

ที่ 2552-043

วันที่ 28 ตุลาคม 2552

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสามของปี 2552

ผลการดำเนินงานตามงบการเงินไทยบาท สอบทานโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ที แอนด์ ยัง จำกัด และ รายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรท แอ็ดไวเซอร์ รี เซอวิวิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด กำไรสุทธิสำหรับไตรมาสสามของปี 2552 เท่ากับ 21.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากจำนวนเรือเฉลี่ย 29 ลำในไตรมาสนี้ รายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสสามปี 2552 อยู่ที่ 13,110 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ได้ตั้งไว้สำหรับปีนี้ ที่ 14,000 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ อยู่ที่ 5,008 เหรียญสหรัฐ บริษัทฯ ได้ประมาณการค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยสำหรับปีนี้ อยู่ที่ประมาณ 4,850 เหรียญสหรัฐ

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาสสามปี 2551	ไตรมาสสามปี 2552
จำนวนวันเดินเรือ	4,048	2,656
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	33,963	33,250
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	17,611	13,110
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,909	5,008
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	46.08	18.35
กำไร/(ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล รวมกำไร (ขาดทุน) จาก อัตราแลกเปลี่ยน (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	42.45	21.03
กำไรสุทธิ/(ขาดทุนสุทธิ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	42.45	21.03
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	1.41	0.68

รางวัลและเกียรติยศ : บริษัทฯ ได้รับรางวัล ผู้บริหารบริษัทจดทะเบียนขวัญใจนักวิเคราะห์ (The Best CEO) ในกลุ่มบริษัท medium and small capitalization สำหรับปี 2552 นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับคัดเลือกเพื่อเข้าชิงรางวัลประจำปีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET Award) ซึ่งจะได้จัดขึ้นในวันที่ 13 พฤศจิกายน 2552 การที่บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเพื่อเข้าชิงรางวัลเป็นประจำสำหรับงานประกาศรางวัลประจำปีของตลาดหลักทรัพย์ฯ นั้นเป็นสิ่งที่ได้อธิบายได้ในตัวเอง

การคาดการณ์แนวโน้ม: สำหรับตลาดค่าระวางเรือจะกลับสนกว่าแต่ก่อน ประเทศจีนมีการนำเข้าสินแร่เหล็กเพิ่มขึ้นทำให้มีปริมาณผลผลิตเหล็กสูงขึ้นในช่วง 9 เดือนแรกของปีนี้ ในขณะที่เดียวกันราคาเหล็กได้ลดลงเกือบร้อยละ 25 จากจุดสูงสุดที่ได้ทำไว้เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2552 ซึ่งคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อผลผลิตเหล็กในอนาคต ดังนั้นได้มีการนำเข้าสินแร่เหล็ก ณ เวลาที่อุปทานของเรือต่อใหม่จากคู่ต่อเรืออาจจะถึงระดับสูงสุดในปีนี้แล้ว สิ่งนี้ทำให้สรุปได้ว่าตลาดค่าระวางน่าจะอ่อนตัวลง มากกว่าที่จะแข็งแกร่งในอนาคตอันใกล้

ผลกระทบจากประเทศจีน: ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง หลังจากที่มีการปล่อยให้กู้ยืมเงินใหม่ 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในช่วงครึ่งแรกของปี ธนาคารจีนหลายแห่งได้ถูกคาดการณ์ว่าจะจำกัดสินเชื่อ และเมื่อเร็ว ๆ นี้ธนาคาร China Construction Bank Corp. แห่งประเทศจีน ได้ประกาศว่าธนาคารจะลดการให้กู้ยืมใหม่ประมาณร้อยละ 70 ในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 เพื่อป้องกันการเกิดหนี้เสีย ตามข้อมูลปริมาณการนำเข้าสินแร่เหล็กรายเดือนของจีน สำหรับเดือนกรกฎาคมมีปริมาณถึง 58.08 ล้านตัน หรือร้อยละ 31 ซึ่งสูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปี 2551 นอกจากนี้ ตัวเลขจาก CISA ยังได้แสดงการนำเข้าโดยบริษัทเทรดดิ้งคิดเป็นร้อยละ 44 ของการนำเข้าสินแร่ทั้งหมดที่ได้นำเข้าในช่วงครึ่งแรกของปี 2552 สูงกว่าปีที่แล้วร้อยละ 30 การนำเข้าสินแร่เหล็กของประเทศจีนได้ทำสถิติสูงสุด จำนวน 64.55 ล้านตันในเดือนกันยายนนี้ ซึ่งเพิ่มขึ้นมากจากจำนวนนำเข้าในเดือนสิงหาคม ที่ 49.68 ล้านตัน และสูงขึ้นอย่างมีนัยจากปริมาณการนำเข้าในเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา ทำให้ปริมาณการนำเข้าจากต้นปีถึงปัจจุบันอยู่ที่ 469.6 ล้านตัน ซึ่งสูงขึ้นร้อยละ 36 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา สำหรับปี 2553 ประเทศจีนต้องการราคาที่มีส่วนลดสูงในสัญญาซื้อสินแร่เหล็ก ในขณะที่ผู้ขายรายใหญ่สามรายแรกต้องการขอเพิ่มราคาถึงร้อยละ 30 ถึง 35 เพื่อชดเชยส่วนลดในปี 2552 จากความต้องการอย่างมากของจีนที่เห็นได้จากปริมาณการนำเข้าและจำนวนของผลผลิตเหล็กที่ได้ถูกบันทึกไว้ ทำให้ราคาสินแร่เหล็กสำหรับสัญญาปี 2553 คงจะสร้าง

ผลกระทบอย่างมากต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ผลผลิตเหล็กในประเทศจีนลดลงในเดือนกันยายน จากเดือนที่ผ่านมาเป็นผลจากอุปทานที่มากเกินไปทำให้ราคาลดลง ราคาเหล็กในประเทศจีนได้ลดลง ร้อยละ 25 นับตั้งแต่แตะจุดสูงใน 10 เดือน ที่วันที่ 4 สิงหาคม

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น: ณ วันที่ 30 กันยายน 2552 สัญญาเช่าเรือระยะยาวที่ได้ทำสัญญาไปแล้วมีดังต่อไปนี้

ปี	ปี พ.ศ. 2552	ปี พ.ศ.2553	ปี พ.ศ.2554	ปี พ.ศ.2555
จำนวนวันเดินเรือรวม	11,941	9,009	10,687	12,726
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	9,846	5,541	3,695	3,563
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	82.45%	61.50%	34.57%	28.00%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	14,394	11,949	15,016	15,862
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	141.7	66.2	55.5	56.5

สัญญาเช่าเรือระยะยาวล่วงหน้าสี่ปี (ปี 2552 ถึง 2555) คิดเป็นร้อยละ 51.63 ซึ่งจะสร้างรายได้ให้บริษัท จำนวน 319.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อตลาดค่าระวางเรือได้ปรับตัวเป็นขาขึ้น ดังที่ดัชนี BDI ได้ทำไว้จนถึงสิ้นเดือน พฤษภาคม 2551 บริษัทได้ทำการผูกมัดอัตราค่าระวางสำหรับสัญญาเช่าเรือระยะยาวด้วยอัตราค่าระวางที่ดีเพื่อหลีกเลี่ยงความผันผวนของค่าระวางเรือรายวัน ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จในช่วงเวลาสองสามปีที่ผ่านมา ทำให้บริษัทหลีกเลี่ยงความผันผวนของตลาดรายวันในช่วงเวลานั้น ปัจจุบันดัชนี BDI ได้ปรับตัวลดลงเกือบต่ำสุด และต่อมาได้ปรับตัวขึ้นตลาดปัจจุบันสร้างความสับสนที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน ดังนั้นจึงเป็นการดีที่จะรอดูสถานการณ์ความผันผวนนี้ ก่อนที่นำนโยบายดังกล่าวข้างต้นมาใช้ในอนาคตเมื่อดัชนี BDI เริ่มที่จะปรับตัวเป็นขาขึ้นอย่างชัดเจน จนถึงเวลานั้นท่านอาจคาดเดาได้ว่าสัญญาเช่าเรือระยะยาวล่วงหน้าสี่ปีที่แข็งแกร่งนั้นจะปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง ตัวเลขจากตารางดังกล่าวข้างต้นไม่ได้รวมสมมติฐานของการขายเรือที่จะมีในอนาคต (กรุณาดูย่อหน้าถัดไป) ของเรือที่อยู่ในกองเรือบริษัทในปัจจุบัน รวมทั้งไม่ได้อยู่ภายใต้

สมมติฐานการซื้อเรือเพื่อเข้ามาทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายไป แต่ได้รวมเรือส่งต่อใหม่ 18 ลำซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญาส่งต่อเรือไปแล้วกับคู่ต่อเรือ ABG

แผนการปรับลดอายุกองเรือ: ณ เวลาที่ได้ทำบทวิเคราะห์ผลการดำเนินงานฉบับนี้ บริษัทฯ ได้ขายเรือไปแล้ว 20 ลำ และได้ทำการส่งมอบเรือให้กับผู้ซื้อไปแล้ว 19 ลำ บริษัทฯ ยังมีเรืออีก 5 ลำที่จะต้องขายจากกำหนดการปลดระวางรวมทั้งสิ้นจำนวน 25 ลำ บริษัทฯ คาดว่าจะเสร็จสิ้นการปลดระวางเรือภายในสิ้นไตรมาสหนึ่งปี 2553 เมื่อสัญญาเช่าเรือระยะยาวของเรือเหล่านี้สิ้นสุดลง และบริษัทฯ จะต้องดำเนินแผนการปรับลดอายุกองเรือโดยการซื้อเรือมือสองมาทดแทนเรือเก่าที่ขายไป สำหรับบริษัททั่วไปคงเป็นสิ่งที่ทำหาย สำหรับบริษัทนี้นั้นอาจแตกต่างออกไป กล่าวคือในอดีตช่วงกันยายน 2546 ถึง กันยายน 2547 บริษัทฯ ได้เพิ่มจำนวนเรือจาก 28 ลำเป็น 52 ลำ ด้วยการซื้อเรือ 24 ลำ จากตลาดเรือมือสองในเวลาเพียง 12 เดือน เป็นการซื้อเรือในเวลาที่ตลาดค่าระวางเรือเพิ่งเริ่มปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ณ ช่วงเวลานี้ บริษัทฯ หวังว่าจะได้ดำเนินแผนการซื้อเรือมือสองจำนวน 25 ลำ อีกครั้ง เมื่อตลาดค่าระวางเรืออยู่ในระดับดัชนี BDI ที่ 1,000 และ 3,500 จุด การคาดการณ์ตลาดนับจากนี้ไปจนถึงสิ้นปี 2553 น่าจะเอื้ออำนวยให้บริษัทฯ สามารถดำเนินแผนการซื้อเรือทดแทนเรือที่ได้ขายไป มากกว่าที่จะซื้อเมื่อตลาดอยู่ในระดับสูง และเมื่อคำนึงถึงจำนวนเรือที่ต้องการนั้นจะไม่เป็นประเด็นเนื่องจากมีเรือมือสองอายุใหม่ที่พร้อมจะขายอยู่ทุกวัน หากบริษัทฯ จะตกลงในราคาที่ผู้ขายต้องการขาย บริษัทฯ ก็สามารถซื้อเรือ 25 ลำ จากตลาดเรือมือสองได้ภายในเวลาน้อยกว่า 3 เดือน แต่เนื่องจากบริษัทฯ คาดว่าราคาเรือมือสอง ณ ปัจจุบันอาจจะอ่อนตัวลงจากระดับปัจจุบันอีก ทำให้ต้องพิจารณาอีกครั้ง

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ จะมีขึ้นในวันที่ 10 พฤศจิกายน 2552 เวลา 11.00 น. ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมรับฟังประมาณ 70 – 100 คน ที่เป็นนักข่าว นักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุนและนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้ซึ่งบริษัทฯ ถือเป็นโอกาสอันดีที่ได้พบปะพูดคุยถึงผลการดำเนินงานปัจจุบัน ตลาดเดินเรือ หรือข้อสงสัยใดๆที่ท่านมี

การปลดระวางเรือ: ในไตรมาสสาม ปี 2552 มีเรือจำนวน 21 ลำได้ถูกปลดระวางขณะที่มีเรือใหม่เข้ามาเพียง 23 ลำ ส่งผลให้กองเรือเพิ่มขึ้นจาก 3,110 ลำ เมื่อเริ่มต้นไตรมาส เพิ่มเป็น 3,112 ณ สิ้นไตรมาส

สามของกองเรือโลกในประเภทเรือเดียวกับบริษัทฯ ถ้าตลาดค่าระวางยังอยู่ในช่วงตกต่ำและมีความผันผวน เช่นปัจจุบัน บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะลดลงอย่างรวดเร็ว

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีรเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คาลิต ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