

ที่ 2552-035

วันที่ 29 กรกฎาคม 2552

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสองของปี 2552

ผลการดำเนินงานตามงบการเงินไทยบาท สอบทานโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอร์ซี เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด กำไรสุทธิสำหรับไตรมาสสองของปี 2552 เท่ากับ 29.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสสองปี 2552 อยู่ที่ 13,320 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับประมาณการซึ่งบริษัทฯ ได้ตั้งไว้สำหรับปีนี้ ที่ 14,000 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 4,990 เหรียญสหรัฐ บริษัทฯ ได้ประมาณการค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยสำหรับปีนี้อยู่ที่ประมาณ 4,850 เหรียญสหรัฐ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ของไตรมาสนี้อยู่ที่ 23.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไรต่อหุ้น (EPS) ในรูปสกุลเงินไทยบาทสำหรับไตรมาสนี้อยู่ที่ 1.04 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาสสอง ปี 2552	ไตรมาสสอง ปี 2551
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	33,250	30,800
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,320	16,511
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,990	4,736
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	23.32	42.48
กำไร/(ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	29.57	37.91
กำไรสุทธิ/(ขาดทุนสุทธิ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	29.32	37.60
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	1.04	1.19

การคาดการณ์แนวโน้ม: สำหรับปี 2552 ดูเหมือนว่ายังคงไม่ดีขึ้น จากข้อมูลการคาดการณ์ล่าสุดสำหรับปี 2552 ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) สำหรับการค้าโลกจะลดลงร้อยละ 11 และผลิตภัณฑ์มวล

รวมในประเทศ (GDP) ของโลกจะลดลงร้อยละ 1.3 อย่างไรก็ตามในปีถัดไปคาดว่าจะมีการฟื้นตัวเล็กน้อย โดยขยายตัวประมาณร้อยละ 0.5 บวก/ลบ สำหรับปริมาณการผลิตเหล็กตามทีสมาคมเหล็กโลกได้เปิดเผยว่าในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552 มีผลผลิตจำนวน 549 ล้านตัน หรือลดลงร้อยละ 21.3 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2551 ซึ่งภูมิภาคเอเชียผลิตได้ 360 ล้านตันของปริมาณเหล็ก โดยประเทศจีนผลิตได้เป็นจำนวน 266.6 ล้านตัน ทั้งนี้ผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกาจำนวน 300 ล้านคน ใช้เงินจำนวน 10 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเท่ากับหนึ่งส่วนสี่ของการบริโภคของโลก นอกจากนี้ ผู้บริโภคจำนวน 2.5 พันล้านคนในประเทศจีนและประเทศอินเดีย ซึ่งต่างก็เป็นประเทศหลักที่ส่งผลกระทบต่อวิกฤต ใช้เงินประมาณ 1.8 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ ดังนั้นการลดลงของอัตราการบริโภคของประเทศสหรัฐอเมริกาหรือเพิ่มขึ้นของอัตราเงินฝากเพียงร้อยละ 1 จะต้องการการบริโภคในประเทศจีนและประเทศอินเดียเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 5 เพื่อคงความสมดุลการบริโภคในส่วนที่เหลือของโลก เนื่องจากจากอัตราการเพิ่มขึ้นของเงินฝากร้อยละ 5.7 จากข้อมูลผู้บริโภคของสหรัฐอเมริกาในช่วงสี่เดือนแรกของปี 2552 นั้นได้ถูกคาดการณ์ว่าจะสูงขึ้นไปอยู่ที่ระหว่างร้อยละ 6 - 8 ซึ่งเหล่านี้ล้วนต้องการให้เอเชียเพิ่มปริมาณการบริโภคประมาณร้อยละ 30 - 40 อย่างไรก็ตามสิ่งเหล่านี้จะยังไม่เกิดขึ้น แต่ยังคงอยู่ในภาวะวิกฤตต่อการค้าโลก อีกทั้งตามตัวเลขของ Lloyds Marine Intelligence Unit ได้ชี้ให้เห็นว่าร้อยละ 80 ของเรือที่ว่างงาน มีอายุ 20 ปี หรือมากกว่า โดยผู้เช่าเรือเลือกที่จะเช่าเรือที่ใหม่กว่า ซึ่งหมายถึงสัญญาณรัยของเรืออายุมากในกองเรือโลก

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น: ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2552 สัญญาเช่าเรือระยะยาวมีประมาณร้อยละ 78 ของกำลังการขนส่งปัจจุบันสำหรับปี 2552 โดยมีอัตราเฉลี่ยอยู่ที่ 14,543 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ โดยรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

