

เลขที่ 2551 - 026

วันที่ 31 ตุลาคม 2551

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ของปี 2551

ผลการดำเนินงานตามงบการเงินไทยบาท สอบทานโดยบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ท แอนด์ ยัง จำกัด และรายงานการแปลงค่าเป็นเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รับรองโดยเบเคอร์ ทิลลี่ คอปป์รอเวท แอ็ดไวเซอร์ เซอร์วิสเซส (ประเทศไทย) จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท ครึ่งล่าสุด กำไรสุทธิสำหรับไตรมาสสามของปี 2551 เท่ากับ 42.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมากกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 69 และกำไรสุทธิของไตรมาสสามปี 2551 นี้ยังมากกว่ากำไรสุทธิของไตรมาสสองปี 2551 จำนวน 4.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นที่สำคัญอีกครั้งของกำไรจากการดำเนินงานเมื่อเทียบเป็นไตรมาสต่อไตรมาสสำหรับปีนี้ รายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสสามปี 2551 สูงถึง 17,611 เหรียญสหรัฐ ซึ่งสูงกว่าประมาณการที่บริษัทตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่อยู่ระหว่าง 15,000 เหรียญสหรัฐ ถึง 16,000 เหรียญสหรัฐ ต่อวันต่อลำเรือ และเป็นรายได้ต่อวันต่อลำเรือของไตรมาสที่สูงที่สุดของบริษัท ที่เคยเกิดขึ้น ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 4,909 เหรียญสหรัฐ ซึ่งบริษัท ได้ประมาณการค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยสำหรับปีนี้อยู่ที่ 4,800 เหรียญสหรัฐ

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาสสามปี 2550	ไตรมาสสามปี 2551
จำนวนวันเดินเรือ (หน่วยเป็นวัน)	4,048	4,048
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	42,750	33,963
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	13,281	17,611
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	3,976	4,909
* รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	33.42	46.08
กำไร/(ขาดทุน) สุทธิก่อนรายการพิเศษ (รวมกำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	25.14	42.45
กำไรสุทธิ/(ขาดทุนสุทธิ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	18.29	42.45
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.53	1.41

\* หลังหักค่าใช้จ่ายตัดบัญชีของค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือรอดับัญชี

สาเหตุการตกลงของดัชนีบอลติก (the Baltic Dry Index (BDI)) ได้ถูกอธิบายไว้ในนิตยสาร Marine Money ตีพิมพ์ในเอเชียฉบับล่าสุด และสามารถหาบทความนี้ได้ที่เว็บไซต์ของบริษัทฯที่

<http://www.preciousshipping.com/News/PSLNewsArticles/tabid/94/language/th-TH/Default.aspx>

และจากข้อมูลขององค์การการค้าโลก (WTO) เกี่ยวกับการค้าขายรายปีที่ใช้นั่งเรือรับรองการชำระเงินค่าสินค้าซึ่งออกโดยธนาคารของผู้นำเข้า (Letter's of Credit หรือ LC's) มีมูลค่าประมาณ 12.25 ล้านล้าน เหรียญสหรัฐ หรือ เท่ากับร้อยละ 90 ของมูลค่าของสินค้าทั้งหมดที่ขนส่งทั่วโลก กรุณาโปรดดูตัวเลขนี้ไว้ในใจเมื่ออ่านคำอธิบายดังกล่าว

**การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต:** ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ไป ดูเหมือนว่าจะชำระยอดสถานะการณั้ลลวร้ายที่เกิดขึ้นในช่วงกลางทศวรรษ 1980 ซึ่งขณะนั้น เรืออายุ 8 ปี ต้องถูกส่งเข้าอู่เพื่อตัดเป็นเศษเหล็ก การปล่อยเรือให้เช่าโดยไม่คิดค่าระวางเป็นเรื่องปกติ รวมทั้งเรือต่อใหม่ได้ถูกปล่อยว่างไม่สามารถแม้แต่จะทำรายได้เพียงเหรียญเดียวให้กับเจ้าของเรือในวงจรค่าระวางเรือปัจจุบัน จุดต่ำของรายได้ต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 5,497 เหรียญสหรัฐในไตรมาสสองของปี 2545 ส่วนจุดสูงของรายได้ซึ่งเกิดขึ้นในไตรมาสสามปี 2551 นี้ อยู่ที่จำนวน 17,611 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือ เพื่อให้เข้าใจตัวเลขเหล่านี้ได้ชัดเจน คงจะต้องระลึกว่ารายได้ค่าเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือสำหรับปี 2546 ซึ่งเป็นปีที่ดีที่สุด ก่อนถึงระดับปัจจุบันที่สูงมากนั้นอยู่ที่ 7,870 เหรียญสหรัฐ และถ้าบริษัทมีกองเรือเช่นเดียวกับที่มีอยู่ปัจจุบันในช่วงเวลากลางทศวรรษ 1980 ดังกล่าว บริษัทฯก็คงจะมีรายได้ต่อวันต่อลำเรือที่น้อยกว่า 3,000 เหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ทำการผูกมัดรายได้ปัจจุบันต่อวันต่อลำเรือไว้แล้ว เพื่อหลีกเลี่ยงตลาดค่าระวางรายวันซึ่งอาจมีการปล่อยเรือให้เช่าโดยไม่คิดค่าระวาง ทำให้บริษัทมีรายได้ในปัจจุบันที่จะต้องบันทึกไว้ซึ่งถือว่าแตกต่างจากตลาดมาก บริษัทฯเชื่อว่าการที่บริษัทฯอยู่ในสถานะพิเศษนี้เนื่องจากการใช้นโยบายทำสัญญาระยะยาวในระดับอัตราค่าระวางที่สูงเหมาะสม (ซึ่งจะได้อธิบายด้านล่างนี้) รวมทั้งการมีงบกำไรขาดทุนแข็งแกร่ง บริษัทฯ น่าจะสามารถหลีกเลี่ยงพ้นจากวิกฤติการณั้ลลวร้ายที่เกิดขึ้นกับการขนส่งในตลาดโลก และรอดพ้นได้อย่างปลอดภัย

**สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น:** สัญญาเช่าระยะยาวที่ทำสัญญาไป ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ปี	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2553	พ.ศ. 2554
จำนวนวันรวม	16,104	16,060	16,524	18,076
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	15,509	10,663	5,109	3,208
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	96.31	66.39	30.92	17.75
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน(หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	16,089	15,502	13,113	17,590
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	249.5	165.3	67.0	56.4

เมื่อค่าระวางได้ปรับตัวสูงขึ้น ดังที่เห็นตามดัชนี BDI จนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคม 2551 นั้น บริษัทฯ ได้นำนโยบายผูกมัดอัตราค่าระวางด้วยการทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวในอัตราค่าเช่าที่ต่ำเพื่อหลีกเลี่ยงความผันผวนของตลาดรายวัน นโยบายนี้ได้ถูกนำมาใช้และประสบความสำเร็จในช่วงเวลา 2-3 ปีที่ผ่านมา ซึ่งทำให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงความผันผวนของตลาดค่าระวางรายวัน ปัจจุบัน ดัชนี BDI ได้ปรับตัวลดลงเกือบถึงจุดต่ำที่เคยเกิดขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ต้องติดตามสถานการณ์ที่ตกต่ำอยู่ในปัจจุบันก่อนที่จะนำนโยบายดังกล่าวข้างต้นนี้มาใช้ในอนาคตอีกครั้งเมื่อดัชนี BDI ปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งก่อนเวลานั้นท่านคงคาดการณ์ได้ว่าความแข็งแกร่งของสัญญาเช่าล่วงหน้า 4 ปีที่จะต่อไปจะลดลง

**แผนการปรับลดอายุของเรือ :** บริษัทฯ มีโอกาสที่จะสามารถหาเรือเพื่อนำมาทดแทนเรือเก่าที่อยู่ในกองเรือปัจจุบันของบริษัทฯ จำนวน 25 ลำ จากจำนวนเรือที่มีทั้งหมด 44 ลำ เรือที่จะนำมาแทนที่เรือเก่าดังกล่าวข้างต้นนั้น จะเป็นเรือที่อายุน้อยกว่า มีเครื่องยนต์ที่ดีกว่า ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า และมีขนาดใหญ่กว่า ซึ่งสามารถหาได้จากตลาดขายเรือมือสองในช่วง 1-2 ปีนี้ ซึ่งถือเป็นโอกาสอันดีที่บริษัทฯ ได้ลดต้นทุนของบริษัทฯ จะสามารถนำเงินจากวงเงินสินเชื่อจำนวน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อดังกล่าวมา 2-3 ปีแล้วเพื่อวัตถุประสงค์นี้ สินเชื่อนี้จะหมดอายุ ณ สิ้นปีของทุกปี และบริษัทฯ จะต้อง ทำการต่ออายุสัญญาให้สินเชื่อจากธนาคาร ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ดำเนินการ ขอต่ออายุสัญญาสินเชื่อ 2 วงเงิน และแม้ว่า ณ สถานการณ์การเงินปัจจุบัน บริษัทฯ เชื่อว่า บริษัทฯ คงจะสามารถขอต่ออายุสัญญาของสินเชื่อออกไปเป็นเวลาอีก 12 ถึง 18 เดือน ซึ่งบริษัทฯ กำลังหาหรือเรื่องดังกล่าวกับธนาคาร

