



# Precious Shipping Public Company Limited



**SET Opportunity Day**

**12 May 2022**

# Consequences of the Russia-Ukraine war

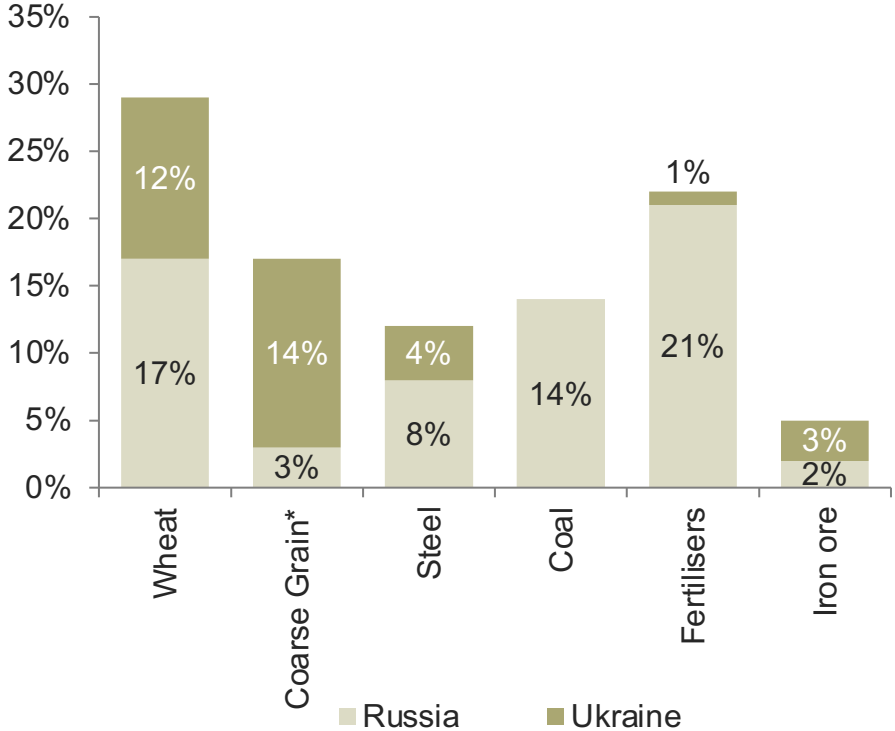


# Impact of Russia-Ukraine Conflict on the Dry Bulk Market

Result of upended commodity markets due to Russia & Ukraine supplying almost 15% of global grain, coal & steel

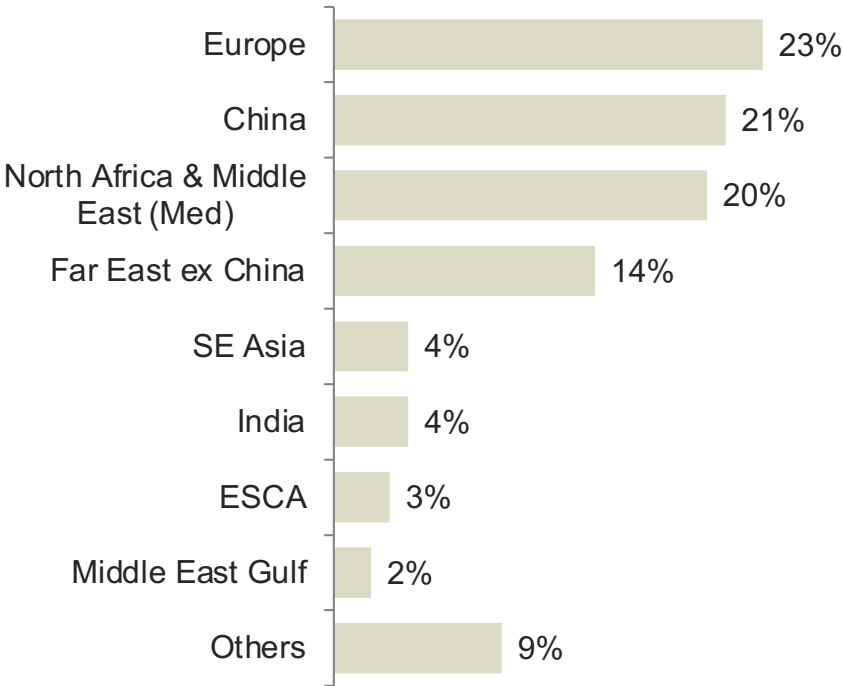
## Share in global seaborne trade

% of 2021 exports



## Destinations of Russia & Ukraine exports

% of 2021 exports



\*Coarse grain excluding soybeans

Source: Clarkson, [Clarksons presentation](#), and Braemar ACM, March 2022

# Lessons from the Russia-Ukraine Conflict

---

- Truth is the first casualty of any war. Be skeptical of the mainstream media.
- The USA/NATO do not honor their commitments as Ukraine has discovered at their cost.
- Inconvenient truths are unearthed during wars. About 30 labs across Ukraine are allegedly involved in developing lethal bio-agents funded by USA/EU/WHO.
- Hypocrisy of the West for white refugees was on full display. Colored refugees have no value.
- Innocent lives will pay the price for the blood-profits of the military-industrial complex. None of the people who started this war will ever pay such a price.
- A global food crisis is here, with a sharp rise in price of food items. Once again, it is the poor and colored people who will go hungry.
- Fossil fuel prices have skyrocketed. Renewables are the future, but fossil fuel is used today.
- The real culprit is, of course, geopolitics that has fostered the current war, and stoked inflation to multi decade highs. No one will remain untouched.
- ROW is raising interest rates and tapering QE to combat inflation, but China has cut interest rates, reduced RRR of banks, and reduced mortgage interest rates.
- 14.5% of all seafarers are from Russia-Ukraine. If this war continues, it will push up crewing costs for every ship owner.
- Cargo exports from Russia-Ukraine to the EU, Turkey, Egypt, and North Africa will be substituted by longer ton-miles from India, Australia, USA/Canada, and South America.
- If the EU switches all its gas-based power plants to coal, then the annual import of coal would increase by about 200 MMT.
- The iron ore exported by Russia-Ukraine to the EU will be replaced by longer ton-mile cargo from Canada, boosting freight rates.
- Wars lead to disruptions, inefficiency, resulting in longer ton-mile, and higher freight rates.

# Dry Bulk Freight Markets

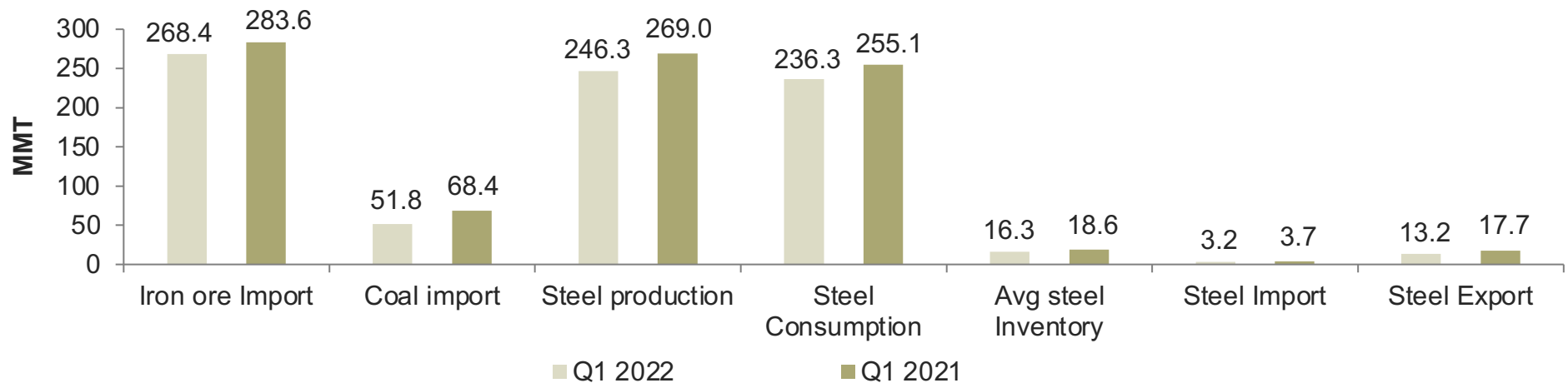




# Is China's Import Growth Sustainable?

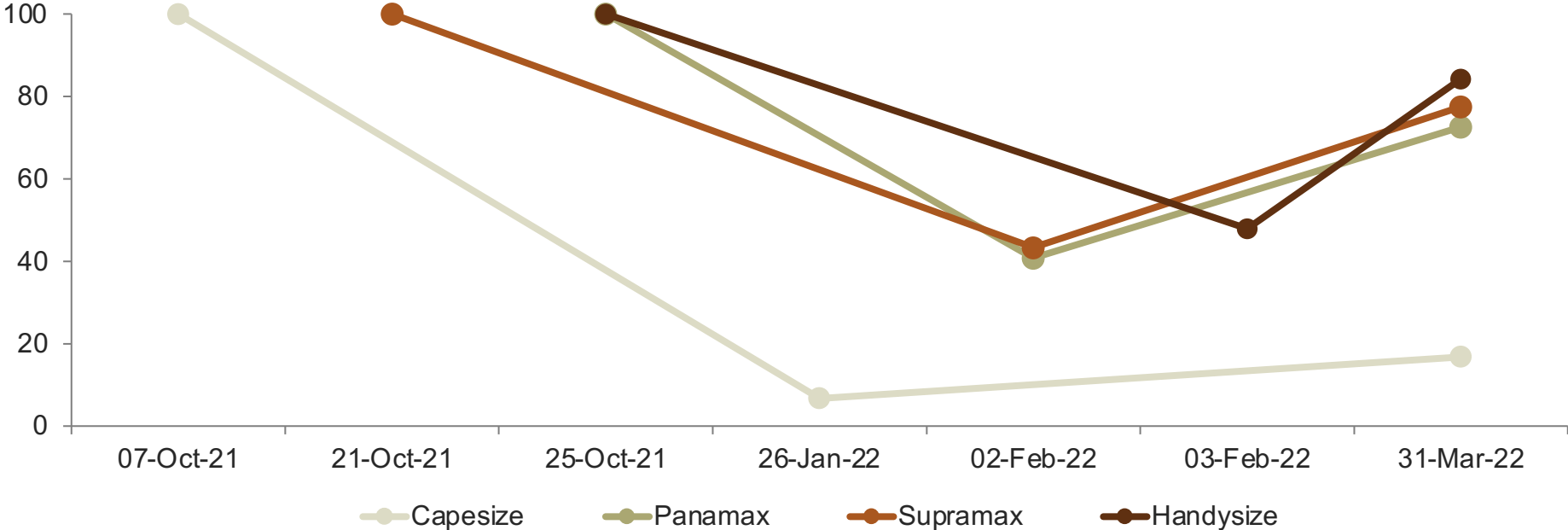
## Latest available Data points on China in Q1 2022 Vs Q1 2021.

- China's Iron Ore imports in Q1 2022 was 268.4 MMT Vs 283.6 MMT Q1 2021 down by 5.4%.
- China's Coal imports in Q1 2022 was 51.8 MMT Vs 68.4 MMT Q1 2021 down by 24.3%.
- China's Steel production in Q1 2022 was 246.3 MMT Vs 269.0 MMT in Q1 2021 down by 8.4%.
- Monthly average Steel inventory in Q1 2022 was 16.3 MMT Vs 18.6 MMT Q1 2021 down by 12.4%.
- Steel imports in Q1 2022 was 3.2 MMT Vs 3.7 MMT in Q1 2021 down by 13.5% .
- Steel exports in Q1 2022 was 13.2 MMT Vs 17.7 MMT Q1 2021 down by 25.4%.
- Steel consumption in Q1 2022 was 236.3 MMT Vs 255.1 MMT in Q1 2021 down by 7.4%.
- China announced a USD 2.3 trillion infrastructure stimulus plan in April, it will increase demand significantly.

