

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2547

ผลประกอบการที่สอบทานแล้ว: งบการเงินสกุลบาทที่สอบทานโดยสำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง และงบการเงินเหรียญสหรัฐ ที่สอบทานโดย เบเกอร์ ทิลลี่ เอฟ เอ เอส (ประเทศไทย)จำกัด แสดงให้เห็นถึงฐานะทางการเงินล่าสุดของบริษัท ผลกำไรสุทธิของไตรมาสที่1 เท่ากับ 14.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำในไตรมาส 1 นี้ได้มากกว่าที่บริษัทได้คาดหวังไว้อย่างมากแม้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำจะสูงกว่าที่เราคาดไว้เช่นกันแต่ไม่มากนัก ในไตรมาสนี้ต้นทุนการเดินเรือได้รวมค่าวัสดุและอะไหล่สำหรับงานเดินเรือสำหรับทั้งปีไว้ ดังนั้นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำสำหรับทั้งปีคาดว่าจะต่ำกว่า 2,700 เหรียญสหรัฐ ถ้าไรจากการดำเนินงานสุทธิเพิ่มขึ้นอย่างมากเนื่องจากอัตราค่าระวางต่อลำเรือเพิ่มขึ้นอีกทั้งจำนวนวันในการเดินเรือที่เพิ่มขึ้นสำหรับไตรมาส 1 ปี 2547 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2546 รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าใช้จ่ายบริหาร (EBITDA) (แต่หลังหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือและสำรวจเรือตัดบัญชี) ได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก มากกว่าเกือบสามเท่าเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีที่แล้ว สำหรับไตรมาสนี้กำไรต่อหุ้น (EPS) ที่งบเงินบาทอยู่ที่ 1.20 ต่อหุ้น และมีจำนวน 168 ล้านบาทเป็นค่าใช้จ่ายครั้งเดียวสำหรับค่าที่ปรึกษา ค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่เกี่ยวกับการซื้อกองเรือ 15 ลำจาก MISC และการได้วงเงินสินเชื่อจำนวน 170 ล้านดอลลาร์สหรัฐเพิ่มเติมจากธนาคารกรุงไทย ซึ่งถ้าไม่รวมรายการพิเศษนี้ซึ่งจะเกิดขึ้นครั้งเดียว กำไรต่อหุ้นจะเป็น 1.52 บาทต่อหุ้นหรือมากกว่าครึ่งของกำไรต่อหุ้นของปี 2546

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1/2547	ไตรมาส 1/2546
รายได้ค่าระวางเรือสูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	25,650	11,898
รายได้ค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	12,526	6,474
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	2,896	2,571
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร(EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	23.68	8.18
กำไรสุทธิก่อนรายการพิเศษและค่าใช้จ่ายครั้งเดียว(รวมกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	19.08	2.44
กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	14.78	2.05
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	1.20	0.36

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต: ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้มีความน่าสนใจอยู่มาก จุดที่ขายได้ต่อวันต่อลำเรือต่ำที่สุดของบริษัท เกิดขึ้นเมื่อไตรมาส 2 ของปี 2545 โดยต่ำลงมาที่ 5,497 เหรียญสหรัฐ ในอดีตอัตราค่าระวางที่ดีที่สุดที่บริษัทได้ประมาณต่ำกว่า 8,000 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ และอัตราที่เลวร้ายที่สุดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาประมาณ 5,000 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ บริษัทสงสัยว่าโครงสร้างอัตราค่าระวางอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงสำหรับขนาดและประเภทของเรือในกลุ่มของเรา บริษัทคาดว่าอัตราค่าระวางในอนาคตจะผันผวนอยู่ระหว่าง 9,000 ถึง 16,000 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ในกลุ่มเรือขนาดและประเภทเดียวกับของบริษัท ถ้าการคาดการณ์ของเราเป็นจริง เราก็จะได้เห็นจุดต่ำสุดของวัฏจักรในอนาคตสูงกว่าจุดสูงสุดที่เคยมีมาในอดีต

