

เลขที่ 2552 - 008

วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2552

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาส 4 ของปี 2551

ผลการดำเนินงานตามงบการเงินไทยบาท ตรวจสอบโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอปเปอร์เวท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท ครั้งล่าสุด กำไรสุทธิก่อนภาษีสำหรับไตรมาสสี่ของปี 2551 เท่ากับ 35.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสสี่ปี 2551 จำนวน 16,325 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทตั้งไว้สำหรับปีนี้อยู่ระหว่าง 15,000 เหรียญสหรัฐ ถึง 16,000 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 4,897 เหรียญสหรัฐ และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปีนี้อยู่ที่ 4,804 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ซึ่งเป็นไปตามที่คาดไว้ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) ในไตรมาสสี่ ปี 2551 เท่ากับ 40.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสี่ ปี 2550 เท่ากับ 36.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไรต่อหุ้นสำหรับไตรมาสนี้เท่ากับ 1.18 บาทต่อหุ้น เป็นที่น่าจดจำว่ารายได้ไตรมาสสี่ ปี 2551 สูงกว่าปีที่ดีที่สุดในอดีตคือปี 2548 ถึงร้อยละ 13 ซึ่งขณะนั้นมีรายได้เท่ากับ 14,449 เหรียญสหรัฐ และสูงกว่ารายได้ในปีก่อนปี 2546 อีกทั้งยังสูงกว่าที่บริษัทฯ ได้ประมาณไว้สำหรับปีนี้อยู่ถึงร้อยละ 5.3 ที่รายได้เท่ากับ 15,500 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ

ตัวเลขที่สำคัญ	สำหรับปี 2551	สำหรับปี 2550	ไตรมาสสี่ ปี 2551	ไตรมาสสี่ ปี 2550
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	48,450	42,750	27,835	38,742
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	16,489	13,147	16,325	14,137
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,804	4,005	4,897	4,148
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	167.10	132.47	40.84	36.09
กำไร/(ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษีเงินได้ (รวมกำไร/(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	148.78	131.46	35.02	26.12
กำไรสุทธิ/(ขาดทุนสุทธิ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	148.14	125.13	34.69	19.87
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	4.75	4.01	1.18	0.61

รางวัลและเกียรติยศ: กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับจากนิตยสาร Asiamoney ฉบับเดือน ธันวาคม 2551 ให้เป็น “ผู้บริหารที่ดีที่สุด” จากประเทศไทย และได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ที่ดีที่สุด” จากประเทศไทย ในบทความเกี่ยวกับผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งบทความฉบับเต็มของเรื่องนี้สามารถหาอ่านได้ที่ <http://www.asiamoney.com/Article/2071674/Best-managed-companies-and-executive-in-Thailand.html>.

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต: ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ไป ดูเหมือนว่ายังทรงทงอยู่เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยระยะยาวในอดีต ในวงจรภาวะวุ่นวายปัจจุบัน จุดสูงของรายได้ซึ่งเกิดขึ้นในไตรมาสสามปี 2551 นี้ อยู่ที่จำนวน 17,611 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือสำหรับปี 2551 เท่ากับ 16,489 เหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือที่สูงที่สุดจากในอดีตที่ผ่านมา เพื่อให้เข้าใจตัวเลขเหล่านี้ได้ชัดเจน คงจะต้องระลึกว่ารายได้ค่าเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือสำหรับปี 2546 ซึ่งเป็นปีที่ดีที่สุด ก่อนหน้าปี 2547 นั้นอยู่ที่ 7,870 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ และนับจากนี้ไปอีก 4 ถึง 8 ไตรมาส อาจเป็นช่วงเวลาที่ยากลำบากต่อการค้ามาก จากการล่มละลายของเจ้าของเรือซึ่งจะกลายเป็นเรื่องปกติมากกว่าเป็นกรณีพิเศษที่เกิดขึ้น

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น: สัญญาเช่าระยะยาวที่ได้ทำสัญญาไป ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 แสดงไว้ในตารางด้านล่างนี้

