

เลขที่ 2555-006

วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2555

เรียน กรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสี่ปี 2554

ผลการดำเนินงานซึ่งตรวจสอบแล้วโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครึ่งล่าสุดสำหรับไตรมาสสี่ปี 2554 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิก่อนหักภาษีจำนวน 0.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสี่อยู่ที่ 9,922 เหรียญสหรัฐ โดยตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 11,265 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้เล็กน้อยที่ 11,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,474 เหรียญสหรัฐ ซึ่งตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 4,613 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ซึ่งต่ำกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้เล็กน้อยที่ 4,650 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสสี่ปี 2554 อยู่ที่จำนวน 8.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับทั้งปี อยู่ที่จำนวน 41.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ในไตรมาสสี่ลดลงเนื่องจาก การตัดจ่ายค่าใช้จ่ายครั้งเดียวของค่าใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 2.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่ายที่เกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการจัดหาวงเงินสินเชื่อ ค่าธรรมเนียมทางกฎหมายและค่าธรรมเนียมการต่ออายุวงเงินสินเชื่อ ในส่วนของวงเงินสินเชื่อจำนวน 58 ล้านดอลลาร์สหรัฐของวงเงินสินเชื่อจากธนาคารกรุงไทย และ วงเงินสินเชื่อจำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ของ วงเงินสินเชื่อจากธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด (BTMU) เนื่องจากระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ของวงเงินสินเชื่อส่วนนี้ไม่ถูกต้องอายุ รวมทั้งวงเงินสินเชื่อจำนวน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ของวงเงินสินเชื่อจากธนาคารดีเอ็นบี (DNB) สำหรับเรือต่อใหม่ ซึ่งถูกยกเลิกเนื่องจาก การแปลงหนี้สัญญาสั่งต่อเรือใหม่ของตัวเรือหมายเลข 333 ทั้งนี้ ถ้าไม่รวมการตัดจ่ายค่าใช้จ่ายครั้งเดียวดังกล่าว กำไรสำหรับไตรมาสสี่ จะเป็น 2.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไรต่อหุ้น (EPS) หน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.01 บาท ต่อหุ้น สำหรับไตรมาสนี้ และ 0.69 บาทต่อหุ้นสำหรับทั้งปี กำไรของบริษัทฯ สำหรับปี 2554 เป็นเงิน 23.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2554	ปี 2553	ไตรมาส 4 ปี 2554	ไตรมาส 4 ปี 2553
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	23,909	23,909	16,150	19,421
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	11,265	12,304	9,922	12,378
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,613	4,725	4,474	4,486
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	41.42	47.22	8.95	12.13
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (รวมกำไร/(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	23.76	38.06	0.30	7.36
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	23.64	35.52	0.28	7.32
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.69	1.09	0.01	0.21

รางวัลและเกียรติยศ: ปี 2554 นิตยสาร IR Magazine ได้ยกย่องบริษัทฯ ให้เป็น “นักลงทุนสัมพันธ์ของบริษัทในประเทศไทยที่ดีที่สุดในตลาดสิงคโปร์” นิตยสาร IR Magazine ได้จัดลำดับบริษัทต่างๆ ที่มีการทำงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ที่ดีที่สุด ในเอเชียเป็นเวลามากกว่าสิบปีแล้ว รางวัลและการจัดลำดับทั้งหมดในปี 2554 นั้น ได้พิจารณาจากผลการสำรวจนักลงทุนและนักวิเคราะห์มากกว่า 300 คนทั่วภูมิภาค โดยมี IR Insight ซึ่งเป็นบริษัทวิจัยของทางนิตยสารเป็นผู้ออกแบบงานสำรวจนี้ และควบคุม โดยบริษัท Maxy Moudo Research ซึ่งเป็นบริษัทวิจัยอิสระ

