

เลขที่ 2555-018

วันที่ 30 เมษายน 2555

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสแรก ปี 2555

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครั้งล่าสุดสำหรับไตรมาสแรก ปี 2555 บริษัทฯขาดทุนสุทธิก่อนหักภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย จำนวน 1.29 ล้านบาทหรือหุ้นส่วนน้อย จำนวน 1.29 ล้านเหรียญสหรัฐเมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 3.68 ล้านบาทหรือหุ้นส่วนน้อย จำนวน 3.68 ล้านเหรียญสหรัฐในไตรมาสแรก ปี 2554 รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสแรกอยู่ที่ 8,314 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯตั้งไว้สำหรับปีที่ 7,150 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสแรก ปี 2554 ที่ 12,118 เหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลงร้อยละ 31 ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,390 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯตั้งไว้ที่จำนวน 4,400 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขของไตรมาสแรก ปี 2554 ที่ 4,896 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือแล้วทั้งสองงวด) ได้ลดลงร้อยละ 10 กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ ขาดทุน 0.04 บาท ต่อหุ้น สำหรับไตรมาสนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2554	ไตรมาส 1 ปี 2555
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	16,150	15,423
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	12,118	8,314
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,896	4,390
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	10.49	6.87
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (ก่อนหักภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	3.68	(1.29)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	3.54	(1.33)
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.10	(0.04)

พิธีประกาศรางวัล Seatrade Asia ซึ่งได้จัดขึ้น เมื่อวันที่ 23 เมษายน ณ โรงแรม แซงกรีลา ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งกรรมการผู้จัดการของบริษัท (ผู้ลงนามข้างท้าย) ได้รับรางวัล “บุคคลผู้ประสบความสำเร็จในชีวิตสำหรับปี 2555” (The Lifetime Achievement Award for 2012) เพื่อเป็นแสดงถึงผลงานที่โดดเด่นของท่านที่มีต่ออุตสาหกรรมในหลายปีที่ผ่านมาทั่วภูมิภาคเอเชียและทั่วโลก นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเป็นหนึ่งในสามผู้ได้รับการเสนอชื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” (The Dry Bulk Operator of the Year) อีกด้วย Seatrade เป็นองค์กรที่มีบทบาทในการให้รางวัลเพื่อพัฒนาภาคอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีมาเป็นเวลาหลายปี โดยให้การรับรองความเป็นเลิศในหลากหลายสาขา ต้นกำเนิดของรางวัล Seatrade Asia นั้นเกิดขึ้นที่เมืองลอนดอนในปี 2531 โดยได้รับความร่วมมือจากองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) รวมทั้งเลขานุการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศยังเป็นประธานคณะกรรมการตัดสินจนถึงทุกวันนี้ โครงการประกาศรางวัลนี้สำหรับภูมิภาคเอเชียได้ถือกำเนิดขึ้นเมื่อปี 2551 เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีทั่วภูมิภาคเอเชียและเน้นย้ำถึงความเป็นเลิศทางด้านนวัตกรรม ด้านความปลอดภัยและคุณภาพ ด้านความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ด้านความสำเร็จและการลงทุน รวมทั้งด้านการฝึกอบรมและการให้การศึกษา

การคาดการณ์: ในปี 12 เดือนข้างหน้า จะสามารถเข้าใจได้ง่ายขึ้น หากพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมในระดับมหภาคต่างๆ เหล่านี้

Stephen Roach อดีตประธาน Morgan Stanley Asia และหัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ขององค์กร ปัจจุบันดำรงตำแหน่งหุ้นส่วนอาวุโสที่ Jackson Institute of Global Affairs ของมหาวิทยาลัยเยล และเป็นอาจารย์อาวุโส ที่มหาวิทยาลัยเยล เมื่อไม่นานมานี้ได้เขียนบทความเกี่ยวกับประเทศจีน โดยสรุปได้ดังนี้ “โดยการส่งผลกระทบต่อกันระหว่างความเสี่ยงทางเศรษฐกิจกับความเสี่ยงทางการเมืองต่อความมั่นคง รัฐบาลจีนจึงกำลังทำให้หนทางการพัฒนาอีกขั้นของจีนนั้นชัดเจนยิ่งขึ้น ข้าพเจ้าขอไม่แนะนำให้คุณหันมาจับกับคำมั่นสัญญาของคนเหล่านี้เพื่อที่จะบรรลุเป้าหมาย”

