

เลขที่ 2556-014

วันที่ 30 เมษายน 2556

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสแรก ปี 2556

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ที แอนด์ ยัง จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครั้งล่าสุดสำหรับไตรมาสแรก ปี 2556 บริษัทฯมีกำไรสุทธิก่อนหักภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย จำนวน 9.35 ล้านบาทหรือร้อยละ 1.29 ของรายได้ต่อวันต่อลำเรือใน ช่วงไตรมาสแรกอยู่ที่ 7,030 บาทหรือร้อยละ 15 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสแรก ปี 2555 ที่ 8,314 บาทหรือร้อยละ 15 ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,318 บาทหรือร้อยละ 61 ของรายได้ต่อวันต่อลำเรือ (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือแล้วทั้งสองงวด) ได้ลดลงร้อยละ 2 กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.27 บาท ต่อหุ้น สำหรับไตรมาสแรก ปี 2556 เมื่อเทียบกับ ขาดทุน 0.04 บาท ต่อหุ้น ในไตรมาสแรก ปี 2555

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2556	ไตรมาส 1 ปี 2555
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,317	15,423
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแซนด์ไฮส์)	6,588	8,116
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	9,023	10,757
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,318	4,390
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	5.83	6.87
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (ก่อนหักภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	9.35	(1.29)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	9.33	(1.33)
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.27	(0.04)

การคาดการณ์: ช่วงเวลา 12 เดือนข้างหน้า จะสามารถเข้าใจได้ง่ายขึ้น หากพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมในระดับมหภาคต่างๆ เหล่านี้

ประเทศบราซิลได้กลายมาเป็นผู้ส่งออกข้าวโพดรายใหญ่ที่สุดในโลกแทนที่สหรัฐอเมริกา ในช่วงปี 2554 - 2555 เกษตรกรชาวบราซิลได้ขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าวโพดเนื่องจากราคาข้าวโพดได้ปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลให้มีการเก็บเกี่ยวได้เป็นปริมาณมากในฤดูที่ผ่านมา คาดว่าการเพาะปลูกในปัจจุบันจะสามารถเก็บเกี่ยวได้ในปริมาณมากเช่นเดียวกัน ในช่วงสี่เดือนที่ผ่านมา บราซิลได้ส่งออกข้าวโพดเกือบถึง 14 ล้านตัน ในเรื่องปริมาณการขนส่งกับระยะทางสำหรับการส่งออกข้าวโพดของบราซิลนั้น มีระยะทางไม่ล้นตันมากกว่าข้าวโพดที่ส่งออกจากสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ การส่งออกข้าวโพดของบราซิลยังส่งผลให้เกิดความแออัดในระบบการขนส่ง ส่งผลให้เรือถูกใช้มากขึ้น

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาจะอยู่ที่ร้อยละ 1.9 ในปี 2556 และร้อยละ 3 ในปี 2557 ส่วนสหภาพยุโรปอยู่ที่ร้อยละ 0.3 ในปี 2556 และอยู่ที่เพียงร้อยละ 1.1 ในปี 2557 และประเทศจีนอยู่ที่ร้อยละ 8 ในปี 2556 และเพิ่มเป็นร้อยละ 8.2 ในปี 2557

ตามรายงานของ US Energy Information Agency ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2556 ตัวเลขการส่งออกถ่านหินของสหรัฐอเมริกาในช่วงปี 2543 - 2552 ซึ่งเฉลี่ยอยู่ที่ 49 ล้านตันต่อปี ได้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 112 ล้านตันในปี 2555 การที่มีก๊าซธรรมชาติราคาถูกในปริมาณมากทำให้เกิด “การปฏิวัติของ Shale Gas” ในสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้โรงงานผลิตไฟฟ้าในประเทศได้เปลี่ยนจากการใช้ Thermal Coal มาใช้ Shale Gas นี้แทนซึ่งมีราคาต่ำกว่า ทั้งนี้ เมื่อคำนึงถึงระยะทางในการขนส่งไม่ล้นตัน การส่งออกถ่านหินของสหรัฐอเมริกานับว่าส่งผลดีต่อเจ้าของเรือ