กรุณาโปรดทราบว่าตารางที่เสนอด้านล่างนี้ไม่ได้รวมประมาณการรายการขายเรือใดๆ จากกองเรือปัจจุบันจำนวน 44 ลำ หรือการขายเรือมือสองมาแทนที่เรือเก่า แต่รวมรายการเรือส่งต่อใหม่ไว้ในตารางนี้ ในกรณีที่มีการขายเรือ เมื่อเรือส่งมอบให้กับผู้ซื้อแล้ว ถึงจะนำมาเปลี่ยนแปลงจำนวนวันเฉลี่ย ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว นอกจากนี้ยังมีเหตุผลสำคัญอีก 3 ประการที่ทำให้ประมาณการตัวเลขในตารางมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างไตรมาส โดยเฉพาะช่อง “จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว” ประการแรกคือ สัญญาทุกสัญญาจะมีให้เลือก จำนวนวันเพิ่ม/ลดได้บ้างสำหรับการคืนเรือก่อนหรือหลัง วันที่ในสัญญา จากจำนวนวันที่ทำสัญญาไว้ เช่น สัญญาเช่าระยะยาว 5 ปีจะกำหนดทางเลือกในการคืนเรือสำหรับกับลูกค้าในระยะเวลา 3 เดือนก่อนหรือหลังวันครบกำหนดสัญญาเช่าได้ สัญญาเช่าระยะยาว 12 เดือนจะกำหนดระยะเวลาไว้ก่อนหรือหลัง 1 เดือน ดังนั้นในตารางจะใช้ค่าเฉลี่ยของระยะเวลาในการคำนวณ โดยในช่วงที่ตลาดเป็นขาขึ้นลูกค้าจะพยายามที่จะยืดเวลาและใช้จำนวนวันให้มากที่สุด แต่ถ้าตลาดขาลงเช่นในปัจจุบันลูกค้าจะพยายามคืนเรือให้เร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ซึ่งภายใต้เงื่อนไขดังกล่าวลูกค้าจะแจ้งให้บริษัทฯ ทราบล่วงหน้า 30 วันถึงวันที่ต้องการคืนเรือให้กับบริษัทฯ ซึ่งการประมาณจำนวนวันในตารางไม่รวมการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้น แต่รวมรายการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในปัจจุบันระหว่างการรายงานครั้งที่แล้วกับปัจจุบัน ประการที่สอง ลูกค้าบางรายทำสัญญาเช่าเรือปัจจุบันให้สั้นลงและทำสัญญาเพิ่มกับเรือลำอื่นของบริษัทฯทดแทน ดังนั้นในช่วงที่ตลาดตกต่ำนี้อาจมีการทดแทนสัญญาเช่าระยะยาวที่ราคาสูง ด้วยสัญญาเช่าเรือ 2 หรือ มากกว่าที่ราคาต่ำกว่าแต่สำหรับระยะเวลาที่มากกว่า ซึ่งต้องขออภัยอีกครั้งว่า

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ไม่สามารถนำมาคำนวณในตารางที่นำเสนอนี้ และประการสุดท้ายในไตรมาสปี 2551 มีลูกค้าได้ซื้อสัญญาเช่าเรือที่เหลืออยู่คืนให้กับบริษัทฯ ในกรณีนี้จำนวนวันในอนาคตที่นำมาคำนวณจะลดลงเท่ากับศูนย์ แต่จำนวนเงินค่าเช่า ได้เข้าบริษัทฯ แล้ว มีลูกค้าเพียงรายเดียวเท่านั้นที่ทำในลักษณะนี้ ซึ่งสัญญาดังกล่าวจะสิ้นสุดอีก 90 วัน จากวันที่ยกเลิกการเช่าก่อนสัญญา

ปี	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554	พ.ศ. 2555
จำนวนวันรวม	16,104	16,060	16,524	18,076	20,046
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	15,521	9,803	5,371	3,406	2,256
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	96.38	61.04	32.50	18.84	11.25
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน(หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	16,129	15,087	13,062	17,428	18,467
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	250.3	147.9	70.1	59.4	41.6

เมื่อค่าระวางได้ปรับตัวสูงขึ้น บริษัทฯ ได้นำนโยบายผูกมัดอัตราค่าระวางด้วยการทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวในอัตราค่าเช่าที่ดีเพื่อหลีกเลี่ยงความผันผวนของตลาดรายวัน อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ที่อัตราค่าระวางลดต่ำลง บริษัทฯ คงไม่ใช้นโยบายผูกมัดอัตราค่าระวางดังกล่าวที่จะผูกมัดอัตราค่าระวางที่อยู่ในระดับต่ำลง แต่ปัจจุบันจะใช้กลยุทธ์ในการผูกมัดค่าระวาง ที่ทำให้บริษัทฯ มีสัญญาล่วงหน้าได้ร้อยละ 31 สำหรับสี่ปีต่อไป ในอัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราค่าระวางปัจจุบันในตลาดค่าระวางเรือ

