

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย**เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสาม ปี 2549**

ผลการดำเนินงานของงบการเงินไทยบาท สอบทานโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอรัปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัทฯ ครั้งล่าสุด กำไรสุทธิสำหรับไตรมาสสามของปี 2549 เป็น 27.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ผลประกอบการในไตรมาสสามมากกว่าไตรมาสสองถึง 8.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และนับเป็นไตรมาสที่สำคัญที่ผลประกอบการเทียบไตรมาสต่อไตรมาสเพิ่มขึ้นเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่ไตรมาสหนึ่งของปี 2548 รายได้ต่อวันต่อลำเรือในช่วงไตรมาสสามอยู่ที่ 12,261 เหรียญสหรัฐ ถือว่ามากกว่าประมาณการของปีซึ่งคาดไว้ว่าจะอยู่ระหว่าง 9,000 และ 11,000 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ ในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันอยู่ที่ 3,586 เหรียญสหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ ได้ประมาณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยสำหรับปีนี้อยู่ที่ 3,600 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร (EBITDA) ของไตรมาสนี้ ลดลงเพียง 6.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน กำไรต่อหุ้น (EPS) สำหรับไตรมาสนี้อยู่ที่ 2.10 บาทต่อหุ้น กำไรต่อหุ้น (EPS) ของไตรมาสนี้สูงกว่าค่าเฉลี่ยกำไรต่อหุ้นของไตรมาสสองและไตรมาสสามของปี 2547 อยู่ที่ 2.06 บาทต่อหุ้น ซึ่งเป็นช่วงเฟื่องฟูของตลาดการขนส่งได้เริ่มขึ้นได้ เพื่อการพิจารณารายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสสามปี 2549 คงจะต้องระลึกว่ารายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสสามปีนี้ สูงกว่าประมาณร้อยละ 55.79 จากปีที่ดีที่สุดที่เกิดขึ้นในอดีตก่อนปี 2546 และจะเป็นการดีสำหรับการเปรียบเทียบที่มีเหตุผลถ้าไม่นำปี 2547 และปี 2548 ซึ่งเป็นปีที่พิเศษมากๆ มาเปรียบเทียบกับ และพิจารณาเพียงประวัติค่าเฉลี่ยอันยาวนานก่อนที่จะเข้าสู่ปีดังกล่าว

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2549	ไตรมาส 3 ปี 2548
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	20,479	24,750
รายได้เฉลี่ยต่อลำต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	12,261	13,406
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อลำต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	3,586	3,029
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	39.11	45.98
กำไร / (ขาดทุน) สุทธิ (รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน) ก่อนรายการพิเศษ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	27.51	31.60

กำไรสุทธิ /(ขาดทุน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	27.51	31.60
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	2.10	2.74

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต: ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ไปยังคงดี เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยในอดีต แต่ยังคงห่างไกลจากระดับที่ได้ประสบมาในปี 2547 และปี 2548 ในวงจรระวางเรือปัจจุบัน จุดที่ต่ำของรายได้ต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 5,497 ดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสสองของปี 2545 ส่วนจุดสูงของรายได้อยู่ที่ 15,928 ดอลลาร์สหรัฐในไตรมาสที่หนึ่งของปี 2548 เพื่อให้เข้าใจตัวเลขเหล่านี้ได้ชัดเจน คงจะต้องระลึกว่ารายได้ค่าเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ สำหรับปี 2546 ซึ่งเป็นปีที่ดีที่สุดก่อนถึงปี 2547 และปี 2548 นั้นอยู่ที่ 7,870 ดอลลาร์สหรัฐ

สัญญาเช่าระยะสั้น กับ สัญญาเช่าระยะยาว: สัญญาเช่าระยะยาวที่ได้ทำสัญญาไป ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 ได้แสดงตามตารางด้านล่างนี้

