

เลขที่ 2555-036

วันที่ 31 ตุลาคม 2555

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสาม ปี 2555

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุดสำหรับไตรมาสสาม ปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 7.01 ล้านบาท จากจำนวนเรือเฉลี่ยในไตรมาสนี้ที่ 30.7 ลำ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสามอยู่ที่ 7,957 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 7,150 เหรียญสหรัฐ โปรดระลึกไว้ว่าโดยปกติช่วงไตรมาสสามจะเป็นไตรมาสตกต่ำที่สุดของตลาดเรือบรรทุกสินค้าเทกอง ในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,349 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสอดคล้องกับประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่จำนวน 4,400 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.21 บาท ต่อหุ้น สำหรับไตรมาสนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2554	ไตรมาส 3 ปี 2555
จำนวนวันเดินเรือ	2,024	2,824
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	17,873	17,221
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	10,455	7,957
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,563	4,349
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (ไม่รวมกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล) (หน่วยเป็นล้านบาท)	9.25	7.49
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ ก่อนบางรายการพิเศษ (รวมกำไร/(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านบาท)	2.28	(2.75)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านบาท)	6.59	7.01
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.19	0.21

**การคาดการณ์:** สำหรับตลาดค่าระวางเรือในระยะยาวยังคงอยู่ในภาวะที่ดีซึ่งต้องขอบคุณประเทศจีน อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ปัจจุบันมีความสับสนขึ้นกว่าเดิมเนื่องจากการลดลงของตัวเลขจีดีพีของทวีปยุโรปและสหรัฐอเมริกา รวมทั้งข้อมูลที่มีความขัดแย้งกันเองในจีน ดังที่จะกล่าวด้านล่างนี้

รายการเหล็กคองเหลื่อของจีน ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2555 มีปริมาณ 15 ล้านตัน สอดคล้องกับค่าเฉลี่ยในปี 2553-2554 และลดลงร้อยละ 4.5 จากการวัดเมื่อตอนทำการผลิต เมื่อเทียบกับรายการคองเหลื่อในปี 2554 ราคาเหล็กจีนซึ่งมีแนวโน้มลดลงมาแล้วประมาณหนึ่งปี ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นแตะจุดสูงสุดในรอบสองเดือนเมื่อต้นเดือนตุลาคม ความต้องการในทำกำไรที่มากขึ้นเป็นแรงจูงใจให้โรงงานผลิตเหล็กนำเข้าแร่เหล็กมากขึ้นซึ่งจะเป็นการกระตุ้นอุปสงค์การบริการโดยเรือขนส่งเทกองแห่งการเปลี่ยนแปลงอีกอย่างหนึ่งในช่วงปี 2555 คือราคาแร่เหล็กตกต่ำซึ่งลดลงจากราคาเฉลี่ยในปี 2554 ที่ 168 เหรียญสหรัฐต่อตัน เป็นราคา 87 เหรียญสหรัฐต่อตัน ก่อนที่จะปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 120 เหรียญสหรัฐต่อตันในกลางเดือนตุลาคม สืบเนื่องจากราคาแร่เหล็กระหว่างประเทศลดลง China Metallurgical Mining Enterprise Association จึงได้ประมาณการการผลิตแร่เหล็กในประเทศว่าจะลดลงประมาณร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับตัวเลขปีก่อน

เมื่อต้นเดือนกันยายน สำนักข่าวรอยเตอร์สได้รายงานว่ จีนได้อนุมัติโครงการโครงสร้างพื้นฐานจำนวน 30 โครงการ เพิ่มเติมจากโครงการทางรถไฟจำนวน 25 โครงการซึ่งได้รับการอนุมัติเรียบร้อยแล้ว โดยอ้างถึงบทความในหนังสือพิมพ์ประจำชาติ China Securities Journal ข่าวนี้นำให้ยูนีกไปถึงแผนกระตุ้นเศรษฐกิจวงเงิน 586 พันล้านเหรียญสหรัฐเมื่อปี 2552 ซึ่งทำให้อุปสงค์เหล็กเพิ่มขึ้น 100 ล้านตันต่อปี เมื่อพิจารณาจากเหตุการณ์เมื่อปี 2552 ทำให้คาดว่าอุปสงค์เหล็กจะเพิ่มขึ้น 25 ล้านตันในอีก 12 เดือนข้างหน้า หรืออุปสงค์แร่เหล็กจะเพิ่มขึ้น 40 ล้านตัน รายการเหล็กคองเหลื่อที่ลดลงและอุปสงค์จากการกระตุ้นของรัฐบาลจีนจะส่งผลกระทบต่อราคาเหล็ก โดยช่วยให้โรงงานผลิตเหล็กทำกำไรได้มากขึ้น รวมทั้งช่วยเพิ่มปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กในประเทศจีนมากขึ้น

