

เลขที่เรื่อง COR:MS/EL10038t/ms

วันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553

เรื่อง ซึ่งแจ้งผลประกอบการของรอบปีบัญชี 2553

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สรุปผลการดำเนินงาน

บริษัท โทริเชนไทย เอเจนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีผลกำไรสุทธิสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2553 (“รอบปีบัญชี 2553”) เท่ากับ 795.57 ล้านบาท และมีกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 1.12 บาท เทียบกับผลกำไรสุทธิและกำไรต่อหุ้นสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2552 (“รอบปีบัญชี 2552”) ซึ่งมีกำไรสุทธิเท่ากับ 1,813.71 ล้านบาท และกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 2.56 บาท ตามลำดับ

การวิเคราะห์ผลประกอบการของรอบปีบัญชี 2553

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด เท่ากับ 18,386.51 ล้านบาท มีรายจ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมด เท่ากับ 17,545.04 ล้านบาท ทำให้มีกำไรจากการดำเนินงานเท่ากับ 841.47 ล้านบาท กำไรจากการดำเนินงานลดลงร้อยละ 42.32 เทียบจากกำไรจากการดำเนินงานของปีที่แล้วซึ่งมีจำนวน 1,458.78 ล้านบาท

รายละเอียดของส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ แบ่งออกเป็น

ล้านบาท	รอบปีบัญชี 2553	รอบปีบัญชี 2552	เทียบเป็นร้อยละปีต่อปี
กลุ่มธุรกิจขนส่ง	1,021.32	1,045.03	-2.27
กลุ่มธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน	301.94	22.87	1220.24
กลุ่มธุรกิจพลังงาน	-199.62	400.93	-149.79
ส่วนของบริษัท ¹	-328.07	344.88	-195.13
รวม	795.57	1,813.71	-56.14

หมายเหตุ: รายการพิเศษในรอบปีบัญชี 2553 รวมถึงกำไรจากการซื้อคืนหุ้นผู้แปลงสภาพจำนวน 9.63 ล้านบาท และในรอบปีบัญชี 2552 รายการพิเศษรวมถึงกำไรจากการซื้อคืนหุ้นผู้แปลงสภาพจำนวน 676.33 ล้านบาทและค่าความนิยมคิดลบจำนวน 287.21 ล้านบาท

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจรอบปีบัญชี 2553

กลุ่มธุรกิจขนส่ง ประกอบด้วยธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง บริษัทที่ให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่บริษัทฯ ได้เข้าไปลงทุนเมื่อไม่นานมานี้

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ในรอบปีบัญชี 2553 ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีผลกำไรสุทธิจำนวน 1,113.34 ล้านบาท โดยไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เทียบกับผลกำไรสุทธิจำนวน 719.38 ล้านบาทในปีที่ผ่านมา กลุ่มธุรกิจขนส่งมีส่วนแบ่งกำไรสุทธิร้อยละ 128.38 ให้กับกำไรสุทธิของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชี 2553 เทียบกับร้อยละ 57.62 รอบปีบัญชี 2552

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองปรับตัวดีขึ้นบ้าง แม้ว่าภาวะค่าระวางเรือในตลาดมีความผันผวนในช่วงรอบปีบัญชี 2553 คำนี้อัตราค่าระวางเรือบอลลิกสำหรับรอบปีบัญชี 2553 เท่ากับ 3,011 จุด เทียบกับ 2,072 จุด ในรอบปีบัญชี 2552 คำนี้อัตราค่าระวางเรือบอลลิกในช่วงต้นปีเท่ากับ 2,220 (ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2552) และปิดลงที่ 2,468 จุด (ณ วันที่ 30 กันยายน 2553) อย่างไรก็ตาม ค่าระวางเรือบอลลิกทรงตัวในช่วงต้นปี และมาถึงจุดสูงสุดที่ 4,661 จุด ณ วันที่ 19 พฤศจิกายน 2552 หลังจากนั้น ตลาดค่าระวางเรือได้อ่อนตัวถึงจุดต่ำสุดที่ 1,700 จุด ณ วันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ตั้งแต่นั้นมา ค่าระวางเรือบอลลิกได้คงที่เหนือระดับ 2,000 จุด ในทำนองเดียวกัน คำนี้อัตราค่าระวางเรือบอลลิกของเรือ Supramax โดยเฉลี่ยเท่ากับ 23,657 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในรอบปีบัญชี 2553 เทียบกับค่าเฉลี่ย 14,139 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในรอบปีบัญชี 2552 หรือปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 67.18

จากสถานะตลาดที่ดีขึ้น อัตราค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของกองเรือบริษัทฯ อยู่ที่ 12,619 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ในรอบปีบัญชี 2553 เทียบกับ 11,127 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในรอบปีบัญชี 2552 ถ้าไม่รวมการขาดทุนจากเรือเช่าที่บริษัทฯ เช่าเรือเพื่อมาเสริมกองเรือ กองเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของมีอัตราค่าระวางที่ 13,032 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันในปีนี้ ซึ่งดีขึ้นกว่าปีที่แล้วร้อยละ 18.91 สำหรับปีนี้ ประมาณร้อยละ 40.53 ของรายรับจากค่าระวางสินค้ามาจากการจูงล่องหน้า การเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา (period time charter) และการเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่องหน้า (COA) เมื่อเทียบกับร้อยละ 28.28 ในปีที่แล้ว ดังนั้น ค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ จึงมีความผันผวนน้อยกว่าตลาด

ผลการดำเนินงานเฉลี่ยคิดเป็นรายวัน⁽¹⁾ (ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน)

ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา / วัน	รอบปีบัญชี 2553	รอบปีบัญชี 2552	เทียบเป็นร้อยละ ปีต่อปี
อัตราแลกเปลี่ยนดอลลาร์ สหรัฐอเมริกาต่อเงินบาท (เฉลี่ย)	32.56	34.72	-6.22
อัตราค่าระวางเรือ ⁽¹⁾	12,619	11,127	13.41
- อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ	13,032	10,960	18.91
- อัตราค่าระวางเรือที่เช่ามาเสริมกองเรือ	-413	167	-347.31
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับ เรือเดินทะเล (ส่วนของเจ้าของเรือ) ⁽¹⁾	4,806	4,446	8.10
ค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้ง	1,378	1,210	13.88
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการ บริหาร	1,520	1,307	16.30
ต้นทุนทางการเงิน	48	428	-88.79
ค่าเสื่อมราคา	2,977	2,434	22.31
ภาษีเงินได้	213	69	208.70
รายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	1,677	1,233	36.01

หมายเหตุ: (1) ตัวเลขต่อวันที่คำนวณได้นั้นคิดจากจำนวนวันที่ให้บริการของเรือ

สาเหตุหลักที่อัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นในปีนี้ก็คือ