การคาดการณ์: จากข้อมูลของทางการของประเทศจีน อุปสงค์ในแร่เหล็กจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นมากกว่า 1,130 ล้านตันภายในสิ้นปี 2558 จากประมาณการใช้เหล็กที่ 750 ล้านตันในปี 2558 ทั้งนี้ จีนได้นำเข้าแร่เหล็กร้อยละ 67 ของปริมาณแร่เหล็กทั้งหมดในปี 2553 ซึ่งหากยังคงอัตราการขยายตัวที่ระดับนี้ จีนจะนำเข้าแร่เหล็กถึง 927 ล้านตันในปี 2558 ซึ่งแร่เหล่านี้จะรองรับเรือขนส่งขนาดเคปไซส์ที่ทันสมัยที่จะออกสู่ตลาดจำนวน 218 ลำ โดยสามารถกล่าวเป็นนัยได้ว่าการผลิตแร่เหล็กภายในประเทศจีนจะอยู่ที่ปริมาณ 203 ล้านตัน (1,130 ล้านตัน หักออกด้วย 927 ล้านตัน) และหากจีนไม่สามารถตอบสนองความต้องการนี้ได้ จีนจะต้องเพิ่มปริมาณการนำเข้าแร่เหล็กในส่วนต่างนี้ อุปสงค์ในการนำเข้าแร่เหล็กของจีนได้ส่งผลให้ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) โดยเฉลี่ย อยู่เหนือระดับ 1,500 จุด ในปี 2554 ทั้งนี้ การขยายตัวของการนำเข้าแร่เหล็กของจีนจะช่วยรองรับเรือขนาดเคปไซส์ที่ถูกสั่งต่อและจะออกสู่ตลาดตั้งแต่ปัจจุบันจนถึงสิ้นปี 2558 ได้หากการผลิตแร่เหล็กในประเทศหยุดชะงัก

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ระบุไว้ในภาพรวมรายงานเศรษฐกิจว่า ได้ปรับลดตัวเลขประมาณการการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยคาดว่า การเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วโลกในปี 2555 จะอยู่ที่ร้อยละ 3.3 เมื่อเทียบกับการคาดการณ์ก่อนหน้านี้ในเดือนกันยายน 2554 ที่ร้อยละ 4 ทั้งนี้ IMF ได้ระบุว่า การขยายตัวของจีดีพีทั่วโลกในปี 2556 จะอยู่ที่ร้อยละ 3.9 ซึ่งลดลงจากการคาดการณ์ก่อนหน้านี้ที่ร้อยละ 4.5 ตามรายงานของ IMF นั้นศูนย์กลางที่เป็นวิกฤตทางเศรษฐกิจที่สุด คือ สหภาพยุโรป ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประเทศอื่นๆที่เหล็รอบโลก นอกจากนี้ สิ่งที่น่ากังวลกว่านั้น คือวิกฤตทางการเงินของสหภาพยุโรปจะเป็นตัวเร่งให้เศรษฐกิจของโลกเข้าสู่ภาวะถดถอยอีกครั้ง

ในเรื่องจำนวนเรือ นั้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2555 กองเรือโลกได้ขยายตัวอีก 67.9 ล้านเดทเวทตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.25 ในช่วงปีที่ผ่านมา เป็น 622.27 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งหากตั้งสมมติฐานว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรืออยู่ที่ร้อยละ 30 ของกำหนดส่งมอบเรือในอีกสองปีข้างหน้า (ในปี 2554 อยู่ที่ร้อยละ 27.9) และการปลดระวางเรือเก่าอยู่ที่ 35 ล้านเดทเวทตัน (ในปี 2554 อยู่ที่ 33.3 ล้านเดทเวทตัน) ตัวเลขดังกล่าวจะส่งผลให้กองเรือสินค้าแห่งแรกของโลกจะเพิ่มขึ้นเป็น 686 ล้านเดทเวทตัน (ขยายตัวร้อยละ 10) และเพิ่มขึ้นเป็น 721 ล้านเดทเวทตัน (ขยายตัวร้อยละ 5) ณ ต้นปี 2556 และปี 2557 ตามลำดับ

จากรายงานประจำเดือนพฤศจิกายนของ RS Platou คาดว่าตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของโลกในปี 2555 จะขยายตัวที่ร้อยละ 6 ถึงร้อยละ 8 อย่างไรก็ตาม ปัญหาการจอร์วางเรือก็ยังมี แม้ว่าจะตั้งสมมติฐานว่าอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรืออยู่ที่ร้อยละ 30 และการปลดระวางเรือเก่าอยู่ที่ 35 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าการเพิ่มขึ้นสุทธิของขนาดระวางกองเรือจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 10 ขึ้นไป ในปี 2555 จะเห็นได้ชัดว่าตัวเลขการขยายตัวในอุปสงค์นั้นไม่สามารถรองรับการขยายตัวในอุปทานได้ การขยายตัวของอุปสงค์โดยกะทันหันจะถูกตอบสนองด้วยการปลดระวางที่ช้าลง สิ่งเหล่านี้จะเป็นสาเหตุของการเพิ่มขึ้นสุทธิของขนาดระวางของกองเรือ ในทางตรงกันข้าม หากเศรษฐกิจของโลกตกต่ำลงเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ ตามที่ IMF ได้บ่งชี้ บริษัทฯ จะต้องเผชิญกับดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ที่ลดลงไปอีกสองปีข้างหน้าและจะส่งผลให้อัตราการปลดระวางเรือจะเพิ่มสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้

**สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น:** สัญญาเช่าเรือระยะยาวได้มีการทำสัญญาแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 รายละเอียดปรากฏตามตารางด้านล่างนี้

ปี	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
จำนวนวันเดินเรือรวม	8,018	11,189	15,342	16,425	16,425
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	4,536	2,953	2,524	2,518	2,190
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	57	26	16	15	13
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)	12,372	12,866	14,349	14,463	14,211
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	56	38	36	36	31

จะเห็นได้ว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือแล้วในปัจจุบันจนถึงอีกสี่ปีข้างหน้า (ปี 2555 ถึงปี 2558) เหลืออยู่ที่ร้อยละ 17.5 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 141 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเมื่ออัตราค่าระวางได้ปรับตัวไปในทิศทางขาขึ้น บริษัทฯ จะเข้าผูกมัดรายได้ที่สูงโดยการทำสัญญาให้เช่าระยะยาวด้วยอัตราค่าระวางที่สูง เพื่อหลีกเลี่ยงตลาดรายวัน ในปัจจุบัน ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ได้ลดลงเกือบต่ำที่สุด บริษัทฯ จะเฝ้าระวังสถานการณ์ปัจจุบันก่อนที่จะดำเนินการตามกลยุทธ์นี้ในอนาคต เมื่อดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) มีแนวโน้มปรับตัวไปในทิศทางขาขึ้น

**แผนการปรับลดอายุกองเรือ** ด้วยการทดแทนเรือเก่าในกองเรือของบริษัทฯ ด้วยเรือที่อายุน้อยกว่า สภาพดีกว่า มีขนาดใหญ่และประหยัดกว่า จากตลาดเรือมือสอง มีความคืบหน้าอย่างเห็นได้ชัดจากการขายเรือเก่าจำนวน 35 ลำตั้งแต่ปี 2550 บริษัทฯ ยังคงมีวงเงินสินเชื่อมีประกันจากผู้ให้กู้ปัจจุบันอยู่ และมีเงินสดอยู่ 138 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี 2554 ซึ่งจะช่วยให้สามารถดำเนินการตามแผนที่วางไว้ได้ บริษัทฯ เริ่มต้นแผนการทดแทนเรือด้วยการซื้อเรือมือสองจำนวน 4 ลำ (อายุเฉลี่ย 5 ปี) ขนาดระวางบรรทุกอยู่ในช่วง 30,000 - 34,000 เดทเวทตัน และซื้อต่อเรือขนาดซูปราแมกซ์ขนาด 57,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำในช่วงปี 2553 - ปี 2554 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเรือต่อใหม่ขนาด 34,000 เดทเวทตันจากอู่ต่อเรือ ABG เมื่อกลางปี 2554 และบริษัทฯ ได้ซื้อต่อสัญญาต่อเรือ 4 ลำสำหรับเรือซูปราแมกซ์ต่อใหม่จำนวน 4 ลำขนาดลำละ 57,000 เดทเวทตันจากอู่ต่อเรือในประเทศจีนในราคาที่น่าสนใจมาก ซึ่งเรือดังกล่าวจะได้ส่งมอบให้แก่บริษัทฯ ในช่วงปี 2555 หากราคาเรือในขนาดระวางที่เท่ากันยังคงอยู่ในระดับต่ำเช่นนี้ บริษัทฯ จะยังคงซื้อเรือจากตลาดมือสองหรือตลาดขายต่อเพื่อเพิ่มขนาดกองเรือของบริษัทฯ ต่อไป ซึ่งเป็นโอกาสที่ดีที่บริษัทฯ ได้เฝ้าระอมนานและหากแผนปรับลดอายุกองเรือนี้ประสบความสำเร็จ จะสามารถสร้างรายได้ให้แก่บริษัทฯ อย่างยั่งยืนเป็นระยะเวลา 2-3 ทศวรรษ