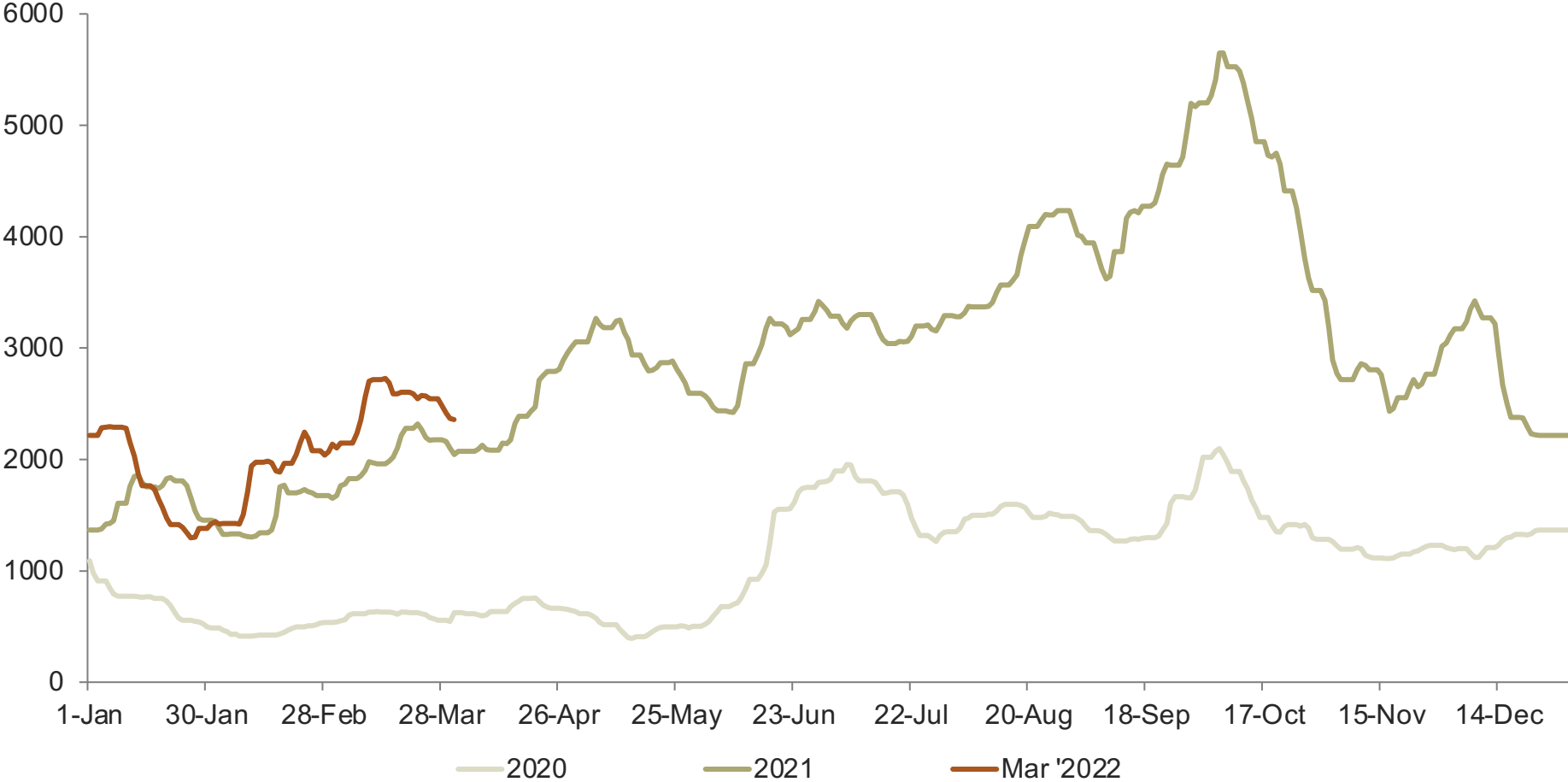


# Capes, Panamax, Supras, Handy - Top to bottom and back up!

Date	Capesize TC Rate	% Change	Date	Panamax TC Rate	% Change	Date	Supramax TC Rate	% Change	Date	Handysize TC rate	% Change
07-Oct-21	86,953		25-Oct-21	38,952		21-Oct-21	39,860		25-Oct-21	37,109	
26-Jan-22	5,826	-93%	02-Feb-22	15,885	-59%	02-Feb-22	17,273	-57%	03-Feb-22	17,776	-52%
31-Mar-22	14,593	+150%	31-Mar-22	28,273	+78%	31-Mar-22	30,883	+79%	31-Mar-22	31,236	+76%



# Y-O-Y Analysis Of The Baltic Dry Index

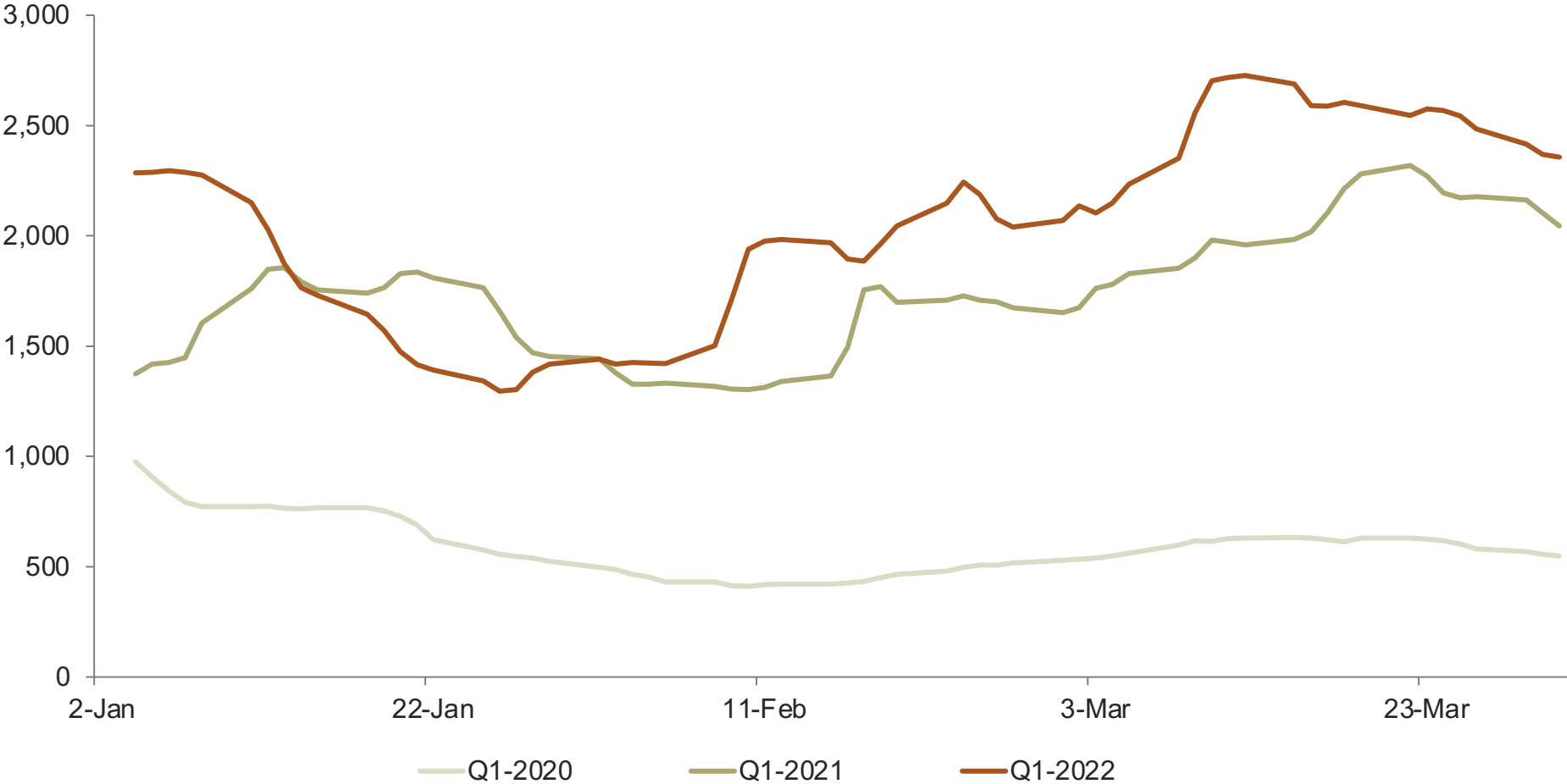


Source: Clarksons, 31 Mar 2022





# Q-O-Q Analysis Of The Baltic Dry Index

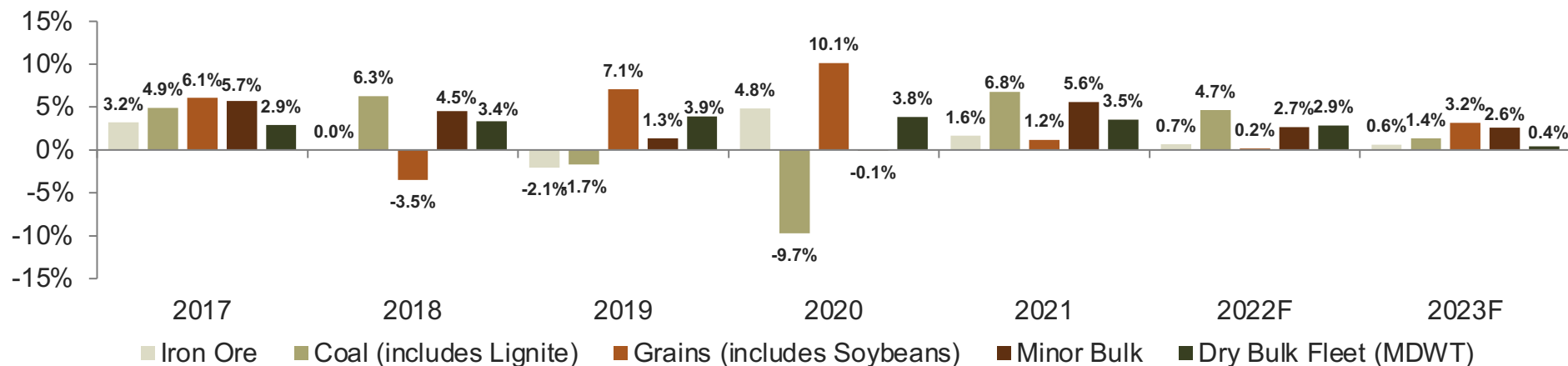


Source: Clarksons, 31 Mar 2022

# Historical Growth In Seaborne Drybulk Trade – Billion Tonne-Miles

Seaborne Drybulk Trade							
All Units In Billion Tonne-Miles	2017	2018	2019	2020	2021	2022F	2023F
Iron Ore	8,190	8,190	8,021	8408	8,546	8,604	8,659
Coal (includes Lignite)	4,870	5,176	5,089	4,594	4,907	5,137	5,208
Grains (includes Soybeans)	3,272	3,158	3,381	3,723	3,766	3,772	3,892
Minor Bulk	9,941	10,389	10,527	10,518	11,105	11,403	11,701
<b>Total</b>	<b>26,272.56</b>	<b>26,913.63</b>	<b>27,018.75</b>	<b>27,244.18</b>	<b>28,324.65</b>	<b>28,916.32</b>	<b>29,459.75</b>
<b>Total % Change In Trade</b>	<b>4.82%</b>	<b>2.44%</b>	<b>0.39%</b>	<b>0.84%</b>	<b>3.97%</b>	<b>2.09%</b>	<b>1.88%</b>
<b>Dry Bulk Fleet (MDWT)</b>	<b>813.53</b>	<b>840.82</b>	<b>873.43</b>	<b>906.99</b>	<b>939.15</b>	<b>966.1*</b>	<b>970.3*</b>
<b>% Change in Dry Bulk Fleet (MDWT)</b>	<b>2.93%</b>	<b>3.35%</b>	<b>3.88%</b>	<b>3.84%</b>	<b>3.55%</b>	<b>2.87%</b>	<b>0.43%</b>

