

เลขที่ 2557-016

วันที่ 25 เมษายน 2557

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสแรก ปี 2557

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุดสำหรับไตรมาสแรก ปี 2557 บริษัทฯมีกำไรสุทธิ (ไม่รวมกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล) จำนวน 4.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐเมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิ (ไม่รวมกำไรดังกล่าว) จำนวน 4.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสแรก ปี 2556 รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสแรกอยู่ที่ 9,268 เหรียญสหรัฐ ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 32 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสแรก ปี 2556 ที่ 7,030 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,636 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯตั้งไว้เล็กน้อยที่จำนวน 4,500 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขของไตรมาสแรก ปี 2556 ที่ 4,318 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ (รวมค่าเสื่อม/ค่าใช้จ่ายตัดบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือแล้วทั้งสองงวด) ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือได้เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 7 สำหรับไตรมาสแรก ปี 2557 กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาท อยู่ที่ 0.13 บาท ต่อหุ้น เมื่อเทียบกับกำไร 0.27 บาท ต่อหุ้นในไตรมาสแรก ปี 2556 (ซึ่งได้รวมกำไร 0.40 บาทต่อหุ้นซึ่งเป็นกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล) หรือคิดเป็นขาดทุน 0.13 บาท ต่อหุ้นในไตรมาสแรก ปี 2556 (หากไม่รวมกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล)

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1 ปี 2556	ไตรมาส 1 ปี 2557
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,317	19,702
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแอนด์ไชส์)	6,588	9,024
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	9,023	10,086
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,318	4,636
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	5.83	13.65

กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (ไม่รวมกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญา สังค้อเรือเดินทะเล)	(4.59)	4.11
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	9.33	4.27
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท) (ไม่รวมกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ การยกเลิกสัญญาสังค้อเรือเดินทะเล)	(0.13)	0.13
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.27	0.13

รางวัลและเกียรติยศ บริษัทฯ ได้เป็นผู้เข้ารับสุดท้ายสำหรับรางวัลสำหรับผู้บริหารเรือ (Ship Manager) และรางวัลสำหรับเจ้าของเรือและผู้ประกอบการเดินเรือ (Ship Owner/Operator) ในพิธีประกาศรางวัล Seatrade Asia Awards ประจำปี 2557 เมื่อเดือนเมษายน 2557 ณ ประเทศสิงคโปร์

การคาดการณ์: ช่วงเวลา 12 เดือนข้างหน้า จะสามารถเข้าใจได้ง่ายขึ้น หากพิจารณาถึงปัจจัยในระดับมหภาคต่างๆ โดยบริษัทฯ ได้รวบรวมข้อมูลบางส่วนจากแหล่งข้อมูลที่เผยแพร่ต่อสาธารณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

จากการที่ราคาที่อยู่อาศัยได้ปรับตัวเพิ่มขึ้น อัตราการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น และการปล่อยสินเชื่อธนาคารที่มากขึ้น เป็นเครื่องแสดงให้เห็นว่า เศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกากำลังฟื้นตัวและจะแข็งแกร่งขึ้นในปีนี้มี การปรับเพิ่มประมาณการตัวเลขเศรษฐกิจของสหรัฐฯ จากร้อยละ 2.6 (ข้อมูลจาก IMF) เป็นร้อยละ 3.2 (ข้อมูลจาก Deutsche Bank)

ธนาคารกลางแห่งประเทศอังกฤษ (The Bank of England) ได้บอกเป็นนัยว่าอาจจะต้องมีการปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยในปี 2558 โดยได้ปรับเพิ่มประมาณการตัวเลขจีดีพีเป็นร้อยละ 3.4 สำหรับปี 2557

Deutsche Bank คาดว่าเศรษฐกิจจีนจะเติบโตร้อยละ 8.6 จากการที่เศรษฐกิจยุโรปได้ฟื้นตัว รวมถึงตัวเลขจีดีพีของสหรัฐฯ ที่เพิ่มขึ้นซึ่งส่งผลให้มีปริมาณการส่งออกมากขึ้น ในขณะที่สถาบันอื่นๆ ได้คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจจีนจะเติบโตร้อยละ 7.2 (ข้อมูลจาก Morgan Stanley) ถึงร้อยละ 7.6 (ข้อมูลจาก BofA/ML)

