

อ้างอิงที่ 2548-0**

วันที่ 8 สิงหาคม 2548

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2548

ผลประกอบการที่สอบทานแล้ว: งบการเงินสกุลเงินบาทที่สอบทานโดยสำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ชัง และงบการเงินแสดงการแปลงค่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ ที่รับรองโดย เบเกอร์ ทิลลี่ เอฟ เอ เอส (ประเทศไทย) จำกัด แสดงให้เห็นถึงฐานะทางการเงินล่าสุดของบริษัทฯ ผลกำไรสุทธิของไตรมาสที่ 2 ปี 2548 อยู่ที่ 43.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ถ้านับรวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการขายเงินลงทุนแล้วรายได้จากการเดินเรือของไตรมาส 2 นี้คล้ายกับผลการดำเนินงานของไตรมาส 1 ปี 2548 แม้ว่า ดัชนี BDI ได้ลดลงอย่างมากในช่วงดังกล่าว รายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำสำหรับไตรมาส 2 อยู่ที่ 15,638 เป็นผลโดยตรงจากการใช้นโยบายการปกป้องรายได้ของบริษัทฯ ซึ่งทำให้รายได้ของบริษัทฯไม่ผันผวน ทั้งนี้ ดัชนี BDI ได้ลดลงมากกว่าร้อยละ 45 สำหรับไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรืออยู่ที่ 2,973 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ โดยบริษัทฯ คาดการณ์ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันจะอยู่ที่ ประมาณ 2,825 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ถึง 2,850 สำหรับทั้งปีนี้ กำไรสุทธิจากการดำเนินงานได้เพิ่มสูงขึ้นอันเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตรารายได้ต่อลำต่อวัน ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนวันเดินเรือในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2548 (4,732 วัน) เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 2 ปี 2547 (4,064 วัน) รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร (EBITDA) ได้เพิ่มสูงขึ้น กล่าวคือได้เพิ่มขึ้นมากกว่า 150% เมื่อเปรียบเทียบในช่วงระยะเวลาเดียวกัน กำไรต่อหุ้น (EPS) ในรูปเงินสกุลบาทอยู่ที่ 3.12 บาท ต่อหุ้นสำหรับไตรมาสนี้ กำไรต่อหุ้น สำหรับไตรมาสนี้เป็นสองเท่า (180%) จากตัวเลขที่ทำได้ในไตรมาส 2 ของปี 2547 และมากกว่ากำไรต่อหุ้นที่ทำได้ทั้งปีในปี 2546

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2/2548	ไตรมาส 2/2547
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	29,236	21,202
รายได้เฉลี่ยต่อลำต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,638	12,553
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อลำต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	2,973	2,647
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	55.20	36.32
กำไร / (ขาดทุน) สุทธิก่อนรายการพิเศษ (รวมกำไร/ (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	43.92	27.70
กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	43.92	27.70
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	3.12	1.72

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต: ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ไปจะยังคงคิดเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยในอดีต แต่จะไม่อยู่ในระดับในช่วง 6 ไตรมาสหรือไตรมาสที่ผ่านมา ในวงจรรอการชำระวางปีปัจจุบัน จุดต่ำของรายได้อัตราว่างเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ที่เคยเกิดขึ้นในไตรมาส 2 ปี 2545 นั้นอยู่ที่ 5,497 เหรียญสหรัฐ ค่าว่างเรือเฉลี่ยที่สูงของบริษัทฯ ได้เกิดขึ้นในไตรมาส 1 ของปี 2548 คืออยู่ที่ 15,928 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ในอนาคต เราคงจะเห็นอัตราค่าว่างต่อวันซึ่งผันผวนง่ายและจะอยู่ในช่วงระหว่าง 8,000 เหรียญสหรัฐ และ 16,000 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ ใน 2-3 ปีข้างหน้า