## % age increase over the previous year



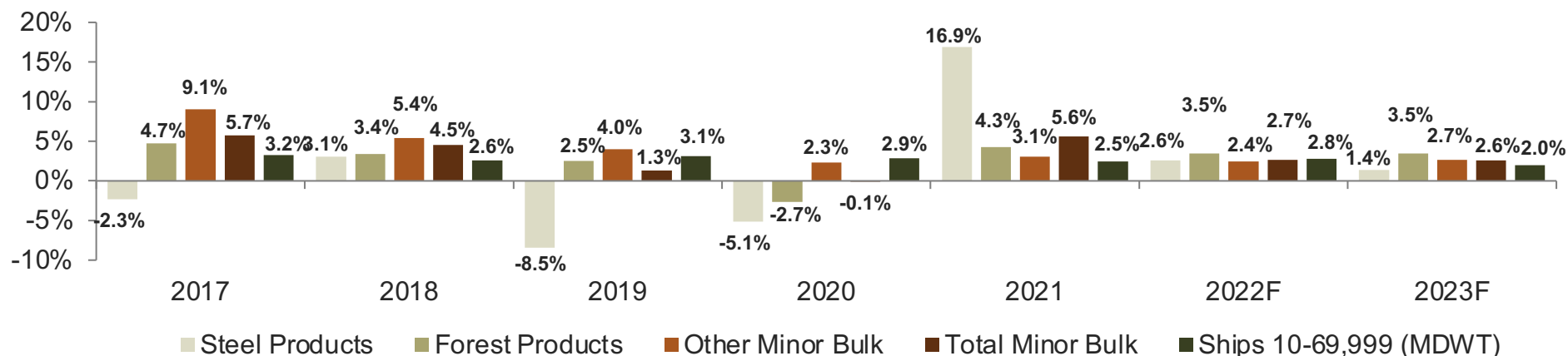
Source: Clarkson's, 7 Apr 2022

\*2022F and 2023F figures from Clarksons Apr 2022 DBTO report

# Historical Growth In Seaborne Minor Bulk Trade – Billion Tonne-Miles

Seaborne Minor Bulk Trade							
All Units In Billion Tonne-Miles	2017	2018	2019	2020	2021	2022F	2023F
Steel Products	1,905	1,963	1,797	1,705	1,993	2,045	2,073
Forest Products	2,224	2,300	2,358	2,295	2,394	2,476	2,562
Other Minor Bulk	5,813	6,126	6,372	6,518	6,718	6,882	7,066
<b>Total Minor Bulk</b>	<b>9,941</b>	<b>10,389</b>	<b>10,527</b>	<b>10,518</b>	<b>11,105</b>	<b>11,403</b>	<b>11,701</b>
<b>% Change In Minor Bulk</b>	<b>5.72%</b>	<b>4.50%</b>	<b>1.33%</b>	<b>-0.09%</b>	<b>5.58%</b>	<b>2.69%</b>	<b>5.37%</b>
Ships 10-69,999 (MDWT)	296.20	303.80	313.20	322.20	330.10	339.33	345.33
<b>% Change In 10-69,999 (MDWT)</b>	<b>3.24%</b>	<b>2.57%</b>	<b>3.09%</b>	<b>2.87%</b>	<b>2.45%</b>	<b>2.80%</b>	<b>1.96%</b>

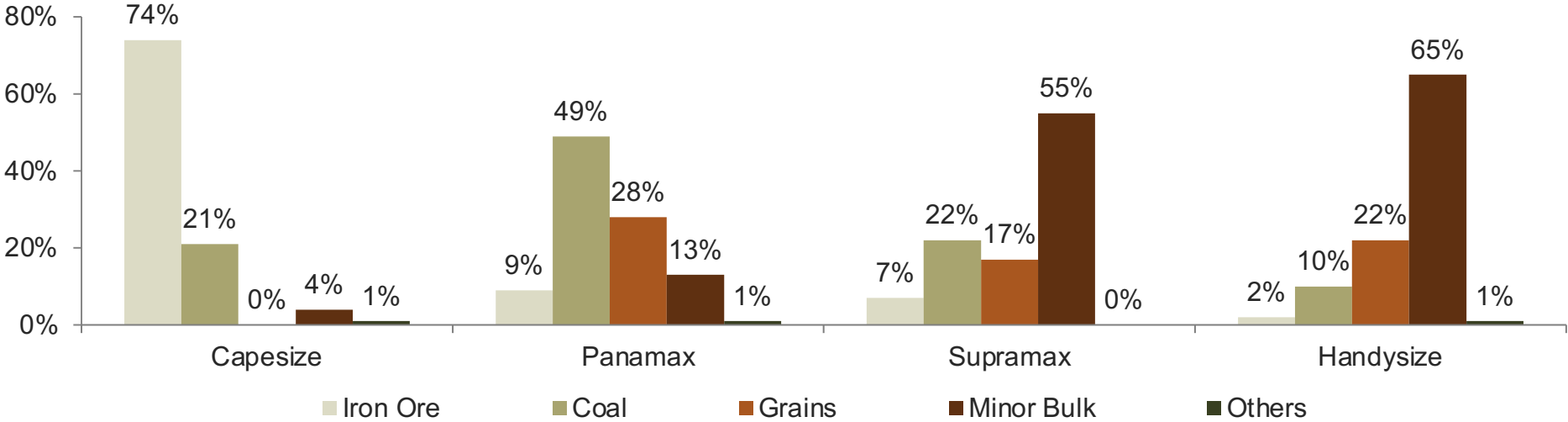
## % age increase over the previous year



Source: Clarkson's, 7 Apr 2022

# Commodities Share by Different Dry Bulk Sectors

COMMODITIES	Capesize	Panamax	Supramax	Handysize
Iron Ore	74%	9%	7%	2%
Coal	21%	49%	22%	10%
Grains	0%	28%	17%	22%
Minor Bulk	4%	13%	55%	65%
Others	1%	1%	-	1%



Source: Maersk Broker

# Dry Bulk Fleet as of start of Q2 2022

## Fleet Overview

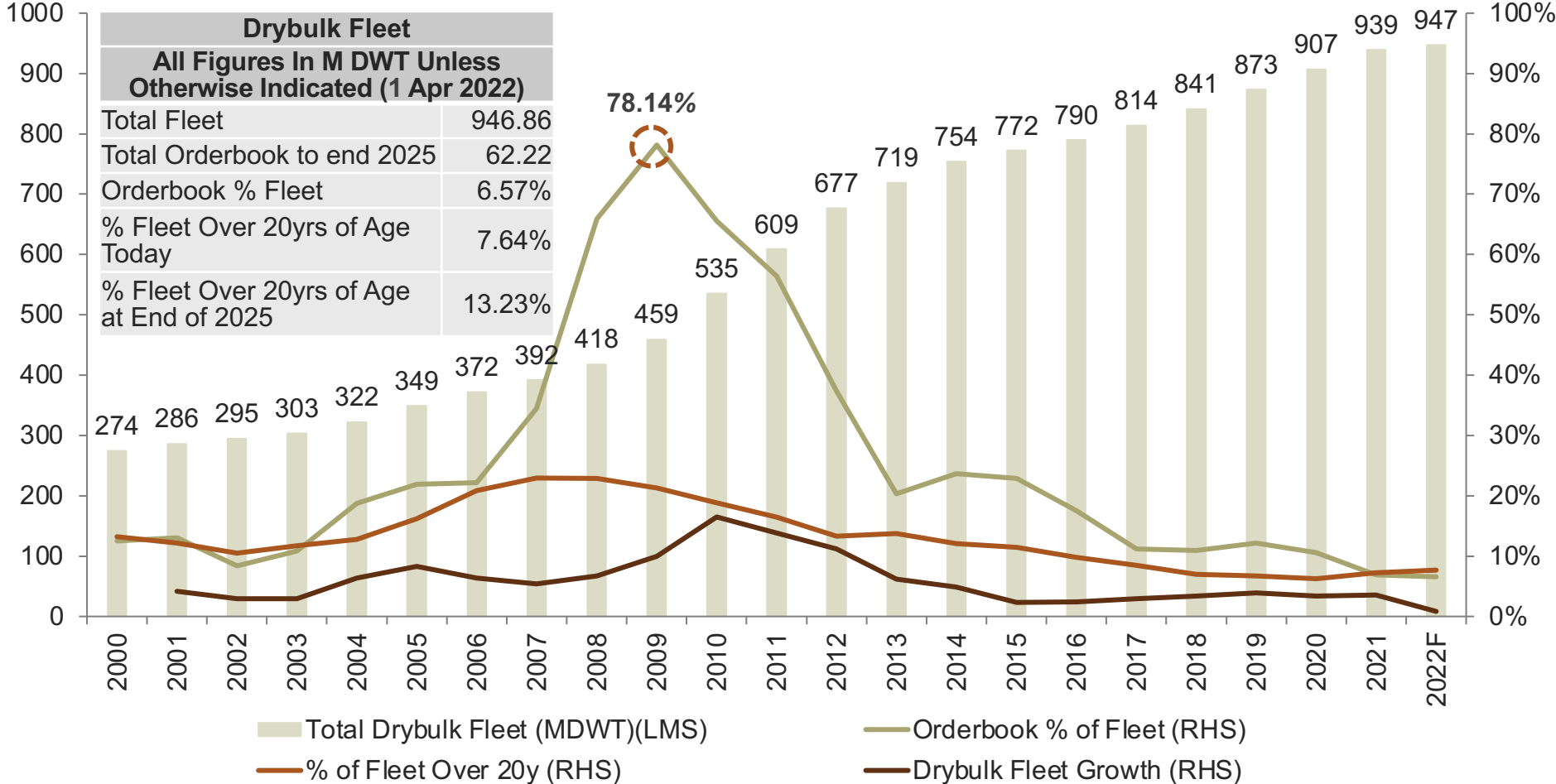
Ship Type	DWT Range (MT)	Ships	Av Age (yrs)	Total DWT (m MT)	Av DWT (MT)	% of DWT
Handysize	10,000 – 39,999	4,164	12.82	112.66	27,583	11.90%
Supra/Ultramax	40,000 – 69,999	3,913	9.63	220.20	58,058	23.26%
Panamax	70,000 – 89,999	2,562	10.92	203.74	79,523	21.52%
Capesize	90,000+	2,250	9.54	410.26	182,339	43.33%
<b>Total / Average</b>		<b>12,889</b>	<b>11.38</b>	<b>946.86</b>	<b>73,462</b>	<b>100.00%</b>

## Changes in Q1 2022

Ship Type	DWT Range (MT)	Ships No (%age)	DWT m MT (%age)
Handysize	10,000 – 39,999	+135 (+3.35%)	+3.03 (+2.76%)
Supra/Ultramax	40,000 – 69,999	+136 (+3.60%)	+7.97 (+3.76%)
Panamax	70,000 – 89,999	+111(+4.53%)	+9.24 (+4.75%)
Capesize	90,000+	+96 (+4.46%)	+19.63 (+5.03%)
<b>Total / Average</b>		<b>+478 (+3.85%)</b>	<b>+39.86 (+4.40%)</b>

Source: Clarksons as on 7 Apr 2022

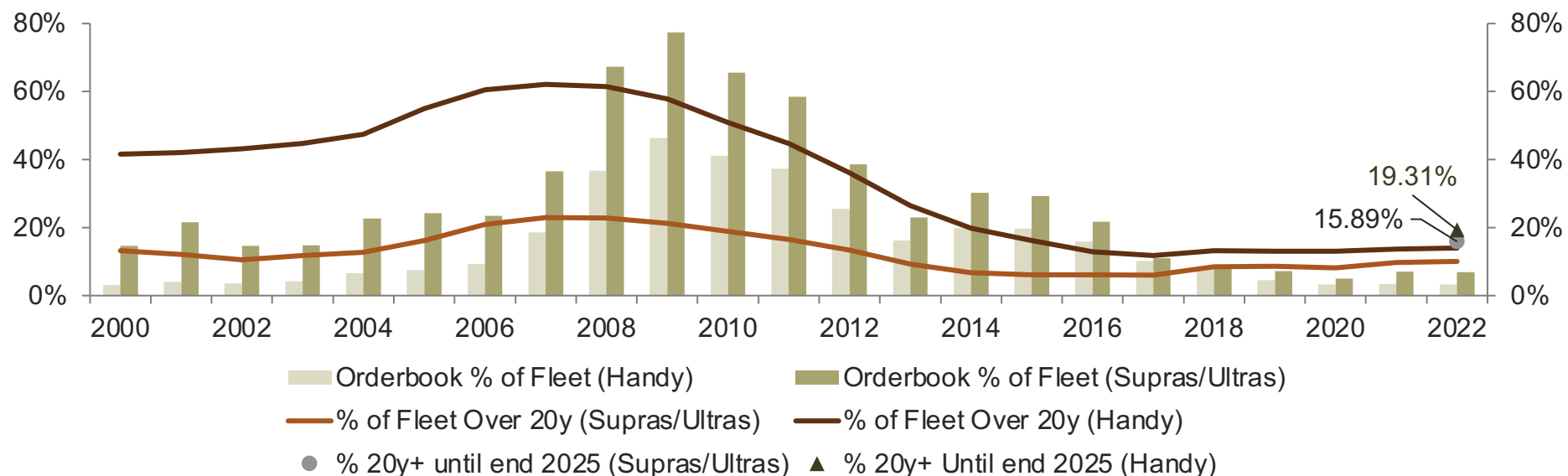
# Putting Orderbook Figures In Context – The Overall Dry bulk Fleet



