

อ้างอิงที่ 2548-034

วันที่ 7 พฤศจิกายน 2548

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2548

ผลประกอบการที่สอบทานแล้ว: งบการเงินสกุลเงินบาทที่สอบทานโดยสำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง และงบการเงินแสดงการแปลงค่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ ที่รับรองโดย เบเคอร์ ทิลลี่ เอฟ เอ เอส (ประเทศไทย) จำกัด แสดงให้เห็นถึงฐานะทางการเงินล่าสุดของบริษัทฯ ผลกำไรสุทธิของไตรมาสที่ 3 ปี 2548 อยู่ที่ 31.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำสำหรับไตรมาส 3 อยู่ที่ 13,406 เป็นผลโดยตรงจากการใช้นโยบายการปกป้องรายได้ของบริษัทฯ ซึ่งทำให้รายได้ของบริษัทฯ ไม่ผันผวนจากการลดลงของดัชนี BDI สำหรับไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรืออยู่ที่ 3,029 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ โดยบริษัทฯ คาดการณ์ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันสำหรับทั้งปีจะอยู่ที่ ประมาณ 2,900 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ กำไรสุทธิจากการดำเนินงานได้เพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนวันเดินเรือในช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2548 (4,926 วัน) เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 3 ปี 2547 (4,656 วัน) ขณะที่รายได้ต่อวันต่อลำที่เพิ่มสูงขึ้นได้หักลบกับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่ก็เพิ่มสูงขึ้นสำหรับไตรมาสนี้เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน กำไรต่อหุ้น (EPS) ในรูปเงินสกุลบาทอยู่ที่ 2.74 บาท ต่อหุ้นสำหรับไตรมาสนี้ กำไรต่อหุ้นสำหรับ 3 ไตรมาสแรกของปี 2548 มากกว่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับ EPS ทั้งปีของปี 2547 ซึ่งนับว่าเป็นปีที่ดีที่สุดของบริษัทฯที่ผ่านมา

| ตัวเลขที่สำคัญ | ไตรมาส 3/2548 | ไตรมาส 3/2547 |
|---|------------------|------------------|
| รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) | 18,125 | 24,750 |
| รายได้เฉลี่ยต่อลำต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) | 13,406 | 13,199 |
| ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อลำต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) | 3,029 | 2,774 |
| รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ) | 45.98 | 44.04 |
| กำไร / (ขาดทุน) สุทธิก่อนรายการพิเศษ (รวมกำไร/ (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ) | 31.60 | 30.86 |
| กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ) | 31.60 | 30.86 |
| กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท) | 2.74 | 2.39 |

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต : ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ไปยังคงมีเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยระยะยาวในอดีต แต่จะไม่เท่าระดับที่เคยเห็นในช่วง 6 ไตรมาสที่ผ่านมา ในวงจรอัตราค่าระวางปัจจุบัน จุดต่ำของรายได้ค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ที่เคยเกิดขึ้นนั้นอยู่ที่ไตรมาส 2 ปี 2545 ที่ 5,497 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ค่าระวางเรือเฉลี่ยที่สูงของบริษัทฯ ได้เกิดขึ้นนั้นอยู่ที่ไตรมาส 1 ของปี 2548 ที่ 15,928 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ในอนาคต เราคงจะได้เห็นอัตราค่าระวางต่อวันซึ่งผันผวนง่าย โดยอยู่ในช่วงระหว่าง 8,000 เหรียญสหรัฐ และ 16,000 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ ใน 2-3 ปีข้างหน้า

