

บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

CORPORATES

อันดับเครดิตองค์กร: BBB

แนวโน้มอันดับเครดิต: Stable

วันที่ทบทวนล่าสุด: 25/10/65

อันดับเครดิตองค์กรในอดีต:

วันที่	อันดับเครดิต	แนวโน้มอันดับ เครดิต/เครดิตพินิจ
25/10/65	BBB	Stable
13/12/64	BBB-	Stable
29/12/63	BB+	Stable
19/08/63	BB+	Negative
24/04/63	BB+	Alert Negative
31/08/60	BBB-	Stable
26/08/59	BBB-	Negative
13/11/58	BBB	Stable

ติดต่อ:

ชนาพร ปิ่นพิทักษ์
chanaporn@trisrating.com

ตุลยวัต ฉัตรคำ
tulyawatc@trisrating.com

ภารัต มัทธโน
parat@trisrating.com

ธิตี การณยานนท์, Ph.D., CFA
thiti@trisrating.com



WWW.TRISRATING.COM

* รายงานนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของรายงานฉบับภาษาอังกฤษ

เหตุผล

ทริสเรทติ้งคงอันดับเครดิตองค์กรของ บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ที่ระดับ “BBB” ด้วยแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงความเสี่ยงทางธุรกิจของบริษัทที่อยู่ในระดับสูงซึ่งเป็นธรรมชาติของอุตสาหกรรมที่มีความผันผวนและมีวงจรขึ้นลง นอกจากนี้ อันดับเครดิตยังสะท้อนถึงระดับภาระหนี้ของบริษัทที่อาจเพิ่มสูงขึ้น โดยขึ้นอยู่กับโอกาสในการลงทุนอีกด้วย ทั้งนี้ ทริสเรทติ้งคาดการณ์ว่าการเพิ่มขึ้นของอุปทานในอุตสาหกรรมเรือสินค้าแห่งเทกองจะยังคงอยู่ในระดับต่ำจากความไม่แน่นอนด้านการออกแบบและเทคโนโลยีเพื่อให้รองรับกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมในอนาคต รวมถึงข้อจำกัดของตู้ต่อเรือซึ่งปัจจัยดังกล่าวจะช่วยรักษาระดับอัตราค่าระวางเรือและความสามารถในการทำกำไรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ในระยะ 2-3 ปีข้างหน้า

ประเด็นสำคัญที่กำหนดอันดับเครดิต

การเติบโตของอุปสงค์มีความเสี่ยงในเชิงลบ

อุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจโลกเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ ระดับของกิจกรรมในอุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นไปตามความต้องการด้านสินค้าโภคภัณฑ์ ตลอดจนการขยายตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก และการค้ามีความสัมพันธ์กัน กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund -- IMF) คาดการณ์ว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product -- GDP) ของโลกจะเติบโตในอัตราที่ชะลอตัวลงที่ระดับ 3% ในปี 2566 และที่ระดับ 2.9% ในปี 2567 จากระดับ 3.5% ในปี 2565 ในขณะที่อุปสงค์สินค้าแห่งเทกองในหน่วยตัน-ไมล์ (Tonne-mile) นั้นคาดว่าจะเพิ่มขึ้นประมาณ 2%-3% ในปี 2566 และ 1%-2% ในปี 2567

ความท้าทายของภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังคงดำเนินต่อไปจากอัตราเงินเฟ้อและดอกเบี้ยที่อยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่องได้ส่งผลกระทบต่อในด้านลบต่อบรรยากาศโดยรวมของเศรษฐกิจโลกและส่งผลกระทบต่ออัตราการเติบโตของ GDP โลก ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวที่ยังคงยืดเยื้อในประเทศจีนซึ่งเป็นประเทศที่มีบทบาทสำคัญต่อการค้าขายทางทะเลของโลกก็อาจจะส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ต่อการค้า นอกจากนี้ ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่ยกระดับสูงขึ้นก็อาจเพิ่มความไม่แน่นอนต่อการเติบโตของอุปสงค์อีกด้วย