- ก) ผลทางบวกจากการที่บริษัทฯ ปิดการให้บริการการเดินทางแบบประจำเส้นทาง ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถใช้เรือในภูมิภาคที่ได้ค่าจ้างสูงกว่า ซึ่งรวมถึงแอดแลนติกด้วย
- ข) การให้เช่าเรือทั้งแบบเป็นระยะเวลาและแบบระยะสั้นปรับตัวดีขึ้น
- ค) สัดส่วนรายรับที่มีความแน่นอนมีเพิ่มขึ้น ทำให้อัตราค่าระวางเรือของบริษัทฯ ไม่ผันผวนได้ง่ายหากมีการเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าระวางในตลาดระยะสั้น

รายจ่ายของเจ้าของเรือต่อวันเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.10 เทียบปีต่อปี เนื่องจาก

- ก) ค่าเดินทางของลูกเรืออันเนื่องมาจากการขายเรือ
- ข) ต้นทุนประกันที่สูงขึ้นจากการที่ชมรมพี แอนด์ ไอ (P&I clubs) เรียกเก็บค่าเบี้ยประกันภัยจากสมาชิกเพิ่มขึ้น
- ค) งานซ่อมแซมและการบำรุงรักษาบางรายการที่มีจำนวนสูงที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า

บริษัทฯ ได้ปิดบริการในการให้บริการเดินเรือประจำเส้นทางตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2553 เนื่องจากมีผลกำไรน้อยกว่าการให้บริการเดินเรือประเภทอื่นๆ บ่อยครั้ง จากการที่อัตราค่าระวางเรือประจำเส้นทางลดต่ำลงในปีที่ผ่านมาประกอบกับแนวโน้มอัตราค่าระวางเรือที่ไม่สดใสในอีก 2-3 ปีข้างหน้า บริษัทฯ จึงตัดสินใจที่จะยกเลิกการให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง โดยบริษัทฯ ได้ตั้งเงินสำรองทางบัญชีจำนวน 66.46 ล้านบาท เพื่อเป็นการจ่ายค่าชดเชยและค่าบริหารจัดการอื่นๆ ในการปิดการให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง

ปริมาณสินค้าทั้งหมดที่บริษัทฯ ขนส่งในรอบปีบัญชี 2553 ลดลงร้อยละ 14.02 เป็น 10,075.76 ล้านตัน แม้ว่าอัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของ จะเพิ่มขึ้น การลดลงของจำนวนเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของในช่วงปีนี้นับว่าสอดคล้องกับจำนวนวันเดินเรือที่เข้ามาเสริมกองเรือลดลง ส่งผลกระทบต่อปริมาณสินค้าที่ขนส่งของบริษัทฯ อย่างมาก ในรอบปีบัญชี 2553 บริษัทฯ ได้เช่าเรือเพื่อมาเสริมกองเรือจำนวน 3,096 วันเดินเรือ (เท่ากับเรือจำนวน 8.48 ลำ ที่ทำงานแบบเต็มเวลา) เทียบกับ 5,023 วันเดินเรือ (เท่ากับเรือจำนวน 13.76 ลำ ที่ทำงานแบบเต็มเวลา) ของรอบปีบัญชี 2552

ข้อมูลกองเรือโดยสรุป

	รอบปีบัญชี 2553	รอบปีบัญชี 2552	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
เดทเวทตันเฉลี่ย	29,444	27,185	8.31
จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ ⁽¹⁾ (Calendar days for owned fleet)	11,113	14,468	-23.19
จำนวนวันที่ให้บริการของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ ⁽²⁾	10,430	14,073	-25.89
จำนวนวันทำการของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ ⁽³⁾ (Operating days for owned fleet)	10,227	13,745	-25.59
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ ⁽⁴⁾	98.05%	97.67%	0.39
จำนวนวันเดินเรือทำการของเรือที่บริษัทเข้ามาเสริมกองเรือ	3,096	5,023	-38.36
จำนวนเรือเฉลี่ย ⁽⁵⁾	36.50	51.42	-29.02

หมายเหตุ:

(1) จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน (Calendar Days) คือ จำนวนวันทั้งหมดของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของในช่วงระยะเวลานั้นๆ ซึ่งรวมวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือ เช่น การซ่อมแซมครั้งใหญ่ การเข้าอู่แห้ง หรือ การตรวจสอบระหว่างระยะเวลา 5 ปี (intermediate survey) และการตรวจสอบระดับพิเศษ

...ต่อหน้า 5/

- (2) จำนวนวันที่ให้บริการของเรือ คือ จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน ⁽¹⁾ หักวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือที่ทราบล่วงหน้า (planned off hire days) กับการซ่อมแซมครั้งใหญ่ การเข้าอู่แห้ง หรือ การตรวจสอบระหว่างระยะเวลา 5 ปี (intermediate survey) หรือการตรวจสอบระดับพิเศษ
- (3) จำนวนวันทำการ (Operating Days) คือ จำนวนวันที่ให้บริการของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ ⁽²⁾ หักจำนวนวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่ทราบล่วงหน้าในช่วงที่เรือให้บริการอยู่
- (4) อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ (Fleet Utilisation) คือ ร้อยละของเวลาที่เรือสามารถหารายได้ โดยวัดจากจำนวนวันทำการหารด้วยจำนวนวันที่ให้บริการของเรือในช่วงเวลานั้นๆ
- (5) จำนวนเรือเฉลี่ยเท่ากับ จำนวนเรือที่อยู่ในกองเรือ ณ ช่วงเวลานั้น โดยวัดจากผลรวมของจำนวนวันทำการเดินเรือทั้งหมดของเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของ และจำนวนวันเดินเรือของเรือที่เช่ามาเสริมกองเรือ หารด้วยจำนวนวันในรอบปีปฏิทินในช่วงเวลานั้นๆ

จำนวนวันเดินเรือของบริษัทฯลดลงอย่างมากเนื่องจากการขายเรือ 11 ลำในปีนี้ คือ ทอร์ จัสมิน ทอร์ เซลเลอร์ ทอร์ คอมมานเดอร์ ทอร์ สปีริต ทอร์ ทริบิวท์ ทอร์ ซี ทอร์ทรานสิท ทอร์ สกาย ทอร์ เวนเจอร์ ทอร์ ทราเวลเลอร์ และ ทอร์ สกิปเปอร์ จำนวนเงินสดที่ได้รับจากการขายเรือทั้ง 11 ลำเท่ากับ 1,320.58 ล้านบาท กำไรทางบัญชีรวมจากการขายเรือเท่ากับ 495.17 ล้านบาท หรือ 390.44 ล้านบาทหลังหักภาษี กำไรทางบัญชีทั้งหมดจากการขายเรือ 8 ลำในปีที่แล้วเท่ากับ 33.51 ล้านบาท

สิ้นรอบบัญชี 30 กันยายน 2553 กองเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของมีจำนวน 27 ลำ โดยร้อยละ 28.26 ของกองเรือที่มีอยู่อายุใกล้จะถึงหรือมากกว่า 25 ปีในปลายรอบปีบัญชี 2554 นี้ บริษัทฯ คาดว่าจะยังคงขายเรือหรือขายซากเรือต่อไป นอกจากนี้กลยุทธ์ในการปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ รวมถึงการขายเรือที่อยู่ในสภาพที่ไม่เหมาะสมกับการให้บริการเดินเรือแบบเช่าเหมาลำอีกต่อไป ภายในสามปีข้างหน้า บริษัทฯ มีเป้าหมายในการมีกองเรือประมาณ 40 ลำ ทั้งที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและที่เช่ามาเสริมเพิ่มเติมกองเรือ โดยบริษัทฯ ประสงค์ที่จะเป็นเจ้าของเรือโดยส่วนใหญ่

แผนปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ ได้รวมถึงการรับมอบเรือส่งต่อใหม่ลำแรกคือ ทอร์ เฟรนด์ชิป จากอู่ต่อเรือ Oshima ในเดือนมกราคมของปีนี้ เรือลำนี้มีขนาดระวางบรรทุก 53,350 เดทเวทตัน และมีเรือที่ส่งต่อใหม่อีก 4 ลำ ซึ่งในสามลำนี้มาจากอู่ต่อเรือ Vinashin และอีกหนึ่งลำจากอู่ต่อเรือ Oshima ซึ่งมีกำหนดรับมอบเรือในปี 2554 และ 2555 ต้นทุนทั้งหมดในการลงทุนสำหรับเรือ 4 ลำนี้ประมาณ 163 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ก็ยังคงมองหาเรือในตลาดมือสองที่มีราคาดีและให้ผลตอบแทนจากการลงทุนตามที่บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายไว้เป็นอย่างน้อย (hurdle rate) เรือที่บริษัทฯ ทำการรับมอบล่าสุดคือ ทอร์ แอคซิฟเวอร์ ซึ่งมีมูลค่า 34.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาที่บริษัทฯ เพิ่มเข้ามาในกองเรือในเดือนกรกฎาคม แหล่งเงินทุนในการปรับปรุงกองเรือจะมาจากเงินทุนหมุนเวียนจากการดำเนินงานและจากวงเงินกู้ร่วมหลายสถาบันจำนวน 360 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งมีธนาคารนอร์เดิเป็นธนาคารแกนนำ

นอกจากชนิด ขนาด อายุ อยู่ต่อเรือ และคุณลักษณะเฉพาะที่เป็นตัวกำหนดมูลค่าเรือมือสอง ราคาเรือมือสองส่วนใหญ่จะถูกกำหนดด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับจากเรือ การจัดหาเงินทุนและความสมดุลระหว่างความต้องการของผู้ซื้อและผู้ขาย จากข้อมูลของ The Baltic Exchange มูลค่าเรือ Supramax อายุ 5 ปี มีราคาเท่ากับ 32.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 แม้ว่าราคาเรือมือสองของเรือ Supramax แบบสมัยใหม่สูงขึ้นประมาณร้อยละ 12.6 ในช่วงปีที่ผ่านมา นายหน้าเรือและนักวิเคราะห์ได้ให้ความเห็นตรงกันว่าเรือมือสองจะยังคงจำกัดโดยภาพรวม จากรายงานของ RS Platou's Shipping Weekly Research ฉบับเดือนพฤศจิกายน 2553 ได้ระบุว่ามูลค่าเรือมือสองจะลดลงร้อยละ 5-15 ในอีก 6-12 เดือนข้างหน้า ซึ่งคำนวณจากอัตราค่าระวางที่คาดการณ์ล่วงหน้า

ในรอบปีบัญชี 2553 บริษัทฯ รับรู้กำไรสุทธิจำนวน 51.86 ล้านบาทจากบริษัท Petrolift Inc. เป็นครั้งแรก บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นร้อยละ 38.83 และได้เป็นหุ้นส่วนทางกลยุทธ์กับบริษัทฟิลิปปินส์ในเดือนเมษายน 2553 ณ ปัจจุบัน Petrolift Inc. เป็นเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันชนิดลากจูงที่มีระวางสองชั้น (double-hull tankers/barges) จำนวน 7 ลำและเรือบรรทุกเชื้อเพลิงแอลพีจี (LPG) อีก 1 ลำ ด้วยขนาดบรรทุกทั้งหมด 180,000 บาร์เรล หรือ 26,000 เดทเวทตัน เรือส่วนใหญ่อยู่ภายใต้สัญญาการขนส่งที่มีระยะเวลา 3-12 ปีกับบริษัทน้ำมันและก๊าซชั้นนำในประเทศฟิลิปปินส์

แนวโน้มของตลาดธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งทอง :

ทางด้านอุปสงค์ บริษัทฯ เชื่อว่า นโยบายการนำเข้าของจีนจะยังคงเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญสำหรับตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งทองในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า การนำเข้าของจีนที่ชะลอตัวลงตรงกับวันหยุดประจำชาติที่ยาวนานเป็นสัปดาห์เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ดัชนีอัตราค่าระวางเรือบอลติกลดลงเมื่อไม่นานมานี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้คาดหวังว่าการนำเข้าของจีนจะฟื้นตัวขึ้นอย่างแข็งแกร่งดังที่เห็นในปี 2552

มาตรการที่เข้มงวดอย่างต่อเนื่องของจีนในตลาดอสังหาริมทรัพย์ ส่งผลในทางลบต่ออุปสงค์เหล็กในประเทศจีน สมาคม World Steel Association ได้คาดการณ์ว่าการเติบโตของอุปสงค์ในแร่เหล็กของจีนจะลดลงถึงร้อยละ 3.5 เทียบปีต่อปีกับปี 2554 เมื่อเทียบกับการเติบโตที่คาดไว้ร้อยละ 6.7 ในปีนี้และร้อยละ 24.8 ในปี 2552

นอกจากนี้ ที่ผ่านมามีเงินเฟ้อขึ้นกับการผลิตแร่เหล็กในประเทศอย่างมาก ซึ่งปริมาณแร่เหล็กที่ผลิตได้ภายในประเทศในปีนี้มีจำนวนสูงถึงประมาณ 775.5 ล้านเมตริกตัน สำหรับช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2553 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.0 เทียบปีต่อปี สำหรับช่วงเก้าเดือนแรกของปีนี้ มีการนำเข้าแร่เหล็กทั้งสิ้น 457.6 ล้านเมตริกตัน ลดลงร้อยละ 2.5 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2552 สมาคม China Iron and Steel Association (CISA) ระบุไว้ในรายงานในเดือนกันยายน 2553 ว่า การนำเข้าแร่เหล็กของจีนในปี 2553 มีแนวโน้มจะลดลงกว่าการนำเข้าของแร่เหล็กของจีนที่มีจำนวน 627.8 ล้านเมตริกตันตามที่บันทึกไว้ในปี 2552 ในเดือนกันยายน 2553 จีนมีแร่เหล็กคลังเท่ากับ 73.8 ล้านเมตริกตัน ซึ่งเกือบเท่ากับปริมาณการผลิตเหล็กเป็นเวลาเกือบ 6 สัปดาห์ โดยเทียบจากจำนวนการผลิตเหล็ก ณ เดือนกันยายน 2553 ระดับของอุปทานแร่เหล็กนี้ถือว่าสูงเนื่องจากระดับอุปทานปกติควรจะอยู่ที่ประมาณ 4 สัปดาห์ จีนกำลังลดจำนวนสินค้าคลังที่สูงสะสมในปี 2552 แต่เป็นไปในอัตราที่ช้ากว่าที่ได้คาดการณ์ไว้