สัญญาเช่าเหมาเรือระยะสั้นกับสัญญาเช่าเหมาเรือระยะยาว: ในอดีตบริษัททำธุรกิจแต่สัญญาเช่าเหมาเรือระยะสั้นหรือเป็นแบบการเช่าเป็นครั้ง อย่างไรก็ตามเมื่อตลาดขนส่งสินค้าทางเรือได้มาถึงจุดที่สูงสุด บริษัทก็ได้เปลี่ยนวิธีการดำเนินธุรกิจของบริษัทใหม่ โดยแทนที่จะดำเนินธุรกิจโดยการให้เช่าเรือแบบเป็นครั้งๆ บริษัทมุ่งไปที่การทำสัญญาเช่าระยะยาวแทน สัญญาเช่าระยะยาวที่ได้ทำสัญญาแล้วคิดเป็นร้อยละ 82 ของกองเรือทั้งหมดที่คาดว่าจะมีจำนวน 50 ลำ ที่อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยที่ค่อนข้างสูงถึง 12,950 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ กล่าวคือร้อยละ 38 ของเรือทั้งหมดของบริษัทได้ตกลงทำสัญญาเช่าระยะยาว 1 ปีหรือกว่า 1 ปี อีกร้อยละ 44 ของเรือทั้งหมดได้ทำสัญญาน้อยกว่า 1 ปี และส่วนสัดส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 18 นั้นเป็นเรือที่ไว้สำหรับการเช่าเป็นรายเที่ยว แม้ว่าบริษัทจะมีความเชื่อมั่นว่าตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลจะอยู่ในภาวะที่ดีไปเรื่อยๆสักระยะหนึ่งในระยะที่สามารถที่จะคาดการณ์ได้ก็ตาม แต่บริษัทเชื่อว่าเป็นการรอบคอบกว่าหากจะผูกมัดการเช่าไว้ในอัตราค่าระวางเรือที่สูงนี้ไว้ด้วยสัญญาเช่าระยะยาว เพื่อที่จะเป็นการประกันว่ารายได้ที่จะเข้ามาในปีหน้าและปีต่อไปจะสม่ำเสมอ

ผลกระทบจากประเทศจีน: ค่าขึ้นขนส่งล่าสุดจากผู้นำของประเทศจีนเกี่ยวกับความประสงค์และพยายามที่จะชะลอความรุนแรงของความเร็วในการขยายตัวของเศรษฐกิจ ได้ก่อให้เกิดความหวั่นไหวต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองไม่มากนักน้อย โดยดัชนีบอดลิก (BDI) ได้ลดลงอันเนื่องมาจากแรงกดดันอย่างมากรุนแรง เหตุผลที่ดัชนี BDI ลดลงนั้นเป็นผลโดยตรงมาจากการที่ประเทศจีนชะลอการนำเข้าสินค้าเทกองประเภทเหล็ก สินแร่ และถ่านหินเป็นเวลาประมาณ 2-3 อาทิตย์ สิ่งนี้มีผลกระทบโดยตรงอย่างหนักต่อตลาดเรือเคปไซส์และปานามาแมกซ์ ดัชนี BDI ซึ่งเป็นดัชนีที่สะท้อนอัตราค่าระวางของตลาดเรือทั้งสองส่วนนี้โดยตรงจึงลดลงอย่างรวดเร็วเช่นเดียวกับเมื่อครั้งที่ดัชนีนี้ได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน รัฐบาลจีนได้ใช้โอกาสนี้แก้ไขปัญหาดิจิตและความหนาแน่นการนำเข้าของที่ทำเรือสินค้าเทกอง ทำเรือสินค้าเทกองเหล่านี้แน่นขนัดทั้งนี้เนื่องจากความไร้ประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางถนนและรถไฟ เมื่อมีปริมาณสินค้าเทกองจำนวนมากมหาศาลขนส่งเข้ามา ผู้ขนส่งสินค้าเทกองเหล่านี้จึงจำเป็นต้องรอการขนถ่ายจากท่าเรือเป็นเวลานาน ขณะเดียวกันผู้นำเข้าสินค้าก็ถูกเรียกค่าปรับการขนส่งล่าช้า ข้อเท็จจริงของปัญหานี้ก็คือกำลังการผลิตเหล็กที่ร้อนและเหล็กกล้าของจีนนั้นชะลอตัวลงจากอัตราเร่งสูงสุดอย่างมาก ตัวเลขในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2547 ซึ่งเป็นฐานทั้งปี 2547 ว่าประเทศจีนจะผลิตเหล็กประมาณ 240 ถึง 250 ล้านตัน จากที่เคยผลิตในปี 2546 ที่ตัวเลข 220 ล้านตันเท่านั้น อย่างไรก็ตามความต้องการเหล็กยังคงมีอยู่แม้จะมีการสกัดการนำเข้าเพื่อแก้ปัญหาความหนาแน่นของสินค้าเทกองที่ทำเรือในประเทศจีนซึ่งเป็นเพียงการแก้ปัญหาขอขาดในการขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือ เหตุการณ์น่าจะกลับสู่จุดที่เราได้ผ่านมาเมื่อต้นปีนี้ มีเพียงกาลเวลาเท่านั้นที่จะบอกเราได้ถ้าเราได้เห็นดัชนี BDI กลับไปสู่ระดับที่เคยสูงมาก่อนที่ 5,681 จุดเมื่อต้นปีนี้ หากสิ่งนี้เกิดขึ้นจริง มีผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมเดินเรือทะเลได้