การเพิ่มขึ้นของอุปทานในระดับต่ำเป็นปัจจัยสนับสนุนค่าระวางเรือ

คาดการณ์ว่าการเติบโตของอุปทานเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะอยู่ที่ระดับประมาณ 2%-4% ต่อปี ซึ่งการเติบโตของอุปทานที่มีอย่างจำกัดดังกล่าวจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนค่าระวางเรือในระยะอีก 2 ปีข้างหน้าแม้ว่าจะมีความไม่แน่นอนในด้านแนวโน้มของอุปสงค์ก็ตาม

จำนวนการสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองใหม่ที่อยู่ในระดับต่ำนั้นเป็นผลมาจากความไม่แน่นอนในด้านการออกแบบและเทคโนโลยีในการต่อเรือใหม่เพื่อให้รองรับกฎระเบียบเกี่ยวกับการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เข้มงวดยิ่งขึ้นรวมถึงข้อจำกัดของตู้ต่อเรือด้วย ซึ่งปัจจัยดังกล่าวคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อให้การเพิ่มขึ้นของอุปทานเป็นไปอย่างจำกัดในระยะเวลา 2-3 ปีข้างหน้า

นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกยังอาจส่งผลให้มีการลดความเร็วในการเดินเรือและเร่งให้มีการปลดระวางเรือเก่าหรือเรือที่ไม่คุ้มค่าในการเดินเรือลงอีกด้วย

เป็นธุรกิจที่มีความเสี่ยงสูง

ทริสเรตติ้งยังคงมีมุมมองว่าอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นมีความเสี่ยงที่สูงและเป็นปัจจัยที่จำกัดการประเมินสถานะความเสี่ยงทางธุรกิจของบริษัทแม้ว่าภาวะอุปสงค์และอุปทานจะมีพัฒนาการที่เอื้ออำนวยในระยะสั้นก็ตาม การที่อุตสาหกรรมประกอบไปด้วยผู้ประกอบการรายย่อยจำนวนมากนั้นทำให้เกิดภาวะอุปสงค์และอุปทานที่ไม่สมดุลบ่อยครั้งรวมถึงการเกิดภาวะอุปทานส่วนเกินในอดีต และด้วยธรรมชาติของธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนขนาดใหญ่และการที่ผู้ประกอบการไม่สามารถให้บริการที่แตกต่างไปจากคู่แข่งรายอื่นก็มักทำให้เกิดการแข่งขันที่รุนแรงในด้านของราคาซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม

ค่าระวางเรือกลับคืนสู่ระดับปกติ

ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเริ่มกลับคืนสู่ภาวะปกติมาตั้งแต่ช่วงปลายปี 2565 ตามค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงขึ้นกว่าปกติซึ่งเกิดจากความไม่มีประสิทธิภาพอันเป็นผลจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ทั้งนี้ จากมุมมองที่มีต่ออุปสงค์และอุปทานในอุตสาหกรรม สมมติฐานกรณีพื้นฐานของทริสเรตติ้งคาดว่าค่าระวางเรือ (Time Charter Rate – TC) โดยเฉลี่ยของบริษัทจะอยู่ในระดับปกติที่ประมาณ 10,000-11,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในระหว่างปี 2566-2569 โดยเทียบกับระดับ 19,924 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในปี 2565 และแม้ว่าบริษัทจะมีประวัติในการบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ตามค่าภาวะเงินเพื่อจะส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของบริษัท โดยคาดว่าบริษัทจะมีค่าใช้จ่ายในการเดินเรือซึ่งรวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 5,200-5,600 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในช่วงประมาณการจากระดับ 4,895 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในปี 2565

ภาระหนี้ที่อาจเพิ่มสูงขึ้นจากการลงทุน

ในระหว่างปี 2566-2569 ทริสเรตติ้งประมาณการว่าบริษัทจะมีรายได้ที่ประมาณ 140-150 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี โดยประมาณการดังกล่าวได้รวมสมมติฐานที่บริษัทจะมีการซื้อเรือมือสองเข้ามาอีกรวม 4 ลำในช่วงระหว่างปี 2567-2568 ที่มีมูลค่ารวมประมาณ 110-115 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้ ทริสเรตติ้งยังคาดว่าบริษัทจะมีกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ที่จำนวนประมาณ 50-65 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปีและจะมีเงินทุนจากการดำเนินงานที่ประมาณ 40-50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปีในระหว่างปี 2566-2569 อีกด้วย ดังนั้น Sทริสเรตติ้งจึงคาดว่าอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินของบริษัทซึ่งวัดจากอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อ EBITDA ที่ปรับปรุงแล้วจะเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับประมาณ 3-3.5 เท่าในช่วงปี 2567-2568 จาก 1.6 เท่า (ปรับให้เป็นตัวเลขเต็มปีด้วยข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน) ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2566 ก่อนที่จะลดลงมาอยู่ที่ระดับต่ำกว่า 2.5 เท่าในปี 2569