สัญญาเช่าระยะสั้น กับ สัญญาเช่าระยะยาว : สำหรับปี 2548 สัญญาเช่าระยะยาวที่ได้ทำสัญญาไปนั้นรวมแล้วประมาณร้อยละ 70 ของกำลังกองเรือเฉลี่ยทั้งปี ของเรือ 53 ลำ โดยมีอัตราค่าว่างเรือที่ดีมากเฉลี่ยเกินกว่า 15,600 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และเนื่องจากบริษัทฯ ได้คำนวณวันที่เรือหยุดพักเพื่อเข้าซ่อมบำรุงจำนวนเฉลี่ย 15 วันต่อปีต่อลำ ดังนั้นจึงเหลือวันที่เรือว่างเพื่อให้บริการเพียงร้อยละ 25 เนื่องจากร้อยละ 70 ได้มีการทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับปีนี้ไปแล้ว แม้ว่าบริษัทฯ จะมีเชื่อมั่นว่าตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลจะยังอยู่ในภาวะที่ดีไปเรื่อยๆ สักระยะหนึ่งในระยะที่สามารถที่จะคาดการณ์ได้ก็ตาม แต่บริษัทฯ เชื่อว่าจะเป็นกรอบรอบคอบกว่าหากจะผูกมัดการเช่าไว้ในอัตราค่าว่างเรือที่สูงนี้ไว้ด้วยสัญญาเช่าระยะยาวเพื่อที่จะเป็นการประกันว่ารายได้อัตราว่างเรือปี 2548 ที่จะเข้ามาและเพื่อหลีกเลี่ยงการลดลงของค่าว่างเรือในตลาดปัจจุบัน กลยุทธ์นี้จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าว่างเรือที่สูงในช่วงที่ตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลขึ้นสูงโดยหลีกเลี่ยงการทำสัญญาเช่าระยะสั้น และเมื่อสัญญาเช่าระยะสั้นใดๆ ซึ่งหมดอายุลงให้เป็นสัญญาเช่าระยะยาวที่อัตราค่าว่างเรือที่สูงขึ้นแทนนโยบายนี้เริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2547 ได้ประสบความสำเร็จอย่างมากโดยทำให้บริษัทฯ สามารถป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนในช่วงปี 2548 ของตลาดปัจจุบัน ซึ่งจะเห็นได้จากตัวเลขผลประกอบการที่ดีของไตรมาส 2 ปี 2548 แม้ว่าดัชนี BDI จะตกลงอย่างรวดเร็วในช่วงไตรมาสดังกล่าว

ผลกระทบจากประเทศจีน: ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เพื่อแสดงให้เห็นว่าอิทธิพลนี้มีความหมายอย่างไร บริษัทฯ จะขออ้างอิงข้อความจากนิตยสารการขนส่งทางทะเลชื่อ Fairplay รายสัปดาห์ ฉบับวันที่ 7 กรกฎาคม 2548 ดังนี้

“ในโลกรถพาคิวซ์ ได้รับรู้ข้อมูลการผลิตเหล็กของจีนว่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 28 จากปีที่แล้ว แล้วสิ่งต่อไปคืออะไร บทวิเคราะห์ของแมคควารี (Macquarie) ได้กล่าวไว้ว่า ภายในปี ค.ศ. 2010 ประเทศจีนจะผลิตเหล็กได้ใกล้เคียงกึ่งหนึ่งของกำลังการผลิตของโลก ณ ปัจจุบัน คือที่ประมาณ 500 ล้านตัน ดังนั้นด้วยหลักง่ายๆ ที่ว่า สิ้นแร่เหล็กจำนวน 2 ตัน และ ถ่านหินจำนวน 1 ตัน เพื่อผลิตเหล็กได้ 1 ตัน การนำเข้าของจีนจึงน่าจับตามอง ภายในปี ค.ศ. 2010 แมคควารีคาดการณ์ว่าการค้าขายแร่เหล็กโดยทางน้ำของจีนจะมีถึง 453 ล้านตัน นั้นหมายถึงทุกวันต้องมีเรือเทกองขนาดเคปไซส์ (Cape size) จำนวน 7 ลำเข้าเทียบท่าในประเทศจีนในปีหนึ่งๆ ดังนั้นทุกคนควรกังวลว่าจะไม่มีเรือเพียงพอในการขนส่งหรือไม่ แทนที่จะถามว่า จะมีท่าเรือหรือเรือลากจูงเพียงพอหรือไม่