สินค้าแห่งเอกองนำเข้าที่สำคัญอีกชนิดหนึ่งได้แก่ถ่านหิน ซึ่งได้มีการคาดการณ์ไว้ว่าจะมีการจำกัดจำนวนการนำเข้าถ่านหินในปี 2554 แม้ว่าจะมีการเติบโตที่แข็งแกร่งและเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วถึงร้อยละ 23.33 สำหรับช่วงเก้าเดือนแรกในปี (จีนนำเข้า 10.66 ล้านเมตริกตัน) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา การจำกัดจำนวนการนำเข้าถ่านหินนี้ เป็นเพราะเหมืองแร่ในประเทศนั้นยังคงเพิ่มการผลิตอย่างต่อเนื่องมากกว่าร้อยละ 20.73 เทียบปีต่อปี เป็น 1,304.59 ล้านเมตริกตันสำหรับช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2553 บวกกับถ่านหินที่ผลิตในท้องถิ่นกำลังขายได้ในราคาดี

ณ สิ้นเดือนกันยายน 2553 มีรายงานว่ามีเมือง Qinhuangdao ที่อยู่ทางตะวันออกของจีนมีถ่านหินคงคลังจำนวน 7.08 ล้านตัน น้อยกว่าในสองสัปดาห์ก่อนจำนวน 1.2 ล้านตัน การลดจำนวนถ่านหินคงคลังในจีนมีแนวโน้มว่าจะไม่กลับไปสู่ภาวะที่มีปริมาณสินค้าคงคลังมากแบบเดิม เนื่องจากจีนมีเป้าหมายที่จะคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม โดยจะลดการปริมาณการใช้ถ่านหินในประเทศ การบริโภคถ่านหินของจีนคาดว่าจะลดลงจากปี 2552 เป็นจำนวน 132 ล้านตัน เนื่องจากจีนมีความพยายามที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในด้านพลังงานขึ้นอีกร้อยละ 4 ในปี 2553 และจากการที่จีนจะลดระดับการใช้ถ่านหินลง จีนก็จะนำเข้าจากประเทศอื่นน้อยลงด้วย

สำหรับอุปสงค์ของประเทศอื่นๆ ในโลก คาดว่าจะชะลอตัวลงไปจนถึงหกเดือนข้างหน้าเนื่องจากเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกาและยุโรปนั้นอ่อนตัวลงอย่างมากเมื่อไม่นานมานี้ ด้วยราคาเหล็กที่อ่อนตัวลงและต้นทุนของวัตถุดิบที่สูงขึ้น ผู้ผลิตเหล็กมีแนวโน้มที่จะลดการผลิตต่อไป สำหรับช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2553 การผลิตเหล็กดิบของ 66 ประเทศที่รายงานต่อสมาคม World Steel Association นั้นมีจำนวน 1,046.30 ล้านเมตริกตัน คิดเป็นร้อยละ 20.26 ซึ่งสูงกว่าช่วงเดียวกันของปี 2552 อย่างไรก็ตาม อัตราความสามารถในการใช้ประโยชน์เหล็กดิบโลกในเดือนกันยายนได้ลดลงอีกเป็นร้อยละ 74.4 จากร้อยละ 82.0 และร้อยละ 79.9 ในเดือนพฤษภาคมและเดือนมิถุนายน 2553 ตามลำดับ

ณ เดือนตุลาคม 2553 ตลาดธัญพืชทั่วโลกค่อนข้างจะทรงตัว ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะช่วยเกื้อหนุนแนวโน้มดัชนีอัตราค่าระวางเรือบอลติกในอนาคตก่อนหน้านี้ การค้าข้าวโพด เมล็ดถั่วเหลือง และข้าวมีกำไรสุทธิอย่างมีนัยสำคัญแต่ข้าวสาลีลดลงเล็กน้อย การบริโภคธัญพืชทั่วโลกนั้นมีการคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากปริมาณการบริโภคที่เพิ่มขึ้นในสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกา การบริโภคธัญพืชทั่วโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากปีก่อนอีกร้อยละ 1.5 เนื่องจากอุปสงค์จากทุกส่วนเพิ่มขึ้น มีการคาดการณ์ว่าการค้าข้าวสาลีทั่วโลกจะลดลง แต่อุปสงค์ในการนำเข้าข้าวโพดจะมากขึ้นและสามารถชดเชยการบริโภคข้าวสาลีที่ลดลงได้เป็นอย่างดี

ทางด้านอุปทาน จากรายงานของ Fearnleys Fleet Update ฉบับเดือนกันยายน 2553 ได้รายงานว่ามีการรับมอบเรือจำนวน 687 ลำ หรือ 57,380 ล้านเดทเวทตันในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2553 คิดเป็นร้อยละ 66.18 และ 68.79 ของเรือที่กำหนดรับมอบในปี 2553 และของจำนวนตันของเรือที่ส่งต่อใหม่ตามลำดับ ทั้งนี้ เรือที่ส่งต่อใหม่จำนวน 351 ลำ หรือ 26,032 ล้านเดทเวทตันสำหรับช่วงเวลาที่เหลือในปี 2553 นั้น อาจจะส่งมอบได้ไม่เต็มจำนวนภายในปีนี้ อีกนัยหนึ่ง คาดว่าจะมีการเลื่อนกำหนดรับมอบเรือต่อไปในปี 2554 หรือยาวนานกว่านั้น จากการที่จำนวนการส่งต่อเรือใหม่ในปี 2554 และปี 2555+ มีจำนวนทั้งสิ้น 1,278 ลำ หรือจำนวน 113,955 ล้านเดทเวทตัน และ 821 ลำ

หรือจำนวน 79.662 ล้านเคเวทตัน ตามลำดับ แม้ว่าจะมีการเลื่อนกำหนดการส่งมอบและมีความแออัดของท่าเรือก็ตาม จำนวนการสั่งต่อเรือใหม่ในปัจจุบันยังคงมีอยู่เป็นจำนวนมาก บริษัทฯ คาดว่าสถานะการณ์อุปทานสินค้าตลาดเช่นนี้จะเป็นการถ่วงตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งทะเลองลงไปอีกระยะหนึ่ง

กลุ่มธุรกิจพลังงาน ประกอบด้วยธุรกิจที่ให้บริการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง และธุรกิจเหมืองถ่านหิน

บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”) ในรอบปีบัญชี 2553 เมอร์เมดมีผลขาดทุนสุทธิตามงบการเงินรวมของเมอร์เมด เท่ากับ 339.49 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จึงบันทึกผลขาดทุนสุทธิในงบการเงินรวมของ บริษัทฯ เท่ากับ 193.98 ล้านบาท (หมายเหตุ: ตัวเลขส่วนแบ่งกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ เป็นตัวเลขตามมาตรฐานบัญชีของสมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีไทย (Thai GAAP) อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่จะแสดงในตารางข้างล่างนี้มาจากตัวเลขของเมอร์เมดที่ใช้มาตรฐานบัญชีสากล IFRS)

