

ที่ 2553-010

วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2553

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสี่ของปี 2552

ผลการดำเนินงานตามงบการเงินไทยบาท ตรวจสอบโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอรัปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท ครั้งล่าสุด กำไรสุทธิก่อนหักภาษีสำหรับไตรมาสสี่ของปี 2552 เท่ากับ 13.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสสี่ปี 2552 อยู่ที่ 12,282 เหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทได้ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 14,000 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ ในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 4,717 เหรียญสหรัฐ เมื่อคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งปีเท่ากับ 5,040 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ ซึ่งสูงกว่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับประมาณที่บริษัทตั้งไว้ที่ 4,850 เหรียญสหรัฐ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสสี่ปี 2552 คิดเป็น 12.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไรต่อหุ้น (EPS) ในรูปสกุลไทยบาทสำหรับไตรมาสนี้เท่ากับ 0.40 บาท ต่อหุ้น เพื่อความชัดเจนในกำไรสำหรับปี 2552 ของบริษัทที่ 88.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คงต้องดูบริษัทอื่นในธุรกิจเดินเรือหลายแห่งซึ่งมีผลขาดทุนอย่างมาก บางแห่งขาดทุนมากกว่า พันล้านเหรียญสหรัฐสำหรับปีนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	2552	2551	ไตรมาสสี่ปี 2552	ไตรมาสสี่ปี 2551
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	33,250	48,450	23,750	27,835
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,459	16,489	12,282	16,325
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,040	4,804	4,717	4,897
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (ไม่รวมกำไรจากการขายเรือ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	86.04	167.10	12.34	40.84
กำไร/(ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	89.38	148.78	13.43	35.02
กำไรสุทธิ/(ขาดทุนสุทธิ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	88.09	148.14	13.37	34.69
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	2.93	4.75	0.40	1.18

รางวัลและเกียรติยศ : ในเดือน ธันวาคม 2552 / มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ โดยนิตยสาร Asiamoney ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์” ในประเทศไทย นอกจากนี้ กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ยังได้รับการคัดเลือกเป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” ในประเทศไทย เป็นปีที่สองติดต่อกัน

การคาดการณ์แนวโน้ม: ในปี 2551 มีความต้องการใช้เหล็กในปริมาณ 1,207.013 ล้านตัน ซึ่งสมาคมค้าเหล็กโลกคาดว่าในปี 2552 ปริมาณการใช้เหล็กจะลดลงเป็น 1,103.735 ล้านตัน และคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณการใช้เหล็กจำนวน 1,205.585 ล้านตันในปี 2553 และจากข้อมูลของ Japan Iron & Steel Federation ผลผลิตเหล็กของประเทศญี่ปุ่น ในช่วง 11 เดือนแรก มีจำนวนรวม 78.58 ล้านตัน เมื่อเปรียบเทียบกับ จำนวน 111.26 ล้านตัน สำหรับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา ได้แสดงให้เห็นถึงการลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 29 เมื่อคำนวณเป็นรายปี ประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่เป็นอันดับสองของโลกรองจากประเทศจีน

ในด้านของเรือขนส่งสินค้า ณ วันที่ 1 มกราคม 2551 มีกำลังเรือรวม 411.92 ล้านเดเดเวทตัน ได้เพิ่มขึ้นเป็น 438.2 ล้านเดเดเวทตัน ณ วันที่ 1 มกราคม 2552 และได้เพิ่มขึ้นเป็น 478.68 ล้านเดเดเวทตัน ณ วันที่ 1 มกราคม 2553 และได้ถูกคาดการณ์ว่าจะปรับตัวสูงขึ้นถึงระดับ 607.41 ล้านเดเดเวทตัน ภายในวันที่ 1 มกราคม 2554 ทั้งนี้ อยู่ภายใต้สมมติฐานที่ว่า ไม่มีการปลดระวางเรือเก่า และเรือที่สั่งต่อใหม่ได้ถูกส่งมอบครบถ้วนร้อยละ 100 ตามที่ได้สั่งต่อ อย่างไรก็ตามถ้าเราคิดว่าประมาณร้อยละ 50 จะเลื่อนการส่งมอบจากที่กำหนดไว้ ตัวเลขกำลังกองเรือยังสูงถึง 543 ล้านเดเดเวทตัน ณ วันที่ 1 มกราคม 2554 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.82 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.6 เมื่อคำนวณเฉลี่ยเป็นปีสำหรับปี 2551 ปี 2552 และปี 2553 อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลของ Pareto Securities AS ณ สิ้นปี 2552 ระดับความแออัดของท่าเรือมีประมาณร้อยละ 5.1 ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของซึ่งต้องจอดรอเพื่อเทียบท่าเรือ เมื่อเปรียบเทียบกับระดับความแออัดที่ร้อยละ 2-7 ในปี 2549 ถึงปัจจุบัน

