

เลขที่ 2556-020

วันที่ 29 กรกฎาคม 2556

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสอง ปี 2556

ผลการดำเนินงานตามงบการเงินไทยบาทและดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครั้งล่าสุด สำหรับไตรมาสสอง ปี 2556 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ จำนวน 5.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสองอยู่ที่ 7,507 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,555 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสอดคล้องกับประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 4,400 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (ไม่รวมกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล) สำหรับไตรมาสนี้เป็นเงิน 6.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.15 บาท ต่อหุ้น สำหรับไตรมาสนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2555	ไตรมาส 2 ปี 2556
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	17,242	14,384
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	9,130	7,507
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,575	4,555
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (ไม่รวมกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	9.57	6.57
กำไร/(ขาดทุน) สุทธิ (ก่อนหักภาษี) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.47	5.37
กำไร/(ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.41	5.34
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.01	0.15

รางวัลและเกียรติยศ บริษัทฯ ได้รับ “รางวัลด้านความปลอดภัยทางพาณิชย์นาวี” (Maritime Security & Safety Award) ในพิธีประกาศรางวัล Seatrade Asia Awards ประจำปี 2556 ซึ่งได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2556 ณ โรงแรม JW Marriott ส่องกง รางวัลนี้เป็นเครื่องสะท้อนให้เห็นได้เป็นอย่างดีถึงวัฒนธรรมทางด้านความปลอดภัยที่ได้ปลูกฝังภายในองค์กรตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา ดังจะเห็นได้จากการลงทุนของบริษัทฯ ในศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลซึ่งมีหอบังคับการเดินเรือจำลองและโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัย ซึ่งได้ก่อให้เกิดประโยชน์มากมาย นอกจากนี้ ในพิธีประกาศรางวัลดังกล่าว บริษัทฯ ยังได้เป็น

ผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับ “รางวัลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเทกอง” (The Wet/Dry Bulk Operator Award) ทั้งนี้ สำเนาใบประกาศนียบัตรทั้งสองฉบับดังกล่าวอยู่บนหน้าเว็บไซต์ของบริษัทฯ