ปี	2548	2549	2550	2551	2552
จำนวนวันเดินเรือที่มีทั้งหมด	19,306	19,710	19,710	19,710	19,710
จำนวนวันที่ทำสัญญาเช่าระยะยาวแบบระยะเวลา	13,792	8,159	9,053	6,090	4,721
จำนวนวันที่ทำสัญญาเช่าระยะยาวแบบระยะเวลา คิดเป็นร้อยละ	71.44	41.40	45.93	30.90	23.95
ค่าเฉลี่ยอัตราค่าเช่าของสัญญาเช่าระยะยาว (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	15,495	11,865	11,236	10,424	10,196
มูลค่าของสัญญาเช่าระยะยาว (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	213.7	96.8	101.7	63.5	48.1

เมื่อตลาดค่าระวางได้ปรับตัวสูงขึ้นโดยมีดัชนี BDI เป็นตัวชี้วัด บริษัทฯ สามารถใช้กลยุทธ์การทำสัญญาเช่าระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง เพื่อหลีกเลี่ยงจากการผันผวนของตลาดรายวันได้ นโยบายดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จในปี 2547 และปี 2548 ซึ่งทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงการผันผวนของตลาดรายวันได้อย่างดี

ผลกระทบจากประเทศจีน: ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เพื่อจะให้เข้าใจความหมายอย่างชัดเจน บริษัทฯ ขออ้างอิงข้อความจากนิตยสาร Fairplay International Shipping Weekly ดังนี้

“ณ โครงการปัจจุบัน ประชากรจีนในเขตตัวเมืองจะเพิ่มขึ้นจาก 530 ล้านคน เป็น 875 ล้านคน ภายในปี 2573 เกือบ 350 ล้านคน เป็นคนงานที่ได้ละทิ้งถิ่นที่อยู่เพื่อเข้ามาหางานทำในเมือง เพื่อรองรับประชากรที่มากมายดังกล่าว ต้องมีการก่อสร้างเมืองซึ่งมีขนาดใหญ่กว่ากรุงลอนดอนเกือบ 50 เมือง ภายในสองทศวรรษข้างหน้า และเมื่อพิจารณาถึงสินแร่เหล็กจีนมีแนวโน้มที่จะนำเข้าสินแร่เหล็กจำนวนมากประมาณ 330-335 ล้านตันภายในปีนี้ ซึ่งเพิ่มขึ้นประมาณ 55-60 ล้านตัน จากปี 2548”

Businessweek's Hot Asian Companies List ที่จะถูกตีพิมพ์ ในสัปดาห์วันที่ 6 พฤศจิกายน 2549 พีเอสแอล จะเป็นหนึ่งในหลายบริษัทที่ถูกกล่าวถึงในนิตยสารดังกล่าว ภายใต้หัวข้อรายชื่อของบริษัทขนาดเล็กและขนาดกลาง ที่น่าสนใจในภูมิภาคเอเชีย ตามหลักเกณฑ์ของ Standard & Poor เช่น ราคาหุ้น ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และอื่นเป็นต้น

Forbes Special Report, Asia's 200 Best Under A Billion ก็ได้กล่าวถึงพีเอสแอล ในการเผยแพร่ครั้งนี้ นิตยสาร Forbes ได้ลำดับพีเอสแอลในลำดับที่ 7 ของบริษัทที่ดีที่สุดในเอเชียและเป็นบริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทย โดยพิจารณาจากกำไรสุทธิของรายการในเดือนสิงหาคมนี้ ซึ่งสามารถดูรายละเอียดของรายงานดังกล่าวได้ที่

http://www.forbes.com/lists/2006/24/biz_06bub_Asias-200-Best-Under-A-Billion_land.html

การปลดระวางเรือ: การปลดระวางเรือได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นในไตรมาสสองและซ้กลงในไตรมาสนี้ ในไตรมาสสามปี 2549 เรือจำนวน 10 ลำ ได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่เข้ามาจำนวน 25 ลำ ส่งผลให้กองเรือเพิ่มขึ้นจาก 3,060 ลำเมื่อต้นไตรมาสเพิ่มเป็น 3,075 เมื่อสิ้นไตรมาสที่สามในกองเรือโลกสำหรับเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัท ถ้าตลาดค่าระวางยังคงระดับเหมือนเช่นปัจจุบันซึ่งมีความผันผวน บริษัทฯ คาดการณ์ว่ากองเรือโลกประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ คงจะอยู่ในระดับเดียวกับเช่นเดียวกับต้นปีซึ่งมีกองเรือ 3,075 ลำ

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