การนำเข้าถ่านหินในประเทศจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2557 มีปริมาณ 84 ล้านตัน ตามข้อมูลของศุลกากรจีน ซึ่งถ้าประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 336 ล้านตัน ซึ่งเป็นการสร้างสถิติใหม่ของโลก

การผลิตเหล็กในจีนสำหรับไตรมาสแรก ปี 2557 มีปริมาณ 201 ล้านตัน ซึ่งถ้าประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 804 ล้านตัน

การนำเข้าแร่เหล็กในประเทศจีน สำหรับไตรมาสแรก ปี 2557 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 222 ล้านตัน ตามข้อมูลของศุลกากรจีน ซึ่งถ้าประมาณการทั้งปีจะได้ที่ 888 ล้านตัน

การลดมลพิษในประเทศจีนส่งผลดีต่อตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เนื่องจากการผลิตแร่เหล็กในประเทศสร้างมลพิษมาก ทำให้มีการทดแทนด้วยการนำเข้าแร่เหล็กซึ่งมีคุณภาพดีกว่า มีการเรียกร้องให้ปิดโรงงานผลิตเหล็กที่มีขนาดเล็กและก่อมลพิษสูง ซึ่งโดยปกติใช้แร่เหล็กที่ผลิตได้ในประเทศ (ข้อมูลจาก RS Platou)

ในปี 2557 จีนจะปิดเหมืองถ่านหินขนาดเล็กจำนวน 1,725 แห่งซึ่งมีกำลังการผลิต 117.48 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของ โครงการเลิกผลิตถ่านหินคุณภาพต่ำ โดยทางการได้กำหนดให้ปิดเหมืองถ่านหินที่มีกำลังการผลิตน้อยกว่า 90,000 ตันต่อปีอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเหมืองที่ผิดกฎหมาย และเหมืองที่ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยของรัฐได้ (ข้อมูลจาก COSCO China News Letter)

จีนได้นำเข้าถ่านหินที่มีค่ากำมะถันต่ำเพื่อลดระดับมลพิษ แม้ว่าเหมืองในประเทศจะมีกำลังการผลิตถ่านหินมากกว่า 3 พันตันต่อปี แต่ส่วนใหญ่ถ่านหินที่ผลิตได้มีคุณภาพต่ำ มีค่ากำมะถันสูง และสร้างฝุ่นควันมาก และแม้ว่าจีนจะมีแหล่งทรัพยากรในประเทศมากมายก็ตาม แต่จีนยังคงต้องพึ่งพิงการนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กคุณภาพดีจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นการส่งเสริมความต้องการในการขนส่งทางทะเลและช่วยลดมลพิษภายในประเทศอีกด้วย นอกจากนี้ การขยายตัวของจีนและการขยายตัวของตลาดเกิดใหม่ทั่วโลกก็ถือเป็นตัวขับเคลื่อนหลักของอุปสงค์ในการใช้เรือ และจากการที่จีนได้คำนึงถึงคุณภาพมากกว่าปริมาณตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจ ดังนั้น จีนจะคำนึงถึงคุณภาพของสินค้าโภคภัณฑ์มากกว่าสินค้าที่สามารถผลิตได้ภายในประเทศ ส่งผลให้ต้องมีการนำเข้าสินค้า อันเป็นสาเหตุให้จีนยังคงมีบทบาทสำคัญต่ออุปสงค์ในเรือต่อไปในอนาคต (ข้อมูลจาก Hartland)

การที่จีนนำเข้าเหล็กคิดเป็น 1.4 ตันต่อคนยังถือเป็นตัวเลขที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับยุโรปซึ่งมีปริมาณการนำเข้าเหล็กถึง 4 ตันต่อคน ปัจจุบันนี้ส่งผลดีต่อเจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง แม้ว่าเมื่อถึงจุดหนึ่งความต้องการใช้เหล็กจะคงที่ แต่การเปลี่ยนแปลงครั้งล่าสุดแสดงให้เห็นว่า สำหรับเศรษฐกิจจีนแม้ว่าตัวเลขจีดีพีจะลดลงแต่ปริมาณสินค้าเทกองที่ขนส่งกลับยังคงเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเหตุการณ์เช่นนี้ไม่ได้เป็นเรื่องใหม่แต่อย่างใด เพราะเคยเกิดขึ้นที่ยุโรปมาแล้ว แต่เหตุการณ์เหล่านี้แสดงให้เห็นว่ายังคงมีความต้องการในการนำเข้าเหล็กมากขึ้นแม้ว่าเศรษฐกิจจะเติบโตแล้วก็ตาม (ข้อมูลจาก Clarksons)