แผนการปรับลดอายุของกองเรือ: แผนการปรับลดอายุของกองเรือได้เริ่มขึ้นด้วยการซื้อเรือลำที่ 53 และ 54 ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2548 บริษัทฯ จะซื้อเรือที่มีอายุน้อยและปลดระวางเรืออายุมากออกไป เพื่อลดอายุเฉลี่ยของกองเรือและเพิ่มกำลังกองเรือที่ละน้อยถ้าเป็นไปได้จะช่วยลดความเสี่ยงของกลยุทธ์นี้ เรือ 2 ลำที่ซื้อเข้ามาเพิ่มนี้ มีอายุเฉลี่ยเพียง 8.5 ปี และมีสัญญาเช่าเรือติดมาด้วยที่อัตราค่าระวางมากกว่า 19,300 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำ จนถึงใกล้สิ้นปี 2548

นิตยสาร มารีน มั่นใจ (Marine Money) ของเดือน มิถุนายน 2548 ได้จัดลำดับ พีเอสแอล ให้อยู่ในลำดับที่ 6 ของบริษัทเดินเรือที่ดีที่สุดในโลก ซึ่งได้รวมเอาบริษัทใหญ่ อย่างเช่น Frontline และ Teekay เป็นต้น เข้ามาพิจารณาด้วย วิธีการจัดลำดับซึ่ง มารีน มั่นใจ ได้ใช้ในการจัดลำดับ คือการหาค่าเฉลี่ยของเกณฑ์สำคัญ 6 อย่างดังนี้คือ : ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), กำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) บริษัทฯ ได้ลำดับไม่ดิ่งในเกณฑ์ของผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น ซึ่งบริษัทฯ ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 57 เนื่องจากสภาพตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่บริษัทฯ เป็นบริษัทจดทะเบียนอยู่โดยรวมไม่ดี แต่บริษัทฯ ก็ได้คะแนนรวม 99 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทที่ดีที่สุดซึ่งได้คะแนน 69 คะแนน บริษัทฯ เป็นบริษัทที่อยู่ในลำดับสูงสุดในบรรดาบริษัทเดินเรือไทยจดทะเบียน

งาน SET Awards 2005: พีเอสแอลได้ถูกเสนอชื่อสำหรับรางวัล บริษัทจดทะเบียนที่มีฐานะการเงินและผลการดำเนินงานดีเด่นในสำหรับปี 2547 จาก 3 บริษัทจดทะเบียน ในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม 8 กลุ่ม แม้ว่าเราจะไม่ได้รับรางวัลแต่การถูกเสนอชื่อ ก็เป็นสิ่งที่มีคุณค่ามากสำหรับพีเอสแอล งาน SET Awards 2005 ดังกล่าวได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2548 ที่ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

การปลดระวางเรือ: การปลดระวางเรือได้ถึงจุดหยุดชะงัก กล่าวคือในไตรมาส 2 ปี 2548 มีเรือเพียง 3 ลำได้ถูกปลดระวางในขณะที่เรือจำนวน 14 ลำ ได้ถูกส่งมอบเข้ามาใหม่ ส่งผลให้กองเรือเพิ่มจาก 3,048 ลำ เมื่อเริ่มต้นไตรมาส และเพิ่มเป็น 3,059 ลำ เมื่อสิ้นสุดไตรมาสที่ 2 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.36 ของกองเรือโลกสำหรับเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ ถ้าตลาดค่าระวางยังคงคิดต่อไปเช่นนี้ บริษัทฯ คาดว่า กองเรือโลกในเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ จะคงเติบโตในอัตราที่ต่อไปอย่างต่อเนื่องที่อัตราดังกล่าว สำหรับครึ่งปีหลังของปีนี้

ขอแสดงความนับถือ

กาลิลี ฮาซิม