การคาดการณ์ เรือขนส่งสินค้าแห้งแบบเทกองที่ถูกปลดระวางในครึ่งปีแรกของปีนี้ประกอบไปด้วยเรือขนาดแคปไซส์ (Capesize) จำนวน 32 ลำ, เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 38 ลำ, เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 29 ลำ, เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 58 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 90 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดระวางรวม 13.09 ล้านเดทเวทตันเมื่อเทียบกับขนาด 17.85 ล้านเดทเวทตันในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ในปี 2556 การปลดระวางเรือมีปริมาณลดลงอย่างชัดเจนเมื่อเทียบกับปี 2555 จากข้อมูลของ Clarksons ปริมาณรายการซื้อขายเรือขนส่งสินค้าแบบเทกองมือสองเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนตั้งแต่ปี 2554 ถึง 2555 ซึ่งแนวโน้มดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2556 ทั้งนี้ ในปี 2555 มีรายการซื้อขายเฉลี่ย 29 รายการต่อเดือน และในช่วงสี่เดือนแรกของปีนี้ได้เพิ่มขึ้นเป็น 36 รายการต่อเดือน เมื่อเทียบกับปริมาณเฉลี่ย 18 รายการต่อเดือนเมื่อปี 2545 กับปริมาณเฉลี่ย 58 รายการต่อเดือนในปี 2551 ซึ่งถือว่าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ โดยทั่วไปแล้ว หากปริมาณรายการซื้อขายเพิ่มขึ้นตลาดค่าระวางเรือก็จะปรับตัวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน ในช่วงหกเดือนแรกมีปริมาณ 384.52 ล้านตัน ซึ่งถ้าประมาณการทั้งปี 2556 จะอยู่ที่กว่า 769 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.22 เมื่อเทียบกับตัวเลขการนำเข้าที่ 745 ล้านตันในปี 2555 ปัจจัยหลักซึ่งส่งผลกระทบต่อ การนำเข้าดังกล่าว คือ ราคาแร่เหล็กนำเข้าจากตลาดระหว่างประเทศเมื่อเทียบกับต้นทุนการผลิตแร่เหล็กภายในประเทศจีน การนำเข้าถ่านหินของประเทศจีน มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น หากจะประมาณการนำเข้าถ่านหินของประเทศจีนสำหรับปี 2556 โดยคำนวณจากฐาน 6 เดือนแรก จะได้ 317.08 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.72 เมื่อเทียบกับปริมาณ 289 ล้านตันในปี 2555 ซึ่งถือว่าเป็นปริมาณที่มากที่สุดอยู่แล้วนั้น ส่งผลให้จีนก้าวกระโดดขึ้นเป็นผู้นำเข้าถ่านหินอันดับหนึ่งของโลก การผลิตเหล็กในจีน ได้ขยายตัว หากจะประมาณการผลิตเหล็กทั้งปีสำหรับปี 2556 โดยคำนวณจากฐาน 6 เดือนแรก จะได้ 779.8 ล้านตัน ซึ่งเท่ากับอัตราขยายตัวร้อยละ 8.83 เมื่อเทียบกับปริมาณ 716.5 ล้านตันเมื่อปีที่แล้ว การนำเข้าข้าวโพดของประเทศจีน ในปี 2555 ได้เพิ่มขึ้นสามเท่าจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 5.21 ล้านตัน และจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วมาทำสถิติสูงสุดอยู่ที่ประมาณ 7 ล้านตันในปี นี้ โดยสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นผู้ส่งออกข้าวโพดรายใหญ่จะได้รับประโยชน์จากตัวเลขการเก็บเกี่ยวที่ประมาณการไว้ ปัจจัยเหล่านี้จะเป็นตัวกระตุ้นความต้องการในการใช้เรือขนส่งสินค้าแห้งแบบเทกองได้เป็นอย่างดีในช่วงเดือนตุลาคม/ธันวาคมของปีนี้ เมื่อสหรัฐฯเริ่มส่งออกเมล็ดข้าวโพด ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ในสินค้าแห้งเทกองในประเทศจีนนั้นสวนทางกับการหดตัวของเศรษฐกิจของประเทศด้วยตัวเลขจีดีพีในไตรมาสแรกที่ร้อยละ 7.7 และลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 7.5 ในไตรมาสสอง โดยจากประมาณการของรัฐบาลจีน ตัวเลขจีดีพีของทั้งปี 2556 จะยังคงอยู่ที่ร้อยละ 7.5

จากรายงานล่าสุดของ **Howe Robinson** ได้กล่าวไว้ว่า “มีปัจจัยแง่ต่างๆมากมายที่ส่งผลต่อการฟื้นตัวของตลาดค่าระวางเรือ (BDI) หนึ่งในปัจจัยขับเคลื่อนหลัก ได้แก่ การขยายตัวของกองเรือขนาดแคปไซส์ในช่วงเดือนมกราคม – พฤษภาคม 2556 ซึ่งอยู่ที่เพียงร้อยละ 2.6 เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2555 การขยายตัวที่ลดลงอย่างมากดังกล่าวได้เกิดขึ้นพร้อมกับความแออัดที่มากขึ้นของท่าเรือในประเทศจีน รวมไปถึงความล่าช้าในการไหลคืนสินค้าของเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ (VLOCs) ในประเทศบราซิลที่ยังคง

เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภาคอุปทานจึงได้รับแรงกดดันอย่างต่อเนื่องจากการขยายตัวที่ลดลงอย่างมาก รวมถึงจากการที่กองเรือขนาดเคปไซส์จำนวน 37 ลำของ STX Panocean ซึ่งเคยแข็งแกร่งได้จากหายไป ตัวเลขภาคอุปทานที่ลดลงอยู่ในระดับต่ำสุด และมีการฟื้นตัวรอบใหม่ของการขนส่งแร่เหล็กอันเป็นผลมาจากการค้นพบเหมืองแร่เหล็กแห่งใหม่ ย่อมทำให้ค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน แต่จะฟื้นตัวได้นานแค่ไหนจะเป็นสิ่งที่ยากในการหาคำตอบ”