สำหรับความต้องการใช้เหล็ก ได้ถูกคาดการณ์ว่าจะคงระดับเช่นเดียวกับในช่วงระหว่างปี 2551 และปี 2553 กองเรือขนส่งสินค้าแห่งทั่วโลกจะเพิ่มเกือบร้อยละ 32 สิ่งเหล่านี้เป็นการคาดการณ์อย่างคร่าวๆ ของความสมดุลระหว่างอุปสงค์/อุปทานในอนาคต โดยมีได้คำนึงถึงปัจจัยอื่นๆ เช่น ความแออัดของท่าเรือ และ/หรือ การใช้กองเรือโลก และ/หรือ การเพิ่มขึ้นของตัน/ไมล์ แต่ไม่ว่าจะพิจารณาสถานการณ์ดังกล่าวอย่างไรก็ตาม ผลลัพธ์ของการคาดการณ์ดูจะไม่ค่อยดีสำหรับตลาดขนส่งสินค้าแห่งแรกของสำหรับปี 2553

สัญญาการให้บริการแบบระยะยาว (Long Term Charters) กับ สัญญาการให้บริการแบบระยะสั้น (Short Term Charters): ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 สัญญา Long Term Charters ที่ได้ทำสัญญาไปแล้วมีดังต่อไปนี้

ปี	ปี พ.ศ. 2552	ปี พ.ศ. 2553	ปี พ.ศ. 2554	ปี พ.ศ. 2555	ปี พ.ศ. 2556
จำนวนวันเดินเรือรวม	11,968	8,988	10,811	13,093	15,336
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้บริการใช้เรือไปแล้ว	9,843	5,651	3,727	3,929	3,984
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้บริการใช้เรือไปแล้ว	82.25	62.87	34.47	30.01	25.98
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	14,397	11,829	15,021	15,781	15,868
มูลค่ารวมของสัญญาให้บริการใช้เรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	141.7	66.8	56.0	62.0	63.2