ทริสเรตติ้งประเมินให้สถานะสภาพคล่องของบริษัทอยู่ในระดับที่เพียงพอในระยะ 12 เดือนข้างหน้านับจากเดือนมิถุนายน 2566 เป็นต้นไป ทั้งนี้ บริษัทมีภาระหนี้สินทางการเงินที่จะครบกำหนดชำระรวมทั้งสิ้นประมาณ 34 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อีกทั้งบริษัทยังมีแผนการลงทุนซึ่งไม่รวมการซื้อเรือใหม่ที่ประมาณ 1-2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนแหล่งสภาพคล่องของบริษัทนั้นมาจากเงินสดในมือจำนวนประมาณ 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2566 และเงินทุนจากการดำเนินงานที่คาดว่าจะอยู่ที่ระดับประมาณ 45 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2566 บริษัทมีหนี้สินทางการเงินที่อยู่ในรูปภาระดอกเบี้ยอยู่ที่จำนวน 197 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และเนื่องจากหนี้สินทั้งหมดเป็นหนี้ที่มีหลักประกัน ทริสเรตติ้งจึงมองว่าเจ้าหนี้ที่ไม่มีหลักประกันของบริษัทมีความเสี่ยงเปรียบเจ้าหนี้ที่มีหลักประกันในการเรียกร้องสิทธิเหนือทรัพย์สินของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

ตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุให้บริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนให้อยู่ในระดับที่ต่ำกว่า 2 เท่า ณ เดือนมิถุนายน 2566 บริษัทมีอัตราส่วนดังกล่าวอยู่ที่ 0.42 เท่า ซึ่งทริสเรตติ้งเชื่อว่าบริษัทน่าจะสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินดังกล่าวได้ตลอดช่วงระยะเวลาประมาณการ

สมมติฐานกรณีพื้นฐาน

- ค่าระวางเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทจะอยู่ที่ประมาณ 10,000-11,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในระหว่างปี 2566-2569
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือจะอยู่ในระดับเฉลี่ยที่ประมาณ 5,200-5,600 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อวันต่อลำในช่วงปี 2566-2569
- EBITDA จะอยู่ที่ประมาณ 50-65 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปีในระหว่างปี 2566-2569
- การซื้อเรือมือสองจะมีมูลค่ารวมประมาณ 110-115 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในระหว่างปี 2567-2568

แนวโน้มอันดับเครดิต

แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงความคาดหมายของทริสเรตติ้งว่าภาวะอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะยังคงเอื้ออำนวยซึ่งจะช่วยให้บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ได้อย่างต่อเนื่องต่อไป ทริสเรตติ้งยังคงคาดว่าบริษัทจะมีความรอบคอบในการลงทุนและจ่ายเงินปันผลเพื่อที่จะรักษาสถานะทางการเงินให้เพียงพอเพื่อที่จะสามารถรองรับสถานการณ์ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานต่าง ๆ ได้

ปัจจัยที่อาจทำให้อันดับเครดิตเปลี่ยนแปลง

โอกาสในการเพิ่มอันดับเครดิตนั้นจะมีจำกัดในระยะสั้น อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิต/แนวโน้มอาจได้รับการปรับลดลงหากผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของบริษัทอ่อนแอลงกว่าที่คาดการณ์ไว้อย่างมีนัยสำคัญไม่ว่าจะมาจากผลการดำเนินงานที่อ่อนแอลงและ/หรือการลงทุนที่มีกำไรก่อนหักสูงมากจนส่งผลให้ระดับหนี้ที่ปรับปรุงแล้วอยู่สูงเกินกว่า 2.5 เท่าของระดับ EBITDA ปกติ

