

วันที่ 9 พฤษภาคม 2548

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2548

ผลประกอบการที่ตรวจสอบแล้ว: งบการเงินสกุลเงินบาทที่สอบทานโดยสำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ชัง และงบการเงินแสดงการแปลงค่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ ที่สอบทานโดย เบเคอร์ ทิลลี่ เอฟ เอ เอส (ประเทศไทย) จำกัด แสดงให้เห็นถึงฐานะทางการเงินล่าสุดของบริษัท ผลกำไรสุทธิของไตรมาสที่ 1 ปี 2548 นั้นเป็นตัวเลขที่สูงมากที่สุดที่ 46.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำในระหว่างไตรมาส 1 อยู่ที่ 15,928 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำซึ่งสูงกว่าระดับที่บริษัทได้คาดการณ์ไว้ ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรืออยู่ที่ 2,969 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ โดยบริษัทฯ คาดการณ์ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันสำหรับตลอดทั้งปีประมาณ 2,825 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ กำไรสุทธิจากการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นอันเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตรารายได้ต่อลำต่อวันและการเพิ่มขึ้นของจำนวนวันเดินเรือในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2548 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 1 ปี 2547 รายได้ก่อนหักดอกเบี้ยภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร(EBITDA) ได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อันที่จริงแล้วได้เพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าตัวเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกัน กำไรต่อหุ้น (EPS) ในรูปเงินสกุลบาทอยู่ที่ 3.60 บาท ต่อหุ้นสำหรับไตรมาสนี้ กำไรต่อหุ้น (EPS) สำหรับไตรมาสนี้เป็น 3 เท่าจากตัวเลขที่ทำได้ในไตรมาส 1 ของปี 2547 และมากกว่ากำไรต่อหุ้นที่ทำได้ทั้งปีในปี 2546

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 1/2548	ไตรมาส 1/2547
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	22,700	25,650
รายได้ต่อลำต่อวันเฉลี่ย(หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,928	12,526
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อลำต่อวัน	2,969	2,896
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร(EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	56.21	23.68
กำไร / (ขาดทุน) สุทธิก่อนรายการพิเศษ (รวมกำไร/(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน)/ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	46.16	14.78
กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	46.16	14.78
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	3.60	1.20

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต: ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ไปจะยังคงดีมาก จุดต่ำสุดของรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ที่เคยเกิดขึ้นในไตรมาส 2 ปี 2545 นั้นอยู่ที่ 5,497 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ จุดที่สูงของค่าระวางเรือจะได้มีโอกาสรับรู้เมื่อกาลเวลามาถึง รายได้ค่าระวางเรือที่บริษัทฯทำได้ในไตรมาสนี้เป็นรายได้ที่ตีมากอยู่ที่ 15,928 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ

สัญญาเช่าระยะสั้น กับ สัญญาเช่าระยะยาว: สัญญาเช่าระยะยาวที่ได้ทำสัญญาแล้วรวมแล้วประมาณร้อยละ 75 ของกำลังกองเรือจำนวน 52 ลำ โดยมีอัตราค่าระวางเรือที่ตีมากเฉลี่ยเกินกว่า 15,660 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และเนื่องจากบริษัทฯได้คำนวณวันที่เรือหยุดพักเพื่อเข้าซ่อมบำรุงจำนวนเฉลี่ย 15 วันต่อปีต่อลำ ดังนั้นจะเหลือวันที่เรือว่างที่จะให้บริการได้เหลืออีกร้อยละ 25 เพราะ ร้อยละ 70 ได้มีการทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับปีนี้ไปแล้ว แม้ว่าบริษัทฯ จะมีความเชื่อมั่นว่าตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลจะยังอยู่ในภาวะที่ดีไปเรื่อยๆสักระยะหนึ่งในระยะที่สามารถที่จะคาดการณ์ได้ก็ตาม แต่บริษัทฯ เชื่อว่าจะเป็นการรอบคอบกว่าหากจะผูกมัดการเช่าไว้ในอัตราค่าระวางเรือที่สูงนี้ไว้ด้วยสัญญาเช่าระยะยาว เพื่อที่จะเป็นการประกันว่ารายได้ที่จะเข้ามาในปีหน้าและปีต่อไปจะสม่ำเสมอ กลยุทธ์นี้จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางเรือที่สูงในช่วงที่ตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลขึ้นสูง โดยเปลี่ยนจากการที่จะให้เช่าเรือแบบรายเที่ยวและการเปลี่ยนสัญญาเช่าระยะสั้นที่หมดอายุลงให้เป็นสัญญาเช่าระยะยาวที่อัตราค่าระวางที่สูงขึ้นแทน นโยบายนี้ทำให้การให้เช่าเรือของบริษัทฯ ในปี 2547 ประสบความสำเร็จอย่างมากนี้โดยทำให้บริษัทฯ สามารถป้องกันความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของตลาดรายวันอีกด้วย

ผลกระทบจากประเทศจีน: ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อแสดงให้เห็นว่าอิทธิพลนี้มีความหมายอย่างไร บริษัทฯ จะขอแสดงตัวเลขสถิติจากรายงานผลวิจัยล่าสุดของ CLSA ภายใต้หัวข้อ “จีนกำลังจะกินโลก” เพื่อให้ท่านได้ทำการวิเคราะห์เองต่อไป

- ปริมาณการบริโภคถ่านหินดิบ ทองแดง นิกเกิล และสินแร่เหล็กของประเทศจีนมีปริมาณเพิ่มเป็นสองเท่าของปริมาณการบริโภคทั่วโลก โดยจากปี ค.ศ.1990 (ร้อยละ 7) ถึงปี ค.ศ.2000 (ร้อยละ 15) ปัจจุบันมีปริมาณการบริโภคอยู่ที่ร้อยละ 20 และอาจจะเพิ่มเป็นสองเท่าในปี ค.ศ.2010
- ปริมาณที่เพิ่มขึ้นของผลผลิตเหล็กของประเทศจีนจากปี ค.ศ.2003 ถึง ค.ศ.2004 (51.3 ล้านตัน) นั้นมากกว่าผลผลิตทั้งอุตสาหกรรมเหล็กของประเทศเกาหลี (47.5 ล้านตัน)
- นอกจากการก่อสร้างแล้ว อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องจักรกลก็เป็นส่วนที่ต้องการการใช้เหล็กมากที่สุดของประเทศจีน การผลิตเครื่องจักรกลเพิ่มขึ้น 22 เท่าจากปี ค.ศ. 1998 ถึงปี ค.ศ. 2002 ซึ่งทำให้ประเทศจีนกลายเป็นโรงงานอุตสาหกรรมของโลก
- อุตสาหกรรมเหล็กของประเทศจีนนั้นมีลักษณะกระจุกกระจาย กล่าวคือในปี ค.ศ. 2004 มีบริษัทชั้นนำอยู่ 10 บริษัท มีผลผลิตรวมกันเป็นร้อยละ 35 ของผลผลิตทั้งหมด ซึ่งตรงกันข้ามกับทางสหภาพยุโรป จะมีบริษัทชั้นนำจำนวน 6 บริษัท มีผลผลิตรวมกันเป็นร้อยละ 74 ของผลผลิตเหล็กทั้งหมด

ในบทความที่ตีพิมพ์ในหนังสือพิมพ์ไฟแนนเชียล ไทมส์ เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2548 โดยไมเคิล เลวิส หัวหน้าฝ่ายวิจัยพืชผลการเกษตรแห่งธนาคารครอยท์แบงก์ ได้บรรยายว่าการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศจีนนั้นเปรียบได้เช่นเดียวกับการขยายตัวในช่วงการปฏิวัติอุตสาหกรรมของอังกฤษในทศวรรษ 1850 และเหมือนกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก

ในปลายศตวรรษที่ 19 และเหมือนกับยุคอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นหลังสงครามโลกครั้งที่สอง การขยายตัวของเศรษฐกิจดังกล่าวนี้ จะมีช่วงยาวนานและก่อให้เกิดวงจรการพัฒนาเศรษฐกิจที่สูงขึ้น บริษัทฯ เชื่อว่าการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศจีนจะแตกต่างจากที่เคยเกิดในอดีต

แผนการปรับกำลังกองเรือของบริษัทฯ: แผนการปรับกำลังกองเรือที่เริ่มขึ้นในไตรมาสสาม ปี 2546 นั้นได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์ด้วยการซื้อเรือเข้ามาทำให้มีกองเรือ 52 ลำในไตรมาส 3 ปี 2547 ปัจจุบัน สิ่งที่บริษัทฯ จะต้องทำคือการปรับลดอายุเฉลี่ยของกองเรือลง ซึ่งหากทำได้สำเร็จจะเป็นการเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับกองเรือของบริษัทฯ ขณะเดียวกันก็จะเป็นการลดความเสี่ยงใดๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นจากการใช้กลยุทธ์การขยายกำลังกองเรือนั้นอีกด้วย

ผลตอบแทนของผู้ถือหุ้น (TSR): หนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์ในความร่วมมือกับ LEK คอนเซ็ปต์ติ้งได้จัดทำสกอร์การ์ด (Scorecard) ขึ้นทุกๆปีเพื่อจะแสดงให้เห็นถึงผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นจากบริษัทจดทะเบียนต่างๆที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ และเป็นเวลาสองปีติดต่อกันที่เอสแอล มีผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นรวม 3 ปี (ร้อยละ 206) อยู่ในลำดับที่ 2 และมีผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นรวม 5 ปี (ร้อยละ 110) อยู่ในลำดับที่ 4

โครงการซื้อหุ้นคืน: ปัจจุบันโครงการนี้ได้พ้นจากช่วงการห้ามขายแล้ว ดังนั้นบริษัทฯ สามารถที่จะขายคืนหุ้นเหล่านี้แก่ผู้ถือหุ้นได้ ซึ่งสิ่งนี้ได้ก่อให้เกิดความวิตกกังวลในหมู่นักลงทุนรายย่อยซึ่งก็ได้มีการแสดงความคิดเห็นไว้ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีการจัดขึ้นเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2548 นี้ด้วย เพื่อเป็นการชี้แจงข้อเคลือบแคลงดังกล่าว บริษัทฯ ใคร่ขอแถลงว่า ณ ปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีแผนการใดๆที่จะขายหุ้นเหล่านี้ หากสถานการณ์ต่างๆไม่เปลี่ยนแปลงไปจนถึงวันที่ 10 ตุลาคม 2550 หุ้นซื้อคืนเหล่านี้จะถูกลดเลิกไปตามกฎหมาย

การปลดระวางเรือ: การปลดระวางเรือของกองเรือโลกของเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ นั้นมาถึงจุดหยุดชะงักอย่างชัดเจนในช่วงระหว่างไตรมาส 1 ปี 2548 มีเรือจำนวน 3 ลำถูกปลดระวางลงขณะที่มีเรือทั้งสิ้นจำนวน 22 ลำถูกส่งมอบเข้ามาใหม่ เป็นผลให้กองเรือโลกเพิ่มจาก 3,029 ลำในต้นปีเป็น 3,049 ลำในปลายไตรมาส 1 หากตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลยังคงความแข็งแกร่งแบบที่เป็นมา ซึ่งบริษัทฯ ก็มีความมั่นใจเช่นนั้น บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกของเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ จะยังคงโตขึ้นอีกในอัตราการเติบโตนี้สำหรับเวลาที่เหลือในปีนี้

ด้วยความนับถือ

ในนามของบริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

มร.คาลิด ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