

เลขที่ 2556-026

วันที่ 29 ตุลาคม 2556

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสาม ปี 2556

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุดสำหรับไตรมาสสาม ปี 2556 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 0.65 ล้านดอลลาร์ จากจำนวนเรือเฉลี่ยในไตรมาสนี้ที่ 40 ลำ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสามอยู่ที่ 7,041 เหรียญสหรัฐ ต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 7,500 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,622 เหรียญสหรัฐ หากจะประมาณตัวเลขสำหรับปีนี้ จะได้ประมาณ 4,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่จำนวน 4,400 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.02 บาท ต่อหุ้น สำหรับไตรมาสนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2556	ไตรมาส 3 ปี 2555
จำนวนวันเดินเรือ	3,650	2,824
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,936	17,221
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	7,041	7,957
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,622	4,349
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (ไม่รวมกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ของสัญญาส่งต่อเรือเดินทะเล) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	5.75	7.49
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ ก่อนบางรายการพิเศษ (รวมกำไร/(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	(5.48)	(2.75)
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.65	7.01
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.02	0.21

การคาดการณ์: อัตราค่าระวางของเรือขนาดแคปไซซ์ (Capesize) ตามดัชนี Baltic Cape Index โดยเฉลี่ยสำหรับไตรมาสหนึ่งอยู่ที่ 5,058 เหรียญสหรัฐต่อวัน ไตรมาสสองอยู่ที่ 6,208 เหรียญสหรัฐต่อวัน และไตรมาสสามอยู่ที่ 18,968 เหรียญสหรัฐต่อวัน โดยได้ปรับตัวมาอยู่จุดสูงสุดที่ 42,211 เหรียญสหรัฐต่อวัน เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2556 ตามรายงานของ Citic Securities ประจำเมืองเซี่ยงไฮ้ รัฐบาลจีนได้ใช้แผนกระตุ้นการใช้เหล็กผ่านทางโครงการการสร้างรางรถไฟ อาคาร และ โครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งในปีนี้จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 ส่งผลให้อุปสงค์เหล็กเพิ่มขึ้นอีก 135 ล้านตัน ซึ่งต้องใช้เวลาประมาณ 200 ล้านตันที่ใช้การขนส่งโดยเรือขนาดแคปไซซ์ (Capesize) จำนวน 180 ลำ ทรายโคที่ราคาแร่เหล็กนำเข้าต่ำกว่าราคาแร่เหล็กในประเทศจีนถึง 135 เหรียญสหรัฐต่อตัน ก็มีเหตุผลเชิงเศรษฐกิจที่จะยังมีการนำเข้าต่อไป นอกจากนี้ ปริมาณแร่เหล็กคงเหลือที่ทำไว้ในจีนมี 73 ล้านตัน โดยประมาณ ซึ่งถือเป็นปริมาณที่ต่ำกว่าปีที่แล้วถึงร้อยละ 25 – 30 ทั้งนี้ในปีนี้มีการผลิตเหล็กในจีนมากกว่าปีที่แล้วถึงร้อยละ 10 ส่งผลให้เกิดการสำรองแร่เหล็กของจีนเพิ่มขึ้น ไปอีกระยะหนึ่ง ปัจจัยที่กล่าวมานั้นเป็นเพียงปัจจัยเดียวที่ช่วยผลักดันดัชนี BDI ปรับตัวขึ้นจากเฉลี่ย 842 จุดในครั้งแรกของปี 2556 มาอยู่ที่ 2,003 จุด ณ สิ้นเดือนกันยายน อย่างไรก็ตาม หลังจากปลายเดือนสิงหาคมเป็นต้นมา ดัชนีของเรือทุกขนาดได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากการขนส่งสินค้าถ่านหินที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีการแทนที่การขนส่งโดยเรือขนาดแคปไซซ์ (Capesize) ด้วยเรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) และซูปราแมกซ์ (Supramax) รวมถึงสินค้าแร่เหล็กที่ขนส่งด้วยเรือขนาดแคปไซซ์ (Capesize) ได้ถูกแบ่งออกเป็น การขนส่งโดยเรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) สองลำแทน นอกจากนี้ ยังมีอีกห้าตัวชี้วัดทางเศรษฐศาสตร์มหภาคที่แสดงผลเชิงบวก กล่าวคือ (1) The United States Department of Agriculture (USDA) ได้คาดการณ์ตัวเลขสินค้ารัฐพืชส่งออกระหว่างเดือนตุลาคม 2556 ถึงเดือนมิถุนายน 2557 จะขยายตัวถึงร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับตัวเลขปีที่แล้ว ซึ่งเป็นเพียงตัวเลขเชิงปริมาณ อย่างไรก็ตาม เมื่อคำนึงถึงระยะขนส่งไม่ลัดต่อตัน การแล่นเรือช้า (slow steaming) ความแออัด และการใช้ประโยชน์ จะพบว่าอุปสงค์แท้จริงที่เพิ่มขึ้นจะอยู่ที่ราวร้อยละ 15 – 17 ทั้งนี้ สินค้ารัฐพืชคิดเป็นร้อยละ 10 ของสินค้าแห่งเทกองทั้งหมด ดังนั้น ความเคลื่อนไหวของสินค้ารัฐพืชจะส่งผลให้การขนส่งสินค้าแห่งเทกองโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 - 2 ในปีนี้ (2) ประเทศจีนซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่ที่สุดของโลก มีเศรษฐกิจที่ปรับตัวในทิศทางขาขึ้น ดังจะเห็นได้จากตัวเลขทางเศรษฐกิจที่ประกาศในช่วงไตรมาสสาม (3) ประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินค้าเทกองรายใหญ่อันดับที่สองของโลก กำลังไปได้ดีภายใต้มาตรการ Abenomics เนื่องจากมีการเลิกใช้พลังงานนิวเคลียร์จึงมีการนำเข้าถ่านหินเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นหลายแห่งมีกำไรและจะกลับไปลงทุนในประเทศของตน รวมไปถึงในโรงงานของตนทั่วเอเชีย ซึ่งส่งผลให้มีการนำเข้าสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น (4) สหราชอาณาจักร ประเทศเยอรมนี ประเทศฝรั่งเศส เมื่อไม่นานมานี้ได้ประกาศตัวเลขทางเศรษฐกิจของตนที่แข็งแกร่งขึ้น ซึ่งส่งผลให้สหภาพยุโรปกำลังหลุดพ้นจากปัญหาทางเศรษฐกิจ (5) ประเทศอินเดียด้วยค่าเงินที่อ่อน อาจกลายเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรรายใหญ่ จากการที่มีท่าเรือที่เล็ก ร่องน้ำตื้นเขิน และไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ท่าเรือเกิดความแออัดอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งโดยเรือขนส่งขนาดเล็กลดลง ปัจจัยนี้จะเป็นแรงกดดันตลาดเรือขนส่งขนาดเล็ก เช่นเดียวกับที่แร่เหล็กซึ่งเป็นตัวกดดันตลาดเรือขนาดแคปไซซ์ (Capesize) ทั้งนี้ หากทั้งห้าปัจจัยดังกล่าวข้างต้นยังคงอยู่ในลักษณะเชิงบวกเช่นนี้ต่อไป การฟื้นตัวของตลาดสินค้าแห่งเทกองอาจจะเริ่มขึ้นก่อนไตรมาสที่ 3 ปี 2557 โดยอาจเกิดขึ้นในช่วงไตรมาสแรก หรือไตรมาสสองของปีหน้า

จากรายงานล่าสุดของ **Goldman Sachs** ตลาดแร่เหล็กจะทรงตัวไปอีกอย่างน้อยสี่ปีสืบเนื่องจากการขยายตัวของภาคอุปทานซึ่งมีมากขึ้นโดยส่งผลให้ราคาจะลดลงเหลือ 80 เหรียญสหรัฐต่อตันในปี 2558 ทั้งนี้ ราคาแร่เหล็กจะอยู่ที่ประมาณ 115 เหรียญสหรัฐต่อตันในปี 2557 ซึ่งลดลงร้อยละ 19 เมื่อเทียบกับตัวเลข ณ ตอนนี้อยู่ และเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดตั้งแต่ปี 2552 ตามค่าเฉลี่ยจากบทวิเคราะห์ 10 ฉบับที่รวบรวมโดย **Bloomberg** ทั้งนี้ ปริมาณมากที่สุดจะอยู่ที่ 82 ล้านตัน ในปี 2557 ซึ่งถือเป็นปริมาณที่มากที่สุดตั้งแต่ปี 2551 โดยอุปทานที่มากขึ้นนี้จะขยายตัวอย่างต่อเนื่องจนถึงปี 2560