แผนการปรับลดอายุของเรือ: เรือที่จะนำมาแทนเรือที่มีอายุมากในกองเรือปัจจุบันของบริษัทฯจำนวน 25 ลำ จากจำนวนเรือที่มีทั้งหมด 44 ลำ จะเป็นเรือที่อายุน้อยกว่า มีเครื่องยนต์ที่ดีกว่า ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า และมีขนาดใหญ่กว่า ซึ่งสามารถหาได้จากตลาดขายเรือมือสองในช่วง 1-2 ปีนี้ ซึ่งขณะนี้บริษัทฯได้เริ่มขายเรือเก่าแล้ว จำนวน 3 ลำ ที่ได้รายงานแล้ว และเป็นโอกาสที่ดีสำหรับการใช้แผนการปรับลดอายุของเรือในช่วงปัจจุบันที่สภาวะทางการเงินตึงตัว ซึ่งถือเป็นโอกาสอันดีที่บริษัทฯได้อุดหนุนเวลานี้ และถ้าแผนดังกล่าวประสบความสำเร็จ ก็จะแน่ใจได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถทำกำไรในระยะยาวได้มากกว่าสองถึงสามทศวรรษ บริษัทฯได้เจรจากับธนาคารผู้ให้กู้ปัจจุบันเพื่อให้มีวงเงินสินเชื่ออย่างเพียงพอสำหรับแผนการปรับลดอายุของเรือโดยจะไม่กระทบต่อบดุลและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ บริษัทฯ จะรายงานผลเรื่องดังกล่าวให้ท่านทราบในรายงานครั้งหน้า

ผลกระทบจากประเทศจีน: ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เพื่อความเข้าใจความหมายนี้ บริษัทฯขออ้างอิงข้อมูลที่แสดงในนิตยสาร Lloyd's List ฉบับวันที่ 7 มกราคม 2551 แสดงถึงการนำเข้าสินค้าแร่เหล็กของประเทศจีน สำหรับปี 2551 จำนวน 425 ล้านตัน หรือร้อยละ 50 ของสินค้าแร่เหล็กทั่วโลก และสูงกว่าปี 2550 ร้อยละ 11 ซึ่งมีการนำเข้าสินค้าแร่เหล็กจำนวน 383.6 ล้านตัน แต่ข้อมูลนี้ยังไม่เห็นภาพรวม

โรงงานผลิตเหล็กทั้งหมดในประเทศจีนพร้อมใจกันประกาศว่า ในระหว่างปี 2552 โรงงานเหล่านี้จะลดกำลังการผลิตลงร้อยละ 20 ถึง 30 เนื่องจากความต้องการเหล็กลดลงซึ่งเป็นผลจากราคาเหล็กลดลง การลดกำลังการผลิตจะส่งผลกระทบต่อตลาดคาร์บอนในปี 2552 อย่างไรก็ดีเมื่อเร็ว ๆ นี้ รัฐบาลจีนได้ประกาศแผนกระตุ้นทำโครงสร้างและพัฒนาสาธารณูปโภคจำนวน 586 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งอาจจะช่วยให้อัตราคาร์บอนไม่ตกต่ำมากนัก

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ จะมีขึ้นในวันที่ 3 มีนาคม 2552 เวลา 09.00 น. ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมรับฟังประมาณ 70 – 100 คน ที่เป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุน และนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้ซึ่งบริษัทฯ ถือเป็นโอกาสอันดีที่จะได้พบปะพูดคุยถึงผลการดำเนินงานในปี 2551 และแนวโน้มสำหรับปี 2552

การปลดคาร์บอน: ลดลงอย่างมีสาระสำคัญในช่วงต้นปี 2551 แต่ได้เพิ่มขึ้นในช่วงสองเดือนสุดท้ายของปี 2551 ซึ่งก่อนหน้านี้ในระหว่างปี 2540 มีการปลดคาร์บอนสูงสุดจำนวน 1.7 ล้านตัน แต่มีการปลดคาร์บอนในเดือนพฤศจิกายน 2551 มีจำนวนถึง 2 ล้านตัน และเดือนธันวาคม 2551 จำนวน 2.4 ล้านตัน และเป็นที่เข้าใจว่าในเดือนมกราคมปี 2552 จำนวนการปลดคาร์บอนจะเพิ่มขึ้นมากกว่าสองเดือนดังกล่าว ในไตรมาสสี่ 2551 มีเรือ 53 ลำถูกปลดคาร์บอนในขณะที่มีเรือใหม่เข้ามาจำนวน 29 ลำ ส่งผลให้มีการลดลงสุทธิของกองเรือโลกเท่ากับ 24 ลำ และสำหรับปี 2551 กองเรือทั้งหมด เมื่อต้นปี มี 3,164 ลำ เพิ่มขึ้นเป็น 3,219 ลำ เมื่อสิ้นปี ถ้าตลาดคาร์บอนยังอยู่ในระดับต่ำมาก แต่มีความผันผวน บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับ บริษัทฯ จะลดลง ร้อยละสามถึงห้าต่อปี ในสอง สามปีข้างหน้า การลดลงนี้จะช่วยให้ ความไม่สมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานลดลง และส่งผลให้อัตราคาร์บอนในตลาดปรับตัวเพิ่มขึ้นในอีก 2-3 ปี

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีรียัส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

คาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