ตัวเลขจีดีพีของจีนลดลงจากร้อยละ 8.1 ในไตรมาสแรก เป็นร้อยละ 7.6 ในไตรมาสสองและร้อยละ 7.4 ในไตรมาสสามนี้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าตัวเลขทางเศรษฐกิจมหภาคจะชะลอตัว แต่การนำเข้าแร่เหล็กของจีน มีปริมาณถึง 552.34 ล้านตัน เมื่อสิ้นเดือนกันยายน หากจะประมาณการนำเข้าแร่เหล็กทั้งปี จะได้ 736 ล้านตัน ซึ่งเท่ากับอัตราขยายตัวร้อยละ 7.3 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ 686 ล้านตันในปี 2554 การผลิตเหล็กในจีน มีปริมาณ 534.57 ล้านตัน เมื่อสิ้นเดือนกันยายน หากจะประมาณการผลิตเหล็กทั้งปี จะได้ 713 ล้านตัน ซึ่งเท่ากับอัตราขยายตัวร้อยละ 4.2 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ 684 ล้านตันในปี 2554 การนำเข้าถ่านหินของจีน มีปริมาณ 203.4 ล้านตัน เมื่อสิ้นเดือนกันยายน หากจะประมาณการนำเข้าถ่านหินของประเทศจีนทั้งปี จะได้ 271 ล้านตัน ซึ่งเท่ากับอัตราขยายตัวร้อยละ 48 มากกว่าปริมาณนำเข้าจำนวน 183 ล้านตันในปี 2554 ในทางตรงกันข้าม ปัจจุบันการผลิตและการบริโภคถ่านหินมีปริมาณต่ำกว่า 4.0 BMT ต่อปี โดยคาดว่าตัวเลขนี้จะขยายตัวเป็น 4.1 BMT ภายในปี 2558 แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำเข้าถ่านหิน แต่ก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือขนส่งเทกองแห่งได้

การนำเข้าถ่านหินของเกาหลีใต้ในปี 2555 อาจมีปริมาณมากกว่าที่คาดไว้ เนื่องจากประเทศได้ลดการใช้พลังงานนิวเคลียร์ลงอย่างต่อเนื่อง มีข่าวว่าเครื่องปฏิกรณ์หลัก (Kori 1) ได้ถูกปิดลงเมื่อเดือนมีนาคมเพื่อความปลอดภัย และอีกเครื่อง (Wolsong 1) มีกำหนดจะถูกเก็บไว้เป็นเครื่องสำรองในเดือนพฤศจิกายนนี้

ธนาคารโลก (World Bank) ได้ปรับลดอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนสำหรับปีนี้เป็นร้อยละ 7.7 ซึ่งถือเป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญจากประมาณการเดิมที่ร้อยละ 8.2 เมื่อเดือนพฤษภาคม 2555 รายงานทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกและกลุ่มประเทศแถบมหาสมุทรแปซิฟิก ได้เปิดเผยความกังวลว่าเศรษฐกิจของจีนจะชะลอตัวอีกแม้ว่าความเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำอย่างรวดเร็ว (hard landing) จะอยู่ในระดับต่ำก็ตาม

เมื่อต้นเดือนตุลาคม กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ปรับลดประมาณการการเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วโลกเป็นครั้งที่สองตั้งแต่เดือนเมษายน และได้เตือนผู้วางนโยบายของสหรัฐอเมริกาและยุโรปว่าความล้มเหลวในการแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจของตนจากส่งผลให้ความตึงเครียดทางเศรษฐกิจยืดเยื้อออกไป การเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วโลกอยู่ในภาวะอ่อนตัวเกินกว่าที่จะลดปัญหาการว่างงาน รวมทั้งแรงผลักดันเล็กน้อยที่มีอยู่ส่วนใหญ่มาจากธนาคารกลางหลายแห่ง ตามคำกล่าวของ IMF ใน World Economic Outlook สำหรับปี 2555 IMF ได้คาดว่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วโลกจะอยู่ที่ร้อยละ 3.3 ลดลงจากประมาณการเมื่อเดือนกรกฎาคมที่ร้อยละ 3.5