สัญญาเช่าเรือระยะยาวล่วงหน้าสี่ปีเฉลี่ย (ปี 2553 ถึง 2556) คิดเป็นร้อยละ 38.33 ของความสามารถในการขนส่ง ซึ่งจะสร้างรายได้ให้บริษัทฯ จำนวน 248 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือเมื่อตลาดค่าระวางเรือได้ปรับตัวเป็นขาขึ้น ดังที่ดัชนี BDI ได้ทำไว้จนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคม 2551 บริษัทฯ ได้ทำการผูกมัดอัตราค่าระวางด้วยการทำสัญญา Long Term Charters ในอัตราค่าระวางที่ดีเพื่อหลีกเลี่ยงความผันผวนของค่าระวางเรือรายวัน ซึ่งนโยบายดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จในช่วงเวลาสองสามปีที่ผ่านมา ทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงความผันผวนของตลาดรายวันในช่วงเวลานั้น ปัจจุบันดัชนี BDI ได้ปรับตัวลดลงเกือบต่ำสุด และต่อมาได้ปรับตัวขึ้น ตลาดปัจจุบันสร้างความสับสนที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน ดังนั้นจึงเป็นการดีที่จะรอดูสถานการณ์ความผันผวนนี้ ก่อนที่นำนโยบายดังกล่าวข้างต้นมาใช้ในอนาคต เมื่อดัชนี BDI เริ่มที่จะปรับตัวเป็นขาขึ้นอย่างชัดเจน จนถึงเวลานั้นท่านอาจคาดเดาได้ว่าสัญญาเช่าเรือระยะยาวล่วงหน้าสี่ปีที่แข็งแกร่งนั้นจะปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง ตัวเลขจากตารางดังกล่าวข้างต้นไม่ได้รวมสมมติฐานของการขายเรือของกองเรือบริษัทฯ ในปัจจุบัน ที่จะมีในอนาคต (กรุณาอย่าอ่านหน้าถัดไป) รวมทั้งไม่ได้อยู่ภายใต้สมมติฐานการซื้อเรือเพื่อเข้ามาทดแทนเรือเก่าที่ได้ขายไป ยกเว้นเรือ “รจเรข นารี” (ขนาด 29,870 เดดเวทตัน) สร้างในปี พ.ศ. 2548 ในญี่ปุ่น ที่บริษัทฯ ได้ซื้อเข้ามาในราคา 22.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเรือได้ถูกทำสัญญาให้บริการใช้เรือมีระยะเวลาอย่างน้อย 12 เดือน และอย่างมากสุด 28 เดือน โดยจะให้รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) จำนวน 3.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ถึง 7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ) ทั้งนี้ เรือ “รจเรข นารี” ได้เข้าร่วมกองเรือของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2552 และเรือส่งต่อใหม่ที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาส่งต่อเรือกับคู่ต่อเรือ ABG อีกทั้งเรือส่งต่อใหม่สำหรับขนส่งซีเมนต์อีก 3 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำสัญญา Long Term Charter ให้กับ Charterer รายหนึ่งซึ่งเป็นลูกค้าปัจจุบันของบริษัทฯ ตามที่บริษัทฯ ได้แจ้งรายละเอียดไปก่อนหน้านี้

แผนการปรับลดอายุกองเรือ: เพื่อทดแทนเรืออายุมากที่อยู่ในกองเรือปัจจุบันของบริษัท ด้วยเรือที่อายุน้อยกว่า มีเครื่องยนต์ที่ดีกว่า ประหยัดเชื้อเพลิงและขนาดใหญ่กว่าจากตลาดเรือมือสอง บริษัท ได้ดำเนินการขายเรือเก่าไปแล้วจำนวน 21 ลำ และยังมีเรืออีก 4 ลำที่จะต้องขายโดยคาดว่าจะเสร็จสิ้นการปลดระวางเรือภายในสิ้นไตรมาสหนึ่งปี 2553 แผนการปรับลดอายุกองเรือได้ประสบความสำเร็จภายใต้ภาวะการเงินที่ตึงเครียดอยู่ ซึ่งบริษัทได้รอโอกาสอันเหมาะสมนี้ด้วยความอดทน และหากบริษัทดำเนินแผนการปรับลดอายุกองเรือได้สำเร็จ บริษัทจะมีความมั่นใจสำหรับกำไรระยะยาวตลอดช่วงเวลา 20 ถึง 30 ปีต่อจากนี้ บริษัทได้จัดหางบการเงินสินเชื่อ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากผู้ให้กู้รายปัจจุบันของบริษัทและรายใหม่ เพื่อนำมาใช้สำหรับแผนการปรับลดอายุกองเรือ โดยจะไม่กระทบกับสมดุลหรือส่วนของผู้ถือหุ้น บริษัท ได้เริ่มแผนการทดแทนเรือเก่าโดยการซื้อเรือ “รจเรช นารี” (ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น) และหากราคาของเรือประเภทเดียวกันจะอยู่ในระดับนี้หรือต่ำกว่านี้ บริษัท ก็จะพิจารณาซื้อเรือเพิ่มอีก 24 ลำเข้ามาเสริมในกองเรือบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทจะรายงานให้ท่านทราบถึงความคืบหน้าของแผนดำเนินการนี้ต่อไป

