

เลขที่เรื่อง COR:MS/EL10010t/ms

วันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553

เรื่อง ชี้แจงผลประกอบการไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

### สรุปผลการดำเนินงาน

บริษัท โทริเซนไทย เอ็นวีซีพี จำกัด (มหาชน) (“TTA” หรือ “บริษัทฯ”) มีผลขาดทุนสุทธิ 3 เดือน จากวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2552 ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2552 (ไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553) เท่ากับ 65.09 ล้านบาท และมีผลขาดทุนต่อหุ้น เท่ากับ 0.09 บาท เทียบกับผลกำไรสุทธิและกำไรต่อหุ้น 3 เดือน จากวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2551 ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2551 (ไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2552) เท่ากับ 897.13 ล้านบาท และ 1.27 บาท ตามลำดับ

### การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 เท่ากับ 4,681.72 ล้านบาท มีรายจ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมด เท่ากับ 4,599.29 ล้านบาท ทำให้มีกำไรจากการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 เท่ากับ 82.43 ล้านบาท กำไรจากการดำเนินงานลดลงร้อยละ 93.12 จากจำนวน 1,198.14 ล้านบาทในไตรมาสที่ 1 ของปีก่อน หรือลดลงร้อยละ 87.01 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน พ.ศ. 2552 (ไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2552)

รายละเอียดของส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 แบ่งออกเป็น

ล้านบาท	ไตรมาสที่ 1 ของ รอบปีบัญชี 2553	ไตรมาสที่ 1 ของ รอบปีบัญชี 2552	เทียบเป็นร้อยละ ปีต่อปี	ไตรมาสที่ 4 ของ รอบปีบัญชี 2552	เทียบเป็นร้อย ละไตรมาสต่อ ไตรมาส
กลุ่มธุรกิจขนส่ง	19.92	275.95	-92.78%	204.31	-90.25%
กลุ่มธุรกิจ โครงสร้างพื้นฐาน	73.46	-0.97	7,673.20%	12.28	498.21%
กลุ่มธุรกิจพลังงาน	65.99	181.37	-63.62%	67.68	-2.50%
ส่วนของบริษัท <sup>1</sup>	-224.46	440.78	-150.92%	180.53	-224.33%
รวม	-65.09	897.13	-107.26%	464.80	-114.00%

หมายเหตุ: ส่วนของบริษัท<sup>1</sup> หมายถึง TTA และบริษัทอื่นในกลุ่มซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นเพื่อการลงทุนและรวมการตัดรายการระหว่างกัน

...ต่อหน้า 2/

กลุ่มธุรกิจขนส่ง ประกอบด้วยธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง และบริษัทที่ให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีผลขาดทุนสุทธิจำนวน 41.39 ล้านบาท โดยไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ลดลงจากกำไรสุทธิ 174.17 ล้านบาทเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2552 และลดลงเมื่อเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 209.71 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2552

ผลขาดทุนในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 นี้มีสาเหตุหลักมาจากอัตราค่าระวางเรือที่ลดต่ำลง จำนวนวันเดินเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและจำนวนวันที่เช่าเรือมาเสริมกองเรือลดลง

#### ข้อมูลสรุป :

	ไตรมาสที่ 1 ของ ปีบัญชี 2553	ไตรมาสที่ 1 ของ ปีบัญชี 2552	เทียบเป็น ร้อยละปี ต่อปี	ไตรมาสที่ 4 ของ ปีบัญชี 2552	เทียบเป็นร้อยละ ไตรมาสต่อไตร มาส
จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ <sup>(1)</sup> (Calendar days for owned fleet)	2,918*	3,932	-25.79%	3,249	- 10.19%
เดทเวทตันเฉลี่ย	27,297	26,401	3.39%	27,185	0.41%
จำนวนวันทำการของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ <sup>(2)</sup> (Operating days for owned fleet)	2,866	3,693	-22.39%	3,139	-8.70%
อัตรการใช้ประโยชน์จากเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ <sup>(3)</sup>	98.22%	93.92%	4.57%	96.61%	1.66%
จำนวนวันเดินเรือทำการของเรือที่บริษัทเช่ามาเสริมกองเรือ	583	1,671	-65.11%	866	-32.68%
จำนวนเรือเฉลี่ย <sup>(4)</sup>	38.05	60.90	-37.52%	44.73	-14.92%

#### หมายเหตุ:

- (1) จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทิน (Calendar Days) คือ จำนวนวันทั้งหมดของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของในช่วงระยะเวลานั้นๆ ซึ่งรวมวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือ เช่น การซ่อมแซมครั้งใหญ่ การเข้าอู่แห้ง หรือ การตรวจสอบระหว่างระยะเวลา 5 ปี (intermediate survey) และการตรวจสอบระดับพิเศษ
- (2) จำนวนวันทำการ (Operating Days) คือ จำนวนวันในรอบปีปฏิทิน หักจำนวนวันที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือ เช่น การซ่อมแซมครั้งใหญ่ การเข้าอู่แห้ง หรือ การตรวจสอบระหว่างระยะเวลา 5 ปี และการตรวจสอบระดับพิเศษ (special or intermediate surveys)
- (3) อัตรการใช้ประโยชน์จากเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ (Owned Fleet Utilisation) คือ สัดส่วนของเวลาที่เรือสามารถหารายได้ โดยวัดจากจำนวนวันเดินเรือที่ใช้ได้ของเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของหารด้วยจำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินสำหรับช่วงเวลานั้นๆ