สัญญาเช่าระยะสั้น กับ สัญญาเช่าระยะยาว : สำหรับปี 2548 สัญญาเช่าระยะยาวที่ได้ทำสัญญาไปนั้นรวมแล้วประมาณร้อยละ 70.5 ของกำลังกองเรือเฉลี่ยทั้งปี ของเรือ 53 ลำ โดยมีอัตราค่าระวางเรือที่ต่ำมากคือเฉลี่ยเกินกว่า 15,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ แม้ว่าบริษัทฯ จะมีเชื่อมั่นว่าตลาดค่าระวางจะยังอยู่ในภาวะที่ดีไปเรื่อยๆ สักระยะหนึ่งในระยะที่สามารถที่จะคาดการณ์ได้ก็ตาม แต่บริษัทฯ เชื่อว่าจะเป็นกรอบรอบคอบกว่าหากจะผูกมัดการเช่าไว้ในอัตราค่าระวางเรือที่สูงนี้ไว้ด้วยสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อตลาดอยู่ในระดับสูง เพื่อที่จะเป็นการประกันรายได้และหลีกเลี่ยงการลดลงของค่าระวางในตลาดปัจจุบัน นโยบายนี้ได้ถูกนำมาใช้ ซึ่งประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากในปี 2547 และทำให้บริษัทฯ มีรายได้ที่มั่นคงในช่วงปี 2548 แม้จะมีความผันผวนของตลาดปัจจุบัน ซึ่งจะเห็นได้จากตัวเลขผลประกอบการที่ดีของไตรมาส 3 ปี 2548 แม้ว่าดัชนี BDI จะตกลงอย่างรวดเร็วในช่วงปีนี้ก็ตาม

ผลกระทบจากประเทศจีน : ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งทะเล เพื่อแสดงให้เห็นว่าอิทธิพลนี้มีความหมายอย่างไร บริษัทฯ จะขออ้างอิงข้อความของ “The International Iron and Steel Institute” ฉบับวันที่ 3 ตุลาคม 2548 ซึ่งกล่าวถึงความต้องการใช้เหล็ก ดังนี้

“โอกาสข้างหน้ายังคงคืออยู่สำหรับการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของความต้องการเหล็กทั่วโลก ทั้งนี้จากการประมาณการครั้งล่าสุดโดย IISI แสดงให้เห็นถึงความต้องการใช้เหล็กซึ่งถูกคาดการณ์ว่าจะมีมากขึ้นถึง 1,040 ถึง 1,053 ล้านตันในปี 2549 จากจำนวน 972 ล้านตันในปี 2547 ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 4-5 สำหรับช่วง 2 ปี ที่ผ่านมา การเติบโตที่แข็งแกร่งยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่องจากจีน ซึ่งคงจะให้เห็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 สำหรับความต้องการใช้เหล็กในปี 2548 และร้อยละ 7-10 ในปีถัดไป สำหรับความต้องการใช้เหล็กของประเทศอื่นจะมีความต้องการในปี 2548 ยังคงอยู่ในระดับเช่นเดียวกับปี 2547 การเก็บกักตุนเหล็กตั้งแต่ปี 2547 ได้ใช้หมดลงในปีนี้ ในปี 2549 ควรจะมีความต้องการใช้เหล็กเพิ่มสูงขึ้น 20-25 ล้านตันในประเทศอื่นนอกเหนือจากจีน และจะเพิ่มสูงขึ้น 20-30 ล้านตันสำหรับจีน”

แผนการปรับลดอายุของกองเรือ: แผนการปรับลดอายุของกองเรือเพื่อให้อายุเฉลี่ยของกองเรือปัจจุบันลดน้อยลง วิธีหนึ่งคือ บริษัทฯ จะการปลดระวางเรือที่อายุมากที่สุดออกไป ซึ่งทำให้มีผลกระทบทางบวกต่ออายุของเรือปัจจุบันทันที

การปลดระวางเรือ: การปลดระวางเรือได้ถึงจุดหยุดชะงัก กล่าวคือในไตรมาส 3 ปี 2548 มีเรือเพียง 2 ลำได้ถูกปลดระวางในขณะที่เรือจำนวน 13 ลำ ได้ถูกส่งมอบเข้ามาใหม่ ส่งผลให้กองเรือเพิ่มจาก 3,059 ลำ เมื่อต้นไตรมาส เพิ่มเป็น 3,070 ลำ เมื่อสิ้นสุดไตรมาสที่ 3 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.36 ของกองเรือโลกสำหรับเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 1.35 สำหรับต้นปีถึงปัจจุบัน ถ้าตลาดค่าระวางยังคงดีต่อไปเช่นนี้ บริษัทฯ คาดว่า กองเรือโลกในเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ จะคงเติบโตในอัตราที่ต่อไปอย่างต่อเนื่องที่อัตราดังกล่าว สำหรับช่วงเวลาที่เหลือของปีนี้

ขอแสดงความนับถือ

คาลิด ฮาซิม