Source: Clarkson's, as on 7 Apr 2022



# Putting Orderbook Figures In Context – Geared Vessels Only



Handysize Fleet	
All Figures In M DWT Unless Otherwise Indicated (1 Apr 2022)	
Total Fleet	112.66
Total Orderbook	3.72
Orderbook % Fleet	3.30%
% Fleet Over 20yrs of Age Today	13.97%
% Fleet Over 20yrs of Age at End of 2025	19.31%

Supramax/Ultramax	
All Figures In M DWT Unless Otherwise Indicated (1 Apr 2022)	
Total Fleet	220.20
Total Orderbook	15.24
Orderbook % Fleet	6.92%
% Fleet Over 20yrs of Age Today	10.10%
% Fleet Over 20yrs of Age at End of 2025	15.89%

Source: Clarkson's, as on 7 Apr 2022

# Differences between 2003-2009, 2010-2020, 2021, and 2022

Daily average Time Charter rate	2003 – 2009	2010 – 2020	2021	Q1 2022
Capesize	67,101*	14,924***	33,333**	14,746**
Panamax	32,793*	10,965***	27,898**	23,218**
Supramax	28,013^^	10,765***	26,768**	25,156**
Handysize	18,753^^	8,789***	25,702**	24,084**
Demand Billion Ton-miles per year	+5.4%	+4.2%	+4.0%	+2.5%
Chinese Stimulus	China enters WTO 2001	USD 578 bn (2009)	\$667 bn (mid year 2020) (ROW \$20 tn+ 2020/21 )	\$2.3 trillion
Orderbook/Fleet ratio per year (start of each year)	+36.02%	+26.23%	+7.03%	+6.88%
Annual average % of 20-year-old (start of each year)	+18.38%	+11.27%	+6.25%	+7.26%
Annual average net supply growth	+6.8%	+6.4%	+3.6%	+2.1%

## 2022 & The Future

At the start of 2022, for the first time this century, the 20+ year old fleet was larger than the forward order book, and at the start of Q2 it was still 7.64% and 6.57%, respectively.

Note: \*BCI 172K (4TC), BPI 74K (4TC), BSI 52K (6TC), BHSI 28K (6TC).

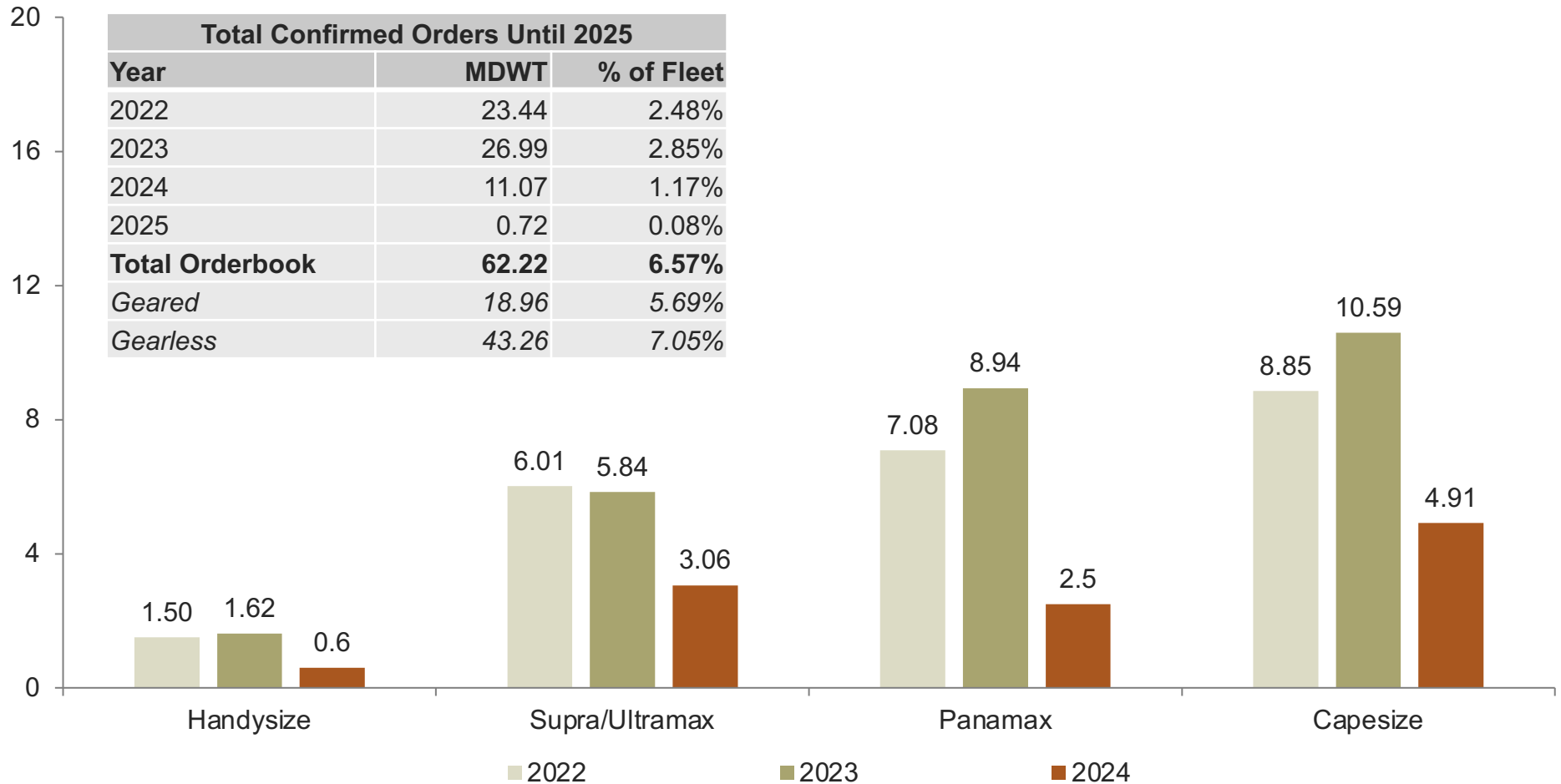
\*\*BCI 180K (5TC), BPI 82K (5TC), BSI 58K (10TC), BHSI 38K (7TC)

\*\*\*Combine of above two classification

^^1 Yr. TC 32K, 1 Yr. TC 52K used for years where there was no BHSI (2003-2006) or no BSI (2003-2005).

Source: Clarksons, 31 Mar 2022

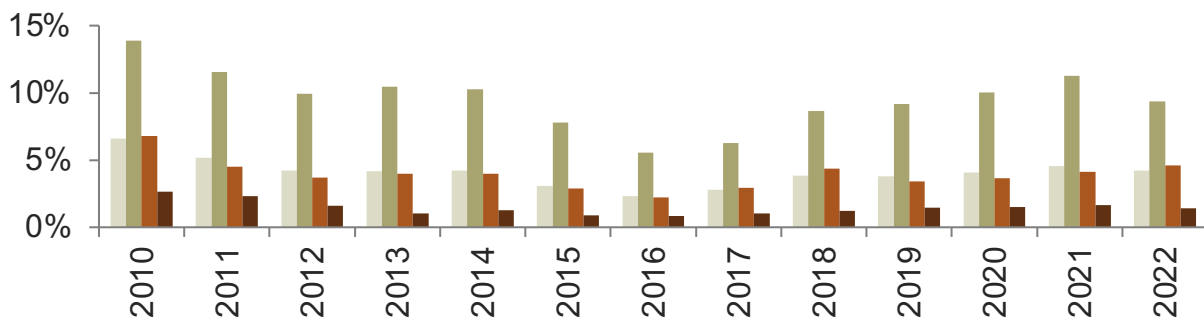
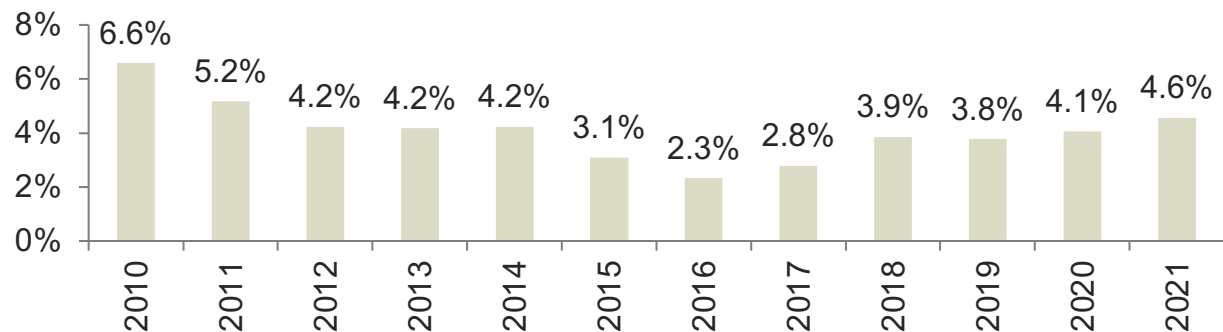
# Confirmed Orders as of 1 Apr 2022 (MDWT) to 31 Dec 2024



Source: Clarkson's as on 7 Apr 2022

# Port Congestion in the Dry Bulk fleet

## Total Bulker Port Congestion as % of Bulker Fleet



- Total Bulkcarrier Port Congestion as % of Bulkcarrier Fleet
- Capesize Port Congestion as % of Capesize Fleet
- Panamax Port Congestion as % of Panamax Fleet
- Handymax Port Congestion as % of Handymax Fleet

- Total Port congestion stood at 4.6% of total bulk carrier fleet in 2021.
- This data is based on reports of vessels waiting at a selected number of ports globally.
- If you **ignore the 4 outlier** years (2010, 2015, 2016, and 2017) the **annual average congestion over the last 12 years has been 4.3%** so 2021 was never an exceptional year in terms of congestion as has been made out by the analysts and the media.

Source: Clarksons 15 Jan 2022

# Market Segmentation Q1 2022

Index	Index Ship DWT	Index Speed/Con (1)	PSL Avg Ship DWT	PSL Avg Speed/Con (1)	PSL Ship Number	Q1 2022 Average Index	Market Av. TC Rate (2)	PSL Av. TC Rate	Performance vs Benchmark
<b>BHSI (Handysize)</b>	38,000	Laden: 12K/18T  Ballast: 12K/17T	30,496*	Laden: 12K/20T  Ballast: 12K/20T	15 Handysize & 4 Cement Ships	1,338	USD 24,084	USD 20,313	-15.66%
<b>BSI (Supramax)</b>	58,000	Laden: 12K/24T  Ballast: 13K/23T	59,198* (Supramax & Ultramax)	Laden: 12K/26T  Ballast: 13K/24T	9 Supramax & 8 Ultramax	2,287	USD 25,156	USD 23,875	-5.09%

*Notes:*

1. Basis eco-speed.
2. \* Our Handy ships are rated at a discount to the index ship of 25% due to size and fuel consumption, Supras/Ultras combined at a 10% discount due to similar reasons.
3. We would have beaten the index by 0.35% in the Supras/Ultras if Chayanee Naree, that is anchored at Lagos, was not considered.