ต้องขอบคุณที่ธุรกิจของเราไม่ได้เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลกและทิศทางการชะลอตัวทางเศรษฐกิจต่างๆรอบโลก เนื่องจากเป็นธุรกิจที่อิงเศรษฐกิจของประเทศจีนเป็นหลัก ซึ่งจีนเป็นผู้ขับเคลื่อนหลักในอุปสงค์การขนส่งทางเรือของโลก นายกรัฐมนตรี Li Keqiang ได้เคยให้คำมั่นว่าตัวเลขจีดีพีจะอยู่ที่ร้อยละ 7.5 สำหรับปี 2557 แต่ยังคงไม่เป็นไปตามคำมั่นดังกล่าว ซึ่งความล้มเหลวนี้จะส่งผลเสียต่อความอยู่รอดของตนเองและของพรรค ดังนั้น เราจะได้เห็นมาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจใหม่ๆที่จะออกมาซึ่งจะส่งผลดีโดยตรงต่ออุปสงค์ในการขนส่งทางเรือ ธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) อาจลดมาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจต่างๆลง ธนาคารกลางแห่งประเทศอังกฤษ (BoE) ได้ดำเนินการผิดพลาด ธนาคารกลางยุโรป (ECB) ยังคงหาทางออกอยู่ และธนาคารกลางญี่ปุ่น (BoJ) ได้ดำเนินการพลาดไปจากเป้าที่วางไว้มาก อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่สำคัญคือ ธนาคารประชาชนจีน (PBoC) ได้ให้คำรับรองว่าตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจจะเป็นไปตามที่นายกได้ให้คำมั่นไว้ โดยหลังการประชุมสภา นายกรัฐมนตรี Li Keqiang ได้ยืนยัน

ว่าจะเร่งสร้างรางรถไฟและที่อยู่อาศัยของรัฐ โดยตั้งเป้าที่จะสร้างรางรถไฟระยะทาง 6,600 กิโลเมตรภายในปีนี้ ซึ่งมากกว่าปีที่แล้วถึง 1,000 กิโลเมตร อันส่งผลให้มีการสร้างงานกว่า 10 ล้านงาน ซึ่งเป็นการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและสังคม China Development Bank ซึ่งเป็นธนาคารของรัฐกำลังมีโครงการปล่อยสินเชื่อสำหรับก่อสร้างที่อยู่อาศัยของรัฐ โดยรวมถึงการต่อเติมซ่อมแซมหรือการสร้างบ้าน 4.7 ล้านหลังสำหรับประชาชนที่อาศัยในย่านชุมชนแออัด ทางการกำลังพิจารณาขยายระยะเวลาผ่อนผันการชำระภาษีให้กับบริษัทขนาดเล็กและขนาดกลาง เพื่อกระตุ้นการลงทุนในภาคเอกชนซึ่งเป็นตลาดใหม่และเติบโตอย่างรวดเร็ว มาตรการเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมการนำเข้าแร่เหล็กและถ่านหินและช่วยลดกำลังการผลิตเหล็กและซีเมนต์ในประเทศที่มีมากเกินไปลง สิ่งที่จะกล่าวต่อไปนี้ส่งผลต่อการคาดการณ์รายได้ในช่วงครึ่งหลังของปี 2557 ซึ่งราคาเรือได้เพิ่มขึ้นจาก 18 เดือนที่ผ่านมา กล่าวคือ เมื่อเริ่มต้นปี 2556 เรือเคปไซส์ขนาด 180,000 เดทเวทตัน ได้ถูกขายต่อในราคา 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ขณะนี้ราคาเรือดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นเป็น 63 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งคิดเป็นกำไรร้อยละ 50 และในช่วงเวลาเดียวกัน เรืออัลตราแมกซ์ขนาด 61,000 เดทเวทตัน ได้ถูกขายต่อโดยทำกำไรได้ร้อยละ 25 จากราคา 26.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น 33 ล้านดอลลาร์สหรัฐในขณะนี้ ทั้งนี้ ในปี 2556 อัตราค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 16,000 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำ เมื่อเทียบกับในขณะนี้ที่ 18,000 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำ เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.5 ในปี 2557 อัตราค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์เฉลี่ยอยู่ที่ 10,500 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำ ซึ่งมากกว่าปี 2556 เพียงร้อยละ 9 รายได้จากการเดินเรือจะต้องเพิ่มขึ้นไปในแนวทางเดียวกับราคาเรือที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยผู้นำเงินส่วนตัวแปรสัณฐานที่ช่วยให้บรรลุตามเป้าหมายในท้ายที่สุด (ข้อมูลจาก Hartland)

