

เลขที่เรื่อง COR:MS/EL10025t/pc

วันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2553

เรื่อง ชี้แจงผลประกอบการไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

### สรุปผลการดำเนินงาน

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซีซีส์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีผลกำไรสุทธิ 3 เดือน นับจากวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2553 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (ไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553) เท่ากับ 185.13 ล้านบาท และมีกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 0.26 บาท เทียบกับผลกำไรสุทธิและกำไรต่อหุ้น 3 เดือน นับจากวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2552 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2552 (ไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2552) ซึ่งมีกำไรสุทธิเท่ากับ 352.62 ล้านบาท และกำไรต่อหุ้น เท่ากับ 0.50 บาท ตามลำดับ

### การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553

บริษัทฯ มีรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมดเท่ากับ 4,766.02 ล้านบาท มีรายจ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมด เท่ากับ 4,286.69 ล้านบาท ทำให้มีกำไรจากการดำเนินงานเท่ากับ 479.33 ล้านบาท ตัวเลขนี้แสดงให้เห็นว่ากำไรจากการดำเนินงาน ลดลงร้อยละ 26.51 จากจำนวน 652.21 ล้านบาทในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน และลดลงร้อยละ 11.20 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 2 ที่สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2553 (ไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553)

รายละเอียดของส่วนแบ่งกำไรสุทธิจากสามกลุ่มธุรกิจที่ให้กับบริษัทฯ แบ่งออกเป็น

ล้านบาท	ไตรมาสที่ 3 ของ รอบปีบัญชี 2553	ไตรมาสที่ 3 ของ รอบปีบัญชี 2552	เทียบเป็นร้อยละ ปีต่อปี	9 เดือนของรอบปี บัญชี 2553
กลุ่มธุรกิจขนส่ง	434.42	407.68	6.56%	980.27
กลุ่มธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน	139.24	-1.84	7,667.39%	249.25
กลุ่มธุรกิจพลังงาน	-149.75	459.00	-132.63%	-181.47
ส่วนของบริษัท <sup>1</sup>	-238.78	-512.22	53.38%	-476.61
รวม	<b>185.13</b>	<b>352.62</b>	<b>-47.50%</b>	<b>571.44</b>

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

...ต่อหน้า 2/

**การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553**

กลุ่มธุรกิจขนส่ง ประกอบด้วยธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง บริษัทที่ให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันและก๊าซที่บริษัทฯ ได้เข้าไปลงทุนเมื่อไม่นานมานี้

ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง ในไตรมาสนี้ ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีผลกำไรสุทธิจำนวน 462.04 ล้านบาท โดยไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน เทียบกับผลกำไรสุทธิจำนวน 408.18 ล้านบาทในปีที่ผ่านมา และผลกำไรสุทธิจำนวน 561.51 ล้านบาท ในไตรมาสที่ผ่านมา

ในช่วงไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 ธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองมีกำไรมาจากภาวะตลาดของค่าระวางที่ดี เห็นได้จากกองเรือของบริษัทฯ มีอัตราค่าระวางเรืออยู่ที่ 14,624 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันเดินเรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.49 เทียบปีต่อปี และเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.96 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส ในช่วงไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 ดัชนีค่าระวางเรือบอลติกเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.09 เป็น 3,301 จุด จาก 3,026 จุดในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 อย่างไรก็ตาม ตลาดค่าระวางเรือได้อ่อนตัวลงตลอดครึ่งหลังของไตรมาสที่ผ่านมา รวมถึงดัชนีค่าระวางเรือบอลติกลดลงเป็นระยะเวลา 35 วันติดต่อกัน ดังนั้นดัชนีค่าระวางเรือบอลติกลดลงร้อยละ 19.75 หากเทียบตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2553 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2553 อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยของเรือประเภท Handysize เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.58 เป็น 19,968 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน จาก 17,736 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน เทียบไตรมาสต่อไตรมาส

จำนวนวันเดินเรือทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากบริษัทฯ ได้ขายเรือออกไป 3 ลำ ได้แก่ เรือทอร์ ทรานสิท เรือทอร์ สกาย และเรือทอร์ เวนเจอร์ บริษัทฯ ได้เช่าเหมาเรือเข้ามาจำนวน 873 วันเดินเรือหรือคิดเป็นเรือที่ให้เช่าเหมาลำแบบเต็มเวลาจำนวน 9.59 ลำในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 เพื่อหักลบจำนวนเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของที่ลดลง แม้ว่ากองเรือของบริษัทฯ จะมีขนาดเล็กลง แต่ปริมาณสินค้าที่ขนส่งนั้นเพิ่มขึ้นเป็น 2.77 ล้านตันสำหรับไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.81 เมื่อเทียบไตรมาสต่อไตรมาส แต่ยังคงลดลงร้อยละ 12.27 เมื่อเทียบกับปีต่อปี

**ข้อมูลกองเรือโดยสรุป :**

	ไตรมาสที่ 3 ของ ปีบัญชี 2553	ไตรมาสที่ 3 ของ ปีบัญชี 2552	เทียบเป็น ร้อยละปี ต่อปี	ไตรมาสที่ 2 ของ ปีบัญชี 2553	เทียบเป็นร้อยละ ไตรมาสต่อไตร มาส
เดทเวทตันเฉลี่ย	28,578	26,935	6.10%	28,374	0.72%
จำนวนวันเดินเรือในรอบปีปฏิทินของ เรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ <sup>(1)</sup> (Calendar days for owned fleet)	2,596	3,406	-23.78%	2,776	-6.48%

