

ที่ 2554-004

วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2554

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสี่ของปี 2553

ผลการดำเนินงานตามงบการเงินไทยบาท ตรวจสอบโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอร์ปอเรชั่น แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุด กำไรสุทธิก่อนภาษีสำหรับไตรมาสสี่ปี 2553 เท่ากับ 7.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสี่ปี 2553 อยู่ที่ 12,378 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ ต่ำกว่าเล็กน้อยจากประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 12,500 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,486 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ ค่าวนเฉลี่ยทั้งปีได้ 4,725 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำเรือ ซึ่งดีกว่าประมาณการที่ 4,750 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำเรือที่บริษัทฯ ตั้งไว้ในไตรมาสสี่ปี 2553 รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 12.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ กำไรต่อหุ้น (EPS) ในรูปสกุลไทยบาทสำหรับไตรมาสนี้เท่ากับ 0.18 บาทต่อหุ้น เพื่อให้เห็นภาพกำไรสำหรับปี 2553 ที่ 35.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คงจะต้องเทียบเคียงบริษัทเดินเรือบางแห่งที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ที่กำลังปิดตัวลงและประสบกับปัญหาล้มละลาย

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2552	ปี 2553	ไตรมาส 4 ปี 2552	ไตรมาส 4 ปี 2553
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)	33,250	23,909	23,750	19,421
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)	13,459	12,304	12,282	12,378
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)	5,040	4,725	4,717	4,486
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) ไม่รวมกำไรจากการขายเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)	86.04	48.12	12.34	12.62
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (ก่อนภาษีเงินได้) ก่อนรายการพิเศษ (รวมกำไร/(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)	89.38	37.68	13.43	7.20
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)	88.09	35.16	13.37	7.15
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	2.93	0.87	0.40	0.18

รางวัลและเกียรติยศ : บริษัทได้รับรางวัลจากนิตยสาร Asiamoney ฉบับเดือนธันวาคม 2553/มกราคม 2554 โดยได้รับคัดเลือกจากผลสำรวจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ ปี 2553 โดยนิตยสาร “Asia Money” ให้เป็น “บริษัทดีเด่นในภาพรวมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” “บริษัทดีเด่นในด้านการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส” “บริษัทดีเด่นในด้านการรักษาสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น” และ “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” ในประเทศไทย และกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ ได้รับรางวัล “นักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” ในประเทศโดยได้รับรางวัลดังกล่าวเป็นที่ 3 ติดต่อกันมา บริษัทฯได้แนบหน้าประกาศรางวัลของนิตยสารดังกล่าวมาด้วยนี้

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต: ผู้ผลิตเหล็กของจีนยังคงเผชิญกับราคาที่ลดลง ทั้งนี้เนื่องจากตลาดอสังหาริมทรัพย์เริ่มส่งผลกระทบ และมีแนวโน้มว่าจะแพร่กระจายลุกลามไปยังอุตสาหกรรมอื่น เช่น อุตสาหกรรมสินค้าแร่เหล็กรายวัน, ถ่านหินโค้ก รวมทั้งอัตราค่าระวาง หลังจากสี่ปีแห่งการเติบโตอย่างมาก (จนตัวเลขอัตราค่าระวางโตมามีถึง 2 หลัก) นอกจากนี้ได้คาดการณ์ว่าความต้องการใช้เหล็กของจีนจะชะลอตัวในปี ค.ศ. 2011 โดยกรุงปักกิ่งในเดือนกันยายน ค.ศ. 2010 ได้จำกัดการเป็นเจ้าของบ้านหลายหลังและควบคุมการเป็นเจ้าของที่ดินของนักพัฒนา รวมทั้งออกกฎระเบียบการให้กู้ยืมที่เข้มงวดสำหรับภาคการก่อสร้างที่มีความต้องการเหล็กถึงครึ่งหนึ่งของความต้องการเหล็กในประเทศจีน นักวิเคราะห์ก็กล่าวว่ามีมาตรการควบคุมธุรกิจภาคอสังหาริมทรัพย์ได้ทำให้ผลผลิตเหล็กลดลง จากที่เพิ่มมากในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาเพื่อตอบสนองความต้องการที่ถูกกระตุ้นโดยแผนกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลจีนจำนวน 4 หมื่นล้านหยวนในปี 2551 ในกรุงปักกิ่งมีการชะลอตัวของการก่อสร้างอย่างเห็นได้ชัดโดยมีนักวิเคราะห์ 5 ราย ได้คาดการณ์การเติบโตของผลผลิตเหล็กในจีนว่าจะขยายตัวในช่วงระหว่างร้อยละ 4 และร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยการเพิ่มขึ้นของปีนี้ที่ร้อยละ 10.5 เป็นจำนวน 625 ล้านตัน โครงการขนาดใหญ่ในกรุงปักกิ่งเพื่อก่อสร้างที่อยู่อาศัยระดับราคาที่ไม่แพงจำนวน 15.2 ล้านภายในปี 2555 อาจเป็นไปได้ที่สำคัญของภาคอสังหาริมทรัพย์จะมีความต้องการใช้เหล็กมากถึงจำนวน 25-40 ล้านตัน อย่างไรก็ตาม ไม่ได้หมายความว่าทุกคนจะเชื่อว่าการผลักดันโครงการบ้านที่อยู่อาศัยล่าสุดที่เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจ 5 ปี ที่ยังไม่ได้กำหนดรายละเอียดซึ่งจะเริ่มในปี 2555 จะได้ผล