วิเคราะห์ผลประกอบการทางการเงินของเมอร์เมดในรอบปีบัญชี 2553

ล้านบาท*	รอบปีบัญชี 2553	รอบปีบัญชี 2552	เปลี่ยนแปลงร้อยละ เทียบกับปีต่อปี
รายได้จากการบริการ	3,476	5,210	-33.3%
กำไรขั้นต้น	231	1,439	-83.9%
กำไรจากการดำเนินงาน / - ขาดทุน	- 187	964	-119.4%
ค่าใช้จ่ายจากการขายและการบริหาร	- 556	- 486	14.4%
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน / - ขาดทุน	-80	-56	42.9%
กำไรสุทธิ/- ขาดทุน	- 456	747	-161.0%
กำไรขั้นต้น	6.65%	27.62%	-75.9%
กำไรขั้นต้นจากการดำเนินงาน	-5.38%	18.50%	-129.1%

หมายเหตุ *: ข้อมูลนี้คัดมาจากรายงานทางการเงินของเมอร์เมดซึ่งส่งให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิส จำกัด (“MOS”) ในปีนี้ ในส่วนงานธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำมีอัตราการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์เฉลี่ยร้อยละ 39.54 อัตราการใช้ประโยชน์ที่ลดลงนี้เป็นผลมาจากการที่เรือจำนวน 4 ลำที่เข้ามาเพิ่มเติมในกองเรือไม่ได้มีงานเข้ามาอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งได้แก่ เรือเมอร์เมด แซฟไฟร์ เรือเมอร์เมด สยาม เรือเมอร์เมด เอเชียนา และเรือเมอร์เมด เอ็นตัวเรอร์ ในรอบปีบัญชี 2553 จำนวนวันเดินเรือ (available days) และจำนวนวันทำการของเรือ (operating days) สนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้น้ำของ MOS มีทั้งสิ้นจำนวน 2,309 วันและ 913 วัน ตามลำดับ อัตราค่าเช่าเรือรายวันเฉลี่ยในรอบปีบัญชี 2553 เท่ากับ 25,213 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ลดลงประมาณร้อยละ 21.73 เทียบปีต่อปี

ในรอบปีบัญชีนี้ รายได้จากการบริการของ MOS มีรายได้สนับสนุนจำนวน 300.22 ล้านบาทจาก Seascope Group (บริษัทที่ MOS ถือหุ้นร้อยละ 80) และจาก Subtech Ltd. (บริษัทที่ MOS ถือหุ้นร้อยละ 97) จำนวน 183.40 ล้านบาท Seascope และ Subtech มีส่วนแบ่งกำไรขั้นต้นให้กับ MOS เท่ากับ 110.84 ล้านบาท และ 65.62 ล้านบาท ตามลำดับ

ค่าเสื่อมราคาที่เพิ่มขึ้นจำนวน 137.36 ล้านบาท ได้ถูกบันทึกไว้ใน MOS ในปีนี้ เนื่องจากมีการรับมอบเรือใหม่จำนวน 4 ลำ เรือสนับสนุนงาน ROV ใหม่ และอุปกรณ์เพิ่มเติม

ในเดือนกรกฎาคม 2553 เมอร์เมดได้ขายหุ้นร้อยละ 25 ที่ถืออยู่ใน บริษัท เวลด์คลาส อินสไปเรชั่น เอสดีเอ็น บีเอชดี (“WCI”) WCI เป็นบริษัทที่ถือหุ้นเพื่อการลงทุน โดยมีสินทรัพย์หลักเพียงอย่างเดียวคือการถือหุ้นในบริษัท อัลลายด์ มารีน แอนด์ อีควิปเมนต์ เอสดีเอ็น บีเอชดี (“AME”) ร้อยละ 90 AME เป็นบริษัทที่ให้บริการงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำให้กับปิโตรนาส ในอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งที่ก่อตั้งขึ้นในประเทศมาเลเซีย บริษัทฯ ได้รับเงินจากการขายประมาณ 743.37 ล้านบาท และบันทึกกำไรจากการขายประมาณ 349.21 ล้านบาทในไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2553

แนวโน้มของธุรกิจงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ:

บริษัทฯ ยังคงได้รับความสนใจจากลูกค้าในเรื่องสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ โดยเฉพาะเรือชนิด DP2 DSV ปัจจุบัน บริษัทฯ มีการยื่นประมูลงานในหลายๆ พื้นที่ ได้แก่ ทะเลเหนือ ตะวันออกกลาง ไทย อินโดนีเซีย เวียดนาม จีน และอินเดีย อย่างไรก็ตาม ผลของการประมูลสัญญาว่าจ้างงานนั้นค่อนข้างทราบผลช้า เนื่องจากมีงานที่ส่งเข้ามาประมูลที่ยังค้างอยู่เป็นจำนวนมาก หรือสัญญาจ้างที่มีอยู่แล้วยังไม่หมดอายุ บริษัทฯ ยังคงมีความกดดันในเรื่องของอัตราค่าเช่าเรือรายวันเนื่องจากมีจำนวนเรือในตลาดที่เพิ่มขึ้น แต่สัญญาว่าจ้างงานที่มีอยู่นั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้นบริษัทฯ คาดว่าอัตราค่าเช่าเรือจะยังคงเป็นเรื่องที่ทำหายตลอดปี 2554

บริษัทฯ สังเกตเห็นว่าผู้ประกอบการในภาคธุรกิจเดียวกัน ก็กำลังประสบปัญหาคล้ายๆ กันกับบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ การได้รับสัญญาว่าจ้างช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือที่ลดลง ความกดดันในเรื่องของอัตราค่าเช่าเรือรายวัน และผลกำไรที่ลดลง หากสถานะตลาดโดยทั่วไปจะยังคงเป็นเช่นนี้ต่อไป จึงอาจเป็นเรื่องที่ทำหายสำหรับบริษัทฯ ในเรื่องของอัตราการใช้ประโยชน์ของกองเรือวิศวกรรมโยธาใต้น้ำของบริษัทฯ ในปี 2554

การฟื้นตัวที่แท้จริงอาจจะมีให้เห็นในช่วงสั้นๆ จากการที่ราคาน้ำมันยังคงมีเสถียรภาพและเศรษฐกิจทั่วโลกมีการฟื้นตัว ตัวชี้วัดเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมให้กิจกรรมทางการค้ากลับมาสู่สภาพเดิมในระยะกลางถึงระยะยาว

บริษัท เมอร์เมด คริลลิงค์ จำกัด (“MDL”): อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะเฉลี่ยของรอบปีบัญชี 2553 เท่ากับร้อยละ 56.35 เนื่องจากมีเพียงเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ที่ปฏิบัติงานได้ เทียบกับปีที่ผ่านมาที่มีเรือขุดเจาะปฏิบัติงานได้ 2 ลำ

เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ยังอยู่ในช่วงการเจรจาต่อรองจากการที่ Cudd Pressure Control Inc ได้หยุดสัญญาว่าจ้างงานกับเอ็มทีอาร์ 1 ส่วนเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ในไตรมาสนี้ยังคงปฏิบัติงานให้กับ Chevron (Indonesia) ในประเทศอินโดนีเซีย ภายใต้สัญญาฉบับใหม่ด้วยอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่สูงขึ้น สัญญาฉบับใหม่มีกำหนดระยะเวลา 9 เดือนสิ้นสุดในเดือนมีนาคม 2544 อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะลำนี้เท่ากับร้อยละ 99.5 ในปีนี้