	ไตรมาสที่ 3 ของ ปีบัญชี 2553	ไตรมาสที่ 3 ของ ปีบัญชี 2552	เทียบเป็น ร้อยละปี ต่อปี	ไตรมาสที่ 2 ของ ปีบัญชี 2553	เทียบเป็นร้อยละ ไตรมาสต่อ ไตรมาส
จำนวนวันที่ให้บริการของเรือที่บริษัท เป็นเจ้าของ <sup>(2)</sup>	2,405	3,346	-28.12%	2,695	-10.76%
จำนวนวันทำการของเรือที่บริษัทเป็น เจ้าของ <sup>(3)</sup> (Operating days for owned fleet)	2,367	3,268	-27.57%	2,653	-10.78%
อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือที่บริษัท เป็นเจ้าของ <sup>(4)</sup>	98.42%	97.67%	0.75%	98.44%	-0.02%
จำนวนวันเดินเรือทำการของเรือที่ บริษัทเข้ามาเสริมกองเรือ	873	1,355	-35.57%	660	32.27%
จำนวนเรือเฉลี่ย <sup>(5)</sup>	35.60	50.80	-29.92%	36.81	-3.29%

หมายเหตุ:

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

...ต่อหน้า 4/

ผลการดำเนินงานเฉลี่ยคิดเป็นรายวัน<sup>(1)</sup> (ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวัน)

	ไตรมาสที่ 3 ของ ปีบัญชี 2553	ไตรมาสที่ 3 ของ ปีบัญชี 2552	เทียบเป็น ร้อยละ ปีต่อปี	ไตรมาสที่ 2 ของ ปีบัญชี 2553	เทียบเป็นร้อยละ ไตรมาสต่อไตร มาส
อัตราแลกเปลี่ยนดอลลาร์ สหรัฐอเมริกาต่อเงินบาท (เฉลี่ย)	32.38	34.73	-6.77%	32.91	-1.61%
อัตราค่าระวางเรือ <sup>(1)</sup>	\$14,624	\$13,480	8.49%	\$13,180	10.96%
- อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทเป็นเจ้าของ	\$15,381	\$11,932	28.91%	\$13,411	14.69%
- อัตราค่าระวางเรือที่เช่ามาเสริมกองเรือ	-\$757	\$1,548	-148.90%	-\$231	-227.71%
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับ เรือเดินทะเล (ส่วนของผู้เช่าเรือ) <sup>(1)</sup>	\$5,343	\$4,432	20.56%	\$4,132	29.31%
ค่าใช้จ่ายในการเช่าอู่แห้ง	\$1,386	\$1,292	7.28%	\$1,398	-0.86%
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและค่าใช้จ่ายในการ บริหาร	\$1,470	\$1,605	-8.41%	\$1,537	-4.36%
ต้นทุนทางการเงิน	\$117	\$666	-82.43%	\$36	225.00%
ค่าเสื่อมราคา	\$3,155	\$2,519	25.25%	\$2,876	9.70%
ภาษีเงินได้	\$21	\$19	10.53%	\$72	-70.83%
รายได้จากการดำเนินงาน <sup>(1)</sup>	\$3,132	\$2,947	6.28%	\$3,129	0.10%

หมายเหตุ: (1) ตัวเลขต่อวันที่คำนวณได้นั้นคิดจากจำนวนวันที่ให้บริการของเรือ

ค่าใช้จ่ายในส่วนของผู้เช่าเรือ (owner expenses) เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.56 เทียบปีต่อปี และร้อยละ 29.31 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส สาเหตุของการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายคือ

- ก) การที่ชมรมพี แอนด์ ไอ (P&I clubs) เรียกเก็บค่าเบี้ยประกันภัยจากสมาชิกเพิ่มขึ้นในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553
- ข) สถานที่ในการเปลี่ยนอะไหล่และเสียบยางไม่สะดวก
- ค) ค่าใช้จ่ายที่สูงในการนำเรือ 1 ลำ เข้าอู่แห้งและซ่อมแซม ใน US Gulf
- ง) การนำเรือจำนวน 2 ลำ เข้าปรับปรุงประสิทธิภาพ

...ต่อหน้า 5/

ในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 จำนวนเงินทั้งหมดที่ได้รับจากการขายเรือทั้ง 3 ลำดังกล่าวให้กับบุคคลอื่น คิดเป็นเงิน 465.59 ล้านบาท กำไรในทางบัญชีจากการขายเรือ 3 ลำนี้รวมทั้งสิ้น 185.31 ล้านบาท หรือคิดเป็นเงิน 173.65 ล้านบาท หลังหักภาษีแล้ว ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2553 บริษัทฯ ได้รับเงินจากการขายเรือจำนวน 9 ลำ เท่ากับ 1,048.02 ล้านบาท และได้กำไร 354.96 ล้านบาท หลังหักภาษีแล้ว