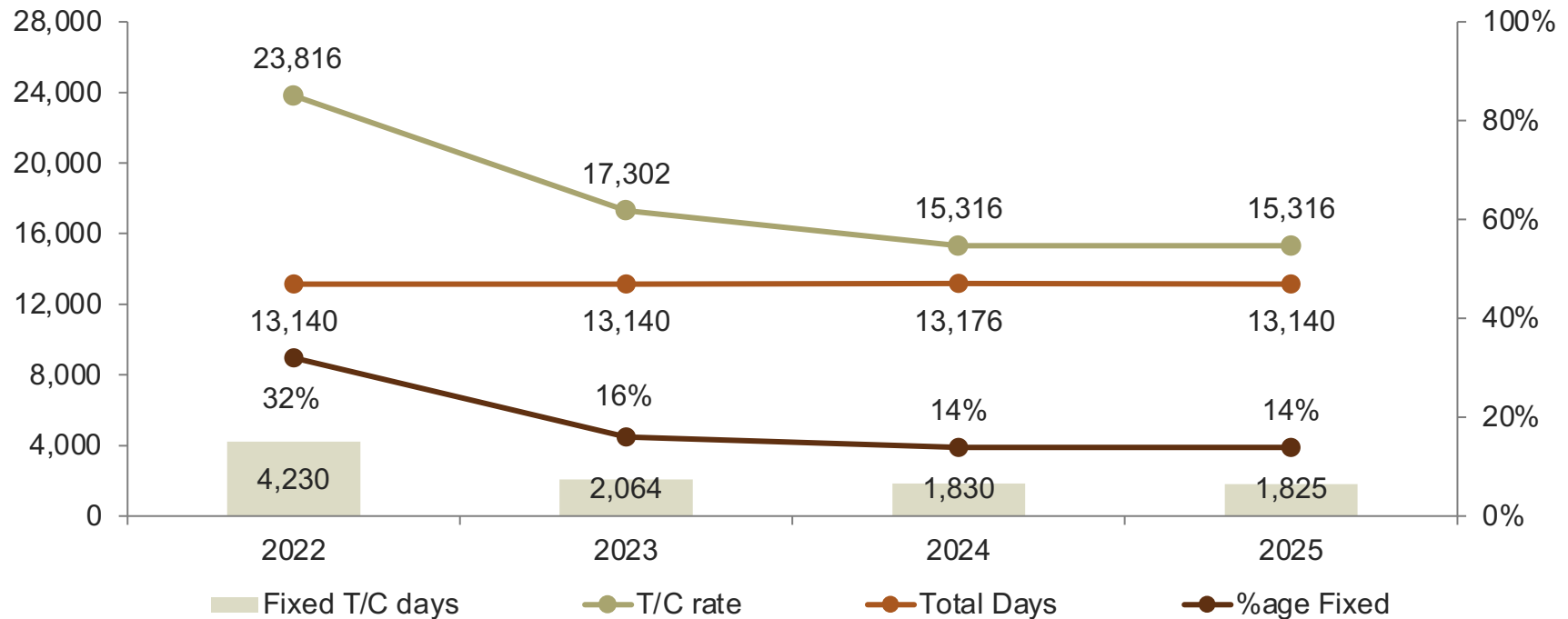
# PSL's Strategy





# Current and Rolling 4 Year Forward Book

Contract value	USD 100.74 m	USD 35.71 m	USD 28.03 m	USD 27.95 m	Total USD 192.43 m
----------------	--------------	-------------	-------------	-------------	--------------------



- This comprises charters on 6 ships on fixed rate charter and 7 ships on variable rate charters
- Average T/C Rate/Day for the variable rate charters is estimated based on rates prevailing in Apr 2022 for future earnings and actual earnings for past earnings.
- Data as of 14 Apr 2022

# Key Industry Takeaways

---

## The Good News in 2021/2022

- Supply/demand balance was reached in 2021.
- The BDI reached 5,650 on 7<sup>th</sup> October, from 1,374 points at the start of 2021!
- Material improvement in rates took place during 2021.
- Time charter rates in 2021 are higher than the average of the last 10-year rates!
- Market is likely to remain strong during 2022/2025 but with extreme volatility.
- New ships ordered in 2021 are up on 2020 (+62% due to low base effect from Covid-19) and on 2019 (+46%), but for geared ships it is -6% and +49% respectively.

## The Bad News in 2021 and start of 2022

- Rates declined after peaking on 7 October due to negative news from China like Evergrande; pollution control measures; slowing steel production; power shortages; slowing PMI; blue skies for the Winter Olympics; and **negative news from the ROW** like persistent inflation; QE tapering; and interest rate hikes.

## Q4 2021, Q1 2022 and the likely Future

- Due to the bad news, congestion dropped in Q4; weaker, yet healthy, rates in Q4 2021 with a sharp dip followed by an equally quick rise in rates in Q1 2022.
- Average rates for the index ships in Q1 2022 are stronger than in Q1 2021.
- The bad news was caused by government decree and not by a collapse in demand and can be reversed.
- China has recently announced a **\$2.3 trillion stimulus plan, a third of which is in infrastructure development.**
- **By end Q2 2022 we expect that the China real estate crisis will have passed; China power will increase; China industrial production will be up to its trend line; Chinese GDP will be back at/above trend and we may be surprised, once again, at the strength of the market in 2022!**

# Financials



## 2022 Highlights

---

- PSL declared an **interim dividend (No.3) of 50 Satang** which was paid on 11th March 2022. Apart from dividends No.1 to No. 3, PSL declared a **final dividend of 25 Satang** which was paid on 28th April 2022. The **total dividend for the year 2021 is Baht 1.75 per share.**
- In **Q1'2022, PSL entered into long-term charter contracts for four vessels** at levels linked to the underlying index for vessels of that size. The variable rates under this type of time charter allow us to fully capture the upside in the market, although it also exposes us to the risk of a fall in freight rates.
- During the quarter, PSL also entered into a **9 to 11 month time charter contract for one Ultramax at a fixed rate of USD 35,500 per day.**
- PSL partially **prepaid USD 1.91 million of a KTB Bank loan** on 31 March 2022.
- PSL **prepaid USD 24.14 million of loans from BNP Paribas** on 5 April 2022.

# Financial Profile

	Q1-2022	2021	2020	2019	2018	2017
Cash & Cash Equivalents	\$81.3m	\$73.9m	\$36.6m	\$39.2m	\$56.8m	\$56.7m
Total Assets	\$708.5m	\$704.1m	\$712.3m	\$831.1m	\$857.9m	\$882.3m
Gross Debt	\$232.6m	\$245.9m	\$318.3m	\$391.7m	\$432.8m	\$469.4m
Net Debt	\$151.3m	\$172.0m	\$281.7m	\$352.5m	\$376.0m	\$412.6m
Equity	\$448.9m	\$429.8m	\$337.4m	\$383.3m	\$391.2m	\$377.5m
Gross Debt/Equity	0.52	0.57	0.94	1.02	1.11	1.24
Net Debt/Equity	0.34	0.40	0.83	0.92	0.96	1.09
No. of Vessels	36	36	36	36	36	36
EBITDA	\$49.2m	\$175.2m	\$36.3m	\$44.5m	\$68.2m	\$53.2m
Debt/EBITDA*	1.23	1.49	8.4	8.3	6.1	8.5
Daily Earnings	\$21,995	\$20,338	\$8,332	\$9,622	\$11,063	\$9,486
Daily Opex	\$4,914	\$5,090	\$4,705	\$4,778	\$4,621	\$4,355
Net Profit (Loss)	\$39.0m	\$137.0m	(\$40.8)m	(\$7.2)m	\$14.1m	(\$3.8)m
Total Revenues	\$68.9m	\$272.1m	\$119.9m	\$135.3m	\$153.6m	\$130.2m

\* Calculated per Debt Facility Agreements

# Operating Expenses

- These are the fixed costs required to run a ship and are evenly spread over 365 days.
- Our operating costs per ship per day for 2021 and Q1'2022 were USD 5,090 and 4,914 respectively.

## Breakdown of costs:

Particulars	2021		Q1'2022	
	USD	%	USD	%
Crew costs	2,322	45.62%	2,367	48.17%
Manning Expenses	273	5.36%	320	6.51%
Victualing	172	3.38%	179	3.64%
Lube oils	186	3.65%	228	4.64%
Insurance	335	6.58%	373	7.59%
Repairs/Maintenance	169	3.32%	140	2.85%
Stores/Spares	610	11.99%	481	9.79%
Dry-dock/Special Surveys	561	11.02%	452	9.20%
Management Expenses	362	7.11%	312	6.35%
Misc. expenses	100	1.97%	62	1.26%
<b>Total</b>	<b>5,090</b>	<b>100.00%</b>	<b>4,914</b>	<b>100.00%</b>

**OPEX Target For 2022: USD 4,960 per day per ship**



# Operating Expenses Comparison

- OPEX Comparison with Industry compiled by BDO LLP
- OPEX excluding dry dock and special survey cost
- Industry OPEX for 2021 will be published in October 2022

For Years	2016		2017		2018		2019		2020		2021
Particulars US\$ (per day)	Industry	PSL	Industry	PSL	Industry	PSL	Industry	PSL	Industry	PSL	PSL
Crew Cost	2,673	2,728	2,678	2,646	2,646	2,660	2,611	2,659	2,624	2,619	2,767
Stores	586	370	563	375	532	379	509	376	507	343	424
Repairs & Maintenance	738	328	715	326	711	360	688	340	692	347	541
Insurance	444	302	420	298	384	295	357	329	361	324	335
Administration	797	358	776	391	747	448	727	477	719	462	462
<b>Total Operating Costs</b>	<b>5,238</b>	<b>4,086</b>	<b>5,152</b>	<b>4,036</b>	<b>5,020</b>	<b>4,142</b>	<b>4,892</b>	<b>4,181</b>	<b>4,903</b>	<b>4,095</b>	<b>4,529</b>

Note: OPEX industry is calculated by simple average OPEX of handysize and handymax.

# Financial Highlights – Income Statement

Particulars	Q1-2022	Q4-2021*	Q1-2021
Total Revenues - USD Million	68.88	84.47	44.51
Gross Profit - USD Million	54.65	69.19	24.63
Net Profit (loss) - USD Million	39.03	53.01	12.32
Gain (loss) on derivatives - USD Million	(0.02)	0.03	(0.14)
Exchange gain (loss) - USD Million	0.01	0.30	3.55
Net Profit (loss) excluding non-recurring items and exchange gain (loss) - USD Million	39.04	52.68	8.87
EBITDA - USD Million (Average per Ship)	49.21 (1.37)	62.42 (1.73)	20.11 (0.56)
Average TC Income per Ship per day (USD)	21,995	26,429	12,157
Average Ship Running Cost per Ship per day (USD)	4,914	5,241	4,933
Operating days (Average Number of Ships)	3,240 (36.00)	3,312 (36.00)	3,240 (36.00)
Earnings (loss) per share excluding non-recurring items and exchange gain (loss) (Baht)	0.83	1.13	0.17
Earnings (loss) per share (Baht)	0.83	1.14	0.24
Gross Profit Margin (%)	79.45	82.28	60.22
Net Profit Margin (%)	56.66	62.76	27.67

\* Derived figures.