ตัวเลขภาคอุปทานได้แสดงให้เห็นถึงทางสว่างในท้ายที่สุดของหนทางที่มีมืดมิด เรือขนส่งสินค้าแบบเทกองที่ถูกปลดระวางในช่วงสามไตรมาสแรกของปีนี้ประกอบไปด้วยเรือขนาดแคปไซส์ (Capesize) จำนวน 48 ลำ, เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 79 ลำ, เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 63 ลำ, เรือขนาดแฮนด์แมกซ์ (Handymax) จำนวน 86 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 266 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดระวางรวม 24.44 ล้านเดทเวทตัน ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2555 มีการขยายตัวของกองเรือร้อยละ 8.8 (54.89 ล้านเดทเวทตัน) กับอีกร้อยละ 8.8 (54.65 ล้านเดทเวทตัน) ซึ่งมีกำหนดส่งมอบในไตรมาสสุดท้าย หากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 30 ของการส่งมอบเหล่านี้ และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นอีก 8.25 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสสี่ของปีนี้ ในปีนี้จะมีการขยายตัวของกองเรือร้อยละ 13.6 ทำให้ขนาดกองเรือโลกอยู่ที่ 707 ล้านเดทเวทตัน ในปี 2556 มีกำหนดส่งมอบเรือที่ 63.49 ล้านเดทเวทตัน รวมกับอัตราการส่งมอบเรือลำช้าที่ร้อยละ 30 ของการคาดการณ์การส่งมอบเรือในไตรมาสสี่ปี 2555 ที่จำนวน 16.4 ล้านเดทเวทตัน โดยตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 35 ล้านเดทเวทตันต่อปี รวมกับอัตราการส่งมอบเรือลำช้าร้อยละ 30 ของการส่งมอบเรือทั้งปี สิ้นปี 2556 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 728 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับประมาณการจำนวน 707 ล้านเดทเวทตันเมื่อสิ้นปี 2555 ในที่สุดปัญหาการส่งมอบเรือต่อใหม่ก็เดินทางมาถึงตอนสุดท้าย

จาก Clarksons Research เมื่อสิ้นปี 2551 มีตู้ต่อเรือที่เปิดให้บริการจำนวน 955 แห่ง ซึ่งเพิ่มขึ้นจากจำนวน 354 แห่งเมื่อต้นปี 2543 โดยเมื่อสิ้นปี 2555 จำนวนตู้ต่อเรือที่เปิดให้บริการได้ลดลงเหลือ 538 แห่ง หรือลดลงร้อยละ 40 และเมื่อถึงจุดต่ำสุดของวัฏจักรในปี

2556 จะได้เห็นจำนวนตู้ต่อเรือที่เปิดให้บริการลดลงเท่ากับระดับก่อนยุคเฟื่องฟูอยู่ที่ประมาณ 350 แห่ง ซึ่งถือว่าเป็นข่าวดีสำหรับภาวะตลาดค่าระวางเรือในระยะยาว

จากบทความในหนังสือพิมพ์ Telegraphs เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2555 ได้ระบุว่า กองทุนเรือของ German (KG) มากกว่า 100 กองทุน ได้ถูกปิดตัวลงจากภาวะวิกฤตยึดเชื้อของธุรกิจเรือขนส่งแบบคอนเทนเนอร์ทั่วโลก และอีก 800 กองทุนกำลังเผชิญภาวะความเสี่ยงที่จะล้มละลาย ตามคำกล่าวของทีปรีกษา TPW ในเมือง Hamburg

สิ่งต่างๆ ที่ได้กล่าวข้างต้นแสดงให้เห็นว่าอัตราค่าระวางเรือน่าจะอ่อนตัวลงมากกว่าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตอันใกล้

**แผนกลยุทธ์ของพีเอสแอล** สำหรับสองปีที่น่าท้าทายเป็นอย่างยิ่ง (ปี 2555 และ ปี 2556) คือ การประคองธุรกิจไปพร้อมกับการเพิ่มจำนวนเรือให้มีกองเรือประมาณ 60-65 ลำ เพื่อช่วงชิงความได้เปรียบเมื่อถึงระยะเวลาขาขึ้นของวัฏจักรที่คาดว่าจะเป็นช่วงระหว่างหรือหลังปี 2557

**สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น:** การทำสัญญาเช่าเรือแล้ว ณ วันที่ 30 กันยายน 2555 ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่า ณ ปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2555 ถึง ปี 2559) อยู่ที่ร้อยละ 16.6 โดยมีรายได้ที่ 148 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559
จำนวนวันเดินเรือรวม	11,183	15,355	16,456	16,790	16,836
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	3,524	2,200	1,825	2,190	2,196
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	32	14	11	13	13
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	10,917	11,696	13,198	13,498	13,498
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	38	26	24	30	30

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่า โดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

**การแบ่งส่วนตลาด:** ในช่วงไตรมาสสาม ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI สำหรับเรือขนาด 28,000 เดทเวทตัน) อยู่ที่ระดับ 553 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,018 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ (ขนาด 26,734 เดทเวทตัน หรือเล็กกว่าขนาดเรือตามดัชนีร้อยละ 4.5) ทำรายได้อยู่ที่ 7,612 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 5.1 สำหรับไตรมาสสามนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI)