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองหนี้เพื่อสงสัยจะสูญจำนวนประมาณ 10.82 ล้านบาท ทำให้มีหนี้เพื่อสงสัยจะสูญรวมทั้งสิ้น 100.66 ล้านบาทในช่วงเก้าเดือนแรกของรอบปีบัญชี 2553 กำไรสุทธิของไตรมาสนี้น้อยกว่าของไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 ร้อยละ 17.71 เนื่องจากในไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 มีกำไรจากการทำสัญญา currency swap ประมาณ 163.51 ล้านบาท หากไม่มีกำไรที่ได้จากการทำสัญญาดังกล่าว กำไรสุทธิน่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.09 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส แม้ว่าจะมีจำนวนวันเดินเรือที่ลดลง

บริษัทฯ ได้รับส่วนแบ่งกำไรจากการถือหุ้นใน Petrolift Inc. (“Petrolift”) เท่ากับ 24.16 ล้านบาท โดยในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553 บริษัทฯ ได้เข้าลงทุนเป็นผู้ถือหุ้น (Strategic Partnership) ร้อยละ 38.83 ในบริษัทนี้ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นในประเทศฟิลิปปินส์ ปัจจุบัน Petrolift เป็นเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมัน/เรือลากจูงจำนวน 9 ลำ และเรือขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) จำนวน 1 ลำ มีศักยภาพรวมในการบรรทุกประมาณ 190,000 บาร์เรล ทั้งนี้ กองเรือ Petrolift เกือบทั้งหมดจะอยู่ภายใต้สัญญาระยะตั้งแต่ 3 ถึง 12 ปี กับบริษัทที่ทำธุรกิจน้ำมันและก๊าซ 3 รายใหญ่ในประเทศฟิลิปปินส์

แนวโน้มของตลาดธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง :

ทางด้านอุปสงค์ จากกรณีที่จีนมีการนำเข้าลดลง เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้แนวโน้มดัชนีอัตราค่าระวางเรือบอลติกอยู่ในช่วงขาลงในช่วงสองสามเดือนที่ผ่านมา ในกลางข้างหน้า บริษัทฯ ไม่ได้คาดหวังว่าการนำเข้าของประเทศจีนจะกลับมาฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง ประการแรก ตลาดการค้าหลักของจีนยังคงมีกำไรไม่มากนัก แม้ว่าราคาเหล็กจะฟื้นตัวขึ้นเล็กน้อยเนื่องจากปริมาณสินค้าคงคลังลดลง จำนวนเหล็กที่ผลิตออกมาไม่ได้มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น เนื่องจากภาคอุตสาหกรรมพยายามที่จะหลีกเลี่ยงภาวะสินค้าล้นตลาดท่ามกลางการเข้มงวดในด้านการให้สินเชื่อ เพื่อที่จะควบคุมการเก็งกำไรจากสังหาริมทรัพย์ ประการที่สอง จีนได้มีการบันทึกปริมาณการผลิตแร่เหล็กในประเทศที่สูงถึง 102 ล้านเมตริกตัน และมีบันทึกปริมาณสินค้าคงคลังที่สูงเกือบ 79 ล้านเมตริกตัน เมื่อสิ้นเดือนกรกฎาคม 2553 ประการที่สาม มีการจำกัดการนำเข้าถ่านหิน เนื่องจากเหมืองในประเทศมีการขายถ่านหินในราคาที่แข่งขันได้ และปริมาณถ่านหินคงคลังนั้นค่อนข้างสูงในขณะนี้

สำหรับอุปสงค์ของประเทศอื่นๆ ในโลก คาดว่าจะมีการเติบโตขึ้นแต่จะเป็นไปในอัตราที่ไม่สูงนัก สำหรับช่วงครึ่งปีแรกของปี 2553 การผลิตเหล็กดิบของ 66 ประเทศที่รายงานต่อสมาคม World Steel Association มีจำนวน 706 ล้านเมตริกตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.9 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2552 อย่างไรก็ตาม ในเดือนที่ผ่านมา อัตราความสามารถในการใช้ประโยชน์เหล็กดิบโลกได้ลดลงเป็นร้อยละ 80.6 จากร้อยละ 82.0 ในเดือนพฤษภาคม 2553

ตลาดธัญพืชในแอดแลนติกใต้ได้มีการค้าขายมากขึ้น แต่ปริมาณนำเข้าได้ลดลงร้อยละ 7.6 เทียบปีต่อปี การห้ามนำเข้าธัญพืชของรัสเซียตั้งแต่เดือนสิงหาคมถึงเดือนธันวาคมของปีนี้จะทำให้เกิดผลกระทบในเชิงลบต่อการค้าในเขต Black Sea อย่างไรก็ตาม ตลาดมองว่าพืชผลโลกจะมีการเก็บเกี่ยวที่ดีโดยเฉพาะในอเมริกาเหนือและอเมริกาใต้ การค้าธัญพืชโดยการขนส่งทางทะเลจะช่วยพยุงอุปสงค์ได้