เนื่องจากมีประเด็นเรื่องของการก่อสร้างและความล่าช้าในการรับมอบเรือขุดเจาะเคเอ็ม-1 ที่สั่งต่อใหม่ บริษัทฯ จึงตัดสินใจขายหุ้นในโครงการนี้ให้กับผู้ถือหุ้นร่วมชาวมาเลเซียไปในแล้วในเดือนมิถุนายนของปีนี้ ผลขาดทุนจากการขายหุ้นคิดเป็นเงินจำนวน 7.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยบริษัทฯ ได้รับเงินที่ได้จากการการขายหุ้นและจากการชำระคืนหนี้เงินกู้ระหว่างกันของบริษัทฯ แล้วเต็มจำนวน และบริษัทฯ พร้อมทั้งจะนำเงินจำนวนนี้ไปใช้ในการลงทุนในอนาคตในส่วนของธุรกิจเรือขุดเจาะ

แนวโน้มของธุรกิจเรือขุดเจาะ :

สำหรับเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 บริษัทฯ ยังคงมองหาโอกาสที่จะได้รับสัญญาว่าจ้าง ไม่ว่าจะเป็นการใช้เรือเป็นที่พัก (accommodation barge) ต่อไป หรือการกลับไปขึ้นประมูลงานขุดเจาะ สัญญาว่าจ้างงานปัจจุบันของเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 กับ Chevron (Indonesia) มีกำหนดระยะเวลา 9 เดือนสิ้นสุดในเดือนมีนาคม 2544 อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะลำนี้ยังคงเกือบอยู่ในระดับเต็มอัตรา แม้ว่าเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 จะมีอายุพอๆ กันกับเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ก็ได้ผ่านการซ่อมบำรุงและปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานไปในปี 2549 – 2550 จึงยังคงเข้าแข่งขันได้ในตลาดและยังได้รับสัญญาว่าจ้างงานอยู่ในขณะนี้ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงยังคงมั่นใจในการที่จะจัดหาสัญญาว่าจ้างงานให้กับเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ต่อไปในปี 2554 หลังจากสัญญาว่าจ้างปัจจุบันกับ Chevron (Indonesia) สิ้นสุดลง

อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะในตลาดยังคงอยู่ในอัตราที่พอเหมาะ เนื่องจากราคาน้ำมันมีเสถียรภาพและปรับตัวสูงขึ้นสอดคล้องกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจทั่วโลก ความต้องการของการใช้เรือขุดเจาะและเรือขุดเจาะประเภทอื่นๆ จึงเพิ่มขึ้น อัตราค่าเช่าเรือขุดเจาะจึงมีเสถียรภาพมากขึ้น

เมื่อไม่นานมานี้ มีข่าวที่มุ่งเน้นประเด็นเกี่ยวกับความเสี่ยงของเรือขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง โดยเฉพาะในอ่าวเม็กซิโก ทั้งนี้ ประเด็นในเรื่องของสุขภาพ ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม (HSE) ยังคงเป็นหัวใจสำคัญในการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ปฏิบัติงานครบ 1 ปี โดยไม่มีการหยุดปฏิบัติงานเนื่องจากอุบัติเหตุ (no loss time accident) และก่อนหน้านี้นี้ 7 ปีที่ผ่านมา เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ก็ยังคงประวัติที่ดีไว้ได้เช่นเดียวกัน (no loss time accident) และมาตรฐานด้าน HSE ของบริษัทฯ สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด (best practice) ของอุตสาหกรรมโลก

จากที่มีการคาดการณ์โดยทั่วไปว่าภาวะอุปสงค์และอุปทานในระยะกลางและระยะยาวนั้นจะปรับตัวขึ้น บริษัทฯ เชื่อว่าการลงทุนใหม่ๆ ในช่วงเวลานี้ จะทำให้มีต้นทุนน้อยกว่าหากจะต้องเข้าไปลงทุนในอนาคต นอกจากนี้ บริษัทฯ สังเกตเห็นว่าลูกค้านิยมเรือขุดเจาะที่มีอุปกรณ์ใหม่กว่าและสังเกตเห็นถึงผู้ต่อเรือขุดเจาะพร้อมที่จะรับต่อเรือขุดเจาะใหม่มากขึ้น

MDL ตั้งใจที่จะเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมเรือขุดเจาะในภูมิภาคนี้ และด้วยเหตุนี้การเป็นเจ้าของสินทรัพย์ที่เป็นเรือขุดเจาะที่มีคุณสมบัติเฉพาะตัวสูงและทันสมัยจึงเป็นสิ่งสำคัญเพื่อการเติบโต ในเดือนตุลาคม 2553 Asia Offshore Drilling Limited (“AOD”) ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าของ MDL ได้ลงนามในหนังสือแสดงเจตจำนง (Letter of Intent) กับ Keppel FELS Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ Keppel Offshore & Marine Limited (“Keppel”) ที่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ เพื่อสร้างเรือขุดเจาะแบบ jack-up ใหม่ 2 ลำ พร้อมสิทธิที่จะสามารถสั่งต่อเรือขุดเจาะแบบ jack-up ใหม่ได้อีก 2 ลำในอนาคตด้วยมูลค่าลงทุนรวมประมาณ 180 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อลำ

การเสนอขายหุ้นให้แก่บุคคลในวงจำกัด (private placement) ของ AOD ได้เสร็จสิ้นลงแล้ว และเมอร์เมดจะเข้าซื้อหุ้นใน AOD จำนวน 49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อการถือหุ้นร้อยละ 49 ใน AOD และ ณ เวลานี้เงินที่ได้รับจากการขายหุ้นให้บุคคลในวงจำกัดอยู่ในบัญชีพักเพื่อรอการปฏิบัติตามเงื่อนไขให้เสร็จสมบูรณ์ก่อน ทั้งนี้ที่สัญญาการสร้างเรือขุดเจาะและสัญญาให้สิทธิที่จะสามารถสร้างเรือขุดเจาะเพิ่มเติมได้ระหว่าง AOD และ Keppel รวมถึงสัญญาเพื่อการจัดการระหว่าง AOD และ MDL ได้ข้อสรุปแล้ว จึงจะมีการนำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นแก่บุคคลในวงจำกัดออกจากบัญชีพักได้ ทั้งนี้ เรือขุดเจาะทั้ง 2 ลำ จะมีกำหนดส่งมอบในวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2556 ตามลำดับ ทั้งนี้เรือขุดเจาะทั้งสองลำจะถูกสร้างให้เป็นเรือชนิด Mod V – B Class ตามการออกแบบของ Keppel FELS เรือขุดเจาะแบบ jack-up ที่มีคุณภาพสูงทั้ง 2 ลำนี้ จะมีความสามารถในการปฏิบัติงานในน้ำลึกที่ระดับ 350 ฟุต และจะได้รับการติดตั้งอุปกรณ์ที่สามารถใช้ปฏิบัติงานนอกเหนือจากงานขุดเจาะได้ และสามารถใช้เป็นที่พักสำหรับเจ้าหน้าที่ประมาณ 150 คน