กล่าวไว้ว่าจะเกิดขึ้นในไตรมาสที่ 3 หรือ 4 ของปีนี้ ในส่วนของตลาดเรือขนาดของบริษัท บริษัทไม่ได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนในขณะนี้ และผลจากการลดลงของดัชนี BDI อัตราค่าระวางเรือปัจจุบัน (spot rate) นั้นลดลงเล็กน้อยจากที่เคยปรับตัวขึ้นสูงสุด แต่เนื่องจากเรือของบริษัทส่วนใหญ่มีสัญญาเช่าระยะยาว ดังที่ได้อธิบายไว้ในย่อหน้าก่อนนี้ บริษัทจึงมีภูมิคุ้มกันที่ดีจากกระแสการปรับตัวของตลาดที่เกิดขึ้นกับตลาดเรือสินค้าแห่งเทกองแบบไม่ประจำเส้นทาง

แผนการปรับกำลังกองเรือ: แผนการปรับกำลังกองเรือได้เริ่มต้นขึ้นตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปี 2546 ต่อเนื่องมาด้วยผลสำเร็จเกินคาด บริษัทได้พยายามมองหาข้อตกลงในการซื้อขายเรือที่ดีที่สุดที่จะสามารถทำให้บริษัทสามารถขยายความแข็งแกร่งของกองเรือบริษัทได้ และบริษัทก็ได้ประสบความสำเร็จในการซื้อกองเรือจำนวน 15 ลำในครั้งเดียว จากมาเลเซีย ซิปป์ คอร์ดอร์เชี่ยน (MISC) ด้วยราคา 98 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เรือทั้งหมดนี้คาดว่าจะส่งมอบให้บริษัทได้ภายในสิ้นไตรมาสที่สองของปีนี้ นอกจากนี้ บริษัทยังได้ทำสัญญาที่จะซื้อเรือของ MISC เพิ่มอีก 2 ลำ ซึ่งคาดว่าจะถูกส่งมอบเข้าสู่กองเรือของ PSL ได้ในเดือนมิถุนายนหรือกรกฎาคม ซึ่ง ณ เวลานั้นจะทำให้กองเรือของ PSL มี 50 ลำ! ในเวลาที่ทำนายสูงสุดของเจ้าของเรือคือจะขายกองเรือได้อย่างไรนั้น บริษัทได้บริหารงานเพื่อข้ามพ้นอุปสรรคนี้อย่างง่ายดาย

การซื้อหุ้นคืน: เริ่มตั้งแต่เดือนเมษายน 2547 และ ณ วันที่บริษัทได้ซื้อหุ้นจำนวน 3.55 ล้านหุ้นคืน ณ ราคาเฉลี่ย 35.01 บาทต่อหุ้น ข้อปฏิบัติในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่บริษัทได้กำหนดขึ้นเพื่อการซื้อหุ้นคืนนี้ เพื่อให้การซื้อหุ้นคืนได้มีการปฏิบัติอย่างถูกต้องและเคร่งครัด ทั้งก่อนและหลังการประกาศผลประกอบการ ข้อปฏิบัติจะใช้กับกรรมการที่ทำงานเต็มเวลาให้กับบริษัท ดังที่ได้เปิดเผยไว้ในรายงานประจำ

การปลดระวางเรือของกองเรือโลก: ระหว่างไตรมาสแรกของปีนี้ เรือในกลุ่มของบริษัท (ในประเภทเรือ 10,000- 30,000 เดตเวทตัน) ได้ถูกปลดระวางลงไปทั้งสิ้น 38 ลำ ขณะที่เรือต่อใหม่เพิ่มขึ้นเพียง 13 ลำ ทั่วโลกใน เป็นผลให้เรือจำนวน 25 ลำ หรือร้อยละ 0.82 ที่หายไปจากกองเรือโลก ส่งผลให้กองเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็กของโลกในไตรมาสแรกของปี 2547 เหลือเรือเพียงจำนวน 3,003 ลำ การปลดระวางเรือได้ลดลงอย่างเห็นได้ชัดในไตรมาส 2 ปี 2546 และได้เริ่มเร่งระดับขึ้นแม้ว่าตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลจะเติบโตขึ้นมากก็ตาม บริษัทหวังว่าอัตราการปลดระวางเรือเก่าออกไปจากกองเรือโลกจะรักษาระดับนี้ไว้เพื่อจะให้เห็นอนาคตที่ดี

ด้วยความนับถือ

ในนามของบริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

มร.คาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