ผลกระทบจากประเทศจีน ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จีนนำเข้าถ่านหินสำหรับช่วงเก้าเดือนแรกเพิ่มขึ้นเป็น 86.16 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 165 จากปริมาณ 32.50 ล้านตัน ตลาด Baltic Exchange ได้รายงานในเดือนพฤศจิกายน 2552 ว่า เรือขนส่งสินค้าขนาดเคปไซส์ จำนวน 180 ลำ ได้เข้าคิวเพื่อรอขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือประเทศจีน ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 20 ของกองเรือโลก ผลผลิตแร่เหล็กในประเทศได้ขยายตัวมากกว่าร้อยละ 36 ทั้งนี้ ผู้ดูแลกฎระเบียบของธนาคารจีนวางแผนที่จะชะลอการให้สินเชื่อให้ยู่ระดับ 7 หมื่นล้านหยวน (1 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ) และ 8 หมื่นล้านหยวน ในปี 2553 นอกจากนี้ คณะกรรมการกำกับธนาคารจีน (China Banking Commission) ได้อ้างถึงจำนวน 8.9 หมื่นล้านหยวนของสินเชื่อใหม่ภายในประเทศในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2552 กล่าวคือประเทศจีนกำลังพยายามทำให้เกิดความมั่นใจว่าสินเชื่อจะเพียงพอที่จะสนับสนุนการฟื้นฟูเศรษฐกิจ และจำกัดความเสี่ยงของสินเชื่อสำหรับสินทรัพย์ปี 2552 ได้จำกัดก่อให้เกิดภาวะฟองสบู่และหนี้เสีย มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจำนวน 586 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ได้กระตุ้นให้ความต้องการใช้เหล็กจากผู้พัฒนาสังหาริมทรัพย์และผู้ผลิตรถยนต์ จึงส่งผลให้ผลผลิตเหล็กในประเทศจีนสูงขึ้นแตะระดับสูงของปี 2552 และจากข้อมูลของสถาบันสถิติของประเทศจีน (The National Bureau of Statistics, China) คาดการณ์ว่าจะมีผลผลิตเหล็กจำนวน 566 ล้านตันในปี 2552 ซึ่งเพิ่มขึ้นเกือบประมาณร้อยละ 14 จากปีที่ผ่านมา

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัท จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ จะมีขึ้นในวันจันทร์ที่ 22 กุมภาพันธ์ 2553 เวลา 09.00 น. ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมรับฟังประมาณ 70 – 100 คน ที่เป็นนักข่าว นักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุนและนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัท หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้ซึ่งบริษัท ถือเป็นโอกาสอันดีที่จะได้พบปะพูดคุยถึงผลการดำเนินงานของปี 2552 และแนวโน้มของปี 2553

การปลดระวางเรือ: ได้ชะลอตัวอย่างมากในปีนี โดยในไตรมาสสี่ปี 2552 มีเรือจำนวน 51 ลำ ได้ถูกปลดระวางขณะที่มีเรือใหม่เข้ามา 65 ลำ ส่งผลให้กองเรือเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 14 ลำสำหรับกองเรือโลก ประเภทเดียวกับบริษัทฯ สำหรับปี 2552 ทั้งปี กองเรือโลกประเภทเดียวกับบริษัทฯ ได้ลดลงร้อยละ 2.9 โดยลดลงจาก 3,219 ลำ เมื่อเริ่มต้นปี เหลือ 3,126 ลำ ณ สิ้นปี ถ้าตลาดค่าระวางยังอยู่ในช่วงตกต่ำและมีความผันผวนเช่นปัจจุบัน บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะลดลงประมาณร้อยละ 3 ถึง 5 ต่อปี ในช่วง 2-3 ปีต่อไป สิ่งนี้จะช่วยปรับความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทานและให้ตลาดค่าระวางปัจจุบัน ปรับตัวสูงขึ้นในช่วงสองปีข้างหน้า

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีรเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คุณชู คาลี วาเดียม

กรรมการ