กลุ่มธุรกิจโครงสร้างขั้นพื้นฐาน ประกอบด้วยธุรกิจถ่านหินและโลจิสติกส์ ธุรกิจปิ๋ยและโลจิสติกส์ ธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจให้เช่าคลังสินค้าและจัดหาวัสดุอุปกรณ์บนเรือ

บริษัท ยูนิค ไมนิ่ง เซอร์วิสเซส จำกัด (มหาชน) (“UMS”) ในรอบปีบัญชี 2553 (1 ตุลาคม 2552 – 30 กันยายน 2553) UMS มีผลขาดทุนสุทธิจำนวน 49.28 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม UMS มีส่วนแบ่งกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ (ไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงที่มาจากสัญญาล่วงหน้า) จำนวน 79.14 ล้านบาท สำหรับช่วงระยะเวลา 11 เดือนนับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2552 – 30 กันยายน 2553 บริษัทฯ บันทึกผลกำไรของ UMS เข้ามาในงบการเงินรวมของบริษัทฯ ร้อยละ 48.46 นับจากวันที่ 1 พฤศจิกายน ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และร้อยละ 89.55 จากผลกำไรของ UMS ในช่วงวันที่ 1 มกราคม ถึง 30 กันยายน 2553

การวิเคราะห์ผลประกอบการของ UMS ในรอบปีบัญชี 2553

ล้านบาท	รอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน ⁽¹⁾		
	รอบปีบัญชี 2553	รอบปีบัญชี 2552	เทียบกับต่อปี (ร้อยละ)
รายได้จากการขายถ่านหิน	2,719.09	2,877.86	-5.52%
รวมรายได้	2,746.81	2,926.30	-6.13%
ต้นทุนการขาย	2,250.27	2,194.23	2.55%
กำไรขั้นต้น	468.22	683.63	-31.42%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	335.95	342.40	-1.88%
ต้นทุนทางการเงิน	68.22	62.23	9.63%
กำไรสุทธิ/ - ขาดทุนสุทธิ	-49.28	218.57	-122.55%

หมายเหตุ ⁽¹⁾ ตัวเลขข้างต้นเป็นช่วงระยะเวลาจากวันที่ 1 ตุลาคม 2551 – 30 กันยายน 2552 (รอบปีบัญชี 2552) และ 1 ตุลาคม 2552 – 30 กันยายน 2553 (รอบปีบัญชี 2553)

สาเหตุผลที่ UMS มีผลประกอบการลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนเนื่องจาก

- ก) รายได้จากการขายถ่านหินลดลงร้อยละ 5.52 เนื่องจากราคาขายเฉลี่ยลดลงแต่ปริมาณการขายถ่านหินเพิ่มขึ้น
- ข) อัตรากำไรขั้นต้นจากการขายถ่านหินลดลงร้อยละ 17.24 เนื่องจากอัตราค่าเช่าเรือที่ทำได้ล่วงหน้ามีอัตราที่สูงจึงส่งผลกระทบต่อช่วงครึ่งปีแรกของรอบปีบัญชี 2553
- ค) ภาษีเงินได้ (Income tax expenses) สูงขึ้นในรอบปีบัญชี 2553 ภาษีที่สูงขึ้นเกิดจากสาเหตุ 2 ประการ ประการที่หนึ่ง เกิดจากค่าใช้จ่ายที่สามารถหักภาษีได้ในการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรบางชนิดในปีที่ผ่านมา ประการที่สอง เนื่องจากอัตรากำไร ร้อยละ 20 ซึ่งเป็นอัตรากำไรสำหรับการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์หลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ (Market of Alternative Investment) ได้สิ้นสุดไปแล้วเมื่อสิ้นปี 2552

แนวโน้มของธุรกิจและการดำเนินงานของ UMS :

1. เนื่องจากราคาก่อหินสูงขึ้น ดังนั้นบริษัทฯ คาดว่าราคาขายถ่านหินเฉลี่ยของ UMS จะยังคงคงที่หรือเพิ่มขึ้นไปในทิศทางเดียวกับภาวะตลาด
2. ยอดขายถ่านหินของ UMS ที่มีกับโรงงานปูนซีเมนต์ปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งหลังของรอบปีบัญชี 2553 และจากการคาดการณ์ว่าผลผลิตปูนซีเมนต์จะเพิ่มขึ้นในรอบปีบัญชี 2554 บริษัทฯ คาดว่าโรงงานปูนซีเมนต์เหล่านี้จะซื้อถ่านหินเพิ่มมากขึ้น
3. โครงการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายโครงการมีการนำกลับมาพิจารณาอีก และธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กส่วนใหญ่มีการรายงานการเติบโตของยอดขาย เนื่องจากเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศมีการฟื้นตัว

บริษัท บาคองโค จำกัด (“บาคองโค”) ในรอบปีบัญชี 2553 บาคองโคได้มีส่วนแบ่งยอดขายจำนวน 2,149.73 ล้านบาท ส่วนแบ่งกำไรขั้นต้น 360.66 ล้านบาท และส่วนแบ่งกำไรสุทธิ 211.71 ล้านบาทให้กับกลุ่มธุรกิจโครงสร้างขั้นพื้นฐานของบริษัทฯ

ผลประกอบการของบริษัท บาคองโค จำกัด ในรอบปีบัญชี 2553

ล้านบาท	1 ต.ค. 2552 – 30 ก.ย. 2553
ยอดขายสุทธิ	2,149.73
กำไรขั้นต้น	360.66
กำไรสุทธิหลังหักภาษี	211.71

บาคองโคมียอดขายปุ๋ย 151,973 เมตริกตันในรอบปีบัญชี 2553 เนื่องจากฤดูกาลหลักของการขายปุ๋ยจะอยู่ในช่วงเดือนกันยายนถึงธันวาคม และมีนาคมถึงเดือนมิถุนายนหรือกรกฎาคมของทุกปี อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับรายงานว่า ในปีนี้มีการซื้อปุ๋ยมากขึ้นในช่วงเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม ทั้งที่โดยปกติจะเป็นช่วงฤดูกาลที่มีอุปสงค์น้อย เนื่องจากปริมาณการผลิตปุ๋ยเข้าสู่ท้องตลาดลดน้อยลงประกอบกับราคาพืชผลสูงขึ้น กำไรขั้นต้นในรอบปีบัญชี 2553 ปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเป็นร้อยละ 21.48 เทียบกับร้อยละ 15.20 ในรอบปีบัญชี 2552

บาคองโคได้เริ่มให้บริการคลังสินค้าในเดือนมกราคม 2553 และในช่วง 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายน 2553 มีอัตราการใช้ประโยชน์เฉลี่ยของพื้นที่ในคลังสินค้าเฉลี่ยร้อยละ 52.41 ของปริมาณพื้นที่คลังสินค้าทั้งหมดที่จะสามารถรองรับได้หรือคิดเป็น 150,933 เมตริกตัน และมีส่วนแบ่งกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ จำนวน 3.35 ล้านบาท