การนำเข้าถ่านหินของประเทศไทย คาดว่าจะยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากเมื่อสองสามปีที่ผ่านมา และอาจถึง 200 ล้านตันต่อปี ภายในปี 2559 – ปี 2560 ในขณะที่ตัวเลขการนำเข้าถ่านหินทุกประเภททั้งหมดจะอยู่ที่ 180 ล้านตันต่อปีสำหรับปี 2556 ตามรายงานของ McCloskey ที่ปรึกษาทางด้านธุรกิจถ่านหิน

ตามรายงานข้อมูลทางเศรษฐกิจฉบับล่าสุดเมื่อสิ้นเดือนสิงหาคมของ **Hartland Shipping Services** ได้ระบุว่าเศรษฐกิจของโลกกำลังฟื้นตัว โดย HSBC Flash Purchasing Managers Index (PMI) ได้แสดงตัวเลขที่เติบโตกว่าประมาณการของเศรษฐกิจในประเทศแถบยุโรป อุตสาหกรรมการผลิตในจีน และอุตสาหกรรมการผลิตในสหรัฐฯ ซึ่งได้ขยายตัวมาเป็นเวลาห้าเดือน

Qu Hongbin, นักเศรษฐศาสตร์ชาวจีนประจำฮ่องกง ของ HSBC ระบุว่า หลังจากนโยบายใช้เงินลงทุน 5 ล้านล้าน ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา จีนยังคงมีความต้องการโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น โดยรัฐบาลยังต้องค้นหาน้ำประปาที่ดื่มได้ และมีประชากรหลายล้านที่อาศัยในเมือง shantytown รวมทั้งความยาวของโครงข่ายรางรถไฟของประเทศที่เหมือนกับในสหรัฐฯ เมื่อปี ค.ศ. 1880 ในขณะที่นักลงทุนหลายรายได้ให้ความสำคัญกับเมืองและโรงงานร้าง ซึ่งเป็นเครื่องแสดงให้เห็นถึงการลงทุนที่มากเกินไป รัฐบาลจะต้องพยายามอุดช่องว่างในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานในอนาคตข้างหน้า ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความมั่นคงและเป็นการจำกัดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจอีกด้วย

ตัวเลขจีดีพีของจีนลดลงจากร้อยละ 7.7 ในไตรมาสแรก เป็นร้อยละ 7.5 ในไตรมาสสอง แต่ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 7.8 ในไตรมาสสามนี้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีตัวเลขทางเศรษฐกิจมหภาคที่หลากหลาย แต่การนำเข้าแร่เหล็กของจีน มีปริมาณถึง 601.25 ล้านตัน เมื่อสิ้นเดือนกันยายน หากจะประมาณการนำเข้าแร่เหล็กทั้งปี จะได้ 801.67 ล้านตัน ซึ่งเท่ากับอัตราขยายตัวร้อยละ 7.54 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ 745.49 ล้านตันในปี 2555 การผลิตเหล็กในจีน มีปริมาณ 586.26 ล้านตัน เมื่อสิ้นเดือนกันยายน หากจะประมาณการผลิตเหล็กทั้งปี จะได้ 781.68 ล้านตัน ซึ่งเท่ากับอัตราขยายตัวร้อยละ 10.3 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ 708.78 ล้านตันในปี 2555 การนำเข้าถ่านหินของจีนมีปริมาณ 231.20 ล้านตัน เมื่อสิ้นเดือนกันยายน หากจะประมาณการนำเข้าถ่านหินของประเทศจีนทั้งปี จะได้ 308.27 ล้านตัน ซึ่งเท่ากับอัตราขยายตัวร้อยละ 6.67 มากกว่าปริมาณนำเข้าจำนวน 289 ล้านตันในปี 2555 สำหรับประเทศที่ปัจจุบันการผลิตและการบริโภคถ่านหินมีปริมาณต่ำกว่า 4.0 พันล้านตันต่อปี และคาดว่าตัวเลขนี้จะขยายตัวเป็น 4.1 พันล้านตัน ภายในปี 2558 แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำเข้าถ่านหิน แต่ก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือขนส่งถ่านหินได้