# Financial Highlights – Financial Position

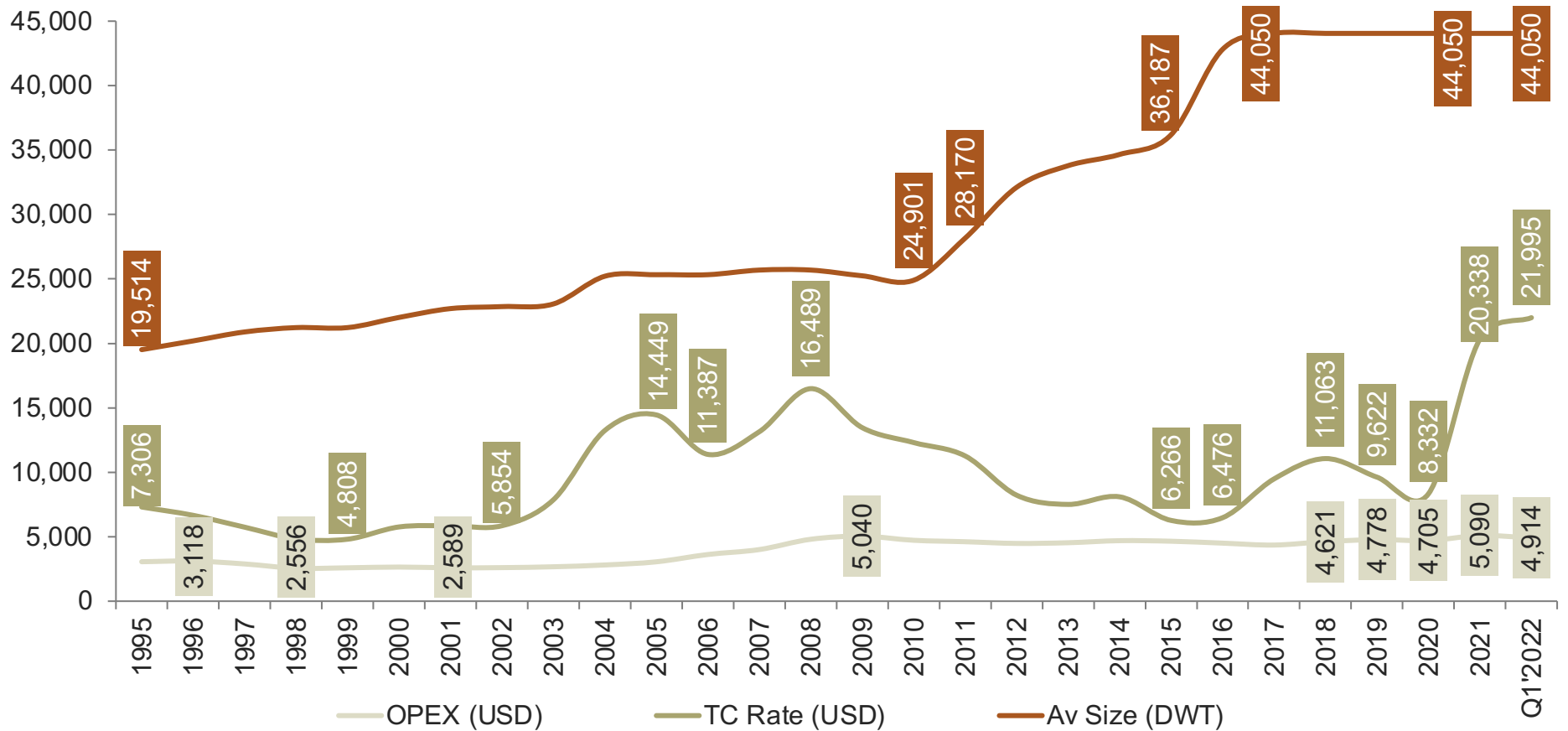
Particulars	31-Mar-2022	31-Dec-2021
Cash & Cash Equivalents - USD Million	81.32	73.85
Total Current Assets - USD Million	92.07	84.07
Ships Net - USD Million	597.53	605.04
Fixed Assets Net - USD Million	599.64	606.97
Total Assets - USD Million	708.55	704.09
Total Current Liabilities - USD Million *	16.00	15.20
Total Long-Term Loans - USD Million	232.60	245.90
Total Liabilities - USD Million	259.67	274.25
Total Shareholders' Equity - USD Million	448.88	429.84
Book Value per share (USD)	0.29	0.28
Book Value per share (Baht)	9.59	9.21
Return on Equity ^^ (%)	35.55%	34.61%
Return on Total Assets ^^ (%)	22.11%	18.75%
Total Liabilities / Equity Ratio	0.58	0.64
Number of Ships	36	36

\* Excluding current portion of long-term loans in 2021 and Q1'2022

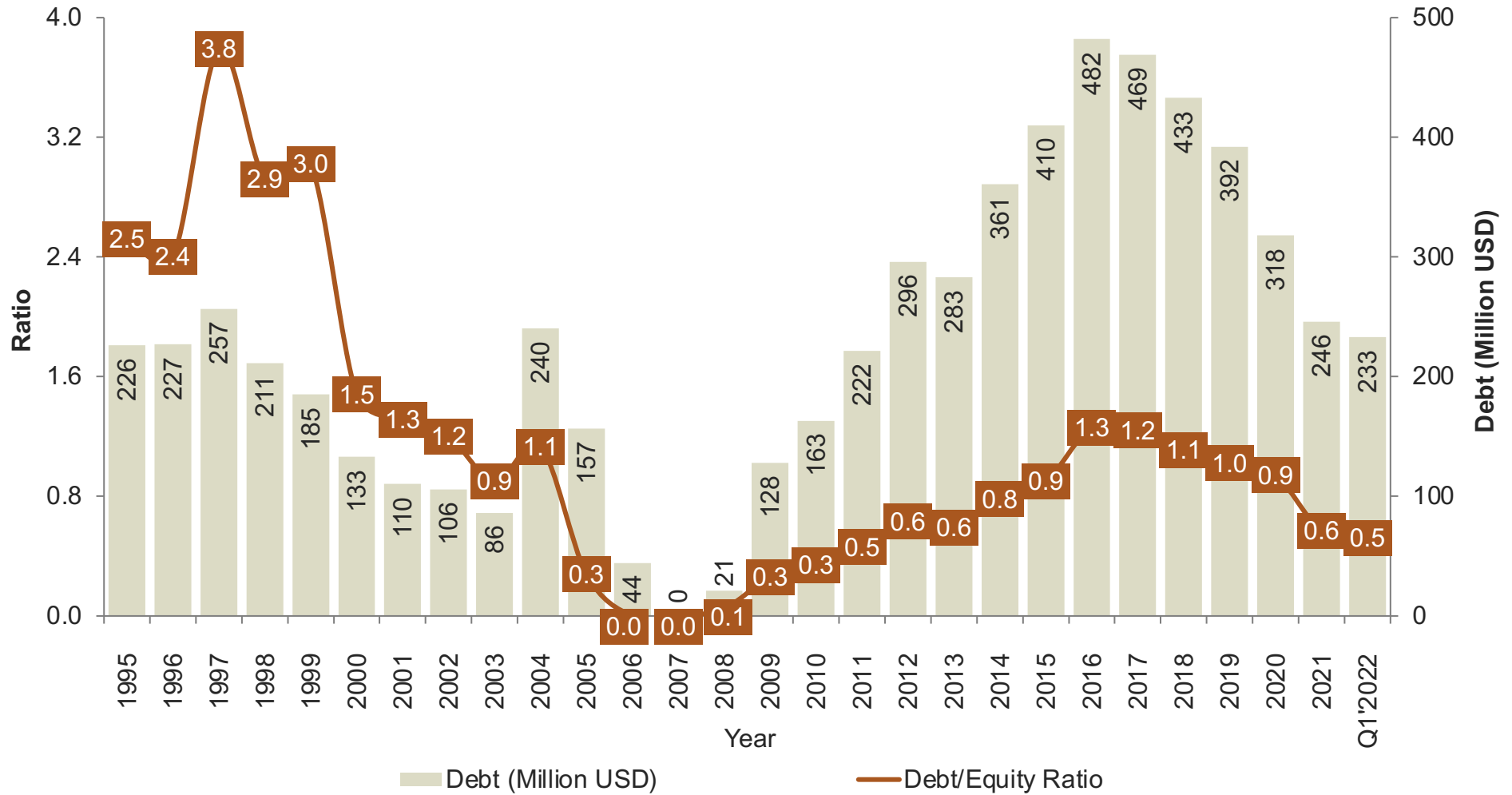
^^ Excluding exchange gain (loss) and non-recurring items

# Average OPEX / TC Rates

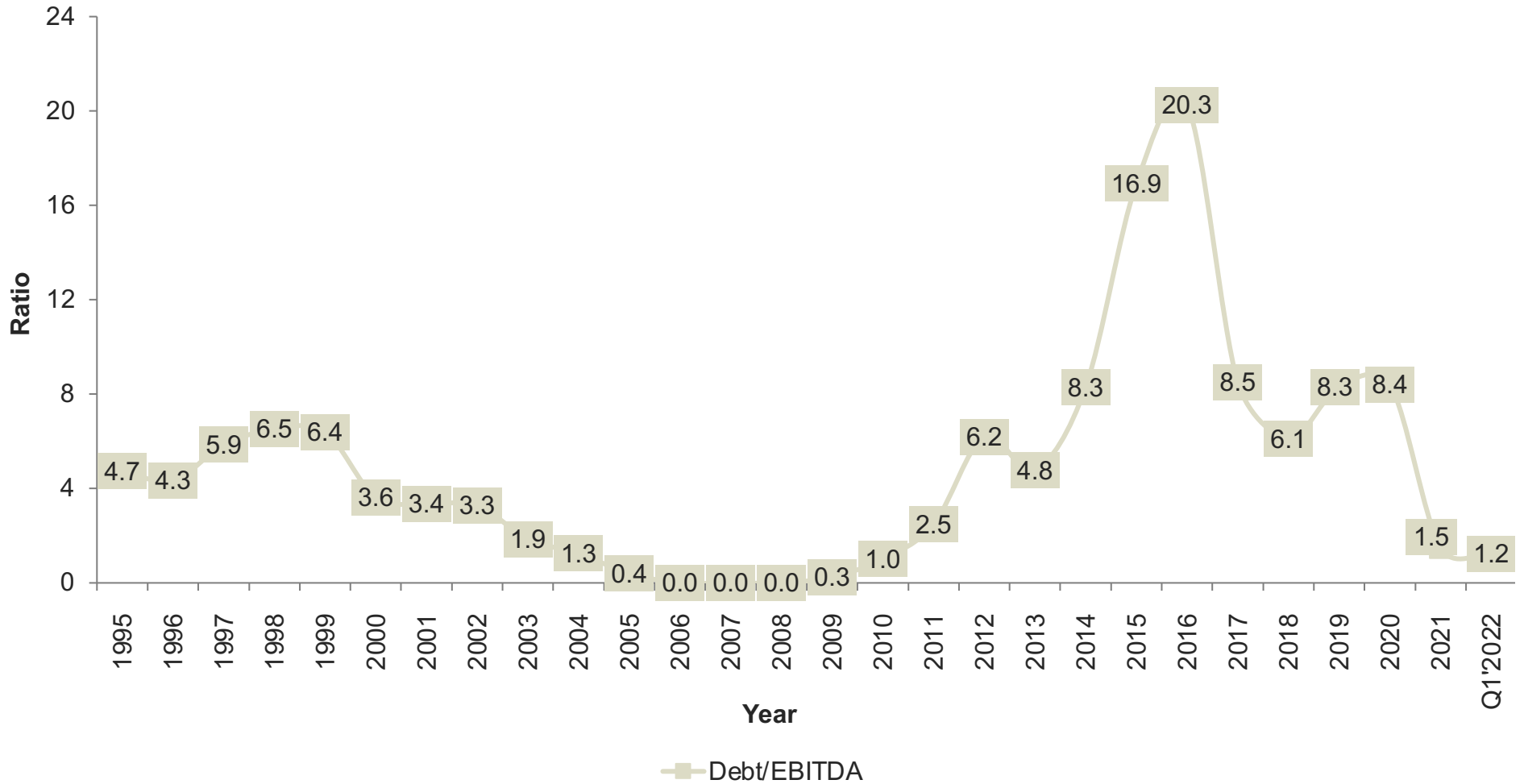
Year	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Q1' 2022
Avg Age	16.0	16.2	14.2	14.6	15.6	15.6	15.7	15.8	16.6	17.4	19.0	20.0	19.6	20.6	17.1	15.4	14.2	11.4	11.4	10.5	9.8	5.8	6.3	7.3	8.3	9.3	10.3	10.5