ทั้งๆที่อุปสงค์ในสินค้าโภคภัณฑ์ทางการเกษตรมีมากขึ้น แต่กำลังการผลิตโดยเฉพาะในจีนกลับลดลง โดยแม้ว่าความมั่นคงทางอาหารถือเป็นเป้าหมายหลักของรัฐบาลจีนและมีโครงการต่างๆมากมายเพื่อเพิ่มกำลังการผลิตภายในประเทศ แต่จีนยังคงเผชิญกับความท้าทายสองเรื่องหลักๆ กล่าวคือ จีนมีประชากรคิดเป็นร้อยละ 21 ของประชากรโลก แต่มีพื้นที่เพาะปลูกคิดเป็นเพียงร้อยละ 8.5 ของพื้นที่เพาะปลูกของโลก นอกจากนั้น เนื่องจากจำนวนประชากรของจีน การขยายตัวเมืองอย่างรวดเร็ว และผลกระทบจากปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้พื้นที่เพาะปลูกของจีนลดลงร้อยละ 20 มีความเชื่อว่าพื้นที่การเกษตรของจีนได้หายไปประมาณ 9 ล้านเฮกตาร์ ในช่วงปี 2540 ถึงปี 2551 น้ำประปายังคงเป็นปัญหาหลัก ในขณะที่ปริมาณน้ำประปาทั้งหมดของจีนจัดอยู่ในอันดับที่สี่ของโลก แต่หากพิจารณาเป็นรายหัวแล้วคิดเป็นเพียงหนึ่งในสี่ของปริมาณเฉลี่ยของโลก การทำการเกษตรใช้น้ำร้อยละ 60 ของปริมาณการใช้น้ำทั้งหมดในจีน และการใช้ปุ๋ยที่มีไนโตรเจนมากเกินไป รวมถึงมลภาวะจากอุตสาหกรรมหนักได้สร้างปัญหาต่อน้ำประปาสะอาดของจีน จึงไม่ต้องสงสัยเลยว่าจีนจะต้องมองหาแหล่งอาหารจากต่างประเทศและจะส่งผลให้มีการนำเข้าเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน (ข้อมูลจาก Hartland)

เราขออ้างถึงความเห็นเชิงบวกต่อตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งทองตามที่ได้เคยกล่าวไปแล้วว่า 1) การขยายตัวของกองเรือเป็นตัวเลขสองหลักได้สิ้นสุดลง 2) อุปสงค์ในการขนส่งสินค้าโภคภัณฑ์ยังคงแข็งแกร่ง หลังจากหลายปีที่กำลังการผลิตของเหมืองรอบโลกสูงเป็นประวัติการณ์ โดยออสเตรเลียและบราซิลได้ส่งออกแร่เหล็กและถ่านหินซึ่งมีราคาต่ำกว่าราคาการผลิตภายในประเทศของจีนและอินเดีย โดยในรายงานฉบับก่อน เราได้ให้ความเห็นว่าแร่เหล็กจะมีราคาลดลง เพราะเราเชื่อว่าอุปทานจะมีมากกว่าอุปสงค์ ในหลายเดือนที่ผ่านมา ราคาแร่เหล็กได้ปรับตัวลดลง ทำให้บางคนอาจคิดว่าอุปสงค์จากจีนได้ลดลงจากปริมาณการผลิตเหล็กที่ลดลงตามไปด้วย แต่เรายังคงเชื่อมั่นว่าราคาแร่เหล็กที่ลดลงนั้นจะยังคงส่งผลดีต่อตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งทองเนื่องจาก