แนวโน้มของธุรกิจและการดำเนินงานของบาคองโก

1. ราคาวัตถุดิบมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดทั้งในตลาดต่างประเทศและในประเทศ อย่างไรก็ตาม บาคองโก สามารถผลักภาระต้นทุนที่สูงขึ้นนี้ไปให้ลูกค้าได้ โดยบริษัทฯ คาดว่า บาคองโกจะยังคงใช้กลยุทธ์นี้ต่อไป แม้ว่าอาจจะยกขึ้นที่จะผลักต้นทุนนี้ไปให้ลูกค้าได้อย่างเต็มที่ในรอบปีบัญชี 2554
2. ณ เวลานี้ ปริมาณปุ๋ยคงคลังในสต็อกอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากหาวัตถุดิบได้ยากขึ้น จึงทำให้บาคองโกขาดรายได้ ซึ่งบริษัทฯ คาดหวังว่า แนวโน้มนี้จะยังคงเป็นเช่นนี้ไปอีกตลอดช่วง 2-3 เดือนนี้
3. เนื่องจากฤดูการเก็บเกี่ยวข้าวกำลังใกล้เข้ามาแล้ว บริษัทฯ คาดว่า บาคองโกจะขาดรายได้ขึ้นในไตรมาสที่จะถึงนี้
4. เนื่องจากมีความต้องการปุ๋ยเพิ่มขึ้นสูงมาก ทำให้ปริมาณปุ๋ยคงคลังลดลงอย่างรวดเร็วในเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน ดังนั้นบริษัทฯ จึงคาดว่าค่าใช้จ่ายพื้นที่คลังสินค้าจะสามารถถูกใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ในไตรมาสถัดไป
5. จากการที่บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นใน Baria Serece (Baria) บริษัทฯ มีแผนที่จะสร้างคลังสินค้าเพิ่มเติมเพื่อขยายขีดความสามารถทางการค้าในด้านการให้บริการคลังสินค้าให้กับ บาคองโก โดยบริษัทฯ คาดว่าจะหาสินค้าโภคภัณฑ์อื่นๆ มาเสริมนอกจากปุ๋ย เพื่อให้มีวัฏจักรหลากหลายในการใช้พื้นที่คลังสินค้าตลอดรอบปีบัญชี 2554 ให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งจากคลังสินค้าที่มีอยู่เดิมและที่จะสร้างใหม่

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ซึ่งจะเป็นผู้ให้ความสนับสนุนทางการเงิน บัญชี งานทรัพยากรบุคคล เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) งานบริหารและบริการอื่นๆ ในรอบปีบัญชีนี้ ส่วนธุรกิจการถือหุ้น (holding) นี้มีส่วนแบ่งที่คิดเป็นเงินจำนวน 328.07 ล้านบาทให้กับบริษัทฯ เทียบกับส่วนแบ่งกำไรเป็นเงินจำนวน 344.88 ล้านบาทในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา ในรอบปีบัญชีที่แล้ว กำไรเกิดจากการซื้อคืนหุ้นผู้แปลงสภาพและค่าความนิยมคิดลบ จำนวน 676.33 ล้านบาทและ 287.21 ล้านบาทตามลำดับ แต่ในปีนี้ กำไรจากการซื้อคืนหุ้นผู้แปลงสภาพคิดเป็นเงินเพียง 9.63 ล้านบาท หากไม่รวมรายการพิเศษเหล่านี้ ผลขาดทุนสุทธิจะเป็นเงินจำนวน 337.70 ล้านบาท และ 618.66 ล้านบาทตามลำดับ

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,260.71 ล้านบาท ในช่วงรอบปีบัญชี 2553 เป็น 8,458.19 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2553 การลงทุนหลักสำหรับในรอบปีบัญชี 2553 คือ ก) การเข้าซื้อหุ้นใน UMS จำนวน 3,962.05 ล้านบาท ข) การชำระค่างวดสุดท้ายสำหรับเรือ ทอร์ เฟรนด์ชิป จำนวน 1,073.22 ล้านบาท ค) การชำระเงินค่างวดสุดท้ายในการซื้อเรือเมอร์เมด สยาม เรือเมอร์เมด เอเชียน่า เรือเมอร์เมด แซฟไฟร์ และเรือ เมอร์เมด เอ็นคิวเรอร์ จำนวน 4,829.00 ล้านบาท ง) การเข้าซื้อหุ้นใน Subtech จำนวน 248.58 ล้านบาท จ) การเข้าซื้อหุ้นใน Petrolift Inc. จำนวน 904.52 ล้านบาท และฉ) การซื้อเรือ Thor Achiever เป็นเงิน 1,112.63 ล้านบาท

ในเดือน กรกฎาคม 2553 บริษัทฯ ได้หาแหล่งเงินทุนใหม่ๆ ด้วยการออกหุ้นกู้ในประเทศจำนวน 4 พันล้านบาท และนำไปใช้ในการไถ่ถอนหุ้นกู้แปลงสภาพที่ครบกำหนดไถ่ถอนครั้งที่ 1 ในวันที่ 24 กันยายน 2553 โดยบริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 1 ใน 3 หรือคิดเป็นเงิน 34.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ของเงินต้นคงค้างจำนวน 102.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยใช้เงินสด ทั้งนี้จำนวนเงินต้นคงค้างภายหลังการไถ่ถอนหุ้นกู้แปลงสภาพครั้งที่ 1 คิดเป็นเงินจำนวน 68.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในรอบปีบัญชี 2553 มีการตั้งสำรองหนี้เพื่อสงสัยจะสูญเป็นเงินจำนวน 109.38 ล้านบาท โดยร้อยละ 68.89 ของยอดการตั้งสำรองนี้เกี่ยวข้องกับการยกเลิกการให้บริการเรือประจำเส้นทาง (liner services) รายการพิเศษในรอบปีบัญชีนี้ รวมถึงกำไรประมาณ 157.33 ล้านบาทจากการทำ currency swap

ในช่วง 18 เดือนที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจออกไปยังธุรกิจใหม่ๆ เพื่อสร้างการเติบโตของกำไรให้มีความสมดุลและกระจายความเสี่ยงออกไปให้มากขึ้น เพราะธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของปรับตัวลดลง บาคองโกมีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ แล้ว และ UMS ก็ส่งสัญญาณการฟื้นตัว บริษัทฯ คาดหวังว่าธุรกิจของเมอร์เมด จะกลับมาฟื้นตัวในไตรมาสต่อไป และมีส่วนแบ่งที่เป็นบวกให้กับกลุ่มธุรกิจบริษัทฯ อีกในอนาคต

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ซีสส์ จำกัด (มหาชน)

(ม.ล. จันทรรุจา จันทรรัตต์)
กรรมการผู้จัดการใหญ่และ
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางฐิติมา รุ่งขวัญศิริโรจน์)
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่
กลุ่มบัญชีและการเงิน

หมายเหตุ รายงานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2553 ของเมอร์เมด สามารถดูได้ที่เว็บไซต์ <http://www.mermaid-maritime.com>