# Debt & Debt / Equity Ratio



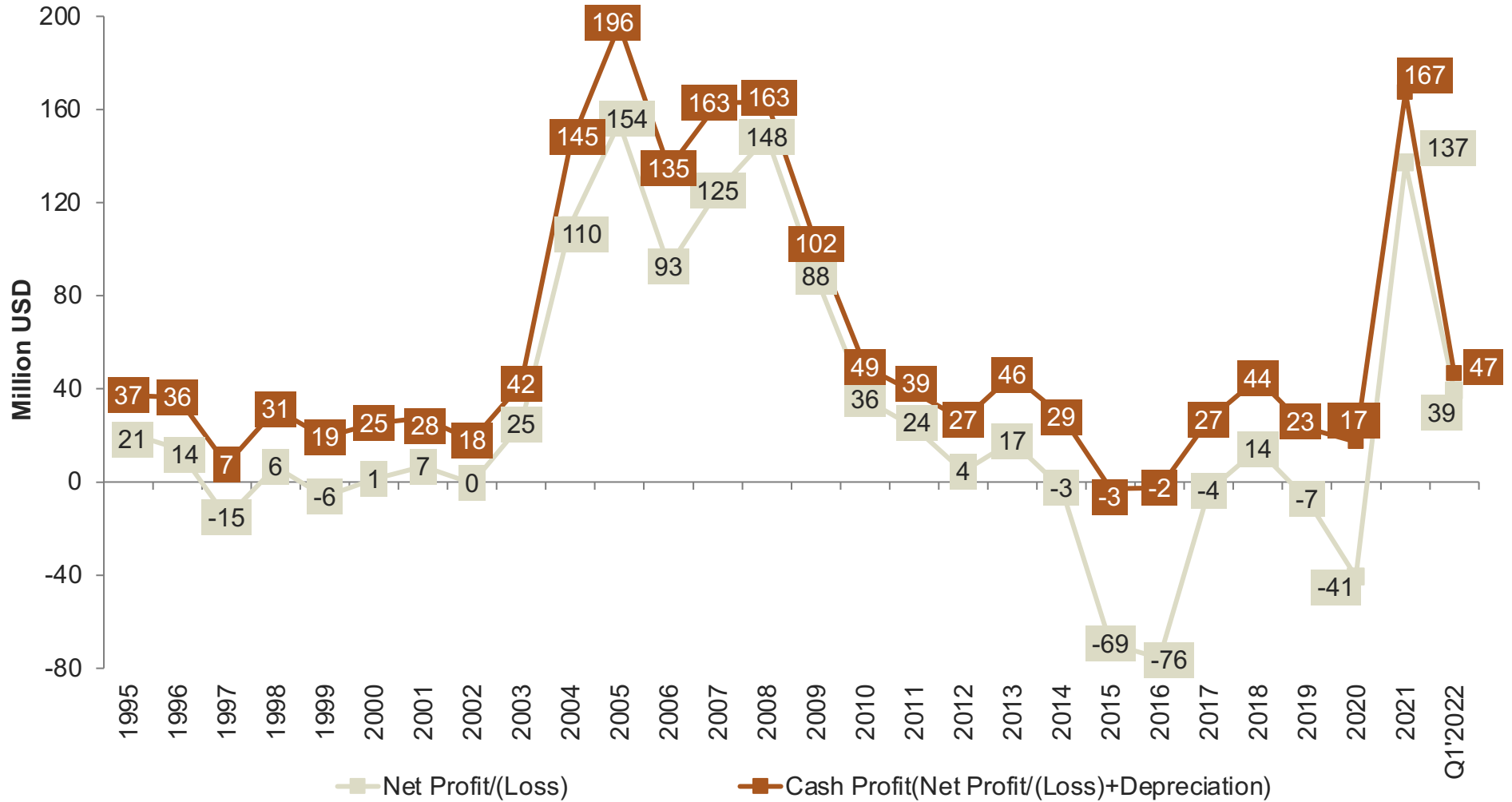
# Debt / EBITDA



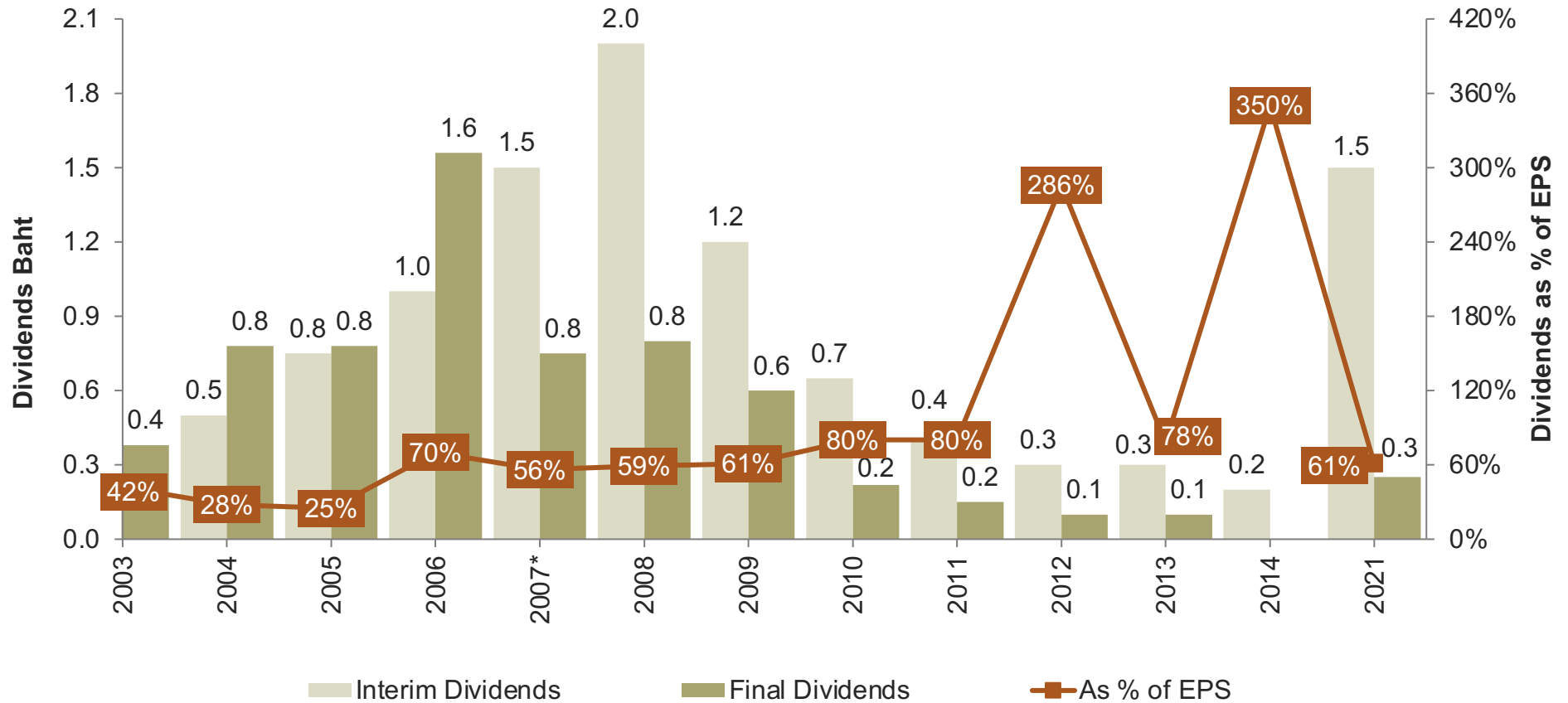
Debt / EBITDA calculated per Debt Facility Agreements



# Net Profit / Cash Profit



# Dividends



## Dividend Policy

Not less than 25% of net profit

*\*2007 final dividend includes 1:1 bonus share at par  
 All dividends shown adjusted for 1:1 bonus shares at par  
 No final dividends for 2014 and no dividends for 2015 - Q1'2021*



# PSL and ESG

# PSL's ESG Footprint

---

## Environment:

- PSL is always reducing its environmental impact via new technologies and innovations. We replaced older and less fuel-efficient vessels between 2013 and 2017 with “**eco-vessels**” resulting in reduction of CO<sub>2</sub> emissions. The PSL fleet's average gm CO<sub>2</sub>/ton\*nm has reduced from 12.884 in 2014 to 7.42 in 2021.
- Part of our fleet is retrofitted with fuel saving devices such as Mewis Duct, Pre-Shrouded Vanes and Hub Vortex Absorbed Fins leading to **energy savings ranging between 3-5%**.
- We have a **formal environmental policy statement and guidelines since 2009 based on ISO 14001:2004 standards updated to ISO 14001:2015 standards**.
- PSL has joined the **Getting to Zero Coalition** as a founding member, an alliance of more than 150 companies within the maritime sector to explore commercially viable zero carbon emitting vessels or ZEVs.

## Social:

- We have an **in-house training centre + a full-scale ship-simulator** to create awareness about environmental issues and crew responsibilities.
- PSL provided **60,000 free meals over 3 months for the needy in Bangkok starting 12 August 2021**.
- PSL is a signatory of the ‘**Neptune Declaration**’ covering **seafarer well-being and crew change**.
- PSL has **deviated ships** at a huge commercial cost to **sign-off our seafarers** while meeting MLC requirements **during the Covid-19 pandemic**.
- PSL has been providing a **scholarship scheme for students** of the Merchant Marine Training Centre, Thailand as well as donations for other activities every year since 1995. PSL provides scholarship to 42 students each year.
- PSL built a **USD 1m 80 bed dormitory** for the Nakhorn Si Thammarat Institute, saving students long commute time and reducing their CO2 footprint.
- PSL provided a THB 1m donation to **Mechai Pattana School** in the rural Lamplaimat District of Buriram Province in 2022

## Governance:

- PSL classified as a company with “**Excellent**” **Corporate Governance** for 12 consecutive years from 2010 to 2021, by IOD & National CG Committee.
- PSL earned 100 full AGM assessment scores for the fourth consecutive years from 2018 to 2021, by Thai Investors Association (TIA)
- PSL has been very pleased to **be the only Shipping Company in the ASEAN region to receive the Asset Class Award**, in recognition of our having attained a score of above 97.5 in the 2019 ASEAN Corporate Governance Scorecard.
- PSL has been certified as a **member of Thailand's Private Sector Collective Action Coalition Against Corruption (CAC)** since August 2019.



## Investor Relations & Awards

## Investor Relations Activities – Q1/2022

The Company has joined many events for press/analyst briefings, which are attended personally by the Managing Director, the Executive Directors and/or IR team. Some of the major events in which the Company participated in Q1/2022 are enumerated herein as under:

Year/Times	Analyst Meetings/ Communications	Investors Meetings/ Communications	Presentations Road shows	Press & TV Interview	Total	
Q1/2022	11	6	4	2	23	
Virtual Conference / Meetings (Times)	Domestic	Hong Kong	Singapore	USA	Europe	Other countries
Q1/2022	9	3	-	-	-	-