เป็นที่น่าเสียดายที่แสงสว่างปลายทางของตัวเลขภาคอุปทานเริ่มกลับมามืดลงอีกครั้ง เนื่องจากการปลดระวางเรือได้ชะลอตัวลงจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ เรือขนส่งสินค้าแบบเทกองที่ถูกปลดระวางในช่วงสามไตรมาสแรกของปีนี้ ประกอบไปด้วยเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) จำนวน 39 ลำ, เรือขนาดปานามาแมกซ์ (Panamax) จำนวน 49 ลำ, เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 44 ลำ, เรือขนาดแฮนด์ดีแมกซ์ (Handymax) จำนวน 87 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 127 ลำ ซึ่งเท่ากับขนาดระวางรวม 18.02 ล้านเดทเวทตัน ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2556 มีการขายตัวในกองเรือร้อยละ 7.2 (49.59 ล้านเดทเวทตัน) กับอีกร้อยละ 5.8 (39.99 ล้านเดทเวทตัน) ซึ่งมีกำหนดส่งมอบในไตรมาสสุดท้าย หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 30 ของการส่งมอบเหล่านี้ และตั้งสมมติฐานว่าการปลดระวางเรือมีอัตราสูงขึ้นอีก 6.98 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสสี่ของปีนี้ ในปีนี้จะมีการขายตัวของกองเรือร้อยละ 10.2 ทำให้ขนาดกองเรือโลกอยู่ที่ 763.34 ล้านเดทเวทตัน ในปี 2557 มีกำหนดส่งมอบเรือที่ 49.25 ล้านเดทเวทตัน รวมกับอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าที่ร้อยละ 30 ของการคาดการณ์การส่งมอบเรือในไตรมาสสี่ปี 2556 ที่จำนวน 12 ล้านเดทเวทตัน โดยตั้งสมมติฐานว่ามีการปลดระวางเรือที่ 20 ล้านเดทเวทตันต่อปี รวมกับอัตราการส่งมอบเรือล่าช้าร้อยละ 30 ของการส่งมอบเรือทั้งปี สิ้นปี 2557 ขนาดกองเรือโลกจะอยู่ที่ 786.22 ล้านเดทเวทตัน หรือขยายตัวร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับประมาณการจำนวน 763.34 ล้านเดทเวทตันเมื่อสิ้นปี 2556

แผนกลยุทธ์ของฟอสแอล สำหรับสองปีที่น่าท้าทายเป็นอย่างยิ่ง (ปี 2555 และ ปี 2556) คือ การประคองธุรกิจไปพร้อมกับการเพิ่มจำนวนเรือให้มีกองเรือประมาณ 60 - 65 ลำ เพื่อช่วงชิงความได้เปรียบเมื่อถึงระยะเวลาข่าขึ้นของวัฏจักรที่คาดว่าจะเริ่มในระหว่างปี 2557

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น: การทำสัญญาเช่าเรือแล้ว ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่า ณ ปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2556 ถึง ปี 2560) อยู่ที่ร้อยละ 17.4 โดยมีรายได้ที่ 181 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560
จำนวนวันเดินเรือรวม	15,533	17,726	18,250	18,300	18,250
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	4,884	2,403	2,555	2,562	2,555
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	31	14	14	14	14
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	9,449	12,602	13,713	13,713	13,713
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	46	30	35	35	35

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

การแบ่งส่วนตลาด: ในช่วงไตรมาสสาม ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI สำหรับเรือขนาด 28,000 เดทเวทตัน) อยู่ที่ระดับ 544 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,884 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ (ขนาด 27,427 เดทเวทตัน หรือเล็กกว่าขนาดเรือตามดัชนีร้อยละ 2.1) ทำรายได้อยู่ที่ 6,808 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 13.6 สำหรับไตรมาสสามนี้ ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 933 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,760 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับ เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ที่ทำรายได้อยู่ที่ 7,873 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 19.3

