบริษัทฯ คาดว่าจะสามารถง้ออัตราการใช้จ่ายประโยชน์จากเรือได้ในอัตราที่สูง

ส่วนงานขุดเจาะ: ในรอบปีบัญชี 2552 ส่วนงานธุรกิจขุดเจาะสร้างรายได้ร้อยละ 42.5 ของรายได้รวมของเมอร์เมด อัตราการใช้จ่ายประโยชน์ของเรือขุดเจาะ MTR-1 และ MTR-2 ในรอบปีบัญชี 2552 คิดเป็นร้อยละ 94.9 ระดับกิจกรรมของตลาดเรือขุดเจาะนอกชายฝั่งแบบ tender ในไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2552 ยังคงทรงตัวเหมือนกับไตรมาสที่ผ่านมา เรือขุดเจาะ MTR-1 หมดสัญญาเช่ากับ Hess Indonesia เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2552 และขณะนี้เรือขุดเจาะ MTR-1 อยู่ที่ประเทศไทยเพื่อทำการตรวจสอบและซ่อมแซม ส่วนเรือขุดเจาะ MTR-2 ยังคงปฏิบัติงานตามสัญญากับ Chevron Indonesia โดยจะครบกำหนดการปฏิบัติงานตามสัญญาในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553 โดยบริษัทฯ คาดว่าจะมีการต่ออายุสัญญาเมื่อครบสัญญารอบแรก

ส่วนงานขุดเจาะ	2552	2551	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
รายได้ (ล้านบาท)	2,213	1,249	+77.2%
กำไรขั้นต้น (ล้านบาท)	944	290	+225.5%
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	42.7%	23.2%	84.1%
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	94.9%	69.1%	+37.3%

เรือขุดเจาะที่สั่งต่อใหม่ KM-1 ซึ่งอยู่ที่อู่ต่อเรือในประเทศมาเลเซียใกล้จะเสร็จแล้ว และมีกำหนดส่งมอบเรือในไตรมาสแรกของปีปฏิทิน 2553 โดยเรือขุดเจาะลำนี้จะเริ่มใช้งานทันทีที่ Petronas ประเทศมาเลเซีย โดยมีระยะเวลาสัญญาห้าปี

แนวโน้มของกลุ่มธุรกิจบริการนอกชายฝั่ง: อัตรากำไรสุทธิจากกองเรือขุดเจาะทั่วโลกยังอยู่ในอัตราที่ดีพอสมควร บริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่เคยยกเลิกหรือเลื่อนโครงการขุดเจาะได้เริ่มเรียกประมูลหาเรือขุดเจาะ ซึ่งเราอาจจะเห็นความต้องการใช้เรือขุดเจาะอีกสองหรือสามลำโดยเริ่มจากเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนเมษายน 2553 ซึ่งบริษัทฯ ได้เสนอเรือขุดเจาะ MTR-1 ไปยังโครงการทุกโครงการที่ต้องการใช้เรือขุดเจาะ

จากการที่ราคาน้ำมันกำลังอยู่ในภาวะทรงตัว และการฟื้นตัวของเศรษฐกิจทั่วโลกกำลังดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงคาดว่าจะเห็นความต้องการใช้เรือขุดเจาะเพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ เชื่อว่าอัตรากำไรเรือขุดเจาะอยู่ในภาวะทรงตัว และจากการที่เรือขุดเจาะมีสัญญาว่าจ้างใหม่ๆ เข้ามา ดังนั้น จึงมีโอกาที่อัตรากำไรเรือขุดเจาะจะสูงขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำลังเจรจากับลูกค้าที่มีความต้องการเรือที่มีอุปกรณ์ใหม่ขึ้นโดยเสนอเรือขุดเจาะใหม่ของบริษัทฯ

สรุป

ท่ามกลางสภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจที่เต็มไปด้วยการแข่งขัน บริษัทฯ ยังคงมีผลกำไรและมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในเชิงบวกในรอบปีบัญชี 2552 ซึ่งบริษัทฯ ได้เห็นความมีเสถียรภาพและการพัฒนาของธุรกิจหลักของบริษัทฯ แต่บริษัทฯ เชื่อว่าสภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจจะยังคงอยู่ในภาวะยากลำบากในปี 2553

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเชนไทย เอเยนซี่ส์ จำกัด (มหาชน)

.....
(ม.ล. จันทรจกษา จันทรทัต)

กรรมการผู้จัดการใหญ่และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

.....
(นางจิตติมา รุ่งขวัญศิริโรจน์)

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่

กลุ่มบัญชีและการเงิน