จากรายงานประจำไตรมาสของ McKinsey ซึ่งพาดหัวไว้ว่า “อะไรที่เก็บไว้สำหรับประเทศจีน ในปี 2555” Gordon Orr กรรมการสำนักงานเชียงใหม่ ได้คาดการณ์การเติบโตของปีนี้ไว้ ดังนี้ 1. นโยบายของรัฐบาลจะช่วยกระตุ้นการบริโภคและการลงทุน รวมทั้งจะช่วยชะลอการขาดทุนจากการส่งออกและความซบเซาของตลาดที่อยู่อาศัย 2. แม้ว่าภาครัฐกิจจะสั่งห้ามทรัพย์สินจะซบเซา แต่เมื่อบกถึงจะยังคงมุ่งหน้าในการก่อสร้างบ้านที่สามารถเป็นเจ้าของได้เพื่อคนที่มีฐานะยากจน เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดเหตุการณ์เศรษฐกิจตกต่ำอย่างรวดเร็ว (hard landing) ในภาคอุตสาหกรรมก่อสร้าง 3. ภาคธุรกิจงานยนต์อาจจะขยายตัวอีกประมาณร้อยละ 8 สูงกว่าปีที่แล้วที่ร้อยละ 2.5 โดยสรุป แม้ว่าราคาอาหารได้พุ่งสูงขึ้นและตลาดที่อยู่อาศัยซบเซา ประเทศจีนจะยังคงรักษาอัตราการเติบโตที่รวดเร็วของตนเองไว้ได้

จากบทสรุปในรายงานประจำปีของ Howe Robinson ระบุว่า “คำเตือนข้อหนึ่ง คือ ประเมินการสำหรับปี 2555 ของเราโดยรวมได้คาดการณ์บนเงื่อนไขว่ามีการเข้าถึงเชิงรุกเป็นพื้นฐานต่ออุปสงค์ โดยคาดว่ายังคงมีวัฏจักรการเติบโตที่ต่อเนื่องในภูมิภาคเอเชียโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศจีน รวมทั้งคาดว่าจะมีการเติบโตเพียงเล็กน้อยในอเมริกาและจะมีการหยุดการเติบโตในทวีปยุโรป อย่างไรก็ตาม ไม่รวมถึงผลจากปัจจัยจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรุนแรงต่อระบบเศรษฐกิจหรือระบบการเงิน ซึ่งใน

ขณะนี้ หากมีอุปสงค์จับปล้นเกิดขึ้น ตลาดจะไม่มีสิ่งรองรับ และยังมีความหวังในบางเรื่อง คือ หากไม่มีการเร่งรีบโดยจับปล้นต่อ วัตถุประสงค์ในเรื่องที่ส่งต่อซึ่งถือเป็นตัวหยุดภาวะการฟื้นตัว และหากวัฏจักรอุปสงค์ในปัจจุบันยังคงไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลง จะยังคงมีความหวังได้ว่าภายในปี 2556 วัฏจักรของอุตสาหกรรมสินค้าแห่งเทกองจะกลับมาสดใส กองเรือจะถูกทดแทนและทำให้ทันสมัย และมีเหตุผลทุกประการที่จะตั้งตารอคอย มิใช่เพียงการตื่นตัวอีกครั้งหนึ่ง หากแต่เป็นตลาดที่ถึงความสมดุลซึ่งให้ผลตอบแทนที่เหมาะสม”

การส่งออกแร่เหล็กของประเทศบราซิลในไตรมาสแรก ปี 2555 ลดลงร้อยละ 27 ถึงจุดต่ำสุดตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2552 จากฝนที่ตกในเดือนมกราคม ส่งผลให้การผลิตต้องล่าช้าออกไป Vale ได้ขายแร่ของตนถึงร้อยละ 45 ของการผลิตให้กับจีน และแร่เหล็กของบราซิลนั้นมีปริมาณต้นในการขนส่งต่อไม่ต่ำกว่าแร่เหล็กที่ส่งออกจากประเทศออสเตรเลีย ทั้งนี้ สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความตกต่ำที่สุดของตลาดเรือขนาดเคปไซส์ในไตรมาสแรก ปี 2555 อย่างไรก็ตาม Vale คาดว่าจะมีการฟื้นตัวในภาพรวมของเศรษฐกิจในปี 2555 จากอุตสาหกรรมการผลิตและมาตรการผ่อนปรนในการให้สินเชื่อในตลาด แม้ว่าจะยังมีความผันผวนในเศรษฐกิจของยุโรป แต่ Vale คาดว่าจะยังคงมีอุปสงค์เพิ่มขึ้นในประเทศจีน