ในรายงานฉบับกลางเดือนมิถุนายนของ **DNB Markets** ได้ระบุว่า “ปี 2556 เป็นปีแรกในรอบหกปีที่มีปริมาณอุปสงค์มากกว่าอุปทาน และในปี 2557 จะได้เห็นการขยายตัวของภาคอุปทานในระดับต่ำที่สุดในรอบกว่าสิบปี ทั้งนี้ บทวิเคราะห์อุปสงค์ดังกล่าวอยู่บนพื้นฐานว่าความสามารถในการส่งออกแร่เหล็กและถ่านหินทั่วโลกได้ขยายตัวมากกว่าร้อยละ 80 ภายในปี 2559 ซึ่งจะส่งผลให้ราคาสินค้า Commodity ลดลงต่ำกว่าต้นทุนการผลิตในประเทศจีน อันเป็นการบังคับให้จีนต้องอาศัยการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากต่างประเทศมากขึ้น ราคาแร่เหล็กอยู่ที่ระหว่าง 100-120 เหรียญสหรัฐต่อตัน ซึ่งต่ำกว่าต้นทุนการผลิตส่วนใหญ่ในจีนและราคาแร่เหล็กรายวันซึ่งอยู่ที่ 113 เหรียญสหรัฐต่อตัน โดยลดลงจาก 150 เหรียญสหรัฐต่อตันเมื่อตอนต้นปีนี้ และจาก 130 เหรียญสหรัฐต่อตันในปี 2555 และจาก 170 เหรียญสหรัฐต่อตันในปี 2554 ตั้งแต่ต้นปี ถึง ณ ปัจจุบัน ตัวเลขการส่งออกแร่เหล็กของออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 18 และของบราซิลลดลงร้อยละ 3 โดยเมื่อปริมาณการส่งออกดังกล่าวปรับตัวเพิ่มขึ้น ค่าระวางเรือก็จะปรับตัวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ทั้งนี้ การผลิตเหล็กในจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว โดยประมาณการจากตัวเลขในช่วงห้าเดือนแรกของปีนี้”

รายงานเกี่ยวกับประเทศจีนสองฉบับล่าสุดของ **McKinsey** ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อตลาดสินค้าแห่งเทกองฉบับแรกเขียนโดย Michael Pettis อาจารย์ภาควิชาการเงิน Guanghua School of Management ของมหาวิทยาลัยปักกิ่ง (Peking University) ได้นำเสนอว่า “ราคาสินค้าประเภท Hard Commodity จะตกต่ำลงอย่างมาก ส่งผลให้อุตสาหกรรมซึ่งทำกำไรจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานหรือกำลังการผลิตจะประสบปัญหา ในขณะที่ผู้ผลิตสินค้าเพื่อการบริโภคจะได้รับผลกระทบเพียงเล็กน้อย ประเทศต่างๆ โดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาซึ่งต้องอาศัยการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมการผลิตจะได้รับประโยชน์” รายงานอีกฉบับซึ่งเขียนโดย Yasheng Huang อาจารย์ Sloan School of Management ของสถาบันเทคโนโลยีแมสซาชูเซตส์ (Massachusetts Institute of Technology) ได้นำเสนอว่า “การปรับนโยบายทางเศรษฐกิจของจีนมีเป้าหมายอย่างหนึ่งคือ เพื่อเปลี่ยนจากเศรษฐกิจที่อาศัยการผลิตไปเป็นเศรษฐกิจที่อาศัยการบริโภคภาคครัวเรือนเป็นศูนย์กลางซึ่งในปัจจุบันอยู่ที่เพียงร้อยละ 38 ของตัวเลขจีดีพีของจีน ซึ่งถือว่าน้อยกว่าตัวเลขของสหรัฐอเมริกาซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 70 และน้อยกว่าอัตราเฉลี่ยทั่วไป (ซึ่งอยู่ที่เกือบร้อยละ 60 ในปีก่อนๆ) ของประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่อื่นๆ เช่น บราซิล ฝรั่งเศส เยอรมนี และอินเดีย ทั้งนี้ ประเทศจีนวางแผนที่จะจ่ายเงินปันผลในกิจการต่างๆของรัฐเพื่อนำเงินดังกล่าวไปสมทบในกองทุนประกันสังคม นอกจากนี้ กระทรวงการคลังได้เสนอนโยบายภาษีคาร์บอน (carbon tax) ซึ่งแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลได้เข้มงวดในเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม รวมถึงการลด/เลิกเงินอุดหนุนทางอ้อมที่ทำให้ราคาน้ำมันถูกลง สิ่งเหล่านี้เป็นเครื่องสะท้อนให้เห็นถึงมุมมองของผู้นำประเทศคนใหม่ต่อกิจการของรัฐ ในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของกลไกในการก้าวเข้าสู่เศรษฐกิจแบบอาศัยการบริโภคซึ่งมีผู้บริโภคเป็นศูนย์กลาง”

