

อ้างอิงที่ 2548-006

วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2548

เรียน ท่านกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เรื่อง คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาส 4 ปี 2547

ผลประกอบการที่ตรวจสอบแล้ว: งบการเงินสกุลเงินบาทที่ตรวจสอบโดยสำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง และงบการเงินแสดงการแปลงค่าเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ ที่สอบทานโดย เบเกอร์ ทิลลี่ เอฟ เอ เอส (ประเทศไทย) จำกัด แสดงให้เห็นถึงฐานะทางการเงินล่าสุดของบริษัท ผลกำไรสุทธิของไตรมาสที่ 4 ปี 2547 เท่ากับ 36.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำในไตรมาส 4 สูงกว่าไตรมาส 3 ปี 2547 ประมาณร้อยละ 8 ในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรืออยู่ที่ 2,900 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันสำหรับทั้งปีอยู่ที่ 2,810 เหรียญสหรัฐ บริษัทฯ คาดการณ์ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันสำหรับปี 2548 ไม่ควรเกิน 2,850 เหรียญสหรัฐ กำไรสุทธิจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตรารายได้ต่อลำต่อวันและการเพิ่มขึ้นของจำนวนวันเดินเรือในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2547 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 4 ของปี 2546 รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร (EBITDA) ได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ คือมากกว่า 3 เท่าตัวเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกัน กำไรต่อหุ้น (EPS) ในรูปเงินสกุลบาท ยังคงอยู่ที่ 3.95 บาท ต่อหุ้นสำหรับไตรมาสนี้ และถ้าไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 447.73 ล้านบาท ซึ่งไม่ใช่กำไรที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้นกำไรต่อหุ้น (EPS) สำหรับไตรมาสนี้จะอยู่ที่ 3.07 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 4/2547	ไตรมาส 4/2546
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	22,700	20,566
เฉลี่ยรายได้ต่อลำต่อวัน(หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	14,282	9,524
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อลำต่อวัน	2,900	2,721
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมและค่าใช้จ่ายบริหาร (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	50.03	16.19
กำไร / (ขาดทุน) สุทธิก่อนรายการพิเศษ (รวมกำไร/(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน)	36.75	10.95
กำไรสุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	36.75	10.95
กำไรต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	3.95	0.99

การคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต: ในช่วง 12 เดือนนับจากนี้ยังถือว่าดีมาก กลไกพื้นฐานด้านอุปทานและด้านอุปสงค์ สะท้อนให้เห็นว่าตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลครั้งนี้จะยังคงอยู่ในเกณฑ์ที่ดีไปอีกระยะเวลาพอสมควร

เงินทุน: บริษัทฯยังคงดำเนินการชำระหนี้และจ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด บริษัทฯคาดว่าบริษัทฯจะสามารถปลดหนี้ภายในสิ้นปี 2548 โดยใช้กระแสเงินสดส่วนเกินที่กองเรือของบริษัทฯหาได้ เมื่อพิจารณาจะเห็นว่าเราเริ่มต้นปี 2548 ด้วยจำนวนหนี้คงเหลือจำนวน 193 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่จะต้องชำระคืนให้ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งอาจต้องจกริกไว้ถ้าบริษัทฯสามารถชำระหนี้สำเร็จภายในสิ้นปีนี้ และแน่นอนว่าทั้งนี้บนข้อสมมุติฐานว่าบริษัทฯไม่มีการขยายกองเรือโดยการซื้อเรือในตลาดเรือมือสองจากกระแสเงินสดส่วนเกิน

การวิเคราะห์สัญญาเช่าเป็นระยะเวลา: สัญญาเช่าระยะยาวที่ได้ทำสัญญาแล้ว ณ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2548