ประเทศอินเดีย จัดอยู่ในอันดับที่ 4 ของผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่ที่สุดของโลก หลังจากเคยอยู่ในอันดับที่ 10 เมื่อปี 2538 อินเดียได้สำรองแร่เหล็กที่มีคุณภาพสูงไว้ในปริมาณมากและมีศักยภาพในการป้อนอุตสาหกรรมผลิตเหล็กโดยไม่ต้องพึ่งพาการนำเข้า อย่างไรก็ตาม การสำรองถ่านหินโค้กยังคงมีปริมาณน้อยและมีคุณภาพต่ำ ทำให้ต้องมีการนำไปผสมกับถ่านหินเกรดดีซึ่งได้นำเข้าในปัจจุบันนี้ อินเดียเป็นผู้นำเข้าถ่านหินโค้กที่ใหญ่ที่สุดอันดับที่สาม และยังเป็นตลาดใหญ่ที่สุดอันดับที่สองสำหรับถ่านหินโค้กจากออสเตรเลีย รองจากประเทศญี่ปุ่น

การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีนในไตรมาสแรก มีปริมาณ 187.17 ล้านตัน ซึ่งประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 749 ล้านตัน แม้ว่าการผลิตเหล็กในจีนในไตรมาสแรกมีปริมาณมากถึง 174.2 ล้านตัน ซึ่งประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 697 ล้านตัน การผลิตที่เพิ่มขึ้นสืบเนื่องมาจากราคาเหล็กซึ่งได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นหลังจากได้ตกต่ำถึงขีดสุดในจีนเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2554 และได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องหลังจากนั้น ถ่านหินที่นำเข้าในประเทศจีน ในไตรมาสแรก ปี 2555 มีปริมาณ 61.73 ล้านตัน ซึ่งประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 247 ล้านตัน การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ในสินค้าแห่งเทกองในจีนที่สวนทางกับการหดตัวของเศรษฐกิจของจีน ด้วยตัวเลขจีดีพีไตรมาสแรกที่ร้อยละ 8.1 ดัชนีค่าระวางเฉลี่ย (BDI) ในไตรมาสแรก อยู่ที่เกือบต่ำสุดในประวัติศาสตร์ ทั้งนี้ รัฐบาลจีนได้ประมาณการตัวเลขจีดีพีของทั้งปี 2555 ที่ร้อยละ 7.5

ด้านอุปทานของกองเรือเทกองแสดงตัวเลขเป็นที่น่าผิดหวัง โดยเริ่มต้นปี 2555 ที่ 622 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 637 ล้านเดทเวทตันเมื่อสิ้นไตรมาสแรก คิดเป็นการขยายตัวในกองเรือร้อยละ 2.43 ซึ่งอีกร้อยละ 18.5 (118 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2555 และอีกร้อยละ 9.4 (60 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบในปี 2556 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 30 ของการส่งมอบเหล่านี้ (ในปี 2554 อยู่ที่ร้อยละ 28) และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นอีก 35 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ในปี 2554 อยู่ที่ 33.3 ล้านเดทเวทตัน) ยังคงมีกองเรือเพิ่มขึ้นสุทธิประมาณร้อยละ 10 ด้วยระวางบรรทุกรวมที่ 64