ปริมาณการขนส่งทางทะเลจะมีมากกว่าปริมาณการผลิตเหล็กในจีน ทั้งนี้ เราได้คาดว่า การขยายตัวของกองเรือจะอยู่ประมาณร้อยละ 5 ในปี 2557 และปี 2558 ซึ่งเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดตั้งแต่ปี 2546 รวมกับการขยายตัวของภาคอุปสงค์ร้อยละ 10-12 ต่อปี เรามั่นใจว่าจุดสมดุลของอุปทานและอุปสงค์จะเห็นได้ชัดเจนขึ้นในปี 2557 และปี 2558 ซึ่งจะส่งผลให้อัตราค่าระวางและราคาเรือเพิ่มขึ้น (ข้อมูลจาก RS Platou)

แนวโน้มของดัชนี BDI สำหรับปี 2557 จะปรับตัวเพิ่มขึ้นและจะยังคงเพิ่มขึ้นต่อไปในปี 2558 จนถึงไตรมาส 2 ถึงไตรมาส 4 ของปี 2559 แต่ในช่วงทิศทางขาขึ้นนี้จะยังคงมีความผันผวนอย่างมาก เหมือนที่เราได้เห็นอยู่ในขณะนี้ ซึ่งดัชนีได้เพิ่มขึ้นและลดลงอย่างมาก ความผันผวนของดัชนี BDI เกิดขึ้นเช่นเดียวกับความผันผวนในตลาดทุน ตลาดสินค้าโภคภัณฑ์ และตลาดอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา โดยไม่มีเหตุผลรองรับว่าทำไมหุ้น หรือสินค้าโภคภัณฑ์ หรืออัตราแลกเปลี่ยนจึงเพิ่มขึ้นหรือลดลงในระยะเวลาอันสั้น ข่าวสารในทุกวันนี้มีผลอย่างมากต่อการเคลื่อนไหวขึ้นหรือลงของตลาดดังกล่าว ทำให้ความผันผวนเกิดขึ้นมากกว่าปกติ โดยข่าวดังกล่าวได้บอกว่าเป็นเพราะการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีน ทำให้ดัชนี BDI ลดลง แต่ในความเป็นจริงแล้วตามที่กล่าวมาข้างต้น จีนยังคงเป็นผู้สนับสนุนตลาดเรือเทกองอย่างดี ทั้งๆที่ตัวเลขจีดีพีสำหรับไตรมาสแรกของปีจะอยู่ที่เพียงร้อยละ 7.4 ก็ตาม

ด้านอุปทานของกองเรือเทกอง ได้เริ่มแสดงตัวเลขเป็นที่น่าสนใจในที่สุด โดยเริ่มต้นปี 2557 ที่ 735.19 ล้านเดเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 747.44 ล้านเดเวทตันเมื่อสิ้นไตรมาสแรก คิดเป็นการขยายตัวในกองเรือร้อยละ 1.67 ซึ่งอีกร้อยละ 7.3 (54.57 ล้านเดเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบภายในปี 2557 และอีกร้อยละ 7.6 (56.50 ล้านเดเวทตัน) มีกำหนดส่งมอบในปี 2558 หากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 35 ของการส่งมอบเหล่านี้ (ในปี 2556 อยู่ที่ร้อยละ 39) และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นอีก 20 ล้านเดเวทตันต่อปี (ในปี 2556 อยู่ที่ 21.5 ล้านเดเวทตัน) ยังคงมีกองเรือเพิ่มขึ้นสุทธิประมาณร้อยละ 4.2 (766.01 ล้านเดเวทตัน) ในปี 2557 และจะเพิ่มขึ้นสุทธิอีกร้อยละ 4.7 (801.84 ล้านเดเวทตัน) ในปี 2558 สิ่งที่น่าสนใจคือ ภายใต้สองสมมติฐานดังกล่าว กองเรือสินค้าแห่งแรกของโลกจะขยายตัวร้อยละ 3.9 (763.83 ล้านเดเวทตัน) ในปี 2557 และขยายตัวร้อยละ 4.7 (799.79 ล้านเดเวทตัน) ในปี 2558 แสดงให้เห็นว่ากองเรือจะยังคงขยายตัวต่อไปแม้เพียงเล็กน้อยก็ตาม