การนำเข้าถ่านหินของประเทศอินเดีย มีปริมาณ 16.6 ล้านตันในเดือนพฤษภาคม หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 36 เมื่อเทียบกับปีก่อน จาก รายงานของ RS Platou ได้ระบุว่า “ในปัจจุบัน การนำเข้าถ่านหินของอินเดียมีปริมาณเทียบเท่ากับตัวเลขการนำเข้ารายเดือนของ ญี่ปุ่น และจะยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยองค์กรพลังงานระหว่างประเทศ (International Energy Agency, IEA) คาดว่าการ นำเข้าถ่านหินของอินเดียจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าจากปี 2555 เป็น 350 ล้านตันภายในปี 2563 อินเดียเผชิญกับปัญหาถ่านหิน ภายในประเทศคือคุณภาพและต้นทุนที่สูงมากในการสำรวจหาแหล่งถ่านหินใหม่ นอกจากนั้น อินเดียยังมีโครงการลงทุนใหม่ๆ เกิดขึ้นมากมายในการขยายโรงงานเหล็กและพลังงานซึ่งจะเป็นปัจจัยที่ขับเคลื่อนอุปสงค์ในถ่านหิน ปัจจุบัน อินเดียมีการค้าขาย สินค้าแห่งเทกองคิดเป็นร้อยละ 6 ของการค้าขายประเภทนี้ทั่วโลก แต่จะสามารถขยายตัวได้ถึงร้อยละ 10 ภายในปี 2563 ดังนั้น ประเทศอินเดียจึงเริ่มมีบทบาทสำคัญต่อตลาดสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น” การที่รัฐบาลอินเดียอนุญาตให้บริษัทผลิตพลังงานสามารถ ผลักภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการใช้ถ่านหินนำเข้าให้แก่ลูกค้าได้จะช่วยทำให้เกิดความต้องการในถ่านหินนำเข้า อันจะเป็น ประโยชน์ต่อตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

การส่งออกถ่านหินของสหรัฐอเมริกาสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในเดือนมีนาคม 2556 อยู่ที่ 12.4 ล้านตัน ซึ่งถ้าประมาณการทั้งปี 2556 จะอยู่ที่ 148 ล้านตัน เทียบกับปริมาณการส่งออก 114 ล้านตันในปี 2555 ถ่านหินที่ส่งออกจากรัฐอเมริกาสู่ทวีปเอเชียนี้มี ระยะเวลายาวที่สุดในการขนส่งไม่ต่ำกว่า 10 วัน ซึ่งเป็นผลมาจากการค้นพบและการผลิต Shale Gas ที่มีราคาต่ำในสหรัฐฯ