ในเดือนกุมภาพันธ์ การนำเข้าถ่านหินของประเทศอินเดียได้ขยายตัวร้อยละ 35 จากตัวเลขในปีที่แล้ว โดยมีการนำเข้าถ่านหินถึง 12.6 ล้านตัน เมื่อเทียบกับปริมาณการนำเข้าที่ 9.34 ล้านตันในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

โครงการการพัฒนาใหม่ๆภายใต้การบริหารงานของผู้นำคนใหม่ของประเทศจีน ซึ่งรวมไปถึงการสร้างสนามบินแห่งใหม่จำนวน 10 แห่ง ทำเทียบเรือที่สามารถรองรับเรือขนาด 10,000 เดกเวทตันขึ้นไปจำนวน 100 แห่ง ทางรถไฟความยาว 5,200 กิโลเมตร ทางหลวงความยาว 80,000 กิโลเมตร และตัวเลขจีดีพีขึ้นต่ำที่ร้อยละ 7.5 ในปี 2556 ส่งผลให้คาดการณ์ว่าการนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีนจะเพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2556 ประกอบกับการประกาศปิดเหมืองถ่านหิน 5,000 แห่งโดยรัฐบาลเพื่อลดอุบัติเหตุจากการทำเหมืองแร่ สำหรับผู้ที่คิดว่าตลาดอสังหาริมทรัพย์ในจีนได้หยุดนิ่งนั้น อาจจะต้องคิดทบทวนใหม่ เนื่องจากโครงการถนนวงแหวนภาคเหนือสายที่ห้าของเมืองปักกิ่งได้ส่งผลให้ราคาอสังหาริมทรัพย์ปรับตัวเพิ่มขึ้นเกือบ 4,000 หยวน (ประมาณ 644 เหรียญสหรัฐ) ต่อตารางเมตร ซึ่งจะเห็นได้จากการมีลูกค้ามากกว่า 1,300 รายกำลังหาที่พักอาศัยซึ่งมีอยู่เพียง 184 ยูนิต จะเห็นได้ว่าประเทศจีนยังคงเป็นปัจจัยที่ช่วยพยุงและเป็นความหวังในการฟื้นตัวของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองเสมอมา

Gordon Orr กรรมการของ McKinsey สำนักงานเชียงใหม่ ได้เขียนว่า “ประเทศจีนเป็นประเทศที่มีโครงข่ายถนนที่เก็บค่าผ่านทาง และรถไฟความเร็วสูงที่ใหญ่ที่สุดในโลก รวมไปถึงมี หกท่าเรือในสิบท่าเรือคอนเทนเนอร์ที่มีความแออัดที่สุด อย่างไรก็ตาม ต้นทุนที่สูงของระบบโลจิสติกส์นั้นเป็นเพียงแค่มิติหนึ่งในตัวชี้วัดที่แสดงว่าจีนมีความต้องการในโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้ กว้างขวางครอบคลุมมากขึ้น โดยภาครัฐไม่เพียงแต่ตระหนักถึงความจริงข้อนี้ แต่ยังเชื่อมั่นว่ายังคงมีสร้างได้เร็วเท่าใดยิ่งดี นอกจากนี้ จีนยังคงล้ำหลังในเรื่องของจำนวนสนามบินซึ่งมีเพียงแค่ 452 แห่ง เมื่อเทียบกับประเทศบราซิลซึ่งมีถึง 713 แห่ง และ สหรัฐอเมริกาซึ่งมีมากถึง 5,194 แห่ง ทั้งนี้ 44 เมืองของจีนซึ่งมีประชากรรวมมากกว่าล้านคนยังไม่มีระบบการขนส่งมวลชนอื่น นอกจากรถเมย์ สิ่งที่สำคัญเหนือสิ่งอื่นใด คือ ประชากรเมืองจำนวนมากที่อาศัยอยู่นอกเมืองใหญ่ต้องขาดแคลนที่พักอาศัยที่ ทันสมัย และการจัดหาที่พักอาศัยในเมืองโดยทางภาครัฐก็ยังดำเนินการไปไม่ถึงครึ่ง ขนาดของงานก่อสร้างมีปริมาณมากขึ้น เนื่องจากอาคารที่พักอาศัยจำนวนมากที่ทางภาครัฐได้สร้างเมื่อปี 1980 มีคุณภาพที่ไม่ดีและจะหมดอายุการใช้งานเร็วกว่าที่ควรจะเป็น จะเห็นได้ว่า การลงทุนในระบบโครงสร้างพื้นฐานจะยังคงเป็นตัวขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2556 และส่วนใหญ่ ของการลงทุนดังกล่าวจะส่งผลในแง่ดี”