มีมากกว่าร้อยละ 60 ของกำลังกองเรือ ณ ปี 2548 ที่จำนวน 52 ลำ โดยมีอัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยที่ต่ำกว่า 15,500 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำเรือเล็กน้อย แม้ว่าบริษัทฯ จะมีความเชื่อมั่นว่าตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลจะยังอยู่ในภาวะที่ดีไปเรื่อยๆ สักระยะหนึ่งในระยะที่สามารถที่จะคาดการณ์ได้ก็ตาม แต่บริษัทฯ เชื่อว่าจะเป็นกรอบรอบคอบกว่าหากจะผูกมัดการเช่าไว้ในอัตราค่าระวางเรือที่สูงนี้ไว้ด้วยสัญญาเช่าระยะยาว เพื่อที่จะเป็นการประกันว่ารายได้ที่จะเข้ามาในปีหน้าและปีต่อไปจะสม่ำเสมอ กลยุทธ์นี้จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางเรือที่สูงสำหรับเรือที่ให้เช่าเป็นรายเที่ยวและเรือที่ให้เช่าระยะสั้น เป็นการทำสัญญาเช่าระยะยาวในอัตราค่าระวางเรือที่สูง

ผลกระทบจากประเทศจีน: ประเทศจีนยังคงมีอิทธิพลอย่างต่อเนื่องต่อตลาดค่าระวางขนส่ง แม้ว่าจะมีการกล่าวถึงการ "ชะลอตัว" ในช่วง 2-3 เดือนที่ผ่านมาก็ตาม การผลิตเหล็กในปี 2547 อยู่ที่ระดับที่สูงมากคือ ประมาณ 270 ล้านตัน ซึ่งสูงขึ้นร้อยละ 23 จากตัวเลขที่เคยปรากฏมาก่อนที่จำนวน 220 ล้านตัน ในปี 2546 เมื่อเร็วๆ นี้ แมคคิวิรี มีความเห็นว่าในปี 2548 ประเทศจีนจะผลิตเหล็ก 310 ล้านตัน ถึง 320 ล้านตัน จากกำลังการผลิตรวมประมาณ 350 ล้านตัน ซึ่งแมคคิวิรีเห็นว่า จำนวนที่แตกต่างระหว่างการคาดการณ์ของการผลิต กับกำลังการผลิตรวมนั้นเป็นผลเนื่องมาจากการขาดเรือสำหรับขนส่งวัตถุดิบที่จำเป็น

แผนการปรับกำลังกองเรือของบริษัทฯ : แผนการปรับกำลังกองเรือได้เสร็จสิ้นสมบูรณ์แล้ว ปัจจุบัน บริษัทฯ อยู่ในภาวะที่แข็งแกร่ง บริษัทฯจะทุ่มเทกำลังความสามารถทั้งหมดไปที่การบริหารกองเรือทั้ง 52 ลำ ให้ดีที่สุดเท่าที่บริษัทฯ สามารถจะทำได้

นักลงทุนสัมพันธ์: งาน SET Opportunity Day ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ครั้งต่อไปกำหนดจัดขึ้นในวันที่ 1 มีนาคม 2548 กิจกรรมนี้โดยปกติมักจะมีผู้เข้าร่วมประมาณ 70-100 คน ซึ่งเป็นนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ผู้บริหารกองทุน และนักลงทุนทั่วไป ส่วนบริษัทฯ เองจะยังคงจัดงาน Road Show เพื่อพบปะผู้ถือหุ้นปัจจุบันและผู้ที่จะเข้ามาเป็นผู้ถือหุ้นบริษัทฯ เพื่อที่จะได้นำเสนอเรื่องที่น่าสนใจของพีเอสแอล บริษัทฯหวังว่าความพยายามในปี 2547 จะส่งผลให้เห็นในปี 2548

การปลดระวางเรือ: การปลดระวางเรือของกองเรือโลกของเรือในกลุ่มของบริษัทใกล้เคียงหยุดชะงัก กล่าวคือ ในช่วงระหว่าง ไตรมาสนี้ มีเรือต่อใหม่และส่งมอบจำนวน 21 ลำ ขณะที่เรือถูกปลดระวางลงไปทั้งสิ้น 6 ลำ ผลสุทธิทำให้มีเรือเพิ่มขึ้น 15 ลำ เป็น 3,029 ลำของกองเรือโลก บริษัทฯ คาดว่าการปลดระวางเรือจะน้อยลงเพราะความแข็งแกร่งของค่าระวางในตลาดขนส่งทางทะเลที่สูง ทำให้บรรดาเจ้าของเรือจะยืดอายุการใช้งานของเรือเก่าของพวกเขาไว้ในนานที่สุดเท่าที่จะนานได้

ด้วยความนับถือ

ในนามของบริษัท **พรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)**

มร.คาลิด ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