

อ้างถึงที่ 2550 - 021

วันที่ 8 พฤษภาคม 2550

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2550

ผลการดำเนินงานของงบการเงินไทยบาท สอบทานโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดย เบเคอร์ ทิลลี่ คอรัปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด กำไรสุทธิสำหรับไตรมาสหนึ่งของปี 2550 คิดเป็น 61.18 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยทั้งนี้ได้รวมกำไรจากการขายเรือเก่า 9 ลำ จำนวนเงิน 36.31 ล้านเหรียญสหรัฐ ดังนั้นกำไรสุทธิ ไม่รวมกำไรพิเศษซึ่งเกิดจากการขายเรือเก่าจำนวน 9 ลำ จะเท่ากับ 24.87 ล้านเหรียญสหรัฐ กำไรสุทธิในไตรมาสหนึ่งของปี 2549 เท่ากับ 18.25 ล้านเหรียญสหรัฐ ดังนั้น แม้ว่าจำนวนเรือเฉลี่ยได้ลดลงจากจำนวน 54 ลำในไตรมาสหนึ่งปี 2549 ลดลงเหลือจำนวน 48 ลำในไตรมาสหนึ่งปี 2550 ก็ตาม แต่บริษัทฯ ก็ยังสามารถเพิ่มกำไรสุทธิได้ร้อยละ 36 โดยรายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสหนึ่งปี 2550 อยู่ที่ 12,874 เหรียญสหรัฐ ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยในไตรมาสนี้อยู่ที่ 4,117 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสหนึ่งปี 2549 ที่จำนวน 3,492 เหรียญสหรัฐ (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตามกำหนดที่ได้ตัดจ่ายของทั้งสองปี) ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 18 มีสาเหตุหลักมาจากการตั้งสำรองครั้งเดียวเป็นจำนวน 1.73 ล้านเหรียญสหรัฐ (เท่ากับ 401 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ) อันเนื่องมาจากการเรียกร้องค่าเสียหายซึ่งเกิดขึ้นกับสินค้าที่ขนส่งที่ให้เกิดในหลายปีที่ผ่านมา โดยผู้เช่าเรือได้เรียกร้องบริษัทฯ (บริษัทย่อยของบริษัทที่เป็นเจ้าของเรือ) โดยก่อนหน้านี้ บริษัทฯ ได้บันทึกการเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวเมื่อเกิดขึ้นจริงและมีการจ่ายเงินออกไป ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือโดยปกติเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ ไม่รวมค่าใช้จ่ายครั้งเดียวดังกล่าวจะเป็น 3,716 เหรียญสหรัฐเท่านั้น การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันหล่อลื่น ราคาเหล็กสูงขึ้น ค่าจ้างลูกเรือสูงขึ้นและการเพิ่มขึ้นของราคาสินค้าต่างๆ กำไรสุทธิต่อหุ้น (EPS) ในรูปสกุลเงินไทยบาท สำหรับไตรมาสนี้ เป็น 4.18 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2550	ไตรมาส 1 ปี 2549
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	21,680	14,875
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	12,874	10,391
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อลำต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,117	3,492
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	34.41	30.31
กำไร / (ขาดทุน) สุทธิ (รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) ก่อนรายการพิเศษ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	61.18	18.25
กำไรสุทธิ / (ขาดทุน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	24.87	18.25
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	4.18	1.76

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต: ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ไปดูดีมากเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยในอดีต จุดที่ต่ำของรายได้ต่อวันต่อลำเรือของบริษัทฯ อยู่ที่ 5,497 เหรียญสหรัฐ ซึ่งเกิดขึ้นในไตรมาสสองของปี 2545 ส่วนจุดสูงของรายได้ต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 15,928 เหรียญสหรัฐ ซึ่งเกิดขึ้นในไตรมาสหนึ่งของปี 2548 เพื่อให้เข้าใจตัวเลขเหล่านี้ได้ชัดเจน คงจะต้องระลึกว่ารายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือสำหรับปี 2546 ซึ่งเป็นปีที่ดีที่สุด ก่อนถึงปี 2547 จนถึงปี 2549 นั้นอยู่ที่ 7,870 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำ

สัญญาเช่าระยะสั้น กับ สัญญาเช่าระยะยาว: สัญญาเช่าระยะยาวที่ได้ทำสัญญาไป ณ วันที่ 31 มีนาคม 2550 มีประมาณร้อยละ 84 ของกองกำลังเรือปัจจุบันปี 2550 โดยคำนวณจากค่าเฉลี่ยของเรือจำนวน 45 ลำ ในอัตราค่าระวางเฉลี่ยที่สูงประมาณ 12,088 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ซึ่งเมื่อค่าระวางได้ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น บริษัทฯ ใช้กลยุทธ์ในการผูกมัดค่าระวางที่สูงด้วยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเพื่อหลีกเลี่ยงการผันผวนของตลาดค่าระวางรายวัน อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะใช้กลยุทธ์นี้ในสถานการณ์ที่ตลาดค่าระวางปรับตัวลดลง หรือเมื่อตลาดค่าระวางอยู่ในระดับคงที่ นโยบายดังกล่าวได้นำมาใช้และประสบความสำเร็จในปี 2547 และ 2548 ซึ่งทำให้บริษัทฯ พ้นจากความผันผวนของตลาดรายวัน ณ ช่วงเวลาดังกล่าว บริษัทฯ หวังว่าจะสามารถดำเนินนโยบายดังกล่าวเพื่อหลีกเลี่ยงความผันผวนของตลาดค่าระวางรายวันในปัจจุบันนี้ได้

เงินปันผล: ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2550 ได้มีมติอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับงวดไตรมาส 1 ปี 2550 ที่ จำนวน 0.50 บาท ต่อหุ้น แก่ผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทฯ ทั้งนี้เนื่องด้วยบริษัทฯ มีเงินสดจากการขายเรือเก่า และจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับการซื้อเรือมือสองเข้ามาทดแทนในอนาคตนั้น บริษัทฯ จะใช้เงินจากสัญญาให้สินเชื่อจากธนาคารซึ่งมีอยู่ปัจจุบันได้ ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าสิ่งนี้จะเป็นสิ่งที่อาจเกิดขึ้นเป็นรายไตรมาส ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานและเงินสดที่บริษัทฯ จะมีอยู่เช่นกัน

ผลกระทบจากประเทศจีน: ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง อัตราการเติบโตในประเทศ (GDP) สูงขึ้นอย่างมากถึงร้อยละ 11 สำหรับไตรมาสหนึ่ง ในขณะที่ทุกคนคาดการณ์ว่าจีนจะขยายตัวอย่างช้าๆ บริษัท คาดว่าจะได้รับผลจากการขยายตัวของจีนเช่นกัน และสิ่งนี้ก็สร้างความผันผวนให้กับตลาดค่าระวางรายวัน

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ ในวันที่ 21 พฤษภาคม 2550 เวลา 10.30 น. ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมรับฟังประมาณ 70 – 100 คน โดยเป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุน และนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้ซึ่งบริษัทฯ ถือเป็นโอกาสอันดีที่จะได้พบปะพูดคุยถึงผลการดำเนินงาน

การปลดระวางเรือ: การปลดระวางเรือได้เริ่มขึ้นและช้าลงในไตรมาสหนึ่งของปี 2549 โดยในไตรมาสหนึ่งของปี 2550 เรือจำนวน 13 ลำ ได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่เข้ามาจำนวน 18 ลำ ส่งผลให้กองเรือเพิ่มขึ้นจาก 3,084 ลำ เมื่อต้นไตรมาสของปี เพิ่มขึ้นเป็น 3,089 เมื่อดิ้นไตรมาสหนึ่ง หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.16 ในกองเรือโลกสำหรับเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ ถ้าตลาดค่าระวางยังคงระดับเหมือนเช่นปัจจุบันซึ่งมีความผันผวน บริษัทฯ คาดการณ์ว่ากองเรือโลกประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากต้นปีนี้

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