ในที่ประชุม DNB Markets Shipping Conference ครั้งล่าสุดนั้น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งเทกองซึ่งร่วมอภิปรายได้เห็นด้วยว่าประเทศจีนยังคงเป็นปัจจัยที่ใหญ่ที่สุดของธุรกิจขนส่งสินค้าแห่งเทกอง กล่าวคือ อุปสงค์ยังคงขึ้นอยู่กับปริมาณการผลิตสินค้า แห่งเทกองภายในจีนซึ่งถูกทดแทนด้วยการนำเข้า อุปทานซึ่งคือความสามารถในการต่อเรือของตู้ต่อเรือที่คุณเหมือนว่าจะค่อยๆ น้อยลงและร้อยละ 10 – 25 ของยอดการสั่งซื้อต่อเรือจะไม่มีคำสั่งมอบจริง จึงมีความเห็นพ้องว่าจะเห็นการฟื้นตัวของตลาดในช่วง ครึ่งหลังของปี 2556

การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีนในไตรมาสแรก มีปริมาณ 186.51 ล้านตัน ซึ่งถ้าประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 746 ล้านตัน หรือเกือบ เท่ากับตัวเลขในปี 2555 การผลิตเหล็กในจีนในไตรมาสแรกมีปริมาณมากถึง 191.9 ล้านตัน ถ้าประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 765 ล้าน ตัน หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 7 จากตัวเลขปี 2555 ถ่านหินที่นำเข้าในประเทศจีน ในไตรมาสแรก ปี 2556 มีปริมาณ 80 ล้านตัน ถ้าประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 320 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 11 จากตัวเลขปี 2555 การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ในสินค้าแห่ง เทกองในจีนนั้นสวนทางกับการหดตัวของเศรษฐกิจของจีนด้วยตัวเลขจีดีพีไตรมาสแรกที่ร้อยละ 7.5 ทั้งนี้ ดัชนีค่าระวางเฉลี่ย (BDI) ในไตรมาสแรก อยู่ที่เกือบต่ำสุดในประวัติศาสตร์

ด้านอุปทานของกองเรือเทกองได้เริ่มแสดงตัวเลขเป็นที่น่าสนใจในที่สุด โดยเริ่มต้นปี 2556 ที่ 692.74 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้น เป็น 704.63 ล้านเดทเวทตันเมื่อสิ้นไตรมาสแรก คิดเป็นการขยายตัวในกองเรือร้อยละ 1.72 ซึ่งอีกร้อยละ 10.44 (72.34 ล้านเดทเวท ตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2556 และอีกร้อยละ 5.32 (36.90 ล้านเดทเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบในปี 2557 หากคำนวณอัตรา การส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 30 ของการส่งมอบเหล่านี้ (ในปี 2555 อยู่ที่ร้อยละ 28) และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตรา สูงขึ้นอีก 35 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ในปี 2555 อยู่ที่ 36 ล้านเดทเวทตัน) ยังคงมีกองเรือเพิ่มขึ้นสุทธิประมาณร้อยละ 5.33 (36.89 ล้านเดทเวทตัน) ในปี 2556 และจะเพิ่มขึ้นสุทธิอีกร้อยละ 0.83 (6.02 ล้านเดทเวทตัน) ในปี 2557 ทั้งนี้ การส่งมอบเรือใหม่จะมี ปริมาณลดลงอีกในปี 2558 และปีต่อไป

เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดปานามาแมกซ์สร้างเมื่อปี 2546 ชื่อ Taskent ซึ่งมีอายุเกือบ 10 ปีได้ถูกขายเพื่อปลดระวางในประเทศจีนเมื่อเดือนมกราคม 2556 ซึ่งถือว่าเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่อายุน้อยที่สุดในรอบ 25 ปีที่ถูกปลดระวาง โดยเรือพี่ของเรือลำดังกล่าวชื่อ Alma Ata สร้างเมื่อปี 2542 ได้ถูกขายเพื่อปลดระวางในประเทศอินเดีย มีแนวโน้มว่าเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะถูกปลดระวางเมื่ออายุ 20 ปีหรือมากกว่า แม้ว่าในปัจจุบันจะเห็นเรือบางลำถูกปลดระวางด้วยอายุเพียง 15 ปี เรือ Taskent ถูกปลดระวางเนื่องจากใช้เชื้อเพลิงจำนวนมากเมื่อเทียบกับเรือขนาดปานามาแมกซ์ที่ทันสมัยและประหยัดพลังงานอื่นๆ ส่งผลให้การเดินเรือดังกล่าวไม่สามารถทำกำไรได้ในภาวะอัตราค่าระวางซึ่งอ่อนตัวในปัจจุบัน

ในเดือนเมษายน 2551 เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดปานามาแมกซ์อายุ 3 ปี ชื่อ Ikan Belanak (ขนาดระวาง 75,776 เดทเวทตัน สร้างเมื่อปี 2548 ที่อยู่ต่อเรือ Sanoyas ในประเทศญี่ปุ่น) ถูกขายในราคา 83 ล้านดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบกับเรืออายุ 5 ปี ชื่อ Torm Saltholm (ขนาดระวาง 83,685 เดทเวทตัน สร้างเมื่อปี 2551 ที่อยู่ต่อเรือ Sanoyas ในประเทศญี่ปุ่น) ซึ่งถูกขายเมื่อต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2556 ด้วยราคา 19.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าตลาดมีความผันผวนเป็นอย่างมาก

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น: จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือแล้วในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2556 ถึงปี 2560) ณ ต้นไตรมาสแรก ปี 2556 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 15.2 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 168 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเมื่ออัตราค่าระวางได้ปรับตัวไปในทิศทางขาขึ้น บริษัทฯ จะเข้าผูกมัดรายได้โดยการทำสัญญาให้เช่าระยะยาวด้วยอัตราค่าระวางที่สูงเพื่อหลีกเลี่ยงตลาดรายวัน

ปี	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560
จำนวนวันเดินเรือรวม	15,533	17,726	18,250	18,300	18,250
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	3,452	2,113	2,562	2,562	2,555
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	22	12	14	14	14
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	10,115	13,180	13,713	13,713	13,713
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35	28	35	35	35

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

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสแรก ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 462 จุด ซึ่งมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน ที่ 6,878 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแฮนด์ไซส์ของบริษัทฯ ทำ

รายได้อยู่ที่ 6,588 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 4.2 สำหรับไตรมาสแรกนี้ ส่วนค่าเฉลี่ยของดัชนี ค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 773 จุด ซึ่งมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน ที่ 8,084 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 9,023 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 11.6 ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ คือ การทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง อย่างน้อยร้อยละ 10

แผนปรับลดอายุกองเรือ ด้วยการทดแทนเรือเก่าด้วยเรือที่ใหม่กว่า ทันสมัยกว่า ประหยัดกว่า และใหญ่กว่าได้เริ่มขึ้นด้วยการขายเรืออายุเก่าจำนวน 35 ลำ แผนการนี้มีความก้าวหน้าไปมากจากการซื้อเรือมือสองขนาด 30,000 – 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 7 ลำ (อายุเฉลี่ย 5 ปี) เรือใหม่ขายต่อขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ เรือใหม่ขายต่อขนาด 53,000 - 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 7 ลำ และเรือมือสองขนาด 53,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ (อายุเฉลี่ย 3 ปี) ในระหว่างปี 2553 – 2556 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือส่งต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 3 ลำ จากผู้ต่อเรือ ABG ในช่วงดังกล่าวด้วย ซึ่งทำให้กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 40 ลำ (รวมเรือ 1 ลำซึ่งจะรับมอบในเดือนพฤษภาคม 2556) อันเป็นโอกาสที่ดีที่บริษัทฯ ได้เฟื่องฟูและหากแผนปรับลดอายุกองเรือนี้ประสบความสำเร็จ จะสามารถสร้างรายได้ให้แก่บริษัทฯ อย่างยั่งยืนต่อไป