...ต่อหน้า 3/

(4) จำนวนเรือเฉลี่ยเท่ากับ จำนวนเรือที่อยู่ในกองเรือ ณ ช่วงเวลานั้น โดยวัดจากผลรวมของจำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินหรือจำนวนวันเดินเรือที่ใช้ได้ของเรือแต่ละลำที่อยู่ในกองเรือ ซึ่งรวมทั้งเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและเช่ามาเสริมกองเรือ หากด้วยจำนวนวันในรอบปีปฏิทินในช่วงเวลานั้นๆ

\* ไม่รวมการเข้าซ่อมเรือก่อนกำหนดเวลาของเรือหนึ่งลำ

#### ผลการดำเนินงานเฉลี่ยคิดเป็นรายวัน (ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน)

	ไตรมาสที่ 1 ของ ปีบัญชี 2553	ไตรมาสที่ 1 ของ ปีบัญชี 2552	เทียบเป็น ร้อยละ ปีต่อปี	ไตรมาสที่ 4 ของ ปีบัญชี 2552	เทียบเป็นร้อยละ ไตรมาสต่อไตรมาส
อัตราแลกเปลี่ยนดอลลาร์ สหรัฐอเมริกาต่อเงินบาท (เฉลี่ย)	33.31	34.72	-4.06%	33.96	-1.91%
อัตราค่าระวางเรือ	\$9,207	\$10,326	-10.84%	\$10,726	-14.16%
- อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ	\$10,237	\$11,064	-7.48%	\$11,563	-11.47%
- อัตราค่าระวางเรือที่เช่ามาเสริมกองเรือ	-\$1,030	-\$738	39.57%	-\$837	23.06%
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับ เรือเดินทะเล (ส่วนของเจ้าของเรือ)	\$6,013	\$5,368	12.02%	\$5,654	6.35%
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการ บริหาร	\$1,792	\$1,073	67.01%	\$1,151	55.69%
ต้นทุนทางการเงิน	\$146	\$130	12.31%	\$342	-57.31%
ค่าเสื่อมราคา	\$2,731	\$2,299	18.79%	\$2,475	10.34%
ภาษีเงินได้	\$240	\$31	674.19%	\$234	2.56%
รายได้จากการดำเนินงาน	-\$1,715	\$1,425	-220.35%	\$870	-297.13%

ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 ดัชนีค่าระวางเรือบดคึกเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.36 จาก 2,220 จุด ณ สิ้นกันยายน พ.ศ. 2552 เป็น 3,005 จุดเมื่อสิ้นธันวาคม พ.ศ. 2552 แม้ว่าอัตราค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยสำหรับเรือขนาด Handysize ได้เพิ่มขึ้นตามดัชนีค่าระวางเรือบดคึก อัตราค่าระวางเรือของบริษัทฯ ได้ลดลงร้อยละ 10.84 เทียบปีต่อปี หรือร้อยละ 14.16 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส

สาเหตุหลักในการที่อัตราค่าระวางเรือลดลง คือ

- ก) ราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นทำให้อัตราค่าระวางของเรือเช่าในสัญญาระยะสั้น (spot charters) เรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทาง และส่วนที่เป็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้า (COA) ลดลง
- ข) กองเรือที่ให้บริการประจำเส้นทางที่อยู่ในน่านน้ำเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอ่าวเปอร์เซียทำกำไรได้น้อยลง
- ค) อุปสงค์ที่ลดลงต่อกองเรือของบริษัทฯ อันเนื่องมาจากอายุเรือและขนาดของเรือ ในขณะที่ตลาดได้มีอุปสงค์ต่อเรือที่ใหญ่ขึ้นและอายุน้อยกว่าเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายต่อวันของเจ้าของเรือเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจาก

- ก) การเดินทางของลูกเรือเนื่องมาจากการขายเรือ
- ข) การซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือ
- ค) ต้นทุนค่าประกันภัยเพิ่มขึ้น
- ง) ค่าใช้จ่ายในการตัดจำหน่าย (amortization) เพิ่มขึ้นจากการนำเรือเข้าอยู่แห่งในครั้งก่อน

จำนวนวันเดินเรือที่เข้ามาเสริมกองเรือมีจำนวน 582.63 วัน หรือคิดเป็น 6.33 ลำของเรือที่ให้บริการแบบเต็มเวลาในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 ซึ่งเป็นกลยุทธ์ส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงเวลาที่มีการเช่าเรือเหมาลำแบบสัญญาระยะสั้นและแบบเซ็นสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้าไม่เป็นที่น่าสนใจมากนัก

ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 บริษัทฯ ได้ขายเรือทั้งหมด 3 ลำ คือ เรือทอร์ จัสมิน เรือทอร์ เซลเลอร์ และเรือทอร์ คอมมานเดอร์ให้กับบุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ จำนวนเงินสดทั้งหมดที่ได้รับจากการขายเรือทั้ง 3 ลำนี้คือ 314.45 ล้านบาท กำไรในทางบัญชีจากการขายเรือ 3 ลำนี้รวมทั้งสิ้น 116.41 ล้านบาท หรือเท่ากับ 94.25 ล้านบาทหลังหักภาษีแล้ว และจากการที่จำนวนเรือในกองเรือลดลง ทำให้ปริมาณสินค้าที่ขนส่งลดลงเป็น 2,327 ล้านตันในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 (ลดลงร้อยละ 7.35 จากไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2552 และลดลงร้อยละ 26.32 จากไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2552)

บริษัทฯ กำลังอยู่ในขั้นตอนของการปิดการให้บริการเดินเรือสินค้าแห่งแรกของแบบประจำเส้นทางในอีกสองถึงสามเดือนข้างหน้า ทั้งนี้เนื่องจากผลกำไรของกองเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทางลดต่ำลงมาโดยตลอดเมื่อเทียบกับการให้บริการเดินเรือในลักษณะอื่นๆ จากการที่ค่าระวางเรือของเส้นทางที่ให้บริการแบบประจำเส้นทางลดต่ำลงในปีที่ผ่านมา บวกกับแนวโน้มของอัตราค่าระวางเรือที่ไม่สดใสในอีกสองสามปีข้างหน้าจากการแข่งขันของเรือบรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์ บริษัทฯ จึงตัดสินใจยกเลิกการให้บริการแบบประจำเส้นทาง

บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองเผื่อในด้านการจ่ายค่าชดเชยจากการเลิกจ้างงานจำนวน 27.71 ล้านบาทจากการยกเลิกการให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง สำหรับกองเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทาง บริษัทฯ คาดว่าจะขายเรือบางลำออกไปหรือขายเป็นเศษซาก และเรือที่เหลือจะนำไปใช้ให้บริการในลักษณะอื่นๆ ที่จะสร้างผลกำไรที่ดีขึ้นกว่าเดิม

แนวโน้มของธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง :

สำหรับไตรมาสที่เหลือของรอบปีบัญชี 2553 บริษัทฯ คาดว่าดัชนีค่าระวางเรือบอลติกจะขยับตัวขึ้นหลังวันครุยจีน จากการกลับมาสำรองสินค้าอีกครั้ง โดยรวมแล้ว บริษัทฯ คาดว่าดัชนีค่าระวางเรือบอลติกจะค่อยๆ ฟื้นตัวและคงที่สำหรับช่วงเวลาที่เหลือของปี แม้ว่าจะมีรายงานต่างๆเกี่ยวกับการพลิกฟื้นของการผลิตในภาคอุตสาหกรรมของประเทศที่เป็นสมาชิกในกลุ่ม OECD บริษัทฯ ก็ยังเชื่อว่าจีนจะยังเป็นตัวขับเคลื่อนการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ที่สำคัญในการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ถึงแม้ว่าอุปสงค์จะค่อยๆ ฟื้นตัวขึ้น แต่ทางบริษัทฯ ก็เกรงว่าดัชนีค่าระวางเรือบอลติกอาจจะถูกจำกัดด้วยการรับมือเรือส่งต่อใหม่ที่ได้เพิ่มมากขึ้นในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา ขณะเดียวกัน ส่วนใหญ่แล้วตราใบที่เจ้าของเรือยังมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานอยู่โอกาสที่จะคำนึงถึงการขายเรือเพื่อไปทำเป็นเศษซากจะน้อย กล่าวโดยสรุป บริษัทฯ คาดการณ์ถึงตัวเลขเติบโตสุทธิของอุปทานเรือเป็นตัวเลขสองหลักในอีกปีหรือสองปีข้างหน้า

บริษัทได้รับมอบเรือทอร์ เฟรนด์ชิป ซึ่งเป็นเรือส่งต่อใหม่ลำแรกจากคู่อเรือโอซิม่าในประเทศญี่ปุ่นในเดือนมกราคมที่ผ่านมา เรือลำนี้มีขนาดระวางบรรทุก 53,350 เดทเวทตัน บริษัทฯ ยังมีเรือที่ส่งต่อใหม่อีก 4 ลำที่มีกำหนดครบมอบภายในปลายปี พ.ศ. 2554 โดยสามลำในสี่ลำนี้สร้างโดยคู่อเรือวินาซินที่ประเทศเวียดนามส่วนอีกหนึ่งลำสร้างโดยคู่อเรือโอซิม่าในประเทศญี่ปุ่น จำนวนเงินที่บริษัทฯ ลงทุนทั้งหมดสำหรับเรือทั้งสี่ลำนี้เป็นจำนวนประมาณ 163 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

จากการที่เรือจำนวน 6 ลำของบริษัทฯ จะมีอายุครบและใกล้ครบ 25 ปีในรอบปีบัญชี 2553 บริษัทฯ จะยังคงดำเนินการขายเรือหรือขายเรือเพื่อไปทำเป็นเศษซากสำหรับเรือของบริษัทฯ ที่มีอายุมาก ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังคงมองหาเรือมือสองที่มีราคาดีที่จะให้ผลตอบแทนจากการลงทุนที่เป็นไปตามอัตราผลตอบแทนที่บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ (hurdle rate) อย่างไรก็ตาม ราคาเรือมือสองได้ปรับตัวขึ้นมาสู่ระดับที่สูงกว่าปกติ จากข้อมูลของ The Baltic Exchange เรือ Supramax ที่มีอายุ 5 ปี ณ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 มีราคา 35.474 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

**กลุ่มธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ** มีส่วนแบ่งกำไรสุทธิให้กับบริษัทฯ (ไม่รวมส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน) เท่ากับ 7.40 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 91.54 เมื่อเทียบกับปีต่อไป และร้อยละ 85.03 เมื่อเทียบกับไตรมาสต่อไตรมาส ทั้งนี้ บริษัท ไอเอสเอส โทริเซน เอเยนซีส์ จำกัด มีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ มากที่สุดเป็นจำนวนเงินประมาณ 12.69 ล้านบาท (ไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน) รองลงมาคือ โทริเซน (อินโดไชน่า) เอส.เอ. มีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ จำนวน 4.17 ล้านบาท

**กลุ่มธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน** ประกอบด้วย บริษัท ยูนิค ไมนิ่ง เซอร์วิสเซส จำกัด (มหาชน) (UMS) EMC Gestion S.A.S./บริษัท บาคองโก จำกัด บริษัท จีเอซี โทริเซน โลจิสติกส์ จำกัด และบริษัท ซิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด

UMS มีผลกำไรสุทธิจำนวน 4.04 ล้านบาทในรอบสองเดือนนับจากวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ. 2552 ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2552 และมีส่วนแบ่งกำไรให้กับผลประกอบการของบริษัทฯ 1.96 ล้านบาท บริษัทฯ ได้รวมผลประกอบการของ UMS ในส่วนของยอดขายและกำไรขั้นต้นของ UMS จำนวน 410.43 ล้านบาท และ 74 ล้านบาทตามลำดับเข้ามาไว้ในงบการเงินรวมของบริษัทฯ ทั้งนี้ UMS ขายถ่านหินได้ประมาณ 0.24 ล้านตัน ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 และประมาณ 1.2 ล้านตัน ในปีพ.ศ. 2552

บริษัทฯ ได้รวมกำไรของ UMS ในไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชี 2552 ตามสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน UMS จำนวนร้อยละ 48.46 เข้ามาไว้ในงบการเงินรวมของบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 และจากไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 เป็นต้นไป บริษัทฯ จะรวมกำไรจาก UMS ตามสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ใน UMS ร้อยละ 89.55 เข้ามาในผลประกอบการของบริษัทฯ

#### การวิเคราะห์ผลประกอบการของ UMS จากงบการเงินของ UMS ในปี 2552

	รอบปีบัญชีสิ้นสุด 31 ธันวาคม		
	2552 (ล้านบาท)	2551 (ล้านบาท)	เปลี่ยนแปลงร้อยละ
รายได้จากการขายถ่านหิน	2,597.46	3,411.97	-23.87
รวมรายได้	2,643.22	3,447.53	-23.33
ต้นทุนการขาย	2,063.36	2,358.42	-12.51
กำไรขั้นต้น	534.11	1,053.55	-49.30
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	325.36	403.15	-19.30
ต้นทุนทางการเงิน	61.89	44.51	+39.03
กำไรสุทธิ	88.31	416.77	-78.81

#### 1. กำไรของ UMS ลดลงเนื่องจาก

- ก) รายได้จากการขายถ่านหินในปี 2551 และ 2552 เท่ากับ 3,411.97 ล้านบาทและ 2,597.46 ล้านบาท ตามลำดับ มีอัตราการขายลดลงร้อยละ 23.87 เนื่องจากสาเหตุหลักคือปริมาณการขายลดลงโดยเฉพาะกลุ่มลูกค้าขนาดใหญ่ ได้แก่ อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์และอุตสาหกรรมกระดาษมียอดคำสั่งซื้อลดลงค่อนข้างมาก แต่กลุ่มลูกค้าขนาดกลางและเล็ก ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมสิ่งทอ มีปริมาณการขายเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขายที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มอุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็กไม่สามารถชดเชยปริมาณการขายที่ลดลงของกลุ่มอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้

- ข) กำไรขั้นต้นลดลงร้อยละ 33.42 ในปี 2552 UMS มีอัตรากำไรขั้นต้นร้อยละ 20.56 เปรียบเทียบกับร้อยละ 30.88 ของปี 2551 ซึ่งองค์ประกอบหลักของต้นทุนสินค้ามีสองชนิด คือ ราคาถ่านหินและค่าขนส่ง
- ราคาถ่านหินของ UMS ได้มีการทำสัญญาในราคาที่ตกลงกันไว้แล้วโดยเป็นอัตราลอยตัว (floating basis) อ้างอิงจากดัชนี Newcastle Export Index (NEX) โดยดัชนีราคาถ่านหิน NEX เฉลี่ยในปี 2552 ปรับลดลงร้อยละ 43.96 เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีราคาถ่านหิน NEX เฉลี่ยในปี 2551 (ดัชนีราคาเฉลี่ย NEX ปี 2552 เท่ากับ 72.25 และดัชนีราคาเฉลี่ย NEX ปี 2551 เท่ากับ 128.92)
  - ค่าขนส่งของปี 2552 นั้นได้มีการกำหนดราคาคงที่ไว้ทั้งหมดตามสัญญาขนส่งสินค้าล่วงหน้า (Contract of Affreightment) ในอัตราที่สูงกว่าราคาตลาด
- ค) ดอกเบี้ยจ่ายในปี 2551 และ 2552 เท่ากับ 44.51 ล้านบาทและ 62.94 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.03 โดยดอกเบี้ยจ่ายที่เพิ่มขึ้นเป็นผลจากหนี้สินเพิ่มขึ้นเป็น 2,017.40 ล้านบาท เมื่อสิ้นปี 2552 เทียบกับหนี้สินเมื่อสิ้นปี 2551 เท่ากับ 1,539.70 ล้านบาท โดยหนี้สินที่เพิ่มขึ้นนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนและลงทุนในทรัพย์สินถาวร

## 2. รายการพิเศษ - การตั้งสำรองเผื่อมูลค่าลดลงของถ่านหิน

- ก) ในปี 2551 UMS ได้ตั้งสำรองผลขาดทุนจากการลดลงของมูลค่าสินค้าคงเหลือจำนวน 92.27 ล้านบาท เนื่องจากปัจจัยราคาตลาดของถ่านหินที่ลดลง
- ข) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากราคาตลาดของถ่านหินมีการปรับตัวสูงขึ้น ในครึ่งปีแรกของปี 2552 UMS มีการโอนกลับรายการค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค้า จำนวน 28.65 ล้านบาท และ 63.62 ล้านบาทในไตรมาส 3 ของปี 2552
- ค) ในไตรมาส 4 ปี 2552 UMS ตั้งสำรองเผื่อมูลค่าสินค้าลดลงอีกครั้งจำนวน 130.51 ล้านบาท สำหรับถ่านฝุ่น โดยเกณฑ์การตั้งสำรองคำนวณจากการมูลค่าที่จะขายได้ในอนาคตโดยใช้ราคาในปัจจุบันและคิดลดด้วยอัตราคิดลดต้นทุนทางการเงินของ UMS

สินค้าคงคลังของ UMS เพิ่มขึ้นจาก 964.24 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2551 เป็น 1,546.54 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2552 ซึ่งสินค้าคงคลังส่วนใหญ่เป็นถ่านฝุ่น UMS มีนโยบายที่จะปรับลดปริมาณถ่านฝุ่นในคลังสินค้าลง โดย UMS มีโครงการที่จะดำเนินการเป็นถ่านอัดก้อนเพื่อเพิ่มมูลค่าและขยายตลาดมากขึ้น โดยในปัจจุบัน UMS อยู่ระหว่างการลงทุนติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ทั้งหมด และจะเสร็จสิ้นภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2553 โดยคาดว่าจะเริ่มผลิตในเดือนมีนาคม 2553 โดยกำลังการผลิตรวมของถ่านอัดก้อนจะอยู่ที่ประมาณ 40,000 ตันต่อเดือน

UMS ได้เริ่มผลิตและขายถ่านอัดก้อนไปตั้งแต่ปี 2552 แล้วปริมาณหนึ่ง ซึ่งลูกค้าให้การตอบรับที่ดี โดยหาก UMS ขายถ่านอัดก้อนได้โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นที่สูงขึ้น คาดว่าจะสามารถลดปริมาณถ่านหินลงสู่ในระดับปกติ

ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 บริษัท บาคองโค จำกัด ได้มียอดขายจำนวน 706.61 ล้านบาท กำไรขั้นต้น 128.83 ล้านบาท และกำไรสุทธิ 79.80 ล้านบาทในงบการเงินรวมของบริษัทฯ

**ผลประกอบการของบริษัท บาคองโค จำกัด จากงบการเงินของบริษัท บาคองโค จำกัด ในรอบปีบัญชี 2552**

ล้านบาท	1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2552	1 ตุลาคม – 31 ธันวาคม 2552
ยอดขายสุทธิ	2,430.49	706.61
กำไรขั้นต้น	228.81	124.02
กำไรสุทธิหลังหักภาษี	57.49	85.16

เนื่องจากธุรกิจปูนั้นเป็นธุรกิจที่เป็นวัฏจักรมาก และโดยส่วนใหญ่แล้วในครึ่งหลังของปีจะให้ผลตอบแทนที่ดีกว่าในครึ่งปีแรก ทางบริษัทฯ จึงไม่ได้คาดหวังที่จะได้รับส่วนแบ่งกำไรจากการดำเนินงานของธุรกิจปูเป็นจำนวนมากในอีกสองไตรมาสข้างหน้า บริษัท บาคองโค จำกัด ขายปูได้เป็นจำนวน 150.161 ล้านตันตลอดปี 2552 และ 44.697 ล้านตันจากวันที่ 1 ตุลาคม – 31 ธันวาคม พ.ศ. 2552