ในส่วนของเรือเดินทะเล ณ วันที่ 1 มกราคม 2551 มีเรือจำนวน 411.92 ล้านเดเดตัน เพิ่มขึ้นเป็น 438.2 ล้านเดเดตัน ณ วันที่ 1 มกราคม 2552 ซึ่งตัวเลขดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นเป็น 478.68 ล้านตัน ณ วันที่ 1 มกราคม 2553 และเพิ่มเป็น 554.37 ล้านตัน ณ วันที่ 1 มกราคม 2554 ถ้าคำนวณว่าจะมีการเลื่อนการส่งมอบเรือใหม่ ร้อยละ 50 ของเรือส่งต่อใหม่ที่คาดว่าจะส่งมอบในช่วง 2 ปีข้างหน้า หรือคิดเป็นร้อยละ 38 สำหรับปี 2553 และตั้งสมมุติฐานว่าไม่มีการปลดระวางเรือ ตัวเลขดังกล่าวน่าจะเพิ่มสูงขึ้นเป็น 625 สำหรับเริ่มต้นปี 2555 และ 721 ล้านเดเดตัน ในปี 2556 และจากรายงานหลายฉบับ ณ สิ้นปี 2553 ประมาณร้อยละ 7 ของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกยังคงอยู่ในความแออัด เมื่อเปรียบเทียบกับระดับร้อยละ 2 – 7 ในช่วงปี 2549 จนถึงปัจจุบัน

ในขณะที่มีการคาดการณ์ว่าความต้องการเหล็กจะโตขึ้นในปี 2554 โดยสูงกว่าปีที่มีความต้องการใช้เหล็กสูงในปี 2551 กองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกก็เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน เหล่านี้ได้สะท้อนให้เห็นถึงมุมมองอย่างคร่าวๆของความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในอนาคตโดยไม่คำนึงถึงปัจจัยเรื่องความแออัด และ/หรือการใช้ประโยชน์ของกองเรือโลก และ/หรือ การเพิ่มขึ้นของตัน/ไมล์ แต่ไม่ว่าจะมองสถานการณ์นี้เช่นไร ก็ดูเหมือนว่าเป็นข่าวร้ายสำหรับปี 2554 และ 2555 ในส่วนของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลก อย่างไรก็ตาม ถือว่าเป็นข่าวดีสำหรับบริษัทที่จะสามารถดำเนินแผนการปรับกองเรือโดยการซื้อเรือได้ในระดับราคาที่ต่ำ

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น : สัญญาเช่าเรือล่วงหน้าระยะยาวที่ได้สัญญาไปแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 ได้แสดงไว้ในตารางดังต่อไปนี้

ปี	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557
จำนวนวันเดินเรือรวม	7,801	8,574	11,697	14,606	15,695
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	7,622	6,021	4,444	3,984	3,978
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	98	70	38	27	25%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)	11,936	14,006	15,192	15,943	15,924
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)	91	84	68	63	58