บทวิเคราะห์ภาคอุปทาน ในครึ่งปีแรกของปี 2556 มีการขยายตัวในกองเรือร้อยละ 3.32 จาก 692.74 ล้านเดทเวทตัน เป็น 715.73 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งอีกร้อยละ 8.50 (58.88 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในครึ่งปีหลังของปี 2556 และอีกร้อยละ 5.99 (41.48 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบในปี 2557 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 30 ของการส่งมอบเหล่านี้ และ ตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นอีก 30 ล้านเดทเวทตัน (โดย 13.09 ล้านเดทเวทตัน ได้ถูกรวมไว้แล้วในตัวเลข ครึ่งปีแรกของปี 2556 ดังนั้น คงเหลืออีก 16.91 ล้านเดทเวทตันสำหรับครึ่งปีหลังของปี 2556) ในปี 2556 จะยังคงมีขนาดกองเรือ อยู่ที่ 740.04 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 6.83 (47.30 ล้านเดทเวทตัน) โดยคำนวณจากสมมติฐานเหล่านี้ (อัตราการปลด ระวางเรือที่ 30 ล้านเดทเวทตัน และอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 30) ในปี 2557 จะมีขยายตัวอีกร้อยละ 1.54 (11.40 ล้านเดทเวท ตัน) ทำให้ขนาดกองเรืออยู่ที่ 751.44 ล้านเดทเวทตัน การปรับตัวต่ออุปทานที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นมานี้เป็นสิ่งที่ท้าทาย อย่างแท้จริง ซึ่งหวังว่าจะสามารถผ่านพ้นไปได้ภายในสิ้นปี 2557

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือแล้ว ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556 จนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า ในปี 2560 ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้

ปี	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560
จำนวนวันเดินเรือรวม	15,533	17,726	18,250	18,300	18,250
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	3,906	2,027	2,555	2,562	2,555
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	25	11	14	14	14
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	9,834	13,377	13,713	13,713	13,713
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	38	27	35	35	35

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะเข้าผูกมัดรายได้ที่สูง โดยการทำสัญญาให้เช่าระยะยาวด้วยอัตราค่าระวางที่สูง เพื่อหลีกเลี่ยงความผันผวนของตลาดค่าระวางรายวัน

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสสอง ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 540 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน ที่ 7,987 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 7,073 เหรียญสหรัฐนั้น ต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 11.44 สำหรับไตรมาสสองนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 891 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน ที่ 9,319 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 9,291 เหรียญสหรัฐ นั้นต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI เพียงเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.30

แผนปรับลดอายุกองเรือ ได้กำลังดำเนินการอยู่ ณ สิ้นไตรมาสนี้ บริษัทฯ มีเรือจำนวน 39 ลำในกองเรือ ซึ่งคาดว่าบริษัทฯ จะได้รับมอบเรือใหม่ขนาดซูปราแมกซ์อีกหนึ่งลำภายในสิ้นเดือนกรกฎาคมนี้ อีกทั้งยังมีเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้างโดยมีกำหนดส่งมอบในปี 2557 รวมถึงมีสัญญาต่อเรือใหม่สำหรับเรือขนส่งสินค้าแบบเทกองจำนวน 6 ลำกับคู่ต่อเรือ ABG นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังมีเงินสดอีกจำนวน 33.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามข้อมูลในงบการเงิน และมีวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอนอีกประมาณ 185 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อใช้ซื้อเรือมือสองหรือเรือใหม่ขายต่อ รวมถึงเงินจากคู่ต่อเรือ ABG ซึ่งอาจจะได้รับตามรายละเอียดด้านล่าง

