

ส่วนที่ 3 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ชื่อผู้สอบบัญชี

สำนักงาน เอ.เอ็ม.ที.แอสโซซิเอท

โดยศาสตราจารย์เกียรติคุณเกษรี ฌรงค์เดช ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 0076 หรือ นายชัยยุทธ อังศุ
วิทยา ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3885 หรือ นางณัฐสรณ์ สโรชนันทจิน ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลข
ทะเบียน 4563 หรือ นายสมิตร ขอไพบุลย์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 4885

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตและงบการเงินปี

บริษัทได้แนบรายงานของผู้สอบบัญชีและเอกสารประกอบในส่วนเอกสารแนบท้าย 4

13. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

บริษัท อาร์ ซีแอล ดำเนินธุรกิจในสายธุรกิจหลักสามประเภท ได้แก่ Shipper Owned Container (SOC) Carrier
Owned Container (COC) และการให้บริการที่สร้างมูลค่าเพิ่มในด้านโลจิสติกส์ โดยมีเครือข่าย ที่ครอบคลุมเส้นทาง
หลักทั้งในเอเชียเหนือ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ คาบสมุทรอินเดีย ตะวันออกกลาง และออสเตรเลีย

ผลการดำเนินงาน

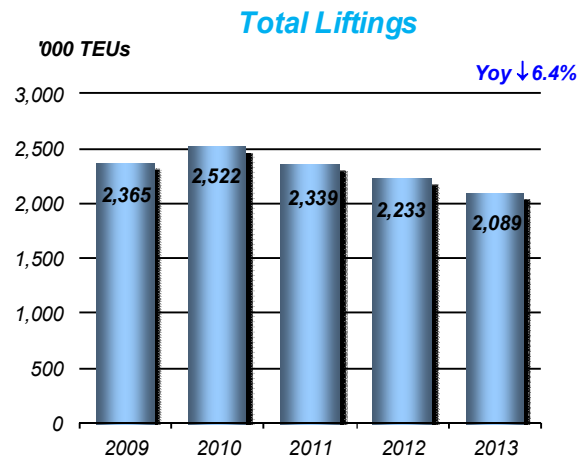
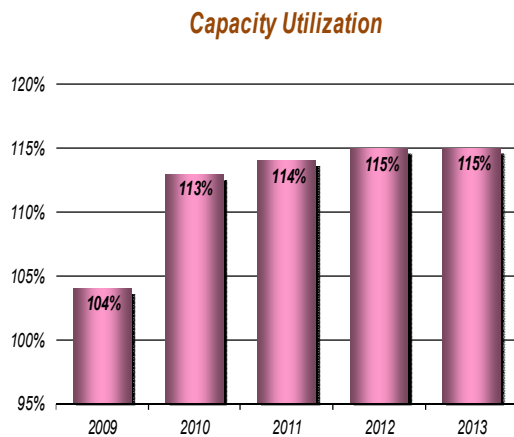
ธุรกิจขนส่งผู้สินค้าทางทะเลต้องเผชิญกับสถานการณ์ที่ความต้องการขนส่งสินค้าชะลอตัวในขณะที่กำลัง
ขนส่งในตลาดในปี 2556 ราคาน้ำมันในช่วงต้นปีพุ่งสูงขึ้นในขณะที่อัตราค่าระวางปรับตัวอ่อนลง ในช่วงต้นปีตลาด
อ่อนตัวลงวันหยุดตรุษจีนส่งผลอัตราค่าระวางปรับลดลงเป็นอย่างมาก

สมภาวะโดยทั่วไปของตลาดและอัตราค่าระวางที่ยังคงปรับลดลงในครึ่งปีหลังของปี 2556 ซึ่งยังไม่แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มของการฟื้นตัวในอนