

เลขที่เรื่อง COR:MS/EL10017t/ms

วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2553

เรื่อง ชี้แจงผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สรุปผลการดำเนินงาน

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) (“TTA” หรือ “บริษัทฯ”) มีผลกำไรสุทธิ 3 เดือน จากวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 ถึง 31 มีนาคม พ.ศ. 2553 (ไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553) เท่ากับ 451.40 ล้านบาท และมีกำไรต่อหุ้น เท่ากับ 0.64 บาท เทียบกับผลกำไรสุทธิและกำไรต่อหุ้น 3 เดือน จากวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2552 ถึง 31 มีนาคม พ.ศ. 2552 (ไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2552) เท่ากับ 99.16 ล้านบาท และ 0.14 บาท ตามลำดับ

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดเท่ากับ 4,561.99 ล้านบาท มีรายจ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมด เท่ากับ 4,022.24 ล้านบาท ทำให้มีกำไรจากการดำเนินงานเท่ากับ 539.75 ล้านบาท ตัวเลขนี้แสดงให้เห็นว่ากำไรจากการดำเนินงาน เพิ่มขึ้นร้อยละ 115.31 จากจำนวน 250.68 ล้านบาทในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 554.80 เมื่อเทียบกับผลกำไรสุทธิ 3 เดือนที่สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2552 (ไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553)

รายละเอียดของส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากสามกลุ่มธุรกิจที่ให้กับบริษัทฯ แบ่งออกเป็น

ล้านบาท	ไตรมาสที่ 2 ของ รอบปีบัญชี 2553	ไตรมาสที่ 2 ของ รอบปีบัญชี 2552	เทียบเป็นร้อยละ ปีต่อปี	ไตรมาสที่ 1 ของ รอบปีบัญชี 2553	เทียบเป็นร้อยละ ไตรมาสต่อ ไตรมาส
กลุ่มธุรกิจขนส่ง	525.94	117.29	348.41%	19.92	2,540.26%
กลุ่มธุรกิจ โครงสร้างพื้นฐาน	17.37	-3.75	563.20%	73.46	-76.35%
กลุ่มธุรกิจพลังงาน	-97.71	-33.48	-191.85%	65.99	-248.06%
ส่วนของบริษัท ¹	5.80	19.10	-69.64%	-224.46	102.59%
รวม	451.40	99.16	355.23%	-65.09	793.51%

หมายเหตุ: ส่วนของบริษัท¹ หมายถึง TTA และบริษัทอื่นในกลุ่มซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นเพื่อการลงทุนและรวมการตัดรายการระหว่างกัน

...ต่อหน้า 2/

การวิเคราะห์กลุ่มธุรกิจในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553

กลุ่มธุรกิจขนส่ง ประกอบด้วยธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง และบริษัทที่ให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ในไตรมาสนี้ ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีผลกำไรสุทธิจำนวน 561.51 ล้านบาท โดยไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนปรับตัวดีขึ้นมากเมื่อเทียบกับผลขาดทุนสุทธิจำนวน 97.17 ล้านบาทในปีที่ผ่านมา และผลขาดทุนสุทธิจำนวน 41.39 ล้านบาท ในไตรมาสที่ผ่านมา

การฟื้นตัวของผลกำไรมีสาเหตุหลักมาจากอัตราค่าระวางเรือที่แข็งแกร่งขึ้น ดังจะเห็นได้จากอัตราค่าระวางกองเรือเฉลี่ยคิดเป็น 13,180 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันเดินเรือ จำนวนวันเดินเรือทั้งหมดได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากบริษัทฯ ได้ขายเรือไปจำนวน 3 ลำ และได้มีการเช่าเรือมาเสริมกองเรือลดลงเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา ค่าใช้จ่ายในส่วนของเจ้าของเรือ (owner expenses) โดยรวมลดลงร้อยละ 11.42 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส เป็น 4,132 ดอลลาร์สหรัฐต่อวันเดินเรือ ซึ่งเป็นผลจากกลยุทธ์การควบคุมต้นทุนของบริษัทฯ

ข้อมูลกองเรือโดยสรุป :

	ไตรมาสที่ 2 ของ ปีบัญชี 2553	ไตรมาสที่ 2 ของ ปีบัญชี 2552	เทียบเป็น ร้อยละปี ต่อปี	ไตรมาสที่ 1 ของ ปีบัญชี 2553	เทียบเป็นร้อยละ ไตรมาสต่อ ไตรมาส
เดทเวทตันเฉลี่ย	28,374	28,653	-0.97%	27,297	3.95%
จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของ เรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ ⁽¹⁾ (Calendar days for owned fleet)	2,776	3,719	-25.36%	2,983	-6.94%
จำนวนวันที่ให้บริการของเรือที่บริษัท เป็นเจ้าของ	2,695	3,719	-27.53%	2,918	-7.64%
จำนวนวันทำการของเรือที่บริษัทเป็น เจ้าของ ⁽²⁾ (Operating days for owned fleet)	2,653	3,645	-27.22%	2,866	-7.43%
อัตรการใช้ประโยชน์จากเรือที่บริษัท เป็นเจ้าของ ⁽³⁾	98.44%	98.01%	0.44%	98.22%	0.22%
จำนวนวันเดินเรือทำการของเรือที่ บริษัทเช่ามาเสริมกองเรือ	660	1,132	-41.70%	583	13.21%
จำนวนเรือเฉลี่ย ⁽⁴⁾	37.28	53.90	-30.83%	38.05	-2.02%

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) อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือ (Fleet Utilisation) คือ สัดส่วนของเวลาที่เรือสามารถหารายได้ โดยวัดจากจำนวนวันเดินเรือที่ใช้ได้หารด้วยจำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินสำหรับช่วงเวลานั้นๆ
- (4) จำนวนเรือเฉลี่ยเท่ากับ จำนวนเรือที่อยู่ในกองเรือ ณ ช่วงเวลานั้น โดยวัดจากผลรวมของจำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินหรือจำนวนวันเดินเรือที่ใช้ได้ของเรือแต่ละลำที่อยู่ในกองเรือ ซึ่งรวมทั้งเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและเช่ามาเสริมกองเรือ หารด้วยจำนวนวันในรอบปีปฏิทินในช่วงเวลานั้นๆ

ผลการดำเนินงานเฉลี่ยคิดเป็นรายวัน (ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน)

	ไตรมาสที่ 2 ของ ปีบัญชี 2553	ไตรมาสที่ 2 ของ ปีบัญชี 2552	เทียบเป็น ร้อยละ ปีต่อปี	ไตรมาสที่ 1 ของ ปีบัญชี 2553	เทียบเป็นร้อยละ ไตรมาสต่อ ไตรมาส
อัตราแลกเปลี่ยนดอลลาร์ สหรัฐอเมริกาต่อเงินบาท (เฉลี่ย)	32.91	35.34	-6.87%	33.31	-1.20%
อัตราค่าระวางเรือ ⁽¹⁾	\$13,180	\$9,827	34.12%	\$9,207	43.15%
- อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ	\$13,411	\$9,105	47.29%	\$10,237	31.00%
- อัตราค่าระวางเรือที่เช่ามาเสริมกองเรือ	-\$231	\$722	-131.99%	-\$1,030	77.57%
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับ เรือเดินทะเล (ส่วนของผู้เป็นเจ้าของเรือ) ⁽¹⁾	\$4,132	\$4,198	-1.57%	\$4,665	-11.42%
ค่าใช้จ่ายในการเข้าอู่แห้ง	\$1,398	\$1,447	-3.38%	\$1,348	3.70%
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการ บริหาร	\$1,537	\$1,573	-2.28%	\$1,792	-14.22%
ต้นทุนทางการเงิน	\$36	\$666	-94.59%	\$146	-75.34%
ค่าเสื่อมราคา	\$2,876	\$2,357	22.01%	\$2,731	5.30%
ภาษีเงินได้	\$72	\$9	700.00%	\$240	-70.00%
รายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	\$3,128	-\$423	839.47%	-\$1,715	282.39%

หมายเหตุ: (1) ตัวเลขต่อวันที่คำนวณได้นั้นขึ้นอยู่กับจำนวนวันที่ให้บริการของเรือ

ในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 คำนี้อัตราวางเรือบอลติกลดลงร้อยละ 10.21 จาก 3,572 จุด ณ สิ้นธันวาคม พ.ศ. 2552 เป็น 3,207 จุดเมื่อสิ้นมีนาคม พ.ศ. 2553 แม้ว่าอัตราค่าระวางเรือบอลติกปรับตัวลง อัตราค่าระวางเฉลี่ยสำหรับเรือขนาด Handysize ได้เพิ่มขึ้น ในขณะที่เดียวกันกับที่อัตราค่าระวางเรือของบริษัทฯ ได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.12 เทียบปีต่อปี หรือร้อยละ 43.15 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส เป็น 13,180 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน

สาเหตุหลักในการที่อัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น คือ

- ก) ผลในทางบวกจากการที่บริษัทฯ ยกเลิกการให้บริการเรือประจำเส้นทาง ทำให้บริษัทฯ สามารถใช้เรือในภูมิภาคที่ได้รับผลตอบแทนสูงกว่า ซึ่งรวมถึงแอดแลนติก
- ข) การให้เช่าเรือทั้งระยะสั้นและระยะยาวดีขึ้น
- ค) ค่าใช้จ่ายในการเป็นเจ้าของเรือได้ลดลงร้อยละ 11.42 เป็น 4,132 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันนับจากไตรมาสที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลจากกลยุทธ์การควบคุมต้นทุนของบริษัทฯ ที่มีประสิทธิภาพ

จำนวนวันเดินเรือที่เข้ามาเสริมกองเรือมีจำนวน 660 วัน หรือคิดเป็น 7.33 ลำของเรือที่ให้บริการแบบเต็มเวลาในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 ซึ่งเป็นกลยุทธ์ส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ

ในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 บริษัทฯ ได้ขายเรือทั้งหมด 3 ลำ คือ เรือทอร์ สปีริต เรือทอร์ ทริบิวท์ และเรือทอร์ซี จำนวนเงินทั้งหมดที่ได้รับจากการขายเรือทั้ง 3 ลำนี้ให้กับบุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ คิดเป็นเงิน 284.82 ล้านบาท กำไรในทางบัญชีจากการขายเรือ 3 ลำนี้รวมทั้งสิ้น 91.06 ล้านบาท หรือเท่ากับ 87.06 ล้านบาทหลังหักภาษีแล้ว และในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2553 บริษัทฯ ได้รับเงินจากการขายเรือจำนวน 6 ลำ เท่ากับ 599.27 ล้านบาท หรือเท่ากับ 181.31 ล้านบาทหลังหักภาษีแล้ว

ด้วยขนาดของกองเรือที่เล็กลง ทำให้ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทั้งหมดลดลงเป็น 2.309 ล้านตันในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 หรือลดลงร้อยละ 0.81 เมื่อเทียบไตรมาสต่อไตรมาส และลดลงร้อยละ 20.24 เมื่อเทียบปีต่อปี

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองหนี้เพื่อสงสัยจะสูญเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวน 54.27 ล้านบาท ทำให้มีหนี้เพื่อสงสัยจะสูญรวมทั้งสิ้น 89.84 ล้านบาทในครึ่งปีแรกของรอบปีบัญชี 2553 และมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมอีกจำนวนประมาณ 20.93 ล้านบาทจากการปิดบริการเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทาง (liner service) อย่างไรก็ตาม รายการทั้งสองนี้ได้ถูกหักกลับด้วยกำไรจากการทำ swap อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 163.51 ล้านบาท ในไตรมาสที่สองของรอบปีบัญชี 2553

แนวโน้มของตลาดธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง :

ทางด้านอุปสงค์ บริษัทฯ เชื่อว่านโยบายการนำเข้าของจีนจะยังคงเป็นตัวขับเคลื่อนสำคัญสำหรับสินค้าแห่งเทกองของโลก อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เห็นการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าที่สำคัญของแร่เหล็กและถ่านหิน โดยการนำเข้าแร่เหล็กของจีนจากบราซิลและออสเตรเลียได้ลดลงในช่วงไม่กี่เดือนที่ผ่านมา แต่ได้นำเข้าจากอินเดีย อิหร่าน และยูเครนเพิ่มขึ้น ถ้าสถานการณ์ยังเป็นเช่นนี้ต่อไป บริษัทฯ คาดว่ารายได้ต่อต้านและตัน ไม่ล้จะลดลง

สำหรับอุปสงค์ของประเทศอื่นๆ ในโลกยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การผลิตเหล็กดิบของ 66 ประเทศที่รายงานต่อสมาคม World Steel Association ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2553 มีจำนวน 120 ล้านเมตริกตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.6 เมื่อเทียบกับเดือนมีนาคม พ.ศ. 2552 ในช่วงสามเดือนแรกของปี 2553 เอเชียได้ผลิตเหล็กดิบจำนวน 219 เมตริกตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ของปี 2552 เอเชียได้ผลิตเหล็กดิบจำนวน 219 ล้านเมตริกตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 27 จากไตรมาสที่ 1 ของปี 2552 สหภาพยุโรปได้ผลิตเหล็กดิบจำนวน 42 ล้านเมตริกตันในไตรมาสที่ 1 ของปี 2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 37 เทียบกับไตรมาสเดียวกันของปี 2552

ตลาดธัญพืชในแอดแลนติกใต้ได้มีการค้าขายมากขึ้น โดยเป็นที่คาดว่าเอเชียเป็นจุดหมายในการนำเข้าธัญพืชจำนวนร้อยละ 30.1 (69.5 ล้านเมตริกตัน) ของจำนวนนำเข้าทั้งหมดของโลกในช่วงปีการเพาะปลูกปัจจุบัน ซึ่งอยู่ระหว่างสองเดือนคือเดือนมิถุนายนและกรกฎาคม

ทางด้านอุปทานจากรายงานของ Fearnley Fleet Update ฉบับเดือนเมษายน 2553 ได้รายงานว่ามีการรับมอบเรือจำนวน 152 ลำ คิดเป็น 13.195 ล้านเดทเวทตันในช่วงสามเดือนแรกของปี 2553 คิดเป็นร้อยละ 11.44 และ 12.22 ของเรือที่มีกำหนดรับมอบในปี 2553 และของจำนวนตันของเรือที่สั่งต่อใหม่ตามลำดับ แม้ว่ามีความเป็นไปได้ที่จะเกิดความล่าช้าและการเลื่อนกำหนดเวลาในการส่งมอบเรือต่อไปอีก แต่บริษัทฯ เกรงว่าอุปทานจะยังคงล้นหลามเนื่องจากจำนวนการสั่งต่อเรือใหม่ในปี 2553 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,329 ลำ คิดเป็นจำนวน 107.948 ล้านเดทเวทตัน

ตลอดเวลาที่ผ่านมา บริษัทฯ ยังไม่เห็นผลกระทบที่เกิดจากปริมาณเรือใหม่ที่ล้นเข้าสู่ตลาด ดังนั้น ในระยะสั้น บริษัทฯ ยังคงคาดหวังว่าโครงสร้างอัตราค่าระวาง ณ ปัจจุบันจะถูกสนับสนุนโดยอุปสงค์แร่เหล็กและถ่านหินของจีนที่แข็งแกร่งกoppelกับการนำเข้าสินค้าแห่งเทกองที่เพิ่มขึ้นของประเทศต่างๆ

บริษัทฯ ยังคงแผนการสั่งต่อเรือใหม่ โดยเรือสั่งต่อใหม่อีก 4 ลำ มีกำหนดรับมอบในปี 2554 และ ปี 2555 ซึ่งเรือจำนวน 3 ลำสั่งต่อจาก Vinashin และอีก 1 ลำ สั่งต่อจาก Oshima จำนวนต้นทุนในการลงทุนทั้งหมดสำหรับเรือ 4 ลำนี้ คิดเป็นจำนวนประมาณ 163 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ ยังคงมองหาโอกาสในการซื้อเรือมือสอง จากการสังเกตการณ์โดยทั่วไปนั้นพบว่าราคาเรือมือสองได้เพิ่มสูงขึ้นในช่วงไตรมาสที่ผ่านมา จากข้อมูล Baltic Exchange ราคาของเรืออายุ 5 ปี ขนาด Supramax คือ 30.714 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2553

กลุ่มธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย บริษัท ยูนิค ไมนิ่ง เซอร์วิสเซส จำกัด (มหาชน) (“UMS”) ที่บริษัทถือหุ้นอยู่ร้อยละ 89.55 EMC Gestion S.A.S./บริษัท บาคองโค จำกัด ที่บริษัทถือหุ้นอยู่ร้อยละ 100 บริษัท จีเอซี โทริเซน โลจิสติกส์ จำกัด ที่บริษัทถือหุ้นอยู่ร้อยละ 51 และบริษัท ซิดลม มารีน เซอร์วิสเซส แอนด์ ซัพพลายส์ จำกัด ที่บริษัทถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.9

ในไตรมาสที่สองของรอบปีบัญชี 2553 UMS มีผลกำไรสุทธิจำนวน 4.15 ล้านบาท (ไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงที่มาจากสัญญาล่วงหน้าและต้นทุนสินทรัพย์ที่เกิดจากดอกเบี้ยจ่าย) และมีส่วนแบ่งผลกำไรให้กับผลประกอบการของบริษัทฯ จำนวน 3.72 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 2 รอบปีบัญชี 2553 UMS มียอดขายประมาณ 0.5 ล้านดอลลาร์ในครึ่งปีแรกของรอบปีบัญชี 2553

การวิเคราะห์ผลประกอบการของ UMS ตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 - 31 มีนาคม พ.ศ. 2553

ล้านบาท	รอบปีบัญชีสิ้นสุด 31 ธันวาคม				
	ม.ค. – มี.ค. 2553	ม.ค. – มี.ค. 2552	เทียบปีต่อปี (ร้อยละ)	ต.ค. – ธ.ค. 2552	เทียบไตรมาสต่อ ไตรมาส (ร้อยละ)
รายได้จากการขายถ่านหิน	564.35	729.52	-22.6%	638.51	-11.6%
รวมรายได้	571.05	742.52	-23.1%	645.89	-11.6%
ต้นทุนการขาย	491.07	522.1	-5.9%	530.61	-7.5%
กำไรขั้นต้น	76.23	207.42	-63.2%	115.28	-33.9%
ค่าใช้จ่ายในการขายและ บริหาร	71.16	77.73	-8.5%	95.41	-25.4%
ต้นทุนทางการเงิน	16.52	18.14	-8.9%	15.31	7.9%
กำไรสุทธิ/ ขาดทุนสุทธิ	-9.59	107.18	-108.9%	-120.49	-92.0%

เหตุผลที่ UMS มีผลขาดทุนนั้น คล้ายกับไตรมาสที่ผ่านมา ซึ่งก็คือ

- ก) รายได้จากการขายถ่านหินลดลงร้อยละ 22.64 เนื่องจากปริมาณการขายลดลง โดยเฉพาะกลุ่มลูกค้าขนาดใหญ่ในอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์และอุตสาหกรรมกระดาษ แต่กลุ่มลูกค้าขนาดกลางและเล็กมีปริมาณการขายเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีต่อปี อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขายที่เพิ่มขึ้นของกลุ่มอุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็กไม่สามารถชดเชยปริมาณการขายที่ลดลงของกลุ่มอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้
- ข) อัตราค่าไถ่ขนส่งถ่านหินลดลงโดยมีสาเหตุจากต้นทุนค่าขนส่ง (contract of affreightments) ที่สูง

แนวโน้มของธุรกิจและการดำเนินงานของ UMS :

1. โดยทั่วไป ราคาของถ่านหินจะปรับตัวตามแนวโน้มของดัชนี Newcastle Export Index (“NEX”) ฉะนั้น ดัชนี NEX ที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทฯ คาดว่าราคาขายเฉลี่ยของ UMS จะเพิ่มสูงขึ้นในอีกสองถึงสามเดือนข้างหน้า
2. แม้ว่ายอดขายที่มีกับโรงงานปูนซีเมนต์จะตกลงอย่างมีนัยสำคัญ แต่เมื่อไม่นานมานี้ UMS ได้สังเกตเห็นสัญญาณของการปรับตัวไปในทางที่ดี โครงการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายโครงการมีการนำกลับมาพิจารณาอีก และธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก ส่วนใหญ่มีการรายงานการเติบโตของยอดขาย เนื่องจากเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศมีการฟื้นตัว
3. จากการที่สัญญาขนส่งถ่านหิน (Contract of Affreightment) ที่ทำให้เกิดต้นทุนสูงจะสิ้นสุดลงไตรมาสนี้ และ UMS ยังไม่ได้มีการกำหนดต้นทุนของค่าขนส่งถัดจากนี้ไป บริษัทฯ จึงคาดหวังว่าค่าขนส่งจะปรับตัวดีขึ้นในอีกสองถึงสามไตรมาสข้างหน้า

บริษัท บาคองโค จำกัด (“บาคองโค”) ในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 บาคองโคได้มีส่วนแบ่งยอดขายจำนวน 434.99 ล้านบาท ค่าไรซันด์ 81.51 ล้านบาท และกำไรสุทธิ 31.83 ล้านบาทในงบการเงินรวมของบริษัทฯ

ผลประกอบการของบริษัท บาคองโค จำกัด จากงบการเงินของบริษัท บาคองโค จำกัด ตั้งแต่ 1 มกราคม – 31 มีนาคม 2553

ล้านบาท	1 มกราคม – 31 มีนาคม 2553	1 ตุลาคม – 31 ธันวาคม 2552
ยอดขายสุทธิ	434.99	706.61
ค่าไรซันด์	81.51	124.02
กำไรสุทธิหลังหักภาษี	31.83	85.16

บาคองโคมียอดขายปุย 30,710 เมตริกตันในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 และ 44,697 เมตริกตันในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553 ฤดูกาลหลักของการขายปุยจะอยู่ในช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายนหรือกรกฎาคมของทุกปี ซึ่งหลังจากการชะลอตัวของการขายในเดือนมกราคมถึงเดือนกุมภาพันธ์แล้ว ในเดือนมีนาคมจะเป็นเดือนที่มียอดขายสูง เนื่องจากลูกค้าจะเตรียมพร้อมสำหรับฤดูกาลปลูก

ในช่วงไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 บาคองโคได้จองพื้นที่ในโกดังประมาณร้อยละ 50 ของพื้นที่ทั้งหมดสำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ และในเดือนเมษายน บาคองโคได้จองพื้นที่เพิ่มอีกจำนวน 23,000 เมตริกตัน

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

บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด ในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 เมอร์เมดมีผลขาดทุนสุทธิ ตามงบการเงินรวมของเมอร์เมด เท่ากับ 171.01 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จึงบันทึกผลขาดทุนสุทธิตามงบการเงินรวมของ บริษัทฯ เท่ากับ 97.72 ล้านบาท เมอร์เมดมีผลกำไรสุทธิเท่ากับ 115.49 ล้านบาท และมีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ เท่ากับ 65.99 ล้านบาทในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553

บริษัท เมอร์เมด ออฟฟอร์ เซอร์วิส เซส จำกัด (“MOS”) ในรายงานธุรกิจวิศวกรรมโยธาใต้น้ำมีอัตราการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ร้อยละ 28.26 ซึ่งไม่ต่างกันมากนักกับอัตราการใช้ประโยชน์ในปีที่ผ่านมาซึ่งเท่ากับร้อยละ 28.89 แต่ถือเป็นครั้งหนึ่งของไตรมาสที่ผ่านซึ่งเท่ากับร้อยละ 45.80 อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือวิศวกรรมโยธาใต้น้ำจะลดลงในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 เป็นเรื่องปกติเนื่องจากอยู่ในช่วงมรสุม

นอกเหนือจากอัตราการใช้ประโยชน์ของเรือจะลดลงแล้ว MOS ก็ยังประสบกับอัตราค่าเช่าเรือรายวันที่ลดลงประมาณ ร้อยละ 15 – 20 ซึ่งส่งผลให้รายได้ลดลงเป็น 314.79 ล้านบาทในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 เทียบกับ 357.22 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2552 และ 673.70 ล้านบาทในไตรมาสที่ 1 ของรอบปีบัญชี 2553

อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสนี้ รายได้ของ MOS มาจากการที่ได้เข้าซื้อ Subtech Ltd. (“Subtech”) เมื่อไม่นานมานี้ Subtech ประกอบธุรกิจโดยการเป็นผู้รับเหมางานด้านการประดาน้ำและวิศวกรรมโยธาใต้น้ำ โดยให้บริการในภูมิภาค ตะวันออกกลางและอ่าวเปอร์เซีย Subtech มีส่วนแบ่งรายได้ให้กับ MOS เท่ากับ 122.59 ล้านบาท และมีส่วนแบ่งกำไรให้กับ MOS เท่ากับ 62.42 ล้านบาท

ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2552 MOS ได้มีการรับมอบเรือส่งต่อใหม่จำนวน 2 ลำ ได้แก่ เรือ เมอร์เมด แชนไฟร์ ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2552 และ เรือ เมอร์เมด เอเชียน่า ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553 นอกจากนี้ MOS ยังได้เป็นเจ้าของเรือ ทีมสยาม ร้อยละ 100 ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553 จึงได้ยกเลิกสัญญาเช่าเรือ ทีมสยาม เรือ ทีมสยาม และเรือ เมอร์เมด แชนไฟร์ มีอัตราการใช้ประโยชน์น้อย ในขณะที่ เรือ เมอร์เมด เอเชียน่า ก็ไม่ได้รับการว่าจ้างในไตรมาสนี้ อย่างไรก็ตาม ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจำนวน 18.3 ล้านบาทได้ถูกบันทึกไว้ใน MOS แล้วในไตรมาสที่ผ่านมา

MOS คาดไว้ว่าเรือ เมอร์เมด เอ็นคัวร์ ซึ่งเป็นเรือส่งต่อใหม่อีกหนึ่งลำจะมีกำหนดรับมอบในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 บริษัทฯ คาดว่าภายในสิ้นรอบปีบัญชี 2553 MOS จะเป็นเจ้าของเรือทั้งสิ้น 9 ลำ

แนวโน้มของบริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำ

ความต้องการของการใช้เรือวิศวกรรมโยธาได้นำมีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติหลายแห่งได้เริ่มกลับมาสานต่อโปรแกรมงานและโครงการที่เคยชะลอไว้ กระนั้นก็ตาม จนถึงวันนี้ ยังมีการทำสัญญาว่าจ้างงานไม่มากนัก และบริษัทฯ ยังคงรอผลของการเข้าประมูลงานต่างๆ

เนื่องจากจำนวนเรือในตลาดโลกที่มีอยู่ในปัจจุบัน บริษัทฯ จึงได้รับความกดดันในเรื่องของอัตราค่าเช่าเรือรายวัน เนื่องจากมีผู้รับเหมาได้เข้ามาแข่งขัน บริษัทฯ คาดว่าจะมีเรือที่จะได้รับสัญญาว่าจ้างมากขึ้น ซึ่งจะช่วยลดปริมาณเรือในตลาดและจะทำให้อัตราค่าเช่าเรือกลับมาสู่ภาวะปกติ ซึ่งบริษัทฯ อื่นที่ประกอบการแบบเดียวกันก็ประสบปัญหาแบบเดียวกัน ทั้งในด้านของการได้รับสัญญาว่าจ้างงานที่ลดลงกว่าที่ได้คาดการณ์ไว้ อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือที่ลดลง และแรงกดดันของอัตราค่าเช่าเรือรายวันในช่วงเวลาหนึ่งรวมถึงผลประกอบการ

การเข้าซื้อหุ้นใน Subtech เป็นการบุกเบิกตลาดในภูมิภาคตะวันออกกลางและอ่าวเปอร์เซีย ซึ่งถ้าหากบริษัทฯ มีโอกาสที่จะเข้าไปลงทุนในภูมิภาคอื่น นอกเหนือจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทฯ ก็จะพิจารณาในการเข้าไปลงทุนอีก

บริษัทฯ ได้รับสัญญาว่าจ้างงานสำหรับเรือ เมอร์เมด เอเชียน่า ซึ่งเป็นเรือชนิด DP2 DSV โดยสัญญาว่าจ้างจะเริ่มในช่วงไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 นอกจากนี้ ยังมีการจองเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำลำอื่นๆ ของบริษัทฯ ล่วงหน้าสำหรับช่วงเวลาที่เหลือของปี 2553 ณ ปัจจุบัน มูลค่าของสัญญาจ้างงานของเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำของบริษัทฯ มีมูลค่ารวมแล้วประมาณ 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะสามารถดำเนินการตามสัญญาและจะปฏิบัติงานให้เสร็จสิ้นภายในปีนี้

จากการที่บริษัทฯ คาดว่า งานประมูลที่บริษัทฯ เข้าไปเสนอจะเริ่มทยอยเป็นสัญญาว่าจ้าง ทำให้บริษัทฯ คาดว่าในครึ่งปีที่เหลือ บริษัทฯ จะสามารถหางานให้กับกองเรือวิศวกรรมโยธาได้น้ำได้ รวมถึงความเป็นไปได้ที่จะได้รับสัญญาว่าจ้างงานในระยะยาวตั้งแต่ 2 ถึง 5 ปีในบางโครงการ

บริษัท เมอร์เมด ดริลลิ่ง จำกัด (“MDL”): อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะลดลงจากร้อยละ 99.42 ในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2552 เป็นร้อยละ 50 ในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 เนื่องจากมีเพียงเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ที่ปฏิบัติงานได้ เทียบกับปีที่ผ่านมามีเรือขุดเจาะปฏิบัติงานได้ 2 ลำ

ในไตรมาสนี้ เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 หยุดปฏิบัติการและยังคงอยู่ในอู่ซ่อมในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ก็ยังคงหางานให้กับเรือขุดเจาะ เอ็มทีอาร์-1 ต่อไป เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 เป็นเรือที่มีอายุมาก จึงพบอุปสรรคเมื่อมีการประมูลงานบริการด้านขุดเจาะเมื่อต้องแข่งขันกับเรือขุดเจาะที่มีอายุน้อยกว่าในตลาดปัจจุบัน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการขยายขอบเขตของการให้บริการของเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ให้รวมไปถึงการให้บริการเป็นเรือที่พัก (accommodation barge) อีกด้วย และบริษัทได้พยายามที่จะขยายตลาดทั้งในส่วนของเรือขุดเจาะ และ/หรือบริการเรือที่พัก (accommodation barge) นอกเหนือจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบัน เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 อยู่ในระหว่างการเจรจาสัญญาการให้บริการเรือที่พัก (accommodation barge) จำนวนสองสัญญา

ส่วนเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ยังคงปฏิบัติงานตามสัญญากับ Chevron (Indonesia) ในประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งได้รับการต่อสัญญาแบบชั่วคราว ในขณะที่ Chevron (Indonesia) กำลังรอการอนุมัติการต่ออายุสัญญาอย่างเป็นทางการจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในประเทศอินโดนีเซีย หากได้รับการอนุมัติการต่อสัญญา บริษัทฯ คาดหวังว่าจะได้รับการต่อสัญญาของเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ไปจนถึงไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2554 ด้วยอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่สูงขึ้น อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะลำนี้อยู่ในอัตราเกือบเต็มพิกัดตลอดทั้งไตรมาส ถึงแม้เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 จะมีอายุมาก แต่ก็ยังคงเข้าแข่งขันในตลาดได้ และยังคงได้รับสัญญาว่าจ้างงานต่อ เนื่องจากเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ได้เข้ารับการบำรุงซ่อมแซมและปรับปรุงประสิทธิภาพของเรือไปเมื่อปี 2549 – 2550

เรือขุดเจาะที่สั่งต่อใหม่ เคเอ็ม-1 ยังคงอยู่ในระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างที่อู่ต่อเรือในประเทศมาเลเซีย บริษัทฯ คาดว่าจะรับมอบเรือดังกล่าวภายในรอบปีบัญชี 2553 เรือขุดเจาะลำนี้จะปฏิบัติงานตามสัญญาว่าจ้างกับปิโตรนัส ในมาเลเซียเป็นระยะเวลา 5 ปีหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับมอบเรือ

แนวโน้มของธุรกิจเรือขุดเจาะ :

สำหรับเรือขุดเจาะในตลาดโลกที่มีสัญญาณว่าจ้างงานในปัจจุบันมีการคาดว่าอัตราการใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะยังคงอยู่ในอัตราที่พอเหมาะ บริษัทฯ คาดหวังจะให้เห็นอุปสงค์ของการใช้เรือขุดเจาะเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการที่ราคาน้ำมันเริ่มมีเสถียรภาพมากขึ้นและและเศรษฐกิจทั่วโลกเริ่มฟื้นตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าอัตราค่าเช่าเรือขุดเจาะเริ่มทรงตัวและเนื่องจากมีเรือขุดเจาะที่ได้รับงานตามสัญญาเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นจึงมีโอกาสที่จะเห็นอัตราค่าเช่าเรือขุดเจาะเพิ่มสูงขึ้น บริษัทฯ ได้สังเกตเห็นแนวโน้มว่า ลูกค้านักจะเลือกเรือขุดเจาะที่มีอุปกรณ์ที่ใหม่กว่า และบริษัทฯ อยู่ในช่วงการเจรจากับลูกค้าเหล่านั้นเพื่อเสนอเรือขุดเจาะใหม่ของบริษัทฯ

บริษัทฯ ยังคงมองหาโอกาสในการซื้อเรือขุดเจาะมือสองหรือเรือส่งต่อใหม่ในตลาด โดยจะใช้เงินจากการเพิ่มทุนของเมอร์เมดที่ได้รับมาเมื่อเร็วๆ นี้ แม้ว่าบริษัทฯ ต้องการที่จะซื้อสินทรัพย์ที่สามารถสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ ในทันที แต่บริษัทฯ ก็ยังเปิดโอกาสสำหรับการส่งต่อเรือขุดเจาะใหม่เป็นอีกทางเลือกหนึ่ง

เมื่อไม่นานมานี้ มีข่าวที่มุ่งเน้นประเด็นเกี่ยวกับความเสี่ยงของเรือขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง โดยเฉพาะในอ่าวเม็กซิโก ทั้งนี้ ประเด็นในเรื่องของสุขภาพ ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม (HSE) ยังคงเป็นหัวใจสำคัญในการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ซึ่งจะยังคงสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด (best practice) ของอุตสาหกรรมโลก

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น (รวมทั้งบริษัท โซลิดาโด โฮลดิ้งส์ พีทีอี แอลทีดี และบริษัท อะธิน โฮลดิ้งส์ จำกัด) ซึ่งจะเป็นผู้ให้ความสนับสนุนทางการเงิน บัญชี งานทรัพยากรบุคคล เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) งานบริหารและบริการอื่นๆ ในไตรมาสนี้ ส่วนธุรกิจการถือหุ้น (holding) นี้มีส่วนแบ่งที่เป็นบวกเป็นเงินจำนวน 5.80 ล้านบาทให้กับบริษัทฯ เทียบกับส่วนแบ่งคิดลบเป็นเงินจำนวน 224.46 ล้านบาทในไตรมาสที่ผ่านมา สาเหตุหลักเนื่องมาจากมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 132.75 ล้านบาทในไตรมาสนี้ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของปีที่ผ่านมาเท่ากับ 6.66 ล้านบาท และของไตรมาสที่ผ่านมาเท่ากับ 2.02 ล้านบาท

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,004.57 ล้านบาท นับจากสิ้นไตรมาสที่ 1 ของรอบบัญชีปี 2553 ถึงไตรมาสที่ 2 ของรอบบัญชี 2553 เป็น 6,356.90 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2553 การลงทุนหลักสำหรับไตรมาสนี้ก็คือการชำระค่างวดสุดท้ายจำนวน 13.93 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาสำหรับเรือส่งต่อใหม่ ทอร์ เฟรนด์ชิป และการซื้อเรือ ทีมสยามซึ่งเป็นเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาใต้น้ำชนิด DP2 เป็นเงินจำนวน 779.39 ล้านบาท

ในไตรมาสที่แล้ว บริษัทฯ ได้มีการลงนามในสัญญาเงินกู้ร่วมจากหลายสถาบันการเงิน (syndicated loan agreement) เป็นจำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อใช้เป็นเงินทุนในการซื้อและควบรวมกิจการ (merger and acquisitions) ในอนาคต และได้มีการเบิกมาใช้แล้วจำนวน 79.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในช่วงหนึ่งปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจออกไปยังธุรกิจใหม่ๆ เพื่อสร้างการเติบโตของกำไรให้มีความสมดุลและกระจายความเสี่ยงออกไปให้มากขึ้น บริษัทฯ คาดหวังว่าธุรกิจของเมอร์เมดและ UMS จะกลับมาฟื้นตัวในไตรมาสต่อไปและมีส่วนแบ่งที่เป็นบวกให้กับบริษัทฯ ตลอดจนถึงสิ้นรอบปีบัญชีนี้

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซี่ส์ จำกัด (มหาชน)

(นางฐิติมา รุ่งขวัญศิริโรจน์)

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่

กลุ่มบัญชีและการเงิน

(นางสาวมันชนี สุรกาญจน์กุล)

เลขานุการบริษัท

หมายเหตุ รายงานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 2 รอบปีบัญชี 2553 ของเมอร์เมด สามารถดูได้ที่เว็บไซต์ <http://www.mermaid-maritime.com>