ทางด้านอุปทาน จากรายงานของ Fearnleys Fleet Update ฉบับเดือนมิถุนายน 2553 ได้รายงานว่ามีการรับมอบเรือจำนวน 397 ลำ คิดเป็น 33.704 ล้านเดเวทตันในช่วงหกเดือนแรกของปี 2553 คิดเป็นร้อยละ 35.26 และ 36.98 ของเรือที่มีกำหนดรับมอบในปี 2553 และของจำนวนตันของเรือที่ส่งต่อใหม่ตามลำดับ สำหรับช่วงครึ่งปีหลังของปี 2553 มีการส่งต่อเรือใหม่จำนวน 1,126 ลำ คิดเป็นจำนวน 91.139 ล้านเดเวทตัน หรือเท่ากับร้อยละ 55.65 ของกองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของโลกในปัจจุบัน แต่อาจจะไม่ได้มีการรับมอบเรืออย่างเต็มจำนวนภายในปีนี้ อีกนัยหนึ่ง คาดว่าจะมีการเลื่อนกำหนดรับมอบเรือต่อไปในปี 2554 ถึง 2555 จากการที่จำนวนการส่งต่อเรือใหม่ในปี 2554 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,220 ลำ คิดเป็นจำนวน 109.389 ล้านเดเวทตัน บริษัทฯ จึง ยังคงเชื่อว่าอุปทานจะยังคงอยู่ในภาวะสั้นตลาด โดยสรุปแล้ว บริษัทฯ คาดว่าผลกำไรจากธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของปีนี้จะยังคงที่หรืออาจจะลดลงในหลายเดือนข้างหน้าที่จะถึงนี้

บริษัทฯ ยังคงแผนการส่งต่อเรือใหม่ เรือจำนวน 3 ลำส่งต่อจาก Vinashin และอีก 1 ลำ ส่งต่อจาก Oshima โดยเรือทั้งหมดคาดว่าจะมีการรับมอบในปี 2554 และ ปี 2555 จำนวนเงินลงทุนทั้งหมดสำหรับเรือ 4 ลำนี้ คิดเป็นจำนวนประมาณ 163 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ภายในสามปีข้างหน้านี้ เป้าหมายเชิงกลยุทธ์ของบริษัทฯ คือการมีกองเรือ 40 ลำ ซึ่งรวมเรือที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของเรือและเช่ามาเพื่อเสริมกองเรือ และบริษัทฯ ต้องการที่จะเป็นเจ้าของเรือเองเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น บริษัทฯ จะยังคงมองหาโอกาสในการซื้อเรือมือสองมากขึ้นในราคาที่เหมาะสม ดังเช่นที่บริษัทฯ ได้เข้าไปซื้อเรือทอร์ แอ็คซิฟเวอร์ จากเจ้าของเรือเดิมซึ่งได้รับมอบเรือมาเมื่อต้นปี 2553 จากการสังเกตการณ์โดยทั่วไปนั้นพบว่าราคาเรือมือสองของเรือ modern Supramax นั้นได้ลดลงประมาณร้อยละ 5 เมื่อสองเดือนที่ผ่านมา จากข้อมูล Baltic Exchange ราคาของเรืออายุ 5 ปี ขนาด Supramax คือ 30.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2553

**กลุ่มธุรกิจโครงสร้างขั้นพื้นฐาน** ประกอบด้วยธุรกิจด้านหินและโลจิสติกส์ ธุรกิจปุ๋ยและโลจิสติกส์ ธุรกิจโลจิสติกส์ และธุรกิจให้เช่าคลังสินค้าและจัดหาวัสดุอุปกรณ์บนเรือ

บริษัท ยูนิค ไมนิ่ง เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) (“UMS”) ในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 UMS มีผลกำไรสุทธิจำนวน 43.10 ล้านบาท (ไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงที่มาจากสัญญาล่วงหน้า) และมีส่วนแบ่งผลกำไรให้กับผลประกอบการของบริษัทฯ จำนวน 38.60 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3 รอบปีบัญชี 2553

## การวิเคราะห์ผลประกอบการของ UMS ตั้งแต่ 1 เมษายน พ.ศ. 2553 – 30 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ล้านบาท	รอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน				
	เม.ย. – มิ.ย. 2553	เม.ย. – มิ.ย. 2552	เทียบปีต่อปี (ร้อยละ)	ม.ค. – มี.ค. 2553	เทียบไตรมาสต่อ ไตรมาส (ร้อยละ)
รายได้จากการขายถ่านหิน	579.64	636.10	-8.9%	564.35	2.7%
รวมรายได้	585.72	640.05	-8.5%	571.05	2.6%
ต้นทุนการขาย	431.94	490.62	-12.0%	491.07	-12.0%
กำไรขั้นต้น	147.70	145.48	1.5%	76.23	93.8%
ค่าใช้จ่ายในการขายและ บริหาร	71.84	57.06	25.9%	71.16	1.0%
ต้นทุนทางการเงิน	16.43	13.69	20.0%	16.52	-0.5%
กำไรสุทธิ/ ขาดทุนสุทธิ	49.32	83.87	-41.2%	-9.59	na

เพื่อที่จะสะท้อนผลประกอบการของ UMS ให้เห็นชัดเจนขึ้น UMS ได้นำการคิดต้นทุนสำหรับผลิตภัณฑ์แต่ละประเภทมาใช้ ตั้งแต่เดือนมกราคม 2553 เป็นต้นไปและดำเนินการปรับปรุงที่จำเป็นในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 ซึ่งถ้าหากนำมาใช้ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของรอบปีบัญชี 2553 และปรับปรุงงบการเงิน (restated) จะทำให้ผลประกอบการของ UMS ในไตรมาสที่ 2 และไตรมาสที่ 3 เป็นดังที่จะแสดงในตารางข้างล่างนี้ อย่างไรก็ตาม ผลประกอบการของเดือน มกราคม ถึงมิถุนายน 2553 จะยังคงเดิม