ปี	ปี พ.ศ. 2552	ปี พ.ศ.2553	ปี พ.ศ.2554	ปี พ.ศ.2555
จำนวนวันเดินเรือรวม	12,292	10,684	12,236	14,190
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	9,638	5,371	3,695	3,563
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	78.41	50.27	30.20	25.11
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	14,543	11,966	15,016	15,862
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	140.2	64.3	55.5	56.5

บริษัทมีนโยบายที่จะปล่อยเรือให้เช่าเป็นสัญญาระยะยาว ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จในช่วงเวลาสองสามปีที่ผ่านมา ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงความผันผวนของตลาดรายวันในช่วงเวลานั้น บริษัทฯหวังว่าจะใช้นโยบายดังกล่าวช่วยให้บริษัทหลีกเลี่ยงจากภาวะที่ผันผวนของตลาดรายวันได้อีก

แผนการปรับลดอายุของเรือ: ได้เริ่มขึ้นอย่างจริงจังด้วยการขายเรือเก่าจำนวน 16 ลำ และได้ทำการส่งมอบเรือให้กับผู้ซื้อไปแล้ว 13 ลำ ก่อนสิ้นไตรมาส 2 ปีนี้ และในช่วงเดือนกรกฎาคม บริษัทฯได้ส่งมอบเรือให้แก่ผู้ซื้ออีก 2 ลำ และลำที่ 16 คาดว่าจะส่งมอบได้ก่อนสิ้นเดือนสิงหาคม 2552 บริษัทฯ ยังมีเรืออีก 9 ลำที่จะต้องขายออกไปจากเรือที่อยู่ในกำหนดการปลดระวางรวมทั้งสิ้นจำนวน 25 ลำ บริษัทฯมีกำไรสุทธิ 10.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากเรือ 13 ลำที่ได้ขายและได้ส่งมอบให้ผู้ซื้อไปแล้ว และเมื่อราคาเรือมือสองลดลงจนอยู่ในราคาที่เหมาะสม บริษัทฯจะได้เริ่มซื้อเรือมือสองเพื่อทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายไปแล้วรวมทั้งเรือเก่าที่จะได้ทยอยขายออกไปอีก เพื่อทดแทนทั้ง 25 ลำ

เงินปันผล: เงินปันผลได้จ่ายไปแล้วในแต่ละไตรมาสสำหรับ 4 ไตรมาสใน ปี 2550 และ 2551 และหากมีกระแสเงินสดและความสามารถในการทำกำไร บริษัทฯหวังเป็นอย่างยิ่งที่จะคงการจ่ายเงินปันผลอย่างที่เคยทำสำหรับปีที่จะมาถึง โดยบริษัทฯได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับไตรมาสหนึ่งปี 2552 แล้วซึ่งอยู่ในแนวดังกล่าว

ผลกระทบจากประเทศจีน: ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในช่วงไตรมาส 2 ของปี 2552 เศรษฐกิจของประเทศจีนขยายตัวร้อยละ 7.9 ซึ่งขยายตัวอย่างรวดเร็วกว่าการคาดการณ์ของนักเศรษฐศาสตร์หลายท่านที่ได้คาดการณ์ไว้ การอัตราการเติบโตได้เพิ่มสูงขึ้นจากร้อยละ 6.1 ในไตรมาสที่ผ่านมา ตัวเลขการขยายตัวของ GDP ที่แข็งแกร่งได้เกิดขึ้น แม้ว่าการส่งออกจะอยู่ในภาวะชะงัก เนื่องจากถูกกระตุ้นจากมาตรการทั้งหลายที่ได้นำมาใช้ ในเดือนเมษายน ประเทศจีนได้นำเข้าสินแร่เหล็กจำนวน 57 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 33 เมื่อเทียบกับปีก่อน สำหรับการนำเข้าของเดือนพฤษภาคมมีจำนวน 53.5 ล้านตัน และการนำเข้าในเดือนมิถุนายนได้เพิ่มขึ้นไปแตะจุดสูงลำดับที่ 2 ที่ 55.29 ล้านตัน ในช่วงหกเดือนแรกของปี มีปริมาณการนำเข้าทั้งสิ้นจำนวน 297.31 ล้านตัน ซึ่งเมื่อคำนวณเป็นปีแล้วจะได้ 595 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.9 จากปีที่ผ่านมา ประเทศจีนยังคงก่อให้เกิดผลกระทบของการค้าสินแร่เหล็ก ซึ่งจะเห็นได้จากการนำเข้าสินแร่เหล็กของประเทศญี่ปุ่นในช่วงไตรมาสแรกของปี

