

เลขที่ 2550 - 042

วันที่ 6 พฤศจิกายน 2550

**เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย**

**เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสาม ปี 2550**

ผลการดำเนินงานของบการเงินไทยบาท สอบทานโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ที แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอรัปอเรท แอ็ดไวเซอร์ เซอวิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท ครึ่งล่าสุด กำไรสุทธิสำหรับไตรมาสสามของปี 2550 เท่ากับ 25.14 ล้านดอลลาร์ ไม่รวมขาดทุนจากรายการพิเศษ กำไรสุทธิสำหรับไตรมาสสามของปี 2550 โดยไม่รวมขาดทุนจากเครื่องมือทางการเงินอยู่ที่ 5.10 ล้านดอลลาร์ ซึ่งมากกว่าไตรมาสสองปี 2550 ที่ไม่รวมกำไรจากการขายเรือ แสดงถึงผลกำไรจากการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นอย่างมีสาระเป็นครั้งแรกเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสต่อไตรมาสสำหรับปีนี้ รายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสสามอยู่ที่ 13,281 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ได้ตั้งไว้สำหรับปีระหว่าง 11,000 – 13,000 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ ในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 3,976 เหรียญสหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ ได้ประมาณการค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยสำหรับปีนี้อยู่ที่ 3,950 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 3 ปี 2550	ไตรมาส 3 ปี 2549
จำนวนวันเดินเรือ	4,048	4,968
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	42,750	20,479
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,281	12,261
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	3,976	3,586
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายตัดบัญชี (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	33.42	39.11
กำไร/(ขาดทุน)สุทธิก่อนรายการพิเศษ (รวมกำไร/(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	25.14	27.51
กำไรสุทธิ/(ขาดทุนสุทธิ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	18.29	27.51
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.53	1.03

**การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต:** ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ไปยังคงดี เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยในอดีต ในวงจรระวางเรือปัจจุบัน จุดที่ต่ำของรายได้ต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 5,497 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองของปี 2545 ส่วนจุดสูงของรายได้อยู่ที่

15,928 เหรียญสหรัฐในไตรมาสหนึ่งปี 2548 ซึ่งจุดสูงสุดดังกล่าวอาจถูกทำลายได้ในปีที่จะถึงนี้ เพื่อให้เข้าใจตัวเลขเหล่านี้ได้ชัดเจน คงจะต้องระลึกว่ารายได้ค่าเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ สำหรับปี 2546 ซึ่งเป็นปีที่ดีที่สุด ก่อนถึงปี 2547 และปี 2548 นั้นอยู่ที่ 7,870 เหรียญสหรัฐ

**สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น:** สัญญาเช่าระยะยาวที่ได้ทำสัญญาไป ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ได้แสดงไว้ในตารางดังนี้

ปี	2550	2551	2552	2553	2554
จำนวนวันเดินเรือรวม (วัน)	16,413	16,060	16,060	16,060	16,060
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาเช่าไปแล้ว (วัน)	15,081	11,498	7,141	3,504	692
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาเช่าไปแล้ว	91.88	71.59	44.47	21.82	4.31
อัตราค่าเช่าเฉลี่ยต่อวันสำหรับสัญญาเช่า (เหรียญสหรัฐ)	12,816	13,044	10,532	9,723	10,999
มูลค่าของสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	193.3	150.0	75.2	34.1	7.61

เมื่อตลาดค่าระวางได้ปรับตัวสูงขึ้นโดยมีดัชนี BDI เป็นตัวชี้วัด บริษัทฯ ใช้กลยุทธ์การทำสัญญาเช่าระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง เพื่อหลีกเลี่ยงจากการผันผวนของตลาดรายวันได้ นโยบายดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จในปี 2547 และปี 2548 ซึ่งทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงการผันผวนของตลาดรายวันได้อย่างดีในช่วงปีดังกล่าว

**รายการขาดทุนครั้งเดียว** ซึ่งบริษัทฯ ได้ตั้งสำรองไว้ในไตรมาสนี้มีจำนวน 6.84 ล้านดอลลาร์ อันเป็นผลจากการเตรียมการสำหรับออกหุ้นกู้โดยบริษัทฯ ได้เข้าทำรายการ Treasury Lock (T-Lock) กับสาขาของธนาคารต่างประเทศแห่งหนึ่งเพื่อเป็นเครื่องมือป้องกันความเสี่ยงโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะใช้เป็นฐานในการกำหนดราคาในการออกหุ้นกู้ ในกรณีถ้ามีการออกหุ้นกู้ระยะยาวที่มีต้นทุนทางการเงินต่ำ เนื่องจากวิกฤต sub-prime ทำให้สภาพตลาดการเงินที่มีโอกาสดีหายไปหรือถ้ามีการออกหุ้นกู้ก็จะมีต้นทุนของเงินทุนค่อนข้างสูง ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้ชะลอแผนการออกหุ้นกู้ออกไปและจำเป็นต้องยกเลิกรายการ T-Lock ทำให้เกิดผลขาดทุนจริง จำนวน 7.07 ล้านดอลลาร์