**ผลกระทบจากประเทศจีน:** ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องควบคู่ไปกับการสร้างผลกระทบต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง และจากข้อมูลการค้าเบื้องต้น การนำเข้าของสินแร่เหล็กของประเทศจีนจำนวน 39.2 ล้านตัน ในเดือนกันยายน ซึ่งเพิ่มขึ้นจำนวน 6 ล้านตันเมื่อเปรียบเทียบกับปีต่อปี ซึ่งเป็นครั้งที่ 3 ที่เห็นการนำเข้ารายเดือน มากกว่า 39 ล้านตัน และได้เกิดขึ้นแม้ว่าจะมีสินค้าค้างเป็นจำนวนมากที่ทำเรือของจีนก็ตาม ปริมาณการนำเข้าจากต้นปีถึงสิ้นเดือนกันยายนมีจำนวน 346.5 ล้านตัน คิดเป็น ร้อยละ 22 เมื่อเทียบกับระยะเวลาเดียวกันของปี 2550 ถ้าคาดว่าราคาสินแร่เหล็กสำหรับสัญญาต่อจากนี้ไปจะอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งดูเหมือนว่าดัชนีชี้วัดต่างๆ ได้บอกอย่างนั้น ประเทศจีนก็น่าจะมีการนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณที่น้อย เพื่อให้พอใช้แค่จนถึง 31 มีนาคม 2552 ซึ่งหลังจากนั้นค่อยเพิ่มการนำเข้า ถ้าภาวะเศรษฐกิจโลก รวมทั้งสถานการณ์ทางการเงิน มีแนวโน้มดีขึ้น เมื่อนั้น การการนำเข้าแร่เหล็กของประเทศจีนน่าจะเพิ่มขึ้น โดยเริ่มตั้งแต่ 1 เมษายน 2552

วัน SET Opportunity Day ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูล ณ อาคารตลาดหลักทรัพย์ จะมีขึ้นในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2551 เวลา 09.00 น. ซึ่งปกติจะมีผู้เข้าร่วมรับฟังประมาณ 70 – 100 คน ที่เป็นนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุนและนักลงทุน ทั้งนี้ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะได้เข้าร่วมงานนี้ซึ่งบริษัทฯ ถือเป็นโอกาสอันดีที่จะได้พบปะพูดคุยถึงผลการดำเนินงานปัจจุบัน สถานการณ์ตลาดขนส่งสินค้าและชี้แจงข้อสงสัยใดใดที่มี

**การปลดระวางเรือ:** การปลดระวางเรือเกือบหยุดนิ่งในไตรมาสที่ 2 แต่ได้เริ่มแสดงสัญญาณให้เห็นถึงสิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้น โดยในไตรมาส 3 ปี 2551 มีเรือเพียง 5 ลำ ได้ถูกปลดระวาง ขณะที่เรือใหม่เข้ามาจำนวน 56 ลำ ส่งผลให้กองเรือทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก 3,192 ลำ เมื่อต้นไตรมาส เพิ่มเป็น 3,243 ลำ เมื่อสิ้นไตรมาสสามในกองเรือโลกประเภทเดียวกับเรือของบริษัท ถ้าตลาดค่าระวางยังคงตกต่ำอย่างมากเช่นปัจจุบันนี้ แต่มีความผันผวน บริษัทฯ คาดว่ากองเรือโลกประเภทเดียวกับเรือของบริษัทฯ คงจะหดตัวอย่างรวดเร็ว

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อ บริษัท พีรเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

คาลิต ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