2552 ที่ 22.6 ล้านตัน ซึ่งลดลงร้อยละ 34.5 เมื่อเทียบกับปีต่อไป เศรษฐกิจของประเทศญี่ปุ่นหดตัวลงอย่างรวดเร็วในช่วงไตรมาสแรกแห่งปี โดยลดลงร้อยละ 15.2 เมื่อคำนวณเป็นปี สินแร่เหล็กที่ได้นำเข้าไปในกลุ่มประเทศยูโร 27 ประเทศ ในช่วงไตรมาสแรกแห่งปี 2552 ลดลงมาอยู่ที่ 14.5 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 61.0 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2551 ผลกระทบของราคาสินแร่เหล็กโลก เนื่องจากเกือบร้อยละ 90 ของสินแร่เหล็กจากเหมืองแร่ภายในประเทศของประเทศจีนไม่สามารถใช้ได้ ความต้องการสินแร่เหล็กภายในประเทศจีนถูกทดแทนโดยการนำเข้าจากประเทศบราซิลและประเทศออสเตรเลีย ซึ่งการเปลี่ยนมาเป็นการนำเข้าสินแร่เหล็กได้สร้างอุปสงค์ให้กับธุรกิจขนส่ง และยังส่งผลต่อความแออัดของท่าเรือขนถ่ายสินค้ารวมทั้งยังทำให้เกิดการว่างเรือที่ว่างอยู่ โดย ณ วันที่ 15 มิถุนายน 2552 มีเรือเคปไซร์จำนวนเรือ 154 ลำรอเข้าเทียบท่าเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าในประเทศออสเตรเลีย ประเทศบราซิล และประเทศจีน ซึ่งเท่ากับประมาณร้อยละ 18 ของกองเรือเคปไซร์ของโลก ที่อยู่ที่ท่าเรือที่แออัด เหล่านี้เป็นเหตุผลหลักที่ส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวสูงขึ้น และเป็นเหตุผลว่าทำไมอัตราค่าระวางเรือเคปไซร์ จึงได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วจากจุดต่ำที่ได้ทำไว้ในเดือนพฤศจิกายน / ธันวาคม 2551 และแน่นอนว่าเมื่อใดที่อุปสงค์ของสินแร่เหล็กจากประเทศจีนลดลง ความแออัดที่ท่าเรือที่สิ้นสุดลง เรือต่อใหม่ได้เข้ามาในตลาด และแม้แต่การปลดระวางเรือที่ลดลงจะทำให้ดัชนี BDI ที่สูงนี้ ปรับตัวลงได้อย่างรวดเร็วเช่นกัน

นิตยสาร **Marine Money** ฉบับเดือนมิถุนายน/กรกฎาคม 2552 ได้จัดอันดับสำหรับปี 2551 ให้พีเอสแอลอยู่ในลำดับที่ 7 จากบริษัทเดินเรือในโลก วิธีการจัดอันดับที่นิตยสาร **Marine Money** ได้ใช้ในการจัดลำดับคือการจัดลำดับของ ยอดรวมสำคัญ 6 เกณฑ์ ได้แก่ ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), อัตรากำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value) โดยเกณฑ์ที่ 1 และที่ 6 มีการนำราคาหุ้นมาคำนวณด้วย ซึ่งราคาหุ้นของบริษัทไม่ดี มิฉะนั้น บริษัทฯ คงจะถูกจัดอยู่ในลำดับต้นๆ เช่นที่ 2 ของบริษัทเดินเรือทั้งหมดในโลก

วัน **SET Opportunity Day** ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์จะมีขึ้นในวันที่ 5 สิงหาคม 2552 เวลา 09.00 น. ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมรับฟังประมาณ 70 – 100 คน ที่เป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุนและนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้ซึ่งบริษัทถือเป็นโอกาสอันดีที่จะได้พบปะพูดคุยถึงผลการดำเนินงานปัจจุบัน

การปลดระวางเรือ: ที่ได้ดำเนินการอยู่นั้น เริ่มที่จะช้าลงทั้งนี้เป็นผลมาจากความแข็งแกร่งของตลาดค่าระวางเรือ ในไตรมาสสอง ปี 2552 มีเรือจำนวน 60 ลำได้ถูกปลดระวางขณะที่มีเรือใหม่เข้ามาเพียง 28 ลำ ส่งผลให้กองเรือลดลงจาก 3,142 ลำ เมื่อเริ่มต้นไตรมาส เป็น 3,110 ณ สิ้นไตรมาสสองของกองเรือโลกในประเภทเรือเดียวกับบริษัทฯ ถ้าตลาดค่าระวางยังอยู่ในระดับ ณ ปัจจุบัน ซึ่งมีความผันผวน บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะลดลงร้อยละ 5-7 ต่อปี ซึ่งจะเป็นข่าวดีที่จะทำให้อุปทานและอุปสงค์ปรับตัวให้เข้ากัน

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีรเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