ผลประกอบการหากมีการปรับปรุงงบการเงินเพื่อการเปรียบเทียบ <sup>(1)</sup>

ล้านบาท	เม.ย. – มิ.ย. 2553	ม.ค. – มี.ค. 2553
ผลกำไรขั้นต้น (ปรับปรุง)	119.22	107.17
ผลกำไรสุทธิ (ปรับปรุง)	23.46	16.27

หมายเหตุ <sup>(1)</sup> ผลประกอบการที่ปรับปรุงนี้สำหรับผลิตภัณฑ์ที่คิดต้นทุน (cost method) ในไตรมาสที่ 2 และ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 เท่านั้น ดังนั้นผลประกอบการในรอบปีบัญชี 2552 จึงไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้

สาเหตุผลที่ UMS มีผลกำไรดีขึ้นจากไตรมาสที่ผ่านมาแต่ยังคงน้อยกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ได้แก่

- ก) รายได้จากการขายถ่านหินเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.71 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา เนื่องจากราคาขายเฉลี่ยและปริมาณการขายของถ่านหินเพิ่มขึ้น แต่เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีที่ผ่านมารายได้ลดลงร้อยละ 8.90 เนื่องจากปริมาณการขายถ่านหินลดลงร้อยละ 3

...ต่อหน้า 8/

- ข) อัตรากำไรขั้นต้นที่ปรับปรุงใหม่ (restated) ปรับตัวดีขึ้นเป็นร้อยละ 20.35 เทียบกับร้อยละ 18.77 ของไตรมาสที่ผ่านมา
- ค) ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 25.90 เทียบปีต่อปี เนื่องจากการกลับรายการผลขาดทุนในมูลค่าสินค้าคงเหลือถูกบันทึกในปีก่อน หากไม่รวมรายการดังกล่าว ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเพียงร้อยละ 2.83 เทียบปีต่อปี
- ง) ภาษีเงินได้ (Income tax expenses) ในไตรมาสนี้ คิดเป็นเงิน 16.10 ล้านบาท เทียบกับ 4.69 ล้านบาทในไตรมาสเดียวกันของปีที่ผ่านมา ภาษีที่สูงขึ้นเกิดจากสาเหตุ 2 ประการ ประการที่หนึ่ง เกิดจากค่าใช้จ่ายที่สามารถหักภาษีได้ในการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรบางชนิดในปีที่ผ่านมา ประการที่สอง UMS มีการตั้งอัตรากำไรเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายในอัตราร้อยละ 30 เนื่องจากอัตรากำไร ร้อยละ 20 ซึ่งเป็นอัตรากำไรสำหรับการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์หลักทรัพย์เอ็ม เอ ไอ (Market of Alternative Investment) ได้สิ้นสุดไปแล้วเมื่อสิ้นปี 2552

แนวโน้มของธุรกิจและการดำเนินงานของ UMS :

1. บริษัทฯ คาดว่าราคาขายถ่านหินเฉลี่ยของ UMS จะยังคงคงที่หรือเพิ่มขึ้นในอีกสองถึงสามเดือนข้างหน้าสอดคล้องกับภาวะตลาด
2. ยอดขายถ่านหินของ UMS ที่มีกับโรงงานปูนซีเมนต์ปรับตัวดีขึ้นในช่วงไตรมาสที่ผ่านมา และจากการที่ผลผลิตปูนซีเมนต์เพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2553 บริษัทฯ คาดว่าโรงงานปูนซีเมนต์เหล่านี้จะซื้อถ่านหินเพิ่มมากขึ้น
3. โครงการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายโครงการมีการนำกลับมาพิจารณาอีก และธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กส่วนใหญ่มีการรายงานการเติบโตของยอดขาย เนื่องจากเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศมีการฟื้นตัว

บริษัท บาคองโค จำกัด (“บาคองโค”) ในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 บาคองโคได้มีส่วนแบ่งยอดขายจำนวน 526.41 ล้านบาท ส่วนแบ่งกำไรขั้นต้น 82.43 ล้านบาท และส่วนแบ่งกำไรสุทธิ 51.08 ล้านบาทให้กับกลุ่มธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทฯ

**ผลประกอบการของบริษัท บาคองโค จำกัด**

ล้านบาท	1 เม.ย. – 30 มิ.ย. 2553	1 ต.ค. 2552 – 30 มิ.ย. 2553
ยอดขายสุทธิ	526.41	1,668.01
กำไรขั้นต้น	82.43	291.99
กำไรสุทธิหลังหักภาษี	51.08	181.89

...ต่อหน้า 9/

บาคองโคมียอดขายปฏึก 38,424 เมตริกตันในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 และ 113,831 เมตริกตันใน ไก้าเดือนแรก ของรอบปีบัญชี 2553 ฤดูกาลหลักของการขายปฏึกจะอยู่ในช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายนหรือกรกฎาคมของทุกปี กำไรขั้นต้นในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 ปรับตัวดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเป็นร้อยละ 15.66 เทียบกับร้อยละ 11.13 ในช่วงไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2552