อยู่ที่ระดับ 985 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,301 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 11,082 เหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 7.6

**แผนปรับลดอายุกองเรือ** ได้กำลังดำเนินการอยู่ โดยเห็นได้จากการที่บริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ ที่บริษัทฯ ได้ซื้อจากผู้ต่อเรือในจีน ในราคา 19.4 ล้านดอลลาร์ต่อลำ ทั้งนี้ แผนปรับลดอายุกองเรือหากประสบความสำเร็จจะทำให้มีเรือประมาณ 60-65 ลำในกองเรือ โดยมีอายุเฉลี่ยเป็นเลขหลักเดียวและขนาดโดยเฉลี่ยประมาณ 30,000 เดทเวทตัน

**ผู้ต่อเรือ ABG:** บริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวทตัน ลำแรกเมื่อกลางเดือนมิถุนายน 2554 และลำที่สองเมื่อสิ้นเดือนมีนาคม 2555 ทั้งนี้ เรือลำที่สามคาดว่าจะส่งมอบให้บริษัทฯ ในเดือนมกราคม 2556 โดยมีการลดราคาลงเหลือ 23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบกับราคาเดิมที่ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาการส่งต่อเรือโดยการแปลงหนี้ใหม่ จำนวน 5 ฉบับ (ขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 3 ฉบับ และ ขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ) ให้กับบุคคลที่สามซึ่งไม่มีความเกี่ยวข้องกัน โดยการขายต่อสัญญา 3 ฉบับได้ถูกบันทึกบัญชีเมื่อปี 2554 และอีก 2 ฉบับได้ถูกบันทึกบัญชีในไตรมาสสามปี 2555 นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาส่งต่อเรือใหม่อีก 4 ฉบับ (ขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ และ ขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ) โดยได้รับเงินบางส่วนในไตรมาสสามปี 2555 เงินส่วนที่เหลือคาดว่าจะได้รับชำระในไตรมาสสี่ปี 2555 หรือ ไตรมาสแรกปี 2556 ดังนั้น คงเหลือสัญญาส่งต่อเรือใหม่อีก 6 ฉบับ (ขนาด 34,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ฉบับ และ ขนาด 54,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ฉบับ) ที่ผู้ต่อเรือ ABG จะต้องส่งมอบให้แก่บริษัทฯ ในระหว่างปี 2556 หรือ ต้นปี 2557 โดยภายใต้สัญญาส่งต่อเรือดังกล่าว หากส่งมอบเรือล่าช้ากว่ากำหนดส่งมอบเรือตามสัญญา บริษัทฯ มีสิทธิบอกเลิกสัญญา หรืออาจจะขายสัญญาต่อสัญญาส่งต่อเรือที่ล่าช้าเหล่านี้ให้กับบุคคลอื่น หรืออาจเจรจาต่อรองเพื่อกำหนดราคาตามสัญญากันใหม่สำหรับเรือลำที่ล่าช้า

**เงินปันผล** ได้จ่ายไปแล้วในแต่ละไตรมาสทั้งหมด 22 ไตรมาสอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ไตรมาสแรกของปี 2550 ทั้งนี้ หากกระแสเงินสดและความสามารถในการทำกำไรเอื้ออำนวย บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะคงการจ่ายเงินปันผลรายไตรมาสอย่างที่ได้เคยกระทำ

**วัน SET Opportunity Day** ครั้งต่อไป บริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2555 เวลา 10.45 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพบปะ พูดคุยในรายละเอียดถึงผลการดำเนินงานปัจจุบัน สภาพอัตราค่าระวาง และการชี้แจงข้อสงสัยใดๆที่ท่านมี สำหรับท่านที่ไม่สามารถมาได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ ยังคงมีปริมาณมากขึ้น โดยในช่วงสามไตรมาสแรกของปี 2555 มีเรือจำนวน 266 ลำได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่เข้ามาทั้งหมด 120 ลำ ส่งผลให้มีกองเรือโลกลดลงจาก 2,916 ลำ ในช่วงต้นปี เป็น 2,770 ลำในช่วงสิ้นไตรมาสสาม สำหรับกองเรือโลกในประเภทเดียวกับของบริษัทฯ (ขนาด 10,000 - 30,000 เดทเวทตัน) และหากว่าตลาดค่าระวางยังคงตกต่ำ บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะมีการปลดระวางถึงร้อยละ 8-12 ต่อปี ซึ่งจะช่วยให้อุปสงค์และอุปทานเข้าสู่ภาวะสมดุล

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

---

นายคาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