

ที่ 2553-022

วันที่ 28 เมษายน 2553

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสหนึ่งของปี 2553

ผลการดำเนินงานตามงบการเงินไทยบาท สอบทานโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรชั่น เอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท ครึ่งล่าสุด กำไรสุทธิหักก่อนภาษีและส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสำหรับ ไตรมาสหนึ่งของปี 2553 เท่ากับ 16.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิของไตรมาสหนึ่งปี 2552 ที่จำนวน 25.56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจำนวนเรือลดลงจาก 42 ลำ เหลือเพียง 22 ลำ รายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสหนึ่งปี 2553 อยู่ที่ 12,425 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับประมาณการที่บริษัท ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 12,500 เหรียญสหรัฐ และเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 14,485 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสหนึ่งปี 2552 ลดลงประมาณร้อยละ 14 ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,963 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 4,750 เหรียญสหรัฐ แต่บริษัทฯ คาดว่า ณ สิ้นปีนี้ ตัวเลขค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยจะใกล้เคียงกับประมาณการที่บริษัทตั้งไว้ อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือจำนวน 5,284 เหรียญสหรัฐ ของไตรมาสหนึ่งปี 2552 (รวมค่าเสื่อมราคา / รายการตัดจ่ายของค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือ ไม้ทั้งสองงวด) ลดลงร้อยละ 6 กำไรต่อหุ้นในรูปแบบสกุลไทยบาทสำหรับไตรมาสนี้ อยู่ที่ 0.37 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาสหนึ่งปี 2552	ไตรมาสหนึ่งปี 2553
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	33,250	23,909
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	14,485	12,425
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,284	4,963
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	32.03	11.67
กำไร/(ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษีเงินได้ (รวมกำไร/(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน)	25.56	16.11
กำไรสุทธิ/(ขาดทุนสุทธิ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	24.36	15.28
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.81	0.37

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต: ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ไปดูยังไม่ดีโดยเฉพาะอุตสาหกรรมเดียวกับบริษัท หากได้พิจารณาจากสภาพโดยรวม

จากข้อมูลขององค์การการค้าโลก (WTO) การค้าโลกสำหรับปี 2552 ได้หดตัวลงร้อยละ 12.2 ซึ่งเป็นการลดลงครั้งใหญ่ที่สุดในรอบ 70 ปี แต่ก็คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 9.5 สำหรับปี 2553 แต่จะต้องใช้เวลาอีกปี ก่อนที่จะกลับสู่ระดับสูงสุดที่ได้ทำไว้ล่าสุดในปี 2551 และตามสถิติล่าสุดจากสำนักสถิติแห่งชาติของจีน ผลผลิตเหล็กทั้งปีของจีนสำหรับปี 2553 อาจจะถึง 617 ล้านตัน หรือประมาณร้อยละ 9 สูงกว่าจำนวน 566 ล้านตัน ซึ่งผลิตได้ในปี 2552 จีนนำเข้าสินแร่เหล็กเพิ่มขึ้นถึง 173 ล้านตัน ในไตรมาสหนึ่งของปี 2553 ซึ่งถ้าคิดเป็นรายปีเท่ากับ 692 ล้านตัน หรือสูงกว่าร้อยละ 10 จากจำนวน 628 ล้านตัน ซึ่งนำเข้าในปี 2552 นอกจากนี้ จีนยังได้นำเข้าถ่านหินในไตรมาสหนึ่งปี 2553 จำนวน 40.7 ล้านตัน คิดเป็นรายปีเท่ากับ 163 ล้านตัน หรือสูงกว่าประมาณร้อยละ 36 ของจำนวน 120 ล้านตัน ที่ได้นำเข้าในปี 2552