ผู้ต่อเรือ ABG ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ได้ล่าช้าในการส่งมอบเรือบางลำโดยเกินกำหนดวันยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ ซึ่งบริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาส่งต่อเรือฉบับดังกล่าวให้กับผู้ซื้อรายใหม่ไป โดยบริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่จำนวน 3 ลำขนาด 34,000 เดทเวทตันต่อลำ และบริษัทฯ ปิดบัญชีการขายต่อสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับในปี 2554 ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรประมาณ 10.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และขายต่อสัญญาส่งต่อเรืออีก 6 ฉบับในเดือนธันวาคม 2554 และในปี 2555 ซึ่งในจำนวนนี้ 2 ฉบับได้ถูกบันทึกกำไรจำนวน 9.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2555 ในไตรมาสแรก ปี 2556 บริษัทฯ ยังได้ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือใหม่สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 1 ลำ และได้บันทึกกำไรจากการขายต่อสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับจากทั้งหมด 6 ฉบับซึ่งได้ลงนามในเดือนธันวาคม 2554 และในปี 2555 จำนวน 13.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ คาดว่าจะสามารถปิดบัญชีการขายต่อสัญญาส่งต่อเรือที่เหลืออยู่ภายในไตรมาสสองปี 2556 ดังนั้นคงเหลือสัญญาส่งต่อเรือใหม่อีก 6 ฉบับ ที่ผู้ต่อเรือ ABG จะต้องส่งมอบให้แก่บริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้มีความยินดีกับการขายต่อสัญญาส่งต่อเรือเหล่านี้ แต่เป็นการแก้ปัญหาที่ดีที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ภายใต้สถานการณ์เช่นนี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสามารถทดแทนเรือเหล่านี้ที่ได้ส่งต่อกับผู้ต่อเรือ ABG ในขนาดเท่ากัน แต่ราคาถูกกว่า โดยการซื้อเรือมือสองในท้องตลาด

เงินปันผล ได้จ่ายไปแล้วในทุกไตรมาสอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2550 สำหรับปี 2555 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลรายไตรมาสประมาณ 3 เท่าของกำไรสุทธิให้แก่ผู้ถือหุ้นเนื่องจากยังไม่มีความต้องการใช้เงินลงทุนอย่างเร่งด่วน ดังนั้น หากกระแสเงินสดและความสามารถในการทำกำไรเอื้ออำนวย บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะคงการจ่ายเงินปันผลรายไตรมาสอย่างที่ได้เคยกระทำ

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

การปลดระวางเรือ ยังคงมีปริมาณมากเหมือนในปี 2555 โดยในไตรมาสแรกปี 2556 มีเรือจำนวน 56 ลำได้ถูกปลดระวาง สำหรับกองเรือโลกในประเภทเดียวกับของบริษัทฯ (ขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน) ขณะที่เรือใหม่เข้ามาทั้งหมด 39 ลำ ส่งผลให้กองเรือโลกลดลงร้อยละ 0.60 จาก 2,752 ลำ เมื่อต้นปี เป็น 2,735 ลำ ณ สิ้นไตรมาสนี้ และหากว่าตลาดค่าระวางยังคงตกต่ำ บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะลดลงอย่างรวดเร็ว ประมาณร้อยละ 3 - 5 ต่อปี ซึ่งถือเป็นข่าวดีสำหรับเจ้าของเรือซึ่งประสบกับภาวะอัตราค่าระวางเรือตกต่ำจากการที่มีการส่งต่อเรือมากเกินไปในช่วงที่ผ่านมา

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