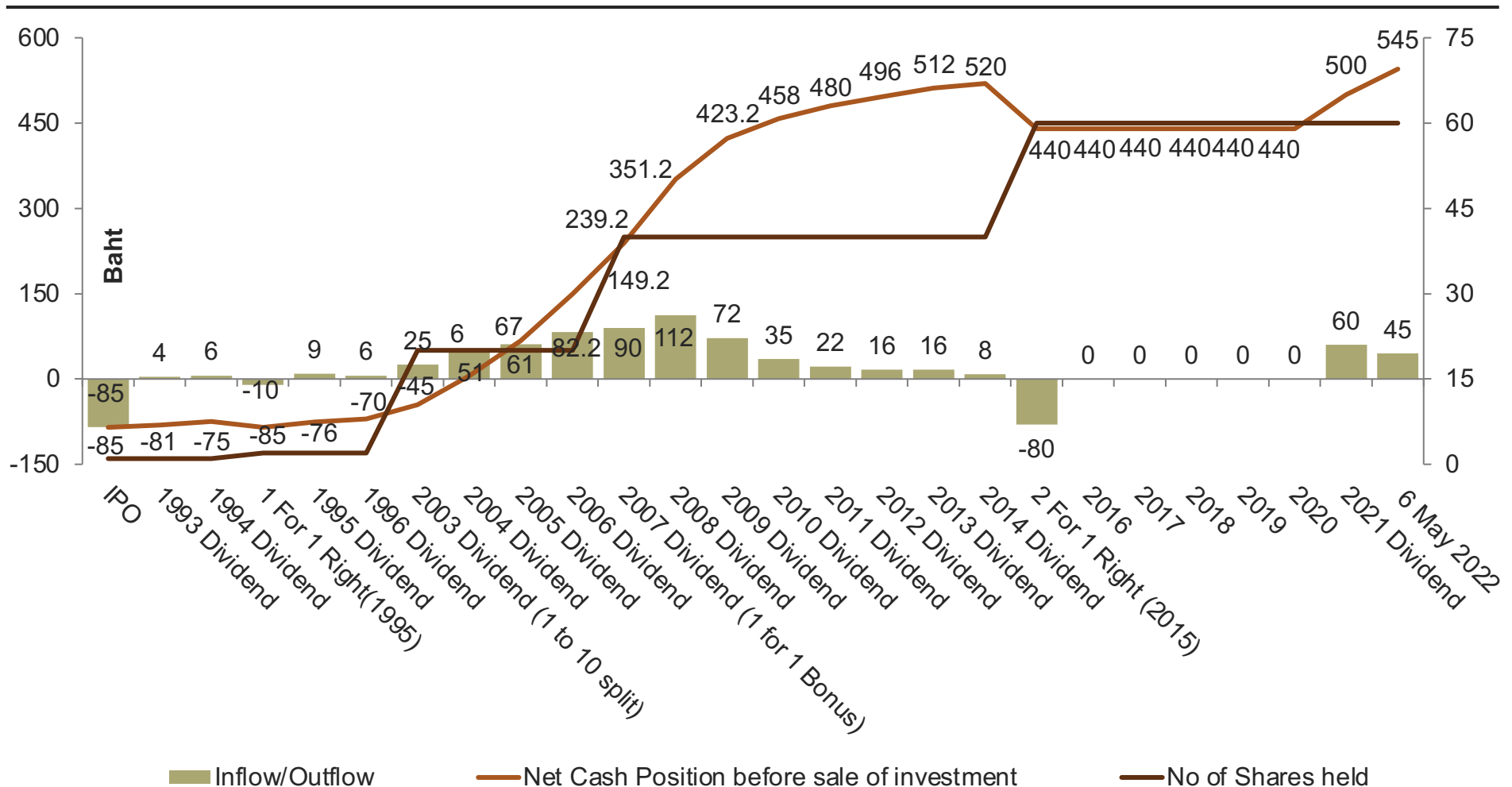
Year/Times	Analyst Meetings/ Communications	Investors Meetings/ Communications	Presentations Road shows	Press & TV Interview	Total
2021	69	19	11	14	113
2020	29	26	10	4	69
2019	15	52	13	5	85





# Shareholder's returns

# Total Return to Shareholders: 1993 to 6 May 2022



Basis the 18.70 Baht/share price on 6 May 2022, stockholders have earned a 16.52% IRR since the IPO in 1993.



# Final Food For Thought

---

- As described in the Industry section – **Demand is growing faster than Supply growth**, and this should be good **for the next couple of years**. **Minor bulks**, cargoes that PSL carries, are **growing faster than** other cargoes and certainly faster than **supply growth** in the geared sector.
- PSL is a Thai Corporate, but **we have zero business out of Thailand**. Covid-19 cases spiking in Thailand and the **weaker the Thai Baht, the stronger our EPS in Thai Baht as all our income is in USD!**
- We are a **Thai stock that is unconnected with the Thai economy**. Part of our **Bangkok expenses** are in Thai Baht and **would reduce with the weaker Baht**.
- **P/BV is not a good measure anymore, as asset values have gone up** significantly since the start of the pandemic **by 100% to 200%**.
- **Our debt continues to shrink**, and **surplus cash** generated from our business **continues to grow**. This should be **good news for our shareholders**.

# Thank You !



## Precious Shipping Public Company Limited

**Website:** [www.preciousshipping.com](http://www.preciousshipping.com) | **E-mail:** [psl@preciousshipping.com](mailto:psl@preciousshipping.com), [ir@preciousshipping.com](mailto:ir@preciousshipping.com)



บริษัท พีริเชียส ชิพปีง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”)

SET Opportunity Day ไตรมาสแรกปี 2565 จัดขึ้นในวันที่ 12 พฤษภาคม 2565

## คำถาม & คำตอบ

1. ดูเหมือนว่าอัตราค่าระวางเฉลี่ยในปี 2565 จะสูงกว่าในปี 2564 และอัตราค่าระวางเฉลี่ยในปี 2566 จะสูงกว่าในปี 2565 ฝ่ายบริหารแปลกใจกับข้อความข้างต้นนี้หรือไม่ หรือเป็นสิ่งที่ผู้บริหารคาดการณ์ไว้แล้ว ?

**คำตอบ:** บริษัทฯ เคยได้กล่าวไว้เสมอว่า อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าแห่งเทกองน่าจะมีช่วงเวลาที่สักสองสามปีที่ดีมากเมื่อพิจารณาถึงความสมดุลของอุปสงค์และอุปทานในปี 2564 นอกจากนี้ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือปัจจุบันในแง่ร้อยละเปรียบเทียบกับปริมาณกองเรืออายุ 20 ปี เป็นครั้งแรกที่อัตราส่วนดังกล่าวน้อยกว่า 1 เท่า เริ่มตั้งแต่ต้นปี 2565 และดำเนินต่อไป ณ สิ้นไตรมาสแรกของปี 2565 อัตราส่วนดังกล่าวได้น้อยลงไปอีก ความจริงที่ว่าอุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้าเทกองกลุ่มย่อยนั้นเติบโตเร็วกว่าการเติบโตของอุปทานในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีขนาดเล็กกว่ายังบ่งชี้ว่าเราควรมีปีที่ดีต่อไป ปัจจัยทั้งหมดเหล่านี้ ประกอบกับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้เกิดความไร้ประสิทธิภาพอย่างมากของกองเรือ อันได้แก่ สงครามรัสเซีย-ยูเครน และเนื่องจากนโยบายปิดกั้นของจีน จะจำกัดอุปทานที่มีประสิทธิภาพออกจากตลาด ด้วยเหตุนี้ เราควรจะมีปีที่ดีต่อไปตั้งแต่ปี 2565 ถึงปี 2568 อย่างไรก็ตาม ฟังระลึกไว้เสมอว่าเนื่องจากอุปสงค์และอุปทาน ได้มาถึงจุดสมดุลแล้ว ตลาดจึงยังคงผันผวนอย่างมาก หากมีอุปทานเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย อัตราค่าระวางก็จะพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และในขณะเดียวกัน หากอุปสงค์ลดลงแม้เพียงเล็กน้อย อัตราค่าระวางจะลดลงอย่างรวดเร็ว

2. หากจะกล่าวว่ามีมาตรการของสหภาพยุโรปในการหยุดพึ่งพาสินค้าจากรัสเซียจะเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือโดยเฉพาะภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้น เป็นคำกล่าวที่ถูกต้องหรือไม่?

**คำตอบ:** ดังที่ได้แสดงในการนำเสนอของบริษัทฯ มีสินค้าส่งออกที่สำคัญ 3 ประเภทของยูเครนและรัสเซีย ได้แก่ ธัญพืช (ธัญพืชหยาบหรือข้าวสาลี) ถ่านหิน และปุ๋ย โดยปกติแล้วสินค้า 3 รายการเหล่านี้จะถูกส่งออกไปยังท่าเรือใกล้เคียงซึ่งสร้างอุปสงค์ในแ่งตันไมล์เพียงเล็กน้อย เมื่อประเทศเหล่านี้หยุดนำเข้าสินค้าเหล่านี้จากยูเครนหรือรัสเซีย พวกเขาจะต้องซื้อสินค้าประเภทเดียวกันจากประเทศอื่นซึ่งอยู่ห่างไกลออกไปมาก ซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ตันไมล์เพิ่มขึ้น เรือบางลำของบริษัทฯ ซึ่งโดยปกติได้



## บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”)

SET Opportunity Day ไตรมาสแรกปี 2565 จัดขึ้นในวันที่ 12 พฤษภาคม 2565

บรรทุกสินค้าประเภทนี้ซึ่งจะถูกขนส่งจากรัสเซียหรือยูเครน แต่ปัจจุบันได้มีการขนส่งจากประเทศอื่น เช่น อเมริกา เรือลำหนึ่งของบริษัทฯ ซึ่งเป็นเรือที่ได้เข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวได้จอดรอมานานกว่า 2 เดือน ณ ท่าเรือ Mobile ทางชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นท่าเรือส่งออกถ่านหิน ในตัวอย่างนี้ ไม่เพียงแต่ระยะทางในแง่ตันไมล์เพิ่มขึ้นเนื่องจากการหยุดการส่งออกถ่านหินจากรัสเซียเท่านั้น แต่ยังส่งผลให้เกิดความแออัดที่ทำเรือขนส่งสินค้าอื่น เช่น ท่าเรือ Mobile เรือของบริษัทฯ ในอเมริกาใต้ และทางชายฝั่งตะวันตกของอเมริกากลางรอ 1 - 2 เดือนในการขนถ่ายธัญพืช ดังจะเห็นได้ว่า ท่าเรือเหล่านี้อยู่ไกลเมื่อเทียบกับท่าเรือส่งออกทะเลดำของรัสเซียและยูเครนสำหรับการขนส่งไปยังชายฝั่งแอฟริกาเหนือ ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางสำหรับธัญพืชส่วนใหญ่ที่ส่งออกจากรัสเซียและยูเครน การเพิ่มขึ้นของระยะทางในแง่ตันไมล์และความแออัดส่งผลกระทบต่อตลาด นอกจากนี้ ดังที่แสดงในการนำเสนอของบริษัทฯ แม้ว่าตัวเลขการส่งออกและนำเข้าของจีนจะลดลง แต่ตลาดยังคงแข็งแกร่งมากเนื่องจากมีการทดแทนการส่งออกของรัสเซียและยูเครนจากพื้นที่ซึ่งห่างไกลมาก ซึ่งทำให้เกิดความแออัดมากขึ้นในสถานที่เหล่านั้น และลดอุปทานที่แท้จริงของเรือ ปัจจัยทั้งสองนี้ได้ช่วยรักษาอัตราค่าระวางสินค้าให้สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว แม้ว่ากิจกรรมการขนส่งของจีนจะชะลอตัวก็ตาม โปรดจำไว้ว่าเงินจะเริ่มเร่งตัวขึ้นเมื่อแผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐมีผลใช้บังคับในครึ่งหลังของปี 2565 และต่อไปหลังจากนั้น

### 3. การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันมีผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือไม่? หากมี มีผลกระทบเท่าใด?

คำตอบ: ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทฯ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ในความรับผิดชอบของลูกค้าของบริษัทฯ ลูกค้าได้เข้าทำสัญญาเช่าระยะยาว ดังนั้น ลูกค้าเหล่านั้นจึงต้องรับผิดชอบต่อต้นทุนเชื้อเพลิงซึ่งถูกเผาไหม้บนเรือ เนื่องจากราคาน้ำมันได้พุ่งสูงขึ้นอย่างมากหลังจากเริ่มสงครามเนื่องจากไม่มีอุปทานจากรัสเซีย ลูกค้าจึงขอให้บริษัทฯ ลดความเร็วในการแล่นเรือลงให้อยู่ในระดับที่ช้าที่สุด การแล่นเรือด้วยความเร็วต่ำนี้ทำให้เกิดความไร้ประสิทธิภาพของภาคอุปทานเรือ ดังนั้นจึงเป็นผลบวกอย่างมากสำหรับอัตราค่าระวางเรือ



บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”)

SET Opportunity Day ไตรมาสแรกปี 2565 จัดขึ้นในวันที่ 12 พฤษภาคม 2565

4. ฤดูกาลของการขนส่งสินค้าแห่งทองตามปกติจะสามารถใช้กับปีนี้หรือไม่?

คำตอบ: ดังที่ได้แสดงไว้ในการนำเสนอของบริษัทฯ ในสไลด์ซึ่งเกี่ยวกับดัชนี BDI ดัชนี BDI ณ วันที่ 11 พฤษภาคม 2565 ได้เพิ่มขึ้นเกิน 3,100 จุด การเพิ่มขึ้นดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าฤดูกาลเป็นไปตามรูปแบบเดียวกับปีก่อนหน้าหากแต่แข็งแกร่งกว่า โดยแน่นอนว่าตัวเลขดังกล่าวสูงกว่าดัชนี BDI ในปี 2563 อย่างมาก