จากการติดตามพัฒนาการของกองเรือขนส่งเทกอง ซึ่งได้พัฒนามาตลอดในช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ถือได้ว่าเป็นบทเรียนที่สำคัญ นับจากอดีตรวมถึงปี 2547 กองเรือได้ขยายตัวร้อยละ 2.7 ต่อปี ในช่วงระหว่างปี 2547 ถึง 2552 กองเรือขยายตัวร้อยละ 6.7 ต่อปี สำหรับปี 2552 ได้เพิ่มขึ้นต่ำกว่าร้อยละ 10 เล็กน้อย ที่ระดับ 478.6 ล้านเดทเวทตัน แม้ว่าจะมีการเลื่อนการส่งมอบถึงร้อยละ 41 ของขนาดระวางบรรทุกรวม (เดทเวทตัน) หรือร้อยละ 47 ของจำนวนเรือสั่งต่อใหม่ มีการคาดการณ์สำหรับปี 2553 จะมีเรือใหม่จำนวน 128.7 ล้านเดทเวทตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 และแม้ว่าจะได้พิจารณาปัจจัยการเลื่อนการส่งมอบ ประมาณร้อยละ 50 และการลดลงประมาณ 14 ล้านเดทเวทตัน จากการปลดระวางเรือแล้ว สำหรับปี 2553 ยังมีเรือเพิ่มขึ้น 50 ล้านเดทเวทตัน หรือ ร้อยละ 10 ของเรือที่มีอยู่ปัจจุบัน โดย ณ สิ้นไตรมาสหนึ่ง ปี 2553 ที่เรืออยู่จำนวน 494.7 ล้านเดทเวทตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.35 หรือคิดเป็นเพิ่มรายปีร้อยละ 13.4 เมื่อเทียบกับการคาดการณ์ที่ได้คาดว่าจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 27 แต่การเพิ่มขึ้นสุทธิร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 14 แม้ว่าจะสูงกว่าระดับมาตรฐานในอดีตมาก ก็ยังคงเป็นตัวเลขที่ยอมรับได้ แต่การยอมรับการเพิ่มขึ้นของเรือโดยมีความต้องการใช้เรือที่เพิ่มด้วยจะเป็นสิ่งที่ท้าทายที่แท้จริง ซึ่งเราไม่เชื่อว่าด้านความต้องการใช้เรือจะมีมากเท่าแม้ว่าจะมีข่าวดีจากประเทศจีนซึ่งได้กล่าวไว้ข้างต้น

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น: สัญญาเช่าเรือล่วงหน้า 4 ปี (ปี 2553 ถึงปี 2556) อยู่ที่ระดับร้อยละ 48 จะทำรายได้จำนวน 269 ล้านเหรียญสหรัฐ เมื่ออัตราค่าระวางอยู่ในช่วงขาขึ้น ดัชนี BDI ได้ปรับตัวขึ้นจนถึงสิ้นเดือน พฤษภาคม 2551 บริษัท ได้ใช้ความระมัดระวังผูกมัดอัตราค่าระวางด้วยการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาว ณ อัตราค่าระวางที่ดี และหลีกเลี่ยงอัตราค่าระวางรายวัน นโยบายดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จในช่วงเวลาสองสามปีที่ผ่านมา ซึ่งทำให้บริษัท หลีกเลี่ยงความผันผวนของตลาดรายวัน

ปี	ปี พ.ศ. 2553	ปีพ.ศ. 2554	ปีพ.ศ. 2555	ปี พ..ศ. 2556
จำนวนวันเดินเรือรวม	8,019	9,716	11,995	14,421
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เข้าเรือไปแล้ว	6,715	4,348	4,012	3,984
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เข้าเรือไปแล้ว	84	45	33	28
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน(หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	11,794	14,685	15,703	15,868
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	79	64	63	63

ดัชนี BDI ยังคงอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งคงจะต้องรอดูจุดต่ำสำหรับช่วงเวลาปัจจุบัน ก่อนที่จะน่านโยบายที่ได้กล่าวข้างต้นกลับมาใช้ในอนาคตเมื่อดัชนี BDI เริ่มปรับตัวในทิศทางขาขึ้น และก่อนเวลานั้นจะมาถึง ท่านทั้งหลายคงคาดได้ว่าสัญญาเช่าเรือล่วงหน้าเฉลี่ย 4 ปีจะค่อยค่อยลดลง

บริษัทฯ ได้ขายและส่งมอบเรืออายุมากที่สุดจำนวน 25 ไปแล้ว ดังนั้น จำนวนวันเดินเรือรวมจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามการซื้อเรือมือสองเข้ามาแทนเรือเก่าที่ได้ขายไป ตัวเลขจากตารางข้างต้นไม่รวมข้อสมมุติฐานถึงการซื้อเรือมือสองในอนาคต แต่ได้รวมเรือส่งต่อใหม่จำนวน 18 ลำ และเรือส่งต่อใหม่สำหรับชนซีเมนต์จำนวน 3 ลำ ซึ่งได้ส่งต่อกับผู้ต่อเรือ ABG รวมทั้งการซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำที่ซื้อเข้ามาเพื่อทดแทนเรือเก่า 25 ลำที่ขายไป โดยเป็นที่ทราบกันแล้วว่า เรือชนซีเมนต์ดังกล่าวได้ทำสัญญาให้เช่าล่วงหน้ากับลูกค้าปัจจุบันของบริษัทฯ เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 15 ปี ถึงมากที่สุด 25 ปี ด้วยอัตราค่าเช่าที่ดี