แผนปรับลดอายุกองเรือ ได้กำลังดำเนินการอยู่ ณ สิ้นไตรมาสนี้ บริษัทฯ มีเรือจำนวน 40 ลำในกองเรือ อีกทั้งยังมีเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้างที่ประเทศจีนโดยมีกำหนดส่งมอบในปี 2557 นอกจากนั้นแล้ว บริษัทฯ ยังมีเงินสดอีกจำนวน 76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามข้อมูลในงบการเงิน และมีวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกถอนอีกประมาณ 185 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อใช้ซื้อเรือมือสองหรือเรือใหม่ขายต่อ รวมถึงเงินคืนจากอู่ต่อเรือ ABG ซึ่งอาจจะได้รับจำนวนประมาณ 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐตามรายละเอียดด้านล่าง

อู่ต่อเรือ ABG: ได้ล่าช้าในการส่งมอบเรือบางลำโดยเกินกำหนดวันยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ ซึ่งบริษัทฯ ได้ขายต่อสัญญาส่งต่อเรือฉบับดังกล่าวให้กับผู้ซื้อรายใหม่ไป ณ ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่จำนวน 3 ลำขนาด 34,000 เดทเวทตันต่อลำจากอู่ต่อเรือดังกล่าว และได้ขายต่อสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 8 ฉบับและได้ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 1 ฉบับ เสร็จสมบูรณ์ในช่วงปี 2554 ถึงไตรมาสแรกปี 2556 ด้วยกำไรประมาณ 34.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ในปี 2554 มีการบันทึกกำไรจำนวน 10.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2555 จำนวน 9.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และในไตรมาสแรก ปี 2556 อีกจำนวน 13.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) นอกจากนั้นการขายต่อสัญญาส่งต่อเรืออีกจำนวน 1 ฉบับ ได้เสร็จสมบูรณ์ในไตรมาสสองปี 2556 ด้วยกำไรประมาณ 8.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หลังจากนั้น บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรืออีก 5 ฉบับ และได้เรียกเงินงวดที่ได้ชำระไปคืนจากอู่ต่อเรือ พร้อมทั้งดอกเบี้ย แต่ก็ไม่ได้รับคืนจากอู่ต่อเรือแต่อย่างใด ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ใช้สิทธิเรียกร้องเงินสดจำนวน 101.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดจากธนาคาร (refund guarantees) ซึ่งเป็นหลักประกันสำหรับเงินงวดที่ได้ชำระไป ปัจจุบัน คงเหลือเงินจำนวน 12.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องที่ไม่มีหลักประกันที่เกิดจากดอกเบี้ยของเงินงวดตามสัญญาส่งต่อเรือที่ได้ยกเลิกไปจำนวน 5 ฉบับ ดังนั้น คงเหลือสัญญาส่งต่อเรือใหม่อีก 3 ฉบับ กับอู่ต่อเรือ ABG โดยกำหนดวันยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือของสัญญา 2 ฉบับจะหมดลงในเดือนพฤศจิกายน 2556 และล่าสุดท้ายจะหมดลงตอนสิ้นเดือนกรกฎาคม 2557 ซึ่งบริษัทฯ ยังคงมีสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดจากธนาคาร (refund guarantees) วงเงินประมาณ 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นหลักประกันสำหรับเงินงวดที่ได้ชำระไปของสัญญาส่งต่อเรือทั้ง 3 ฉบับดังกล่าว

เงินปันผล ได้จ่ายไปแล้วในแต่ละไตรมาสทั้งหมด 26 ไตรมาสอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ไตรมาสแรกของปี 2550 ทั้งนี้ หากกระแสเงินสดและความสามารถในการทำกำไรเอื้ออำนวย บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะคงการจ่ายเงินปันผลรายไตรมาสอย่างที่ได้เคยกระทำ

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป บริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2556 เวลา 10.45 นาฬิกา บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพบปะ พูดคุยในรายละเอียดถึงผลการดำเนินงานปัจจุบัน สภาพอัตราค่าระวาง และการชี้แจงข้อสงสัยใดๆที่ท่านมี สำหรับท่านที่ไม่สามารถมาได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

การปลดระวางเรือ ปริมาณลดลงอย่างมาก โดยในช่วงสามไตรมาสแรกของปี 2556 มีเรือจำนวน 127 ลำได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่เข้ามาทั้งหมด 166 ลำ ส่งผลให้มีกองเรือโลกเพิ่มขึ้นจาก 2,752 ลำ ในช่วงต้นปี เป็น 2,791 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