ในช่วงไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 บาคองโคมีอัตราการใช้ประโยชน์เฉลี่ยของพื้นที่ในคลังสินค้าเฉลี่ยร้อยละ 63.10 เทียบกับร้อยละ 90.35 ของไตรมาสที่ผ่านมา ไตรมาสที่ 3 นี้ ปกติแล้วจะเป็นฤดูสำหรับการผลิตปฏึก ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ใช้พื้นที่ในคลังสินค้าไว้เพื่อเก็บปฏึกของบริษัทฯ เอง ในเดือนกรกฎาคม 2553 มีการใช้พื้นที่ในคลังสินค้าอย่างเต็มอัตราอีกครั้งหนึ่ง จากการที่บาคองโคเริ่มให้บริการคลังสินค้าในเดือนมกราคม 2553 นั้น ในช่วงหกเดือนแรกสิ้นสุดเดือนมิถุนายน 2553 บาคองโคได้ใช้พื้นที่ในการวางสินค้าเพื่องานคลังสินค้าจำนวนทั้งสิ้น 110,483 เมตริกตัน (คิดเป็นร้อยละ 76.72 ของจำนวนพื้นที่ทั้งหมด)

**กลุ่มธุรกิจพลังงาน** ประกอบด้วยธุรกิจที่ให้บริการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่ง และธุรกิจเหมืองถ่านหิน

**บริษัท เมอร์เมด มารีไทม์ จำกัด (มหาชน) (“เมอร์เมด”)** ในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 เมอร์เมดมีผลขาดทุนสุทธิตามงบการเงินรวมของเมอร์เมด เท่ากับ 262.08 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จึงบันทึกผลขาดทุนสุทธิในงบการเงินรวมของบริษัทฯ เท่ากับ 149.75 ล้านบาท ในเก้าเดือนแรกของรอบปีบัญชีนี้ เมอร์เมดมีผลขาดทุนสุทธิเท่ากับ 317.59 ล้านบาท และมีส่วนแบ่งผลขาดทุนให้กับบริษัทฯ เท่ากับ 181.47 ล้านบาท

**บริษัท เมอร์เมด ออฟชอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด (“MOS”)** ในไตรมาสนี้ ในส่วนงานธุรกิจวิศวกรรมโยธาได้นำมีอัตราการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ร้อยละ 56.59 ซึ่งน้อยกว่าอัตราการใช้ประโยชน์ในปีที่ผ่านมาซึ่งเท่ากับร้อยละ 64.05 อย่างไรก็ตาม อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือสนับสนุนงานประดาน้ำชนิด DP2 จำนวน 4 ลำ ซึ่งทำรายได้และกำไรสูงที่สุดมีอัตราการใช้ประโยชน์ร้อยละ 35.70 เท่านั้น อัตราค่าเช่าเรือรายวันลดลงประมาณร้อยละ 22.8 เทียบปีต่อปี แต่ปรับตัวขึ้นร้อยละ 41.56 เทียบไตรมาสต่อไตรมาส ซึ่งน่าจะเป็นจุดต่ำที่สุดของอัตราค่าเช่าเรือรายวันแล้ว

ในไตรมาสนี้ ได้รับตัวช่วยจากรายได้ของ Seascope Group (บริษัทที่ MOS ถือหุ้นร้อยละ 80) จำนวน 54.90 ล้านบาท และจาก Subtech Ltd. (บริษัทที่ MOS ถือหุ้นร้อยละ 97) จำนวน 88.36 ล้านบาท Seascope และ Subtech มีส่วนแบ่งกำไรขั้นต้นให้กับ MOS เท่ากับ 3.72 ล้านบาท และ 42.33 ล้านบาท

มีการรับมอบเรือเมอร์เมด เอเชีย่น่า และเรือ เมอร์เมด สยาม ในไตรมาสที่ผ่านมา ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจำนวน 20.92 ล้านบาท ได้ถูกบันทึกไว้ใน MOS แล้วในไตรมาสนี้ และมีการรับมอบเรือเมอร์เมด เอ็นตัวเรอร์เมื่อสิ้นเดือนมิถุนายนในปี

ในเดือนกรกฎาคม 2553 เมอร์เมดได้ขายหุ้นร้อยละ 25 ที่ถืออยู่ใน บริษัท เวลด์คลาส อินสไปเรชั่น เอสดีเอ็น บีเอสดี (“WCI”) WCI เป็นบริษัทที่ถือหุ้นเพื่อการลงทุน โดยมีสินทรัพย์หลักเพียงอย่างเดียวคือการถือหุ้นในบริษัท อัลลายด์ มารีน แอนด์ อีควิปเมนต์ เอสดีเอ็น บีเอสดี (“AME”) ร้อยละ 90 AME เป็นบริษัทที่ให้บริการงานวิศวกรรมโยธาได้นำให้กับ ปิโตรนาส ในอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซธรรมชาตินอกชายฝั่งที่ก่อตั้งขึ้นในประเทศมาเลเซีย บริษัทฯ คาดว่าจะได้รับเงินจากการขายประมาณ 23.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และบันทึกกำไรจากการขายประมาณ 11.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในไตรมาสที่ 4 ของรอบปีบัญชีนี้

แนวโน้มของธุรกิจงานวิศวกรรมโยธาได้นำ:

บริษัทฯ ยังคงได้รับคำถามและความสนใจจากลูกค้าเกี่ยวกับเรือสนับสนุนงานวิศวกรรมโยธาได้นำ โดยเฉพาะเรือชนิด DP2 DSV ปัจจุบัน บริษัทฯ มีการยื่นประมูลงานในหลายๆ พื้นที่ ได้แก่ ทะเลเหนือ ตะวันออกกลาง ไทย อินโดนีเซีย เวียดนาม จีน และอินเดีย ในบางกรณี บริษัทฯ มีความคืบหน้าไปถึงรอบสุดท้าย อย่างไรก็ตาม ผลของการประมูลสัญญาว่าจ้างงานนั้นค่อนข้างทราบผลช้า เนื่องจากมีงานที่ส่งเข้ามาประมูลที่ยังค้างอยู่เป็นจำนวนมาก หรือสัญญาจ้างที่มีอยู่แล้วยังไม่หมดอายุ

บริษัทฯ ยังคงรับความกดดันในเรื่องของอัตราค่าเช่าเรือรายวันเนื่องจากมีจำนวนเรือในตลาดที่เพิ่มขึ้น แต่สัญญาว่าจ้างงานที่มีอยู่นั้นมีจำนวนจำกัด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ คาดว่าจากการที่เรือในตลาดจะได้รับสัญญาว่าจ้างมากขึ้น จะช่วยลดปริมาณเรือในตลาด และจะทำให้อัตราค่าเช่าเรือกลับมาสู่ภาวะปกติ

ปัจจุบัน โครงการส่งต่อเรือวิศวกรรมโยธาได้นำใหม่ของบริษัทฯ มีการรับมอบเรือครบแล้ว ทำให้มีกองเรือวิศวกรรมโยธาได้นำจำนวน 8 ลำ ซึ่งครั้งหนึ่งเป็นเรือชนิด DP2 DSV บริษัทฯ คาดว่าจะสามารถหางานให้กับกองเรือวิศวกรรมโยธาได้นำได้ รวมถึงความเป็นไปได้ที่จะได้รับสัญญาว่าจ้างงานในระยะยาวตั้งแต่ 2 ถึง 5 ปีในบางโครงการ

**บริษัท เมอร์เมด คริลลิ่ง จำกัด (“MDL”):** อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะในไตรมาสที่ 3 ของรอบปีบัญชี 2553 ยังคงเท่ากับร้อยละ 50 เนื่องจากมีเพียงเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ที่ปฏิบัติงานได้ เทียบกับปีที่ผ่านมามีเรือขุดเจาะปฏิบัติงานได้ 2 ลำ

ในไตรมาสนี้ เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ยังไม่มีส่วนแบ่งกำไรให้กับบริษัทฯ ในเดือนกรกฎาคม 2553 เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ได้รับสัญญาการให้บริการเรือที่พัก (accommodation barge) ในตะวันออกกลาง และเริ่มเคลื่อนย้ายเรือขุดเจาะดังกล่าวไปยังฐานปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2553 และจะปฏิบัติงานเป็นเวลาอย่างน้อย 160 วัน รวมถึงเวลาที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายไปและกลับ สัญญาว่าจ้างนี้มีมูลค่าประมาณ 3.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ส่วนเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ในไตรมาสนี้ยังคงปฏิบัติงานให้กับ Chevron (Indonesia) ในประเทศอินโดนีเซีย ภายใต้สัญญาฉบับใหม่ด้วยอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่สูงขึ้น สัญญาฉบับใหม่นี้มีกำหนดระยะเวลา 9 เดือนสิ้นสุดในเดือนมีนาคม 2544 อัตราการใช้ประโยชน์ของเรือขุดเจาะลำนี้อยู่ในอัตราเกือบเต็มพิกัดตลอดทั้งไตรมาส ถึงแม้เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 จะมีอายุมากพอๆ กับเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 แต่เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-2 ได้เข้ารับการบำรุงซ่อมแซมและปรับปรุงประสิทธิภาพของเรือไปเมื่อปี 2549 – 2550 จึงยังคงเข้าแข่งขันในตลาดได้ และยังคงได้รับสัญญาว่าจ้างงานต่อ ณ เวลานี้

เนื่องจากมีประเด็นเรื่องของการก่อสร้างและความล่าช้าในการรับมอบเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ที่สั่งต่อใหม่ บริษัทฯ จึงตัดสินใจขายหุ้นในโครงการนี้ให้กับผู้ถือหุ้นร่วมชาวมาเลเซียไปในแล้วไตรมาสนี้ ผลขาดทุนจากการขายหุ้นคิดเป็นเงินจำนวน 7.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยบริษัทฯ ได้รับเงินที่ได้จากการขายหุ้นและจากการชำระคืนหนี้เงินกู้ระหว่างกันของบริษัทฯ แล้วเต็มจำนวน และบริษัทฯ พร้อมทั้งจะนำเงินจำนวนนี้ไปใช้ในการลงทุนในอนาคตในส่วนของบริษัทเรือขุดเจาะ

แนวโน้มของธุรกิจเรือขุดเจาะ :

ในปัจจุบัน อัตราการใช้ประโยชน์จากเรือขุดเจาะในตลาดยังคงอยู่ในอัตราที่พอเหมาะ เนื่องจากราคาน้ำมันมีเสถียรภาพและปรับตัวสูงขึ้นสอดคล้องกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจทั่วโลก ความต้องการของการใช้เรือขุดเจาะและเรือขุดเจาะประเภทอื่นๆ จึงเพิ่มขึ้น อัตราค่าเช่าเรือขุดเจาะจึงมีเสถียรภาพมากขึ้น

สำหรับเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 บริษัทฯ ยังคงมองหาโอกาสที่จะได้รับสัญญาว่าจ้างเรือขุดเจาะซึ่งก็ขึ้นอยู่กับภาวะตลาดในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมองหาสัญญาว่าจ้างเรือขุดเจาะที่เหมาะสมกับเรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ต่อไป ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าจะยังมีลูกค้าที่ต้องการเรือเป็นที่พัก (accommodation barge) เพิ่มเติมในแถบตะวันออกกลาง โดยพิจารณาจากการที่เรือขุดเจาะเอ็มทีอาร์-1 ได้รับสัญญาว่าจ้างในตะวันออกกลางไปแล้ว

จากที่มีการคาดการณ์โดยทั่วไปว่าภาวะอุปสงค์และอุปทานในระยะกลางและระยะยาวนั้นจะปรับตัวดีขึ้น บริษัทฯ เชื่อว่าการลงทุนใหม่ๆ ในช่วงเวลานี้ จะทำให้มีต้นทุนน้อยกว่าหากจะต้องเข้าไปลงทุนในอนาคต นอกจากนี้ บริษัทฯ สังเกตเห็นว่าลูกค้านิยมเรือขุดเจาะที่มีอุปกรณ์ใหม่กว่าและสังเกตเห็นถึงปริมาณอู่ต่อเรือขุดเจาะที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงเริ่ม ที่จะมอง

หาโอกาสในการเข้าซื้อสินทรัพย์ที่เป็นเรือขุดเจาะในอนาคต (ทั้งเรือมือสองและเรือที่สั่งต่อใหม่) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะต้องได้รับสัญญาว่าจ้างจากลูกค้าล่วงหน้าก่อนที่จะมีการเข้าซื้อใดๆ นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจพิจารณาธุรกิจขุดเจาะอื่นๆ โดยจะใช้เงินที่ได้รับจากการเพิ่มทุนของเมอร์เมดเมื่อปีก่อนและจากขายหุ้นของ KM-1 เมื่อเร็วๆ นี้

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

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ซึ่งจะเป็นผู้ให้ความสนับสนุนทางการเงิน บัญชี งานทรัพยากรบุคคล เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) งานบริหารและบริการอื่นๆ ในไตรมาสนี้ ส่วนธุรกิจการถือหุ้น (holding) นี้มีส่วนแบ่งที่คิดลบเป็นเงินจำนวน 238.78 ล้านบาทให้กับบริษัทฯ เทียบกับส่วนแบ่งกำไรเป็นเงินจำนวน 5.80 ล้านบาทในไตรมาสที่ผ่านมา สาเหตุหลักเนื่องมาจากมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินจำนวน 43.05 ล้านบาทและมีดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 77.01 ล้านบาทในไตรมาสนี้ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของปีที่ผ่านมาเท่ากับ 62.04 ล้านบาท และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของไตรมาสที่ผ่านมาเท่ากับ 132.75 ล้านบาท

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 4,171.27 ล้านบาท ในช่วงเก้าเดือนแรกของรอบปีบัญชี 2553 เป็น 6,547.62 ล้านบาท ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2553 การลงทุนหลักสำหรับในช่วงเก้าเดือนแรกของรอบปีบัญชี 2553 คือ ก) การเข้าซื้อหุ้นใน UMS ข) การชำระค่างวดสุดท้ายสำหรับเรือ ทอร์ เฟรนด์ชิป ค) การซื้อเรือเมอร์เมด สยาม เรือเมอร์เมด เอเชียน่า เรือเมอร์เมด แซฟไฟร์ และเรือ เมอร์เมด เอ็นคิวเรอร์ และ ง) การเข้าซื้อหุ้นใน Petrolift

บริษัทฯ ยังคงมองหาแหล่งเงินทุนใหม่ๆ และมีแผนที่จะนำเงินที่ได้จากการออกหุ้นกู้ในประเทศจำนวน 4 พันล้านบาทมาใช้เพื่อคืนหนี้หุ้นกู้แปลงสภาพชุดแรกที่จะครบกำหนดชำระในวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2553

ในช่วง 18 เดือนที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจออกไปยังธุรกิจใหม่ๆ เพื่อสร้างการเติบโตของกำไรให้มีความสมดุล และกระจายความเสี่ยงออกไปให้มากขึ้น เพราะธุรกิจเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของปรับตัวลดลง บาคอง โคมิมีส่วนแบ่งกำไรให้กับ บริษัทฯ แล้ว และ UMS ก็ส่งสัญญาณการฟื้นตัว บริษัทฯ คาดหวังว่าธุรกิจของเมอร์เมด จะกลับมาฟื้นตัวในไตรมาสต่อไป และมีส่วนแบ่งที่เป็นบวกให้กับกลุ่มธุรกิจบริษัทฯ อีกในอนาคต

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท โทริเซนไทย เอเยนซ์ซีส์ จำกัด (มหาชน)

(ม.ล. จันทรจุฑา จันทรทัต)

กรรมการผู้จัดการใหญ่และ  
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(นางจิตติมา รุ่งขวัญศิริโรจน์)

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่  
กลุ่มบัญชีและการเงิน

หมายเหตุ รายงานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 3 รอบปีบัญชี 2553 ของเมอร์เมด สามารถดูได้ที่  
เว็บไซต์ <http://www.mermaid-maritime.com>