แผนการปรับลดอายุของเรือ: ได้เริ่มขึ้นด้วยการซื้อเรือ “รจเวช นารี” (ขนาด 29,870 เดทเวทตัน สร้างขึ้นในประเทศญี่ปุ่นในปี พ.ศ. 2548 โดยมีราคาซื้อขายเท่ากับ 22.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 25 เดือน ถึงมากที่สุด 28 เดือน โดยมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี และค่าเสื่อมราคา (EBITDA) ประมาณ 7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และตามมาด้วยการซื้อเรือ นลินี นารี (ขนาด 31,700 เดทเวทตัน สร้างในประเทศญี่ปุ่น ในปี 2548) ที่เข้ามาในกองเรือของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2553 และได้ให้เช่าทันทีกับลูกค้าปัจจุบันของบริษัทฯ เป็นระยะเวลาอย่างน้อยถึงเดือน กันยายน 2557 ตามสัญญาให้เช่าปัจจุบันที่ให้มีการปรับเปลี่ยนเรือได้เพราะเรือลำเดิมได้ถูกขายไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ซื้อเรือ นลินี นารี ในราคา 23.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และหากคำนวณตามสัญญาให้เช่าเรือ บริษัทฯ จะมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี และค่าเสื่อมราคา (EBITDA) ประมาณ 19.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตลอดช่วงระยะเวลาที่ให้เช่าเรือจนถึงเดือนกันยายน 2557 อย่างไรก็ตาม โปรดตระหนักว่า สัญญาให้เช่าเป็นระยะเวลาสำหรับเรือลำที่กล่าวถึงนี้ ได้ทำสัญญา ณ ช่วงสูงสุดของตลาดในช่วงกลางปี 2551 และหากมีราคาเรือในประเภทและขนาดเช่นเดียวกับ เรือ “รจเวช นารี” และ “นลินี นารี” จะยังคงราคาไว้ในระดับเช่นเดียวกัน บริษัทฯ จะซื้อเพิ่มอีก 23 ลำ ปัจจุบัน

มูลค่าของเรือดังกล่าวได้เพิ่มสูงขึ้นประมาณ 4 ถึง 5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะได้รายงานให้ท่านทราบถึงความคืบหน้าเกี่ยวกับเรื่องนี้ในบทวิเคราะห์ฉบับต่อไป

เงินปันผล: เงินปันผลได้จ่ายไปแล้วแต่ละไตรมาสสำหรับ 4 ไตรมาสใน ปี 2550 ปี 2551 และปี 2552 และหากกระแสเงินสดและความสามารถในการทำกำไรเอื้ออำนวย บริษัทฯหวังเป็นอย่างยิ่งที่จะคงการจ่ายเงินปันผลอย่างที่เคยกระทำซึ่งขึ้นอยู่กับระดับรายได้ สำหรับปีที่จะมาถึง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ จะมีขึ้นในวันที่ 10 พฤษภาคม 2553 เวลา 10.45 น. เพื่อชี้แจงผลการดำเนินงานของบริษัทฯในไตรมาสหนึ่งปี 2553 ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมรับฟังประมาณ 70 – 100 คน ที่เป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุนและนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้ซึ่งบริษัทฯ ถือเป็นโอกาสอันดีที่จะได้พบปะพูดคุยถึงผลการดำเนินงานปัจจุบัน

การปลดระวางเรือ: จากตัวเลขของ Clarkson ในปี 2552 มีเรือถูกปลดระวางสูงที่สุดในรอบ 10ปี ที่ผ่านมาโดยเรือที่ถูกปลดระวางมีขนาดระวางรวม 32 ล้านเดทเวทตัน ประกอบไปด้วยเรือขนสินค้าแห่งเทกองจำนวน 246 ลำ เรือบรรทุกของเหลว (Tanker) จำนวน 188 และ เรือคอนเทนเนอร์ จำนวน 180 ลำ ทั้งนี้ เรือที่ถูกปลดระวางดังกล่าวมีอายุเฉลี่ยประมาณ 29 ปี และเพื่อการเปรียบเทียบจะเห็นได้ว่า ในปี 2551 มีเรือที่ถูกปลดระวางเพียง 377 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุกรวม 13.2 ล้านเดทเวทตัน และมีอายุเฉลี่ยที่ 30.5 ปี โดยเรือเหล่านี้ได้ถูกใช้งานจนถึงไตรมาสสุดท้ายของปี 2551 เมื่อวิกฤติการเงินโลกได้มาถึง สำหรับไตรมาสหนึ่งปี 2553 มีเรือจำนวน 39 ลำได้ถูกปลดระวางขณะที่มีเรือใหม่เข้ามาเพียง 31 ลำ ส่งผลให้กองเรือลดลงจาก 3,126 ลำ เมื่อเริ่มต้นของปี เป็น 3,118 ณ สิ้นไตรมาสหนึ่ง หรือลดลงสุทธิคิดเป็นร้อยละ 0.26 ของกองเรือโลกในประเภทเดียวกับบริษัทฯ ถ้าตลาดค่าระวางยังอยู่ในระดับเช่นเดียวกับระดับ ณ ปัจจุบัน บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับ บริษัทฯ จะลดลงนี้ถือว่าเป็นข่าวดีสำหรับเจ้าของเรือเนื่องจากมีเรือที่ถูกสั่งต่อใหม่สำหรับขนสินค้าแห่งเทกองจำนวนมาก

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คาลิต ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