บริษัทฯ วางแผนไว้ว่า บริษัท บาคองโค จำกัด จะสามารถหาสินค้ามาวางในคลังสินค้าได้จำนวน 200,000 ตันในรอบปีบัญชี 2553 ในเดือนมกราคมที่ผ่านมา บริษัท บาคองโค จำกัด ได้ใช้พื้นที่วางสินค้าไปแล้วร้อยละ 34 ของพื้นที่ทั้งหมด

ณ เวลานั้นกำไรหลักของบริษัท บาคองโค จำกัด คือ การขายและผลิตปู จนกว่าการให้บริการคลังสินค้าและการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์จะเริ่มให้บริการเต็มที่ในอีก 2-3 เดือนข้างหน้า

**กลุ่มธุรกิจพลังงาน** ประกอบด้วย บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”) ซึ่งถือหุ้นโดยบริษัทฯ ร้อยละ 57.14 และให้บริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำ และบริการงานขุดเจาะ และเมอร์ตัน กรุ๊ป (ไปรษณีย์) แอลทีดี ถือหุ้นโดยบริษัทฯ ร้อยละ 21.18

**บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”)** เป็นบริษัทหลักที่มีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ ในกลุ่มธุรกิจพลังงาน ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 กำไรสุทธิรวมของเมอร์เมดตามงบการเงินของเมอร์เมดในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 เท่ากับ 115.49 ล้านบาท และในไตรมาสนี้เมอร์เมดมีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ เท่ากับ 65.99 ล้านบาท บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเซส จำกัด (“MOS”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของเมอร์เมด มีส่วนแบ่งกำไรให้กับเมอร์เมด ร้อยละ 57.20 และบริษัท เมอร์เมด คริลลิ้งค์ จำกัด (“MDL”) มีส่วนแบ่งกำไรให้กับเมอร์เมดร้อยละ 2.01

ในไตรมาสนี้ เมอร์เมดได้ระดมเงินทุนจำนวน 3,592.65 ล้านบาทจากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน (rights issue) เงินที่ได้จากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนก่อนหักค่าใช้จ่ายจะนำไปใช้ในการรองรับแผนการขยายธุรกิจของเมอร์เมด



MOS : ในไตรมาสนี้ ในส่วนงานธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำมีอัตราการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ร้อยละ 45.80 ซึ่งเป็นอัตราการใช้ประโยชน์ที่ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนและในไตรมาสที่ผ่านมาซึ่งเท่ากับร้อยละ 58.70 และ 56.91 ตามลำดับ แม้ว่าอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมโยธาได้นำจะน้อยลง แต่ MOS มีรายได้จากการบริการเพิ่มขึ้นจำนวน 103 ล้านบาท เนื่องมาจากมีจำนวนวันการใช้ประโยชน์จากเรือ เมอร์เมด คอมมานเดอร์ และเรือ ทีมสยามเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งโดยปกติแล้วจะทำให้อัตราค่าเช่าเรือรายวันสูงขึ้น MOS มีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 70.42 ของรายได้บริการของเมอร์เมดทั้งหมดในไตรมาสนี้ เทียบกับร้อยละ 67.47 ของไตรมาสเดียวกันเมื่อปีที่แล้ว

ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2552 MOS ได้มีการรับมอบเรือส่งต่อใหม่จำนวน 2 ลำ ได้แก่ เรือ เมอร์เมด แซฟไฟร์ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2552 และ เรือ เมอร์เมด เอเซียน่า ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553 MOS ได้ยกเลิกเช่าเรือ บินซ์มิณซ์เข้ามาเสริมกองเรือนับตั้งแต่ที่มีการรับมอบเรือเมอร์เมด แซฟไฟร์เข้ามาในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2552 นอกจากนี้ MOS ยังได้เป็นเจ้าของเรือ ทีมสยาม ร้อยละ 100 ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553 จึงได้ยกเลิกสัญญาเช่าเรือ ทีมสยาม MOS คาดไว้ว่าเรือ เมอร์เมด เอ็นดูเรอร์ ซึ่งเป็นเรือส่งต่อใหม่อีกหนึ่งลำจะมีกำหนดรับมอบในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 ซึ่งการที่กำหนดการรับมอบเรือ เมอร์เมด เอ็นดูเรอร์ ลำช้ากว่ากำหนดเนื่องจากการทดสอบและติดตั้งระบบการดำน้ำที่เลื่อนออกไป บริษัทฯ คาดว่าภายในสิ้นรอบปีบัญชี 2553 MOS จะเป็นเจ้าของเรือทั้งสิ้น 9 ลำ

ในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายลงทุนของ MOS เป็นเงินจำนวน 1.94 พันล้านบาท โดยใช้ในการชำระค่างวดของเรือ เมอร์เมด เอ็นดูเรอร์ ระบบอุปกรณ์ดำน้ำลึก และเรือสนับสนุนงาน ROV หนึ่งลำ และการลงทุนเพิ่มเติมในการเข้าเป็นเจ้าของเรือ เมอร์เมด เอเซียน่า ค่ามัดจำซื้อเรือ ทีมสยาม รวมไปถึงเครื่องมือและอุปกรณ์อื่นๆ

ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 MOS มีรายรับจากกลุ่มบริษัท ซีเอสเคซึ่งถือหุ้นโดย MOS ร้อยละ 80 คิดเป็นเงิน 90 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 245.7 เทียบปีต่อปี และกำไรขั้นต้น 76 ล้านบาท (กำไรขั้นต้นสูงถึงร้อยละ 60)

แนวโน้มของตลาดการให้บริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำนั้นยังคงเป็นที่น่าพอใจ ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

ก) ในรอบไตรมาสที่ผ่านมา ผลกระทบโดยรวมต่ออัตราค่าเช่าเรือต่อวันไม่มากนัก ในส่วนธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำ โดยทั่วไปแล้วได้รับผลกระทบต่ออัตราค่าเช่าเรือที่ลดลงไม่มาก และในบางกรณี เราพบว่าอัตราค่าเช่าเรือต่อวันมีกำไรขั้นต้นสูงขึ้นในเรือที่มีอุปกรณ์เทคนิคดีกว่าลำอื่นๆ

ข) MOS ยังคงประสบผลสำเร็จในการปฏิบัติงานในตลาดทางตะวันออกกลาง โดยเป็นงานสนับสนุนการก่อสร้าง งานประดาน้ำ งานสำรวจโดยใช้ยานควบคุม และเมื่อเร็วๆ นี้ MOS ได้ร่วมเป็นพันธมิตรกับ KD Marine ซึ่งอยู่ในเมือง Aberdeen เพื่อทำการตลาดในยุโรปให้กับเรือ เมอร์เมด เอ็นดูเรอร์

ค) บริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติหลายแห่งได้เริ่มกลับมาสานต่อโครงการที่เคยชะลอไว้ และมีการมองหาเรือที่สามารถรับงานมากขึ้น

ง) แม้ว่าในไตรมาสนี้เป็นช่วงมรสุมซึ่งเป็นช่วงเวลาที่อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือโดยทั่วไปจะลดต่ำลง แต่สภาพตลาดในปัจจุบันได้ส่งผลให้เห็นภาวะความต้องการเรือประดาน้ำ (DSV) มากขึ้น

**MDL:** ในไตรมาสนี้ ส่วนงานขุดเจาะสร้างรายได้ร้อยละ 24.40 ของรายได้บริการรวมของเมอร์เมด รายได้จากการบริการของเรือขุดเจาะลดลงอย่างมีนัยสำคัญประมาณ 273 ล้านบาท เนื่องจากมีเพียงเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ที่ปฏิบัติงานได้โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์อยู่ที่ร้อยละ 99.7

ในไตรมาสนี้ เรือขุดเจาะ MTR-1 ยังคงอยู่ในช่วงการตรวจและบำรุงรักษาในประเทศไทย และรอผลการประมูลเพื่อการทำงานในอนาคต ต้นทุนการดำเนินงานของเรือขุดเจาะ MTR-1 ได้ลดลงสู่ระดับขั้นต่ำเท่าที่จำเป็นต้องมี

ส่วนเรือขุดเจาะ MTR-2 ยังคงปฏิบัติงานตามสัญญาที่ Chevron ในประเทศอินโดนีเซียโดยสัญญาจะหมดอายุลงในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะลำนี้อยู่ในอัตราเกือบเต็มพิสัยตลอดไตรมาส ซึ่งบริษัทฯ คาดหวังว่าจะมีการต่อสัญญาออกไปเมื่อสัญญาช่วงแรกสิ้นสุดลง

เรือขุดเจาะที่สั่งต่อใหม่ เคเอ็ม-1 ซึ่งกำลังสร้างอยู่ที่อู่ต่อเรือในประเทศมาเลเซียเกือบเสร็จสมบูรณ์แล้ว และบริษัทฯ คาดว่าจะรับมอบเรือดังกล่าวในไตรมาสที่สองของรอบปีบัญชี 2553 เรือขุดเจาะลำนี้จะปฏิบัติงานตามสัญญาว่าจ้างกับปิโตรนัส ในมาเลเซียเป็นระยะเวลา 5 ปีหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับมอบเรือ

#### แนวโน้มของธุรกิจเรือขุดเจาะ :

ก) อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะทั่วโลกยังคงอยู่ในภาวะที่ดี บริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติที่ได้เคยชะลอหรือยกเลิกโครงการขุดเจาะได้เริ่มที่จะเรียกประมูลงานอีกครั้ง

ข) จากมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้ผู้ประกอบการเลือกที่จะเริ่มโครงการขุดเจาะในช่วงไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 เป็นต้นไป โดยสังเกตเห็นได้จากการที่ในหลายไตรมาสที่ผ่านมาโครงการที่มีการประมูลสำเร็จไปน้อยโครงการและเป็นสิ่งที่สังเกตเห็นได้ว่าในขณะนี้เรือขุดเจาะอื่นๆ ที่ว่างงานในตลาดและมาแข่งขันกับเรือขุดเจาะ MTR-1 ในงานประมูลในโครงการเดียวกันในบางครั้ง