**ปัจจัยจากประเทศจีน** ยังคงส่งผลกระทบต่ออย่างต่อเนื่องต่อตลาดสินค้าแห่งทอง การนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีน ตามข้อมูลเบื้องต้นของกรมศุลกากร มีปริมาณมากถึง 686 ล้านตันในปี 2554 หรือขยายตัวร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับ 618 ล้านตันเมื่อปี 2553 ตามข้อมูลของสำนักข่าวรอยเตอร์ส จีนคาดว่าจะนำเข้าแร่เหล็กในปี 2555 ประมาณ 728 ล้านตัน ตัวเลขการนำเข้านี้จะขึ้นอยู่กับราคาแร่ที่นำเข้าจากต่างประเทศเทียบกับการผลิตภายในประเทศและต้นทุนค่าขนส่ง ตัวเลขเบื้องต้นของการผลิตเหล็กในจีนสำหรับปี 2554 ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วอยู่ที่ประมาณ 684 ล้านตัน หรือขยายตัวร้อยละ 9.5 เมื่อเทียบกับปริมาณ 625 ล้านตันในปี 2553 ซึ่งเป็นปริมาณที่มากอยู่แล้ว จากรายงานของนายหน้า คาดว่าจีนจะสามารถผลิตเหล็กได้ถึง 735 ล้านตัน ในปี 2555 ส่วนถ่านหินซึ่งถือว่าเป็นแหล่งพลังงานประมาณร้อยละ 80 ของความต้องการใช้พลังงานทั้งหมดของจีน ในอดีต จีนมีถ่านหินในประเทศมากเพียงพอต่อความต้องการของตน แต่ในปัจจุบันไม่ได้เป็นเช่นนั้นแล้ว จีนได้นำเข้าถ่านหิน 126 ล้านตันในปี 2552 และปริมาณ 164 ล้านตันในปี 2553 และขยายตัวอีกร้อยละ 11 เป็น 182 ล้านตันในปี 2554 ซึ่งถือว่าเป็นประเทศที่นำเข้าถ่านหินมากที่สุดในโลกแทนที่ประเทศญี่ปุ่นซึ่งครองอันดับหนึ่งตั้งแต่ปี 2518 ทั้งนี้ คาดว่าการนำเข้าถ่านหินของจีนจะมีปริมาณมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ยังคงขึ้นอยู่กับราคากำหนดที่นำเข้าเทียบกับการผลิตภายในประเทศและต้นทุนค่าขนส่ง สำหรับประเทศที่ในปัจจุบันผลิตและมีความต้องการใช้ถ่านหินในปริมาณ 3,600 ล้านตันต่อปี ซึ่งคาดว่าจะมีการขยายตัวถึง 4,100 ล้านตัน ภายในปี 2558 แม้ว่าตัวเลขการนำเข้าถ่านหินจะมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อตลาดค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งทองได้

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ จะมีขึ้นในวันจันทร์ที่ 20 กุมภาพันธ์ 2555 เวลา 9.00 นาฬิกา ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมประมาณ 70 – 100 คน โดยเป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุน และนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้เพื่อพบปะ พูดคุยในรายละเอียดถึงผลการดำเนินงานของปี 2554 และภาพรวมสำหรับปี 2555 สำหรับท่านที่ไม่สามารถมาได้ ท่านสามารถติดตามได้จาก web cast live by the SET

**การปลดระวางเรือ** มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในปีนี้อย่างรวดเร็วในปีนี้ ด้วยขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือที่ถูกปลดระวางที่ 33.3 ล้านเดทเวทตัน รวมเรือทุกประเภทซึ่งอยู่ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เมื่อเทียบกับปีที่สูงที่สุดในปี 2529 ที่ 14.1 ล้านเดทเวทตัน และรองลงมาในปี 2552 ที่ 12 ล้านเดทเวทตัน มีเรือจำนวน 388 ลำได้ถูกปลดระวาง ในขณะที่มีเรือใหม่เข้ามาทั้งหมด 153 ลำ ส่งผลให้กองเรือโลกในประเภทเดียวกับของบริษัทฯ (10,000 – 30,000 เดทเวทตัน) ลดลงจำนวน 235 ลำ ในปี 2554 คิดเป็นการลดลงสุทธิร้อยละ 7.5 ในปี 2554 จาก 3,151 ลำ เป็น 2,916 ลำ เมื่อต้นปี 2555 ในกองเรือโลกในประเภทเดียวกับของบริษัทฯ และหากว่าตลาดค่าระวางยังคงตกต่ำ บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกในกลุ่มเดียวกับบริษัทฯ จะลดลงอย่างรวดเร็ว ราวร้อยละ 5 – 10 ต่อปี ในอีกสองปีข้างหน้า ซึ่งปัจจัยนี้จะช่วยส่งผลให้เกิดความสมดุลระหว่างภาคอุปทานและภาคอุปสงค์ รวมทั้งทำให้ค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นในอีกสองถึงสามปีข้างหน้า

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

---

นายคาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