จากตารางข้างต้น สัญญาเช่าเรือล่วงหน้าที่ได้ทำไว้ 4 ปี (ปี 2554 ถึง 2557) ณ ปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 40 ของความสามารถในการขนส่ง ซึ่งสร้างรายได้จำนวน 273 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ กล่าวคือ เมื่ออัตราค่าระวางเรือปรับตัวเป็นขาขึ้น ดังเช่นที่ดัชนี BDI ได้เคยทำไว้จนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคมปี 2551 บริษัทฯ ก็ได้ทำสัญญาในอัตราค่าระวางที่สูงไว้แล้ว เพื่อหลีกเลี่ยงความผันผวนของอัตราค่าระวางตลาดรายวัน นโยบายนี้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จในช่วงสองสามปีที่ผ่านมาซึ่งได้ช่วยให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงความผันผวนของตลาดรายวัน เนื่องจากดัชนี BDI ลดต่ำจนเกือบจะถึงจุดต่ำสุด และต่อมาได้ปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งสภาพตลาดค่าระวางเช่นนี้ได้สร้างความสับสนเป็นอย่างมาก บริษัทฯ คงจะต้องรอดูสถานการณ์ความไม่แน่นอนนี้ก่อนที่จะนำนโยบายดังกล่าวนี้มาใช้ในอนาคต เมื่อดัชนี BDI เริ่มที่จะปรับตัวเป็นขาขึ้น

แผนการปรับลดอายุของเรือ โดยทดแทนเรืออายุมากในกองเรือปัจจุบันของบริษัทฯ ด้วยเรืออายุน้อย ซึ่งมีเกียรติที่ดีกว่า ประหยัดเชื้อเพลิงและมีขนาดใหญ่จากตลาดขายเรือมือสอง ยังคงดำเนินการอยู่หลังจากที่ได้ขายเรือไปแล้วจำนวน 35 ลำ นับตั้งแต่ปี 2550 บริษัทฯ มีเงินสดสินเชื่อจำนวน 450 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากผู้ถือหุ้นปัจจุบันของบริษัทฯ และมีเงินสดอีกจำนวน 140 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามที่ปรากฏในบัญชีงบดุล ณ สิ้นปี 2553 ซึ่งสามารถใช้สำหรับแผนการปรับลดอายุของเรือให้ประสบความสำเร็จได้ บริษัทฯ ได้เริ่มแผนการทดแทนเรือเก่าด้วยการซื้อต่อสัญญาส่งต่อเรือใหม่ซูปราแมกซ์ 4 ลำ (แต่ละลำมีขนาด 57,000 เดดเวตตัน) ต่อที่อยู่ที่ต่อเรือในประเทศจีน ในราคาที่ดี ดังนั้นถ้าราคาเรือมือสองจะอยู่ในระดับเช่นนี้หรือต่ำกว่านี้ บริษัทฯ อาจจะมีเรืออีกจำนวน 19 ลำจากตลาดขายเรือมือสอง/ตลาดขายต่อ เพิ่มเข้ามาในกองเรือของบริษัทฯ นับเป็นโอกาสอันดีที่บริษัทฯ ได้ลดต้นทุนและหากแผนการปรับลดอายุของเรือประสบความสำเร็จ ก็จะทำให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ จะยังคงมีกำไรที่ดีตลอดช่วงระยะเวลา 20-30 ปีข้างหน้า

ผลกระทบจากประเทศจีน ยังคงมีผลกระทบอย่างมากต่อตลาดสินค้าแห่งเทกอง การนำเข้าถ่านหินของจีนสำหรับปี 2553 ขยายตัวเป็น 164.78 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 31 จากจำนวน 125.83 ล้านตัน ที่ได้นำเข้าในปี 2552 อย่างไรก็ตาม รายงานหลายฉบับได้กล่าวไว้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินนี้อาจสูงขึ้นถึง 190 ล้านตันในปี 2554 นอกจากนี้ ผลผลิตเหล็กท้องถิ่นในประเทศจีนก็ขยายตัวอย่างมหาศาล ซึ่งมากกว่าร้อยละ 36 ส่งผลให้การนำเข้าแร่เหล็กของจีนในช่วงระหว่างปี 2553 มียอดรวมเป็น 619.08 ล้านตัน หรือลดลงประมาณร้อยละ 1.5 ต่ำกว่าจำนวน 628.34 ล้านตันที่ได้เคยทำไว้ในปี 2552 นอกจากนี้ รายงานหลายฉบับยังระบุว่าตัวเลขการนำเข้าสินแร่เหล็กนี้อาจสูงถึง 740 ล้านตันในปี 2554 การกำกับดูแลธนาคารของจีนที่พยายามชะลอการเติบโตของสินเชื่อมีผลเพียงพอแค่ช่วยสนับสนุนภาวะเศรษฐกิจที่กำลังฟื้นตัว ขณะเดียวกันก็พยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงของการกู้ยืมที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วที่จะนำไปสู่ภาวะฟองสบู่ในระบบบอสังหาริมทรัพย์และหนี้เสียในอนาคต มาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจจำนวน 586 พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ ได้กระตุ้นความต้องการใช้เหล็กจากภาคพัฒนาอสังหาริมทรัพย์และภาคอุตสาหกรรมผลิตยานยนต์ เป็นผลให้ผลผลิตเหล็กทำสถิติขึ้นสูงในปี 2553 และจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ ประเทศจีนได้ถูกคาดการณ์ว่าจะมีผลผลิตเหล็กจำนวน 627 ล้านตันในปี 2553 ซึ่งมากขึ้นเกือบร้อยละ 10+ จากปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ รายงานหลายฉบับยังได้ระบุว่าตัวเลขนี้อาจจะสูงขึ้นเป็น 665 ล้านตัน ในปี 2554