คู่ต่อเรือ ABG ได้ล่าช้าในการส่งมอบเรือบางลำโดยเกินกำหนดวันยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ ซึ่งบริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาส่งต่อเรือฉบับดังกล่าวให้กับผู้ซื้อรายใหม่ไป ณ ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่จำนวน 3 ลำขนาด 34,000 เดทเวทตันต่อลำจากคู่ต่อเรือดังกล่าว และการขายต่อสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 9 ฉบับได้เสร็จสมบูรณ์ ในช่วงปี 2554 ถึงไตรมาสแรกปี 2556 ด้วยกำไรประมาณ 34.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ในปี 2554 มีการบันทึกกำไรจำนวน 10.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2555 จำนวน 9.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และในไตรมาสแรก ปี 2556 อีกจำนวน 13.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) นอกจากนั้นการขายต่อสัญญาส่งต่อเรืออีกจำนวน 1 ฉบับ ได้เสร็จสมบูรณ์ในไตรมาสสองปี 2556 ด้วยกำไรประมาณ 8.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น คงเหลือสัญญาส่งต่อเรือใหม่อีก

8 ฉบับ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ 2 ลำ) ที่อยู่ต่อเรือ ABG จะต้องส่งมอบให้แก่บริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้มีความยินดีกับการขายต่อสัญญาส่งต่อเรือเหล่านี้ แต่เป็นการแก้ปัญหาที่ดีที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ภายใต้สถานการณ์เช่นนี้ อีกทั้งบริษัทฯ ยังสามารถทดแทนเรือที่ได้ส่งต่อกับอยู่ต่อเรือ ABG เหล่านี้ในขนาดเท่ากันแต่ราคาถูกกว่า ด้วยการซื้อเรือมือสองในท้องตลาดได้

เงินปันผล ได้จ่ายไปแล้วในทุกไตรมาสอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2550 หากกระแสเงินสดและความสามารถในการทำกำไรเอื้ออำนวย บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะคงการจ่ายเงินปันผลรายไตรมาสอย่างที่ได้เคยกระทำ สำหรับไตรมาสแรกปี 2556 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลแล้วเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าวที่วางไว้

นิตยสาร Marine Money ประจำเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2556 ได้จัดให้บริษัทฯ อยู่ในอันดับที่ 39 ของบริษัทขนส่งทางเรือที่ดีที่สุดในโลกสำหรับปี 2555 เกณฑ์การตัดสินสำหรับนิตยสาร Marine Money ในการจัดอันดับนั้นประกอบไปด้วย 6 หลักเกณฑ์ กล่าวคือ ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) นอกจากนั้น นิตยสาร Marine Money ยังได้จัดอันดับ 10 บริษัทที่มีผลประกอบการดีที่สุดในรอบ 8 ปีที่ผ่านมา โดยบริษัทฯ ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 6 ของโลกในช่วงเวลาดังกล่าวอีกด้วย

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันที่ 13 สิงหาคม 2556 เวลา 9.00 นาฬิกา ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมประมาณ 70 – 100 คน โดยเป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุนและนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพบปะ พูดคุยในรายละเอียดถึงผลการดำเนินงานปัจจุบัน สำหรับท่านที่ไม่สามารถมาได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ มีปริมาณลดลงจากในปี 2555 ที่มีปริมาณมาก โดยในครึ่งปีแรกของปี 2556 มีเรือจำนวน 90 ลำได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่เข้ามาทั้งหมด 112 ลำ ส่งผลให้มีกองเรือโลกเพิ่มขึ้นจาก 2,752 ลำ ในช่วงต้นปี เป็น 2,774 ลำในช่วงสิ้นไตรมาสสอง สำหรับกองเรือโลกในประเภทเดียวกับของบริษัทฯ (10,000 - 30,000 เดทเวทตัน) และหากว่าตลาดค่าระวางยังคงตกต่ำ โดยพิจารณาจากดัชนี BDI อยู่ที่หรือต่ำกว่า 1,000 จุด บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะลดลงอย่างรวดเร็วประมาณร้อยละ 7-10 ต่อปี ซึ่งถือเป็นข่าวดีที่จะทำให้อุปสงค์และอุปทานเข้าสู่ภาวะสมดุล

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