

## เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

## เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสอง ปี 2550

ผลการดำเนินงานของบการเงินไทยบาท สอบทานโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอรัปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท ครั้งล่าสุด กำไรสุทธิสำหรับไตรมาสสองของปี 2550 เป็น 25.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสสองอยู่ที่ 12,342 เหรียญสหรัฐ ในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันอยู่ที่ 3,782 เหรียญสหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ ได้ประมาณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยสำหรับปีนี้อยู่ที่ 3,700 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ของไตรมาสนี้เท่ากับ 28.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 6.9 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าจำนวนวันเดินเรือของปีนี้จะลดลงเกือบร้อยละ 18.50 ก็ตาม ทั้งนี้เป็นผลมาจากการขายเรือเก่า 10 ลำ ซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างไตรมาสหนึ่งและไตรมาสสองของปีนี้ กำไรต่อหุ้น (EPS) ในรูปเงินไทยบาท สำหรับไตรมาสนี้อยู่ที่ 0.80 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2550	ไตรมาส 2 ปี 2549
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	19,000	16,965
รายได้เฉลี่ยต่อลำต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	12,342	10,519
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อลำต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	3,782	3,613
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายตัดบัญชี (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	28.59	30.72
กำไร / (ขาดทุน) สุทธิ (รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน) ก่อนรายการพิเศษ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	25.79	19.32
กำไรสุทธิ / (ขาดทุน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	25.79	19.32
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.80	0.75

**การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต:** ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ไปยังคงดี เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยในอดีต และอาจเป็นจุดเริ่มต้นของการไถ่ระดับที่ได้เคยเกิดขึ้นในปี 2547 และปี 2548 ซึ่งเป็นปีพิเศษ ในวงจรการวางเรือปัจจุบัน จุดที่ต่ำของรายได้ต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 5,497 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองของปี 2545 ส่วนจุดสูงของรายได้อยู่ที่ 15,928 เหรียญสหรัฐในไตรมาสที่หนึ่งของปี 2548 เพื่อให้เข้าใจตัวเลขเหล่านี้ได้ชัดเจน คงจะต้องระลึกว่ารายได้ค่าเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ สำหรับปี 2546 ซึ่งเป็นปีที่ดีที่สุด ก่อนถึงปี 2547 และปี 2548 นั้นอยู่ที่ 7,870 เหรียญสหรัฐ

**สัญญาเช่าระยะสั้น กับ สัญญาเช่าระยะยาว:** สัญญาเช่าระยะยาวที่ได้ทำสัญญาไป ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2550 ประมาณร้อยละ 86.12 ของความสามารถในการเดินเรือปัจจุบัน ที่มีอัตราค่าเช่าเฉลี่ยที่สูงกว่า 12,250 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ เมื่อตลาดการวางเรือปรับตัวสูงขึ้นโดยมีดัชนี BDI เป็นตัวชี้วัด บริษัทฯ ใช้กลยุทธ์การทำสัญญาเช่าระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าเช่าที่สูง เพื่อหลีกเลี่ยงจากการผันผวนของตลาดรายวันได้ นโยบายดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จในปี 2547 และปี 2548 ซึ่งทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงการผันผวนของตลาดรายวันได้อย่างดี

**ผลกระทบจากประเทศจีน:** ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขออ้างถึงบทความในนิตยสาร Fairplay Weekly ฉบับวันที่ 2 สิงหาคม 2550 ที่กล่าวว่า “มีการคาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมผลิตเหล็กในประเทศจีนจะผลิตเหล็กถึงครึ่งพันล้านตันในปีนี้ โดยคาดการณ์จากตัวเลขการผลิตในเดือนมิถุนายนมาคิดเป็นรายปี เปรียบเทียบกับปี 2549 ที่จำนวน 425 ล้านตัน” นอกเหนือจากปัจจัยจากประเทศจีนแล้ว ประเทศอื่นๆ ต่างก็มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ประมาณการอัตราการเติบโตของ GDP ทั่วโลกที่ ประมาณร้อยละ 5.2 สำหรับปีนี้และปีถัดไป ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 จากจุดที่ IMF ได้เคยประมาณการไว้ในเดือนเมษายน เศรษฐกิจของประเทศจีนได้ถูกคาดการณ์ว่าจะขยายตัวขึ้นร้อยละ 11.2 สำหรับปีนี้ และร้อยละ 10.5 สำหรับปีถัดไปเมื่อเปรียบเทียบกับประมาณการในเดือนเมษายน ซึ่งคาดการณ์ไว้ว่าจะขยายตัวร้อยละ 10.0 และ 9.5 สำหรับปีนี้และปีถัดไปตามลำดับ สำหรับประเทศญี่ปุ่นก็มีการปรับตัวดีขึ้นโดยคาดการณ์ว่าตัวเลข GDP สำหรับปี 2550 จะอยู่ที่ร้อยละ 2.6 (คาดการณ์เมื่อเดือนเมษายนอยู่ที่ร้อยละ 2.3) ถึงแม้ว่าก่อนหน้านี้จะได้รับการคาดการณ์ว่าอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในปีถัดไปจะขยายตัวช้าโดยมีอัตราร้อยละ 2.0 ก็ตาม ส่วนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกาในปีนี้ได้ถูกคาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 2.00 (คาดการณ์เมื่อเดือนเมษายนอยู่ที่ร้อยละ 2.2) อย่างไรก็ตาม IMF คาดว่าเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกาในปีถัดไปจะมีอัตราการขยายตัวขึ้นอีกที่ร้อยละ 2.8” .

**นิตยสาร Marine Money** ฉบับเดือนมิถุนายน 2550 ได้จัดอันดับให้พีเอสแอลอยู่ในอันดับที่ 7 จากบริษัทเดินเรือทะเลชั้นนำทั่วโลก เช่น Frontline และ Teekay เป็นต้น วิธีการจัดอันดับที่นิตยสาร Marine Money ได้ใช้ในการจัดลำดับ คือการจัดลำดับของยอดรวมของค่าเฉลี่ยของเกณฑ์สำคัญ 6 อย่างดังนี้คือ : ผลตอบแทนรวมต่อผู้ถือหุ้น (Total return to

shareholders), อัตราการก่อรายได้ของสินทรัพย์รวม (Asset turnover), กำไรขั้นต้น (Profit margin), ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity), ผลตอบแทนของสินทรัพย์รวม (Return on Assets) และราคาตลาดต่อมูลค่าทางบัญชี (Price to book value)

**การปลดระวางเรือ:** การปลดระวางเรือได้ปรับตัวซ้ำลงอีกครั้งซึ่งเป็นผลมาจากการปรับตัวสูงขึ้นของตลาดค่าระวาง โดยในไตรมาสสองปี 2550 เรือจำนวน 8 ลำ ได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่เข้ามาจำนวน 19 ลำ ส่งผลให้กองเรือเพิ่มขึ้นจาก 3,089 ลำเมื่อต้นไตรมาส เพิ่มเป็น 3,100 เมื่อสิ้นไตรมาสที่สองในกองเรือโลกสำหรับเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ ถ้าตลาดค่าระวางยังคงระดับเหมือนเช่นปัจจุบันซึ่งมีความผันผวน บริษัทฯ คาดการณ์ว่ากองเรือโลกประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ คงจะขยายตัวซ้ำ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในอัตราร้อยละ 0.5 – 0.75 ต่อปี

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีรเช็ส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