ข้อมูลงบการเงินและอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

	ม.ค.-มิ.ย. 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม			
		2565	2564	2563	2562
รายได้จากการดำเนินงานรวม	72	260	266	119	134
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	14	145	153	6	14
กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย	30	176	184	36	45
เงินทุนจากการดำเนินงาน	24	165	171	17	22
ดอกเบี้ยจ่ายที่ปรับปรุงแล้ว	6	11	13	19	23
เงินลงทุน	2	57	2	8	5
สินทรัพย์รวม	692	703	704	712	831
หนี้สินทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว	162	165	174	303	355
ส่วนของผู้ถือหุ้นที่ปรับปรุงแล้ว	472	476	430	337	383
อัตราส่วนทางการเงินที่ปรับปรุงแล้ว					
อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (%)	42.38	67.82	69.17	30.49	33.29
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อเงินทุนถาวร (%)	9.97 *	21.36	22.58	0.81	1.81
อัตราส่วนกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายต่อดอกเบี้ยจ่าย (เท่า)	4.90	15.86	14.14	1.91	1.97
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (เท่า)	1.61 *	0.93	0.95	8.35	7.93
อัตราส่วนเงินทุนจากการดำเนินงานต่อหนี้สินทางการเงิน (%)	54.32 *	99.97	97.98	5.66	6.21
อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อเงินทุน (%)	25.54	25.71	28.85	47.34	48.06

* ปรับให้เป็นตัวเลขเต็มปีโดยใช้ข้อมูลย้อนหลัง 12 เดือน

เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตที่เกี่ยวข้อง

- เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตธุรกิจทั่วไป, 15 กรกฎาคม 2565
- อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญและการปรับปรุงตัวเลขทางการเงินสำหรับธุรกิจทั่วไป, 11 มกราคม 2565
- เกณฑ์การจัดอันดับเครดิตตราสารหนี้, 15 มิถุนายน 2564

บริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) (PSL)

อันดับเครดิตองค์กร:	BBB
แนวโน้มอันดับเครดิต:	Stable

บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด

อาคารสีลมคอมเพล็กซ์ ชั้น 24 191 ถ. สีลม กรุงเทพฯ 10500 โทร. 02-098-3000

© บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2566 ห้ามมิให้บุคคลใด ใช้ เปิดเผย ทำสำเนาเผยแพร่ แจกจ่าย หรือเก็บไว้เพื่อใช้ในภายหลังเพื่อประโยชน์ใดๆ ซึ่งรายงานหรือข้อมูลการจัดอันดับเครดิต ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน และไม่ในรูปแบบหรือลักษณะใดๆ หรือด้วยวิธีการใดๆ โดยที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ก่อน การจัดอันดับเครดิตนี้มีใช้ค่าแถมซื้อเท็จจริง หรือคำเสนอแนะให้ซื้อ ขาย หรือถือตราสารหนี้ใดๆ แต่เป็นเพียงความเห็นเกี่ยวกับความเสี่ยงหรือความน่าเชื่อถือของตราสารหนี้นั้นๆ หรือของบริษัทนั้นๆ โดยเฉพาะ ความเห็นที่ระบุในการจัดอันดับเครดิตนี้มีได้เป็นคำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุน หรือคำแนะนำในลักษณะอื่นใด การจัดอันดับและข้อมูลปรากฏในรายงานใดๆ ที่จัดทำ หรือพิมพ์เผยแพร่โดย บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้จัดทำขึ้นโดยมิได้คำนึงถึงความต้องการด้านการเงิน พฤติการณ์ ความรู้ และวัตถุประสงค์ของผู้รับข้อมูลรายใดรายหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับข้อมูลควรประเมินความเหมาะสมของข้อมูลดังกล่าวก่อนตัดสินใจลงทุน บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ได้รับข้อมูลที่สำหรับการจัดอันดับเครดิตนี้จากบริษัทและแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่เชื่อว่าเชื่อถือได้ ดังนั้น บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด จึงไม่รับประกันความถูกต้อง ความเพียงพอ หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลดังกล่าว และจะไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใดๆ อันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์นั้น และจะไม่รับผิดชอบต่อข้อผิดพลาด หรือการละเว้นผลที่ได้รับหรือการกระทำใดๆโดยอาศัยข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ รายละเอียดของวิธีการจัดอันดับเครดิตของ บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด เผยแพร่อยู่บน Website: www.trisrating.com/rating-information/rating-criteria