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ จะมีขึ้นในวันจันทร์ที่ 21 กุมภาพันธ์ 2554 เวลา 0900 น. ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมประมาณ 70 – 100 คน โดยเป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุนและนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้ซึ่งบริษัทฯ ถือเป็นโอกาสอันดีที่จะได้พบปะพูดคุยชี้แจงข้อสงสัยต่างๆ ถึงผลการดำเนินงานของปี 2553 และแนวโน้มสำหรับปี 2554 สำหรับท่านที่ไม่สามารถมาได้ ท่านสามารถติดตามได้ที่ SET Live Opportunity Day Webcast.

การปลดระวางเรือ ของกองเรือโลกประเภทเดียวกับบริษัทฯ ดำเนินไปอย่างช้า ในไตรมาสสี่ปี 2553 มีเรือจำนวน 31 ลำได้ถูกปลดระวางขณะที่มีเรือเข้ามาทั้งหมด 64 ลำ ส่งผลให้มีเรือเพิ่มขึ้น 33 ลำ และตลอดปี 2553 มีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 ในกองเรือประเภทเดียวกับของบริษัทฯ จากจำนวนเรือ 3,126 ลำ ณ ต้นปี เพิ่มขึ้นเป็น 3,151 ณ สิ้นปี 2553 ถ้าตลาดค่าระวางยังคงปรับตัวลดลง และมีความผันผวน บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะลดลงอย่างรวดเร็ว ประมาณร้อยละ 3 – 5 ต่อปี ในช่วงสอง-สามปีข้างหน้า ซึ่งจะช่วยแก้ไขความไม่สมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้อัตราค่าระวางเรือของตลาดรายวันปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงสองปีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ
เพื่อ บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

คาลิด ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

**ASIAMONEY
POLLS
2010**

PHILIPPINES

BEST OVERALL FOR CORPORATE GOVERNANCE	
PLDT	48.44%
BEST FOR DISCLOSURE AND TRANSPARENCY	
PLDT	61.90%
BEST FOR RESPONSIBILITIES OF MANAGEMENT AND THE BOARD OF DIRECTORS	
PLDT	41.67%
BEST FOR SHAREHOLDERS' RIGHTS AND EQUITABLE TREATMENT	
San Miguel Corporation	44.44%
BEST FOR INVESTOR RELATIONS	
PLDT	46.15%
BEST INVESTOR RELATIONS OFFICER	
Corazon Guidote	SM Investments Corporation

THAILAND

BEST OVERALL FOR CORPORATE GOVERNANCE	
Precious Shipping	23.03%
BEST FOR DISCLOSURE AND TRANSPARENCY	
Precious Shipping	21.57%
BEST FOR RESPONSIBILITIES OF MANAGEMENT AND THE BOARD OF DIRECTORS	
PTT Plc	30.00%
BEST FOR SHAREHOLDERS' RIGHTS AND EQUITABLE TREATMENT	
Precious Shipping	28.89%
BEST FOR INVESTOR RELATIONS	
Precious Shipping	19.44%
BEST INVESTOR RELATIONS OFFICER	
Khalid M Hashim	Precious Shipping

WHAT RESPONDENTS CONSIDER THE MOST IMPORTANT ASPECTS OF CORPORATE GOVERNANCE

1	Disclosure and transparency	44.29%
2	Shareholders' rights and equitable treatment	24.29%
3	Responsibilities of management and the board of directors	20.00%
4	Investor relations	11.43%