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น: จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือแล้วในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2557 ถึงปี 2560) ณ สิ้นไตรมาสแรก ปี 2557 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 19 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 166.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเมื่ออัตราค่าระวางได้ปรับตัวไปในทิศทางขาขึ้น บริษัทฯ จะเข้าผูกมัดรายได้โดยการทำสัญญาให้เช่าระยะยาวด้วยอัตราค่าระวางที่สูงเพื่อหลีกเลี่ยงตลาดรายวัน

ปี	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560
จำนวนวันเดินเรือรวม	15,550	17,377	20,137	20,440
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	5,267	2,697	2,562	2,555
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	34	16	13	13

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	11,296	13,523	13,713	13,713
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	59.49	36.46	35.13	35.04

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

การแบ่งส่วนตลาด ในช่วงไตรมาสแรก ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนดีไซล์ (BHSDI) อยู่ที่ระดับ 689 จุด ซึ่งมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน ที่ 9,965 เหรียญสหรัฐฯ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแสนดีไซล์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 9,024 เหรียญสหรัฐฯ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSDI ร้อยละ 9.4 สำหรับไตรมาสแรกนี้ ส่วนค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,112 จุด ซึ่งมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน ที่ 11,631 เหรียญสหรัฐฯ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้อยู่ที่ 10,086 เหรียญสหรัฐฯ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 13.3 ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ คือ การทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

แผนปรับลดอายุกองเรือ ได้ดำเนินการไปด้วยดี โดยในขณะนี้เรือจำนวน 40 ลำในกองเรือของบริษัทฯ โดยมีเรือส่งต่อใหม่อีก 5 ลำมีกำหนดรับมอบในปี 2557 ซึ่งเป็นเรือขนส่งซีเมนต์ขนาด 21,000 เดทเวทตันจำนวน 3 ลำและเรืออัตรามาแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ และในปี 2558 มีกำหนดรับมอบเรือส่งต่อใหม่อีก 17 ลำ ซึ่งเป็นเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ และเรือขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 13 ลำ ส่วนในปี 2559 มีกำหนดรับมอบเรือส่งต่อใหม่อีก 7 ลำ ซึ่งเป็นเรือขนาด 38,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำและเรือขนาด 64,000 เดทเวทตันจำนวน 5 ลำ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีแผนที่จะขายเรือเก่าเมื่อราคาเรือได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นในระดับที่น่าพอใจ อันเป็นโอกาสที่ดีที่บริษัทฯ ได้เฝ้าระอมานานและหากแผนปรับลดอายุกองเรือนี้ประสบความสำเร็จ จะสามารถสร้างรายได้ให้แก่บริษัทฯ อย่างยั่งยืนต่อไป

เงินปันผล ได้จ่ายไปแล้วในทุกไตรมาสอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2550 ทั้งนี้ หากกระแสเงินสดและความสามารถในการทำกำไรเอื้ออำนวย บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะคงการจ่ายเงินปันผลรายไตรมาสอย่างที่ได้เคยกระทำ

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลประกอบการสำหรับไตรมาสแรก ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันที่ 6 พฤษภาคม 2557 เวลา 10:10 น. ทั้งนี้ ภายในงานจะมีผู้เข้าร่วมซึ่งเป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุน และนักลงทุน บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพูดคุยผลการดำเนินงานในปัจจุบัน สำหรับท่านที่ไม่สามารถมาได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ ยังคงมีปริมาณมากเหมือนในปี 2555 โดยในไตรมาสแรก ปี 2557 มีเรือจำนวน 41 ลำได้ถูกปลดระวาง สำหรับกองเรือโลกในประเภทเดียวกับของบริษัทฯ (ขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน) ขณะที่เรือใหม่เข้ามาทั้งหมด 19 ลำ ส่งผลให้กองเรือโลกลดลงร้อยละ 0.8 จาก 2,770 ลำ เมื่อต้นปี เป็น 2,748 ลำ ณ สิ้นไตรมาสนี้ และหากว่าตลาดค่าระวางยังคงตกต่ำ บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะลดลงอย่างรวดเร็ว ประมาณร้อยละ 3 - 5 ต่อปี ซึ่งถือเป็นข่าวดีสำหรับเจ้าของเรือซึ่งประสบกับภาวะอัตราค่าระวางเรือตกต่ำจากการที่มีการสั่งต่อเรือมากเกินไปในช่วงที่ผ่านมา

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิต ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