**แผนการปรับลดอายุกองเรือ** ยังคงดำเนินอยู่โดยมีการสั่งต่อเรือขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 3 ลำ จากคู่ต่อเรือ ABG SHIPYARD LIMITED ประเทศอินเดีย สารสนเทศและเหตุผลของการสั่งต่อเรือนี้ได้แจ้งผู้ถือหุ้นและนักลงทุนไว้แล้วตามรายการบัญชี 1 ในเดือนตุลาคม

**ผลกระทบจากประเทศจีน:** ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยอัตรา GDP ในไตรมาสสามนี้โตถึงร้อยละ 11.5 และเพื่อเป็นการขยายความสำหรับผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทฯ ขออ้างถึงบทความในนิตยสารรายสัปดาห์ Fairplay International Shipping ฉบับวันที่ 25 ตุลาคม 2550 ที่กล่าวว่า

“จากนี้ไปจนถึงปี ค.ศ. 2012 CVRD ตั้งเป้าหมายจะใช้เงินจำนวนประมาณ 60 พันล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับโครงการขนาดใหญ่ โดยเป้าหมายดังกล่าวได้รวมถึงการเพิ่มผลผลิตเหล็กจาก 290 ล้านตันในปีนี้เป็น 422 ล้านตันในอีก 5 ปีข้างหน้า เหล่านี้อาจจะดูเหมือนไม่มากนัก แต่หมายถึงว่าจะต้องใช้เรือจำนวนที่มากกว่า 800 ลำ ในประเภทเคปไซส์ หรือมากกว่า 2 ลำต่อวัน ซึ่งถือได้ว่าเกือบจะเท่ากับครึ่งหนึ่งของเรือที่ได้สั่งต่อใหม่ในปัจจุบัน”

**นิตยสาร Marine Money** ฉบับเดือนตุลาคม 2550 ได้จัดลำดับให้พีเอสแอลอยู่ในอันดับที่ 1 จากบริษัทเดินเรือทะเลชั้นนำทั่วโลก ซึ่งในการจัดลำดับในเดือนมิถุนายนที่ผ่านมาได้มีข้อผิดพลาดในการจัดลำดับ แต่ข้อผิดพลาดดังกล่าวได้รับการแก้ไขแล้ว กรุณาดูใบรับรองการจัดลำดับให้พีเอสแอลอยู่ในอันดับที่ 1 และคำอธิบายถึงสาเหตุของข้อผิดพลาดในการจัดอันดับของทางนิตยสาร ได้ที่เว็บไซต์ของบริษัทที่ [www.preciousshipping.com](http://www.preciousshipping.com) วิธีการจัดอันดับที่นิตยสาร Marine Money ได้ใช้ในการจัดลำดับคือการจัดลำดับของยอดรวมของค่าเฉลี่ยของเกณฑ์สำคัญ 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)

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทจะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ จะมีขึ้นในวันที่ 19 พฤศจิกายน 2550 เวลา 09.00 น. ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมรับฟังประมาณ 70 – 100 คน โดยเป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุนและนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้ซึ่งบริษัท ถือว่าเป็นโอกาสอันดีที่จะได้พบปะพูดคุยถึงผลการดำเนินงานและข้อสงสัยต่างๆที่มี

**การปลดระวางเรือ:** การปลดระวางเรือซึ่งได้เริ่มขึ้นในไตรมาสสองได้ปรับตัวช้าลงในไตรมาสสามนี้ โดยในไตรมาสสามปี 2550 เรือเพียง 3 ลำ ได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่เข้ามาจำนวน 41 ลำ ส่งผลให้กองเรือทั้งหมดสำหรับเรือประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 3,100 ลำ เมื่อต้นไตรมาส เพิ่มเป็น 3,138 ลำ เมื่อสิ้นไตรมาสสาม ถ้าตลาดค่าระวางยังคงระดับเหมือนเช่นปัจจุบันซึ่งมีความผันผวน บริษัทฯ คาดการณ์ว่ากองเรือโลกประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ คงจะขยายตัวได้ในระดับนี้ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คาลิต ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