ค) การที่ราคาน้ำมันเริ่มมีเสถียรภาพมากขึ้นและเศรษฐกิจทั่วโลกเริ่มฟื้นตัวขึ้น ทำให้บริษัทฯ คาดว่าจะมีความต้องการใช้เรือขุดเจาะเพิ่มมากขึ้น

ง) บริษัทฯ เชื่อว่า ณ เวลานี้ อัตราค่าเช่าเรือขุดเจาะเริ่มทรงตัวและเนื่องจากมีเรือขุดเจาะที่ได้รับงานตามสัญญาเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะเห็นอัตราค่าเช่าเรือขุดเจาะเพิ่มสูงขึ้น

จ) บริษัทฯ ได้สังเกตเห็นแนวโน้มว่า ลูกค้ามักจะเลือกเรือขุดเจาะที่มีอุปกรณ์ที่ใหม่กว่า และบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการเจรจากับลูกค้าเหล่านั้นเพื่อเสนอเรือขุดเจาะใหม่ของบริษัทฯ

บริษัทฯ ยังคงมองหาโอกาสในการซื้อเรือขุดเจาะมือสองหรือเรือส่งต่อใหม่ในตลาด โดยจะใช้เงินจากการเพิ่มทุนของเมอร์เมดที่ได้รับมาเมื่อเร็วๆ นี้ แม้ว่าบริษัทฯ ต้องการที่จะซื้อสินทรัพย์ที่สามารถสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ ในทันที แต่บริษัทฯ ก็ยังเปิดโอกาสสำหรับการส่งต่อเรือขุดเจาะใหม่เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น (รวมทั้งบริษัท โซลิดาโด โฮลดิ้งส์ พีทีอี แอลทีดี และบริษัท อะธรีน โฮลดิ้งส์ จำกัด) ซึ่งจะเป็นผู้ให้ความสนับสนุนทางการเงิน บัญชี งานทรัพยากรบุคคล เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) งานบริหารและบริการอื่นๆ ส่วนกลาง (holding) นี้มีส่วนแบ่งคิดลดเป็นเงินจำนวน 224.46 ล้านบาท ให้กับบริษัทฯ สาเหตุหลักเกิดจากรายการดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 84.85 ล้านบาท

ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในช่วงไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 เท่ากับ 26.86 ล้านบาท เทียบกับผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 29.07 ล้านบาทในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 49.22 ล้านบาทในไตรมาสที่ผ่านมา

ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 บริษัทฯ มีการตั้งสำรองรายการที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงานดังนี้

ก) การตั้งสำรองจำนวน 27.71 ล้านบาท สำหรับค่าชดเชยการเลิกจ้างงานและต้นทุนเกี่ยวกับบริหารอื่นๆ สำหรับการปิดให้บริการการเดินทางเรือแบบประจำเส้นทาง

ข) การตั้งสำรองสำหรับหนี้เพื่อสงฆ์จะสูญเพิ่มเติมอีกจำนวน 37.23 ล้านบาท

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,363.26 ล้านบาท นับจากสิ้นรอบบัญชีปี 2552 ถึงไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 เป็น 9,459.30 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2552

บริษัทฯ มีเงินสดรับจากกิจกรรมการดำเนินงาน เป็นเงิน 60.73 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 เทียบกับ 2,032.08 ล้านบาท ในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน และ 5,000.69 ล้านบาทของไตรมาสที่ผ่านมา ซึ่งมีรายละเอียดตามที่ได้กล่าวอธิบายไว้แล้วข้างต้น ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 บริษัทฯ ได้มีการลงนามในสัญญาเงินกู้ร่วมจากหลายสถาบันการเงิน (syndicated loan agreement) เป็นจำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อใช้เป็นเงินทุนในการซื้อและควบรวมกิจการ (merger and acquisitions) กระแสเงินสดที่ได้จากกิจกรรมจัดหาเงินทุนจึงเพิ่มขึ้นจำนวน 3,381.07 ล้านบาทในไตรมาสนี้ เงินสดส่วนใหญ่ที่ใช้ไปก็เพื่อการเข้าซื้อบริษัทย่อย (3,966.03 ล้านบาท) เพื่อการเข้าถือหุ้นร้อยละ 89.55 ของ UMS) และการเข้าซื้อสินทรัพย์อื่นๆ

ในช่วงปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจออกไปยังธุรกิจใหม่ๆ เพื่อสร้างการเติบโตของกำไรให้มีความสมดุลและกระจายความเสี่ยงออกไปให้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม กำไรจากธุรกิจที่ไม่ใช่ธุรกิจเกี่ยวกับการเดินเรือยังไม่สามารถชดเชยผลขาดทุนจากธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองและต้นทุนจากภาระหนี้สินต่างๆ ได้มากนัก

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

.....  
(นางจิตติมา รุ่งขวัญศิริโรจน์)  
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่  
กลุ่มบัญชีและการเงิน

.....  
(นางสาวมณฑินี สุรกาญจน์กุล)  
เลขานุการบริษัทฯ

หมายเหตุ รายงานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 รอบปีบัญชี 2553 ของเมอร์เมด สามารถดูได้ที่เว็บไซต์ <http://www.mermaid-maritime.com>