ล้านเคเวทตัน ในปี 2555 และจะเพิ่มขึ้นสุทธิอีกร้อยละ 4 (30 ล้านเคเวทตัน) ในปี 2556 และการส่งมอบเรือใหม่จะมีปริมาณลดลงอีกในปี 2557 และปีต่อไป อย่างไรก็ตาม ภาวะการเงินตึงเครียดในงบดุลของเจ้าของเรือส่วนใหญ่เนื่องจากรายได้จากค่าระวางเรือที่ตกต่ำลงถึงขีดสุดเมื่อปลายปี 2554 รวมทั้งต้นปี 2555 ทำให้บริษัทมหาชนหรือแม้กระทั่งบริษัทจำกัดหลายแห่งกำลังปิดตัวลง สิ่งเหล่านี้จะส่งผลกระทบเป็นลูกโซ่ต่อจำนวนธนาคารของภาคธุรกิจขนส่งซึ่งได้รับผลกระทบจากวิกฤตการเงินในทวีปยุโรปด้วย หากยังคงมีผลกระทบแง่ลบต่องบดุลของเจ้าของเรือและธนาคารของภาคธุรกิจขนส่งต่อไป คาดว่าอาจได้เห็นอัตราค่าระวางลำช้าที่ร้อยละ 50 และการเพิ่มขึ้นของการปลดระวางถึง 50 ล้านเคเวทตันต่อปีในปี 2555 และปี 2556 ซึ่งหากเป็นแบบนี้การเติบโตของอุปทานในปี 2555 จะถูกจำกัดเพียงแค่อ้อยู่ที่ 3.3 (20 ล้านเคเวทตัน) และในปี 2556 ที่ร้อยละ 1.6 (10 ล้านเคเวทตัน) สิ่งแสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ตอนนี้ คือ ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการเดินเรือบางรายที่มีชื่อเสียงและเป็นบริษัทมหาชนกำลังพยายามต่อสู้ดิ้นรนกับปัญหาดังกล่าว

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น: จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือแล้วในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2556 ถึงปี 2559) ณ สิ้นไตรมาสแรก ปี 2555 เหลืออยู่ที่ร้อยละ 15 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 152 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเมื่ออัตราค่าระวางได้ปรับตัวไปในทิศทางขาขึ้น บริษัทฯ จะเข้าผูกมัดรายได้ที่สูงที่สุดโดยการทำสัญญาให้เช่าระยะยาวด้วยอัตราค่าระวางที่สูง เพื่อหลีกเลี่ยงตลาดรายวัน ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทำให้บริษัทฯ พ้นจากความผันผวนของตลาดค่าระวางรายวัน

ปี	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559
จำนวนวันเดินเรือรวม	11,189	15,342	16,425	16,425	16,470
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	2,994	2,243	2,153	1,825	1,830
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	27	15	13	11	11
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	12,238	14,134	14,411	14,098	14,098
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	37	32	31	26	26

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ยังคงอยู่ในระดับต่ำมาก บริษัทฯ จะเฝ้าระวังสถานการณ์ปัจจุบันก่อนที่จะดำเนินการตามกลยุทธ์นี้ในอนาคต เมื่อดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) มีแนวโน้มปรับตัวไปในทิศทางขาขึ้น

จากสัญญาส่งต่อเรือ ทำให้มีเรือต่อใหม่มาเพิ่มในกองเรือ รวมถึงเรือมือสองที่จะซื้อเข้ามาในอนาคต ส่งผลให้ “จำนวนวันเดินเรือรวม” ในตารางด้านบนจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้ ได้มีการทำความเข้าใจเบื้องต้นกับลูกค้าของเรือขนส่งซีเมนต์ในการทำสัญญาเช่าขั้นต่ำ 15 ปี สูงสุดไม่เกิน 25 ปี ในอัตราค่าระวางที่เป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่งสำหรับลูกค้าและสำหรับบริษัทฯ

แผนปรับลดอายุของเรือ ได้แสดงเรือที่ได้ซื้อมาในงวดปัจจุบัน ตามตารางดังต่อไปนี้

ชื่อเรือ	สร้างเมื่อ	ผู้ต่อเรือ	เดทเวทตัน	วันส่งมอบเรือ	ราคา (ล้านเหรียญสหรัฐ)
รจเรข นารี	2548	Shikoku ประเทศญี่ปุ่น	29,870	22 ธ.ค. 52	22.15
นลินี นารี	2548	Mitsubishi ประเทศญี่ปุ่น	31,699	12 เม.ย. 53	23.75
อนัญญา นารี	2554	ABG Shipyard ประเทศอินเดีย	33,857	14 มิ.ย. 54	28.88
กาญจนา นารี	2554	Taizhou Sanfu ประเทศจีน	56,920	28 ต.ค. 54	26.50
กิระณา นารี	2554	Taizhou Sanfu ประเทศจีน	56,823	14 พ.ย. 54	26.50
จามจรี นารี	2548	Shin Kurushima ประเทศญี่ปุ่น	33,733	14 ธ.ค. 54	19.50
จรณา นารี	2548	Shin Kurushima ประเทศญี่ปุ่น	33,720	12 ม.ค. 55	19.50
มุกดา นารี	2552	Hindustan S.Y ประเทศอินเดีย	30,162	15 ก.พ. 55	17.70
มยรี นารี	2551	Hindustan S.Y ประเทศอินเดีย	30,193	19 มี.ค. 55	16.70
เบญจมาศ นารี	2555	ABG Shipyard ประเทศอินเดีย	33,780	26 มี.ค. 55	28.53
มัลลิการ์ นารี	2551	Hindustan S.Y ประเทศอินเดีย	30,193	2 เม.ย. 55	16.60
รวม			400,950		246.31

มูลค่าเรือมือสองในปัจจุบันได้ตกต่ำลง โดยจากการซื้อขายครั้งล่าสุดซึ่งราคาเทียบเท่าได้กับเมื่อปี 2546 ซึ่งบริษัทฯ เห็นว่าเป็นราคาที่ที่น่าสนใจมากและคาดว่าจะพิจารณาซื้อเพิ่มอีกในตลาดเรือมือสองในช่วงอีกสองไตรมาสข้างหน้า ทั้งนี้ บริษัทฯ จะรายงานความคืบหน้าในเรื่องนี้ให้ทราบต่อไป

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสแรก ปี 2555 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 464 จุด ซึ่งมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน ที่ 6,925 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 8,116 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 17 สำหรับไตรมาสแรกนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 830 จุด ซึ่งมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน ที่ 8,679 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 10,757 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 24

ผู้ต่อเรือ ABG ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ได้ล่าช้าในการส่งมอบเรือบางลำแล้ว โดยเกินกำหนดวันที่จะยกเลิกการต่อเรือตามสัญญาต่อเรือที่ทำไว้กับทางผู้ต่อเรือ ในขณะที่ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่จำนวน 2 ลำขนาด 34,000 เดทเวทตันต่อลำ และบริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาการส่งต่อเรือจำนวน 3 ลำในปี 2554 ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรประมาณ 10.5 ล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ บริษัทฯ คาดว่า จะขายต่อสัญญาการส่งต่อเรืออีกจำนวน 2 ลำประมาณกลางปี 2555 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้มีความยินดีกับการขายต่อสัญญา

สั่งต่อเรือเหล่านี้ แต่เป็นการแก้ปัญหาที่ดีที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ภายใต้ภาวะการณ์เช่นนั้น นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังสามารถทดแทนเรือเหล่านี้ที่ได้สั่งต่อกับเรือ ABG ในขนาดเท่ากัน แต่ราคาถูกกว่า โดยการซื้อเรือมือสองในท้องตลาด

เงินปันผล ได้จ่ายไปแล้วในทุกไตรมาสเป็นเวลา 18 ไตรมาสอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2550 สำหรับปี 2554 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลในอัตราร้อยละ 80 ของกำไรสุทธิโดยในทุกไตรมาสให้แก่ผู้ถือหุ้นเนื่องจากยังไม่มีความต้องการใช้เงินลงทุนอย่างเร่งด่วน ดังนั้นหากกระแสเงินสดและความสามารถในการทำกำไรเอื้ออำนวย บริษัทฯหวังเป็นอย่างยิ่งที่จะคงการจ่ายเงินปันผลรายไตรมาสอย่างที่ได้เคยกระทำ

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการสำหรับไตรมาสแรก ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันที่ 8 พฤษภาคม 2555 เวลา 10.45 นาฬิกา ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมประมาณ 70 – 100 คน โดยเป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุนและนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพบปะ พูดคุยในรายละเอียดถึงผลการดำเนินงานปัจจุบัน สำหรับท่านที่ไม่สามารถมาได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ ยังคงมีปริมาณมากเหมือนในปี 2554 โดยในไตรมาสแรก ปี 2555 มีเรือจำนวน 41 ลำได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่เข้ามาทั้งหมด 13 ลำ ส่งผลให้มีกองเรือโลกลดลงร้อยละ 1 จาก 2,916 ลำ เป็น 2,888 ลำในกองเรือโลกในประเภทเดียวกับของบริษัทฯ และหากว่าตลาดค่าระวางยังคงตกต่ำ บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะลดลงอย่างรวดเร็วประมาณร้อยละ 3-5 ต่อปี ซึ่งถือเป็นข่าวดีสำหรับเจ้าของเรือซึ่งประสบกับภาวะอัตราค่าระวางเรือตกต่ำจากการที่มีการสั่งต่อเรือมากเกินไปในช่วงที่ผ่านมา

ขอแสดงความนับถือ
บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิต ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