

ที่ 2553-033

วันที่ 28 ตุลาคม 2553

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสามของปี 2553

ผลการดำเนินงานตามงบการเงินไทยบาท สอบทานโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอรัปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอวิวิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท ครึ่งล่าสุด กำไรสุทธิสำหรับไตรมาสสามปี 2553 เท่ากับ 7.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากจำนวนเรือเฉลี่ยเพียง 21 ลำในไตรมาสนี้ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสามปี 2553 อยู่ที่ 12,456 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าเล็กน้อยจากประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 12,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,615 เหรียญสหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ ได้ประมาณการเฉลี่ยที่ 4,750 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือสำหรับทั้งปี

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี	
	2552	2553
จำนวนวันเดินเรือ	2,656	1,932
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	33,250	19,315
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,110	12,456
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,008	4,615
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) ไม่รวมกำไรจากการขายเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	18.35	12.77
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (ก่อนภาษีเงินได้) ก่อนรายการพิเศษ (รวมกำไร/(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	21.03	7.11
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	21.03	7.11
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.68	0.16

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต: ตลาดค่าระวางเรือได้สร้างความสับสนมากกว่าที่เคยเป็น ตัวเลขผลผลิตเหล็กภายในประเทศจีนอยู่ที่ 99.6 ล้านตัน เทียบกับ 97.6 ล้านตันในเดือนกรกฎาคม และ 76.7 ล้านตัน ในเดือนสิงหาคม 2552 ซึ่งการตัวเลขดังกล่าวถือว่าอยู่ในระดับสูงและอาจส่งผลกระทบต่อการนำเข้าสินแร่เหล็ก ตัวเลขผลผลิตเหล็กภายในประเทศ ณ ปัจจุบันอยู่ที่ 682 ล้านตัน ซึ่งสูงขึ้นร้อยละ 28.4 จากช่วงเวลาเดียวกันในปี 2552 การนำเข้าสินแร่เหล็ก ณ สิ้นเดือน

กันยายน มีปริมาณ 458 ล้านตัน ถ้านำมาคำนวณการนำเข้าทั้งปีจะได้ 612 ล้านตัน หรือลดลง ร้อยละ 2.5 เมื่อเทียบกับปี 2552 ขณะเดียวกัน ราคาเหล็กที่ลดลงได้ถูกคาดการณ์ว่าจะเป็นตัวกดดันผลผลิตเหล็กในอนาคต และด้วยเหตุนี้การนำเข้าสินแร่เหล็กเมื่อเวลาที่อุปทานของเรือต่อใหม่จากคู่ต่อเรืออาจจะแตะระดับสูงสุด ผลผลิตเหล็กของจีนในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมาได้หยุดชะงักเนื่องมาจากราคาเหล็กลดลง ทั้งนี้ราคาเหล็กที่ลดลงอาจจะเป็นสัญญาณว่าตลาดมีปริมาณเหล็กเพียงพอต่อความต้องการ ซึ่งราคาเหล็กที่อ่อนตัวลงส่งผลให้ ประมาณร้อยละ 40 ของโรงงานผลิตเหล็กในจีนได้ปิดโรงงานเพื่อทำการบำรุงรักษา หรือหยุดทำงาน และจาก China Iron & Steel Association กลุ่มบริษัท Hebei Iron & Steel Group ซึ่งเป็นเหมืองแร่เหล็กที่ใหญ่ที่สุดของจีนในด้านกำลังการผลิต มีแผนการที่จะลดผลผลิตทั้งปีลงร้อยละ 6 เพื่อช่วยจีนให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจนถึงร้อยละ 45 ภายในปี 2563 (ค.ศ.2020) ทั้งนี้จากคำชี้แจงที่ส่งถึงตลาดหลักทรัพย์ บริษัทได้กล่าวว่าผลผลิตเหล็กดิบจะลดลงประมาณ 1.5 ล้านตัน ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน และเดือนธันวาคม การนำเข้าถ่านหินของจีน ณ สิ้นเดือนกันยายน 2553 มีจำนวน 122.90 ล้านตัน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการค้าเฉลี่ยของ 4 เจ้าหน้าที่อุตสาหกรรมที่ได้วิเคราะห์และการสำรวจโดยสำนักข่าว Bloomberg การนำเข้าถ่านหินของจีนในช่วงครึ่งหลังของปี 2553 อาจลดลง 59.5 ล้านตัน จากจำนวน 81 ล้านตัน ในช่วงแรกของปี 2553 หรือลดลงร้อยละ 27 จำนวนเรือทั้งหมดที่จอดอยู่ ณ ท่าเรือขนส่งสินแร่เหล็กหลักของโลก ได้ลดลงจาก 334 ลำ ในเดือนมกราคม เป็น 240 ลำ เมื่อต้นเดือนสิงหาคม และจาก Clarksons การปล่อยเรือมากขึ้นเข้าสู่ตลาดรายวัน ความแออัดทั่วโลก ณ เดือนสิงหาคม สูงประมาณร้อยละ 4 ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเมื่อเปรียบเทียบกับระดับร้อยละ 2-7 ของช่วงเวลา 4 ปี ธนาคารกลางจีนได้สร้างความประหลาดใจให้กับตลาดด้วยการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 25 ในช่วง 3 ปีนี้ เพื่อช่วยพยุงการเพิ่มขึ้นของเงินเฟ้อ และการฟื้นตัวของราคาอสังหาริมทรัพย์ นักเศรษฐศาสตร์คาดการณ์ว่าการปรับขึ้นอัตราดังกล่าวอาจจะทำให้การขยายตัวโดยรวมของเศรษฐกิจจีนชะลอตัว และอาจจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจภูมิภาคตะวันตก สำหรับตลาดขนส่งการชะลอการขยายตัวที่สำคัญของจีนอาจนำไปสู่การลดลงของความต้องการพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อทิศทางการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2553 เรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกองคำนวณจากเดดเวตตันได้เพิ่มมากขึ้นร้อยละ 11.2 ซึ่งยังมีอีกร้อยละ 8 ที่อยู่ในกำหนดการส่งมอบสำหรับช่วงที่เหลือของปีนี้ และแม้ว่าจะมีเรือร้อยละ 50 ของเรือที่ยังไม่ได้ส่งมอบ แต่บริษัทฯ คาดการณ์ว่าในปี 2553 คงจะจบลงด้วยการเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 15 จากจำนวนเดดเวตตันทั้งหมดของปี ซึ่งทั้งหมดนี้นำไปสู่บทสรุปที่ว่าในอนาคตอันใกล้อัตราค่าระวางยังคงอ่อนตัวมากกว่าที่จะปรับตัวขึ้น

ผลกระทบจากประเทศจีน ยังคงมีผลกระทบอย่างมากต่อตลาดสินค้าแห่งเทกอง แม้ว่าร้อยละ 53 ของประชากรจีนประมาณ 720 ล้านคน ถูกคาดการณ์ว่าจะเข้ามาอาศัยในเขตเมืองในปี 2553 ทั้งนี้ จีนตั้งเป้าที่จะเพิ่มตัวเลขดังกล่าวให้ใกล้เคียงร้อยละ 60 หรือประมาณ 850 ล้านคน ภายในปี 2563 ปัจจุบันมีเพียง 11 เมืองเท่านั้นที่มีเส้นทางรถไฟเข้าเมือง แต่การก่อสร้างได้เริ่มขึ้นในอีก 19 เมือง และคาดว่าจะสร้างเพิ่มขึ้นตามมา เฉพาะในเซี่ยงไฮ้ มีการคาดการณ์ว่าจะมีการสร้างเส้นทางรถไฟเพิ่มขึ้นเป็น 3 เท่าจากปัจจุบันที่มีอยู่ประมาณ 10 สาย โดยจะเพิ่มขึ้นมากกว่า 30 สาย ในช่วงเวลา 5 ปีจากนี้ไปเพื่อลดความแออัด นอกจากนี้ สนามบินใหม่จำนวน 134 แห่งก็มีกำหนดการก่อสร้างภายในปี 2563 และ

รัฐบาลมีเป้าหมายที่จะให้ร้อยละ 95 ของประชากรอาศัยภายในระยะ 100 กิโลเมตรจากสนามบินภายในปี 2573 การขยายตัวของประชากรเมือง และการเพิ่มขึ้นของประชากรชั้นกลางที่มีเงินมากเพื่อการใช้จ่าย จะช่วยเพิ่มศักยภาพของประชากรเพื่อการมีพื้นที่อยู่อาศัยเฉลี่ยที่ใหญ่ขึ้น ปัจจุบัน ประชากรในเขตเมืองของจีนอยู่กันอย่างแออัดบนเนื้อที่เพียง 20 ตารางเมตรต่อคน เทียบกับพื้นที่ 40 ตารางเมตรต่อคนในประเทศทวีปเอเชียที่พัฒนาแล้ว เช่น ประเทศญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ การลงทุนสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานในเส้นทางรถไฟของจีนคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจาก 80,000 กิโลเมตร ในปี 2551 เป็น 120,000 กิโลเมตรในปี 2563 ที่อยู่อาศัยในเมืองเพิ่มขึ้นจาก 1.7 หมื่นล้านตารางเมตร ในปี 2551 เป็น 2.7 หมื่นล้านตารางเมตร ในปี 2563 ทางด่วนเพิ่มขึ้นจาก 60,300 กิโลเมตร ปี 2551 เป็น 100,000 กิโลเมตร 2563 ถนนเพิ่มขึ้นจาก 2 ล้านกิโลเมตร ในปี 2551 เป็น 3 ล้านกิโลเมตร ในปี 2563 และผลผลิตยานยนต์เพิ่มขึ้นจาก 9.7 ล้าน ในปี 2551 เป็น 20 ล้าน ในปี 2563 เหล่านี้แสดงให้เห็นความต้องการในระยะยาวซึ่งยังคงมีอยู่อย่างแข็งแกร่งอันเป็นผลจากปัจจัยจากประเทศจีน

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น : สัญญาเช่าเรือล่วงหน้าระยะยาวที่ได้สัญญาไปแล้ว ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 ได้แสดงไว้ในตารางดังต่อไปนี้ ทั้งนี้สัญญาเช่าเรือล่วงหน้า 4 ปี 2553 ถึง 2556 ที่ได้ทำสัญญาไปแล้ว ปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 54.25 ของความสามารถปัจจุบัน โดยจะก่อรายได้จำนวน 294 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556
จำนวนวันเดินเรือรวม	7,801	9,339	11,995	14,241
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	7,599	5,175	4,489	3,984
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	97%	55%	37%	28%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน(หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	11,954	13,982	15,145	15,868
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	91	72	68	63

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปล่อยเรือให้เช่าด้วยการทำสัญญาให้เช่าเรือแบบระยะยาวต่อไป นโยบายนี้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จเมื่อสองสามปีที่ผ่านมา ซึ่งได้ช่วยให้บริษัทฯ หลีกพ้นความผันผวนของตลาดรายวัน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ คาดหวังว่าจะนำเอานโยบายนี้มาใช้อีกครั้งเพื่อลดความผันผวนในปัจจุบันของตลาดรายวัน

แผนการปรับลดอายุกองเรือ ยังคงดำเนินการอยู่ และจะสำเร็จได้เมื่อราคาของเรือมือสองเริ่มสะท้อนราคาที่แท้จริงที่สร้างสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานซึ่งคาดว่าจะมีในอนาคตอันใกล้ บริษัทฯ ได้วางแผนซื้อเรือมือสองจำนวน 23 ลำจากตลาด เมื่อดัชนี BDI หبوطผันผวนและลดลงถึงระดับที่เหมาะสมกับเรือต่อใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาดจำนวนมากในช่วง 2-3 ปีข้างหน้า ทำให้ความต้องการลดลงจนถึงจุดสมดุล

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ จะมีขึ้นในวันที่ 10 พฤศจิกายน 2553 เวลา 10.45 น. ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมประมาณ 70 – 100 คน โดยเป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุนและนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯหวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้ซึ่งบริษัทฯ ถือเป็นโอกาสอันดีที่จะได้พบปะพูดคุยถึงผลการดำเนินงานปัจจุบัน ภาวะของตลาดค่าระวาง และชี้แจงข้อสงสัยต่างๆ ทั้งนี้ ตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้จัดถ่ายทอดสดผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ สำหรับท่านที่ไม่สามารถเข้าร่วมรับฟังได้

การปลดระวางเรือ ในไตรมาสสามปี 2553 มีเรือจำนวน 34 ลำได้ถูกปลดระวางขณะที่มีเรือใหม่เข้ามาใหม่เพียง 36 ลำ ส่งผลให้กองเรือเพิ่มขึ้นจาก 3,116 ลำ เป็น 3,118 ณ สิ้นไตรมาสนี้สำหรับกองเรือโลกในประเภทเดียวกับบริษัทฯ ถ้าตลาดค่าระวางยังคงปรับตัวลดลง และมีความผันผวน บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับ บริษัทฯ จะลดลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งเรือประมาณเกือบร้อยละ 48 จะมีอายุมากกว่า 27 ปี ณ สิ้นปี 2556

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีรเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คุณชู คาลี วาเดีย

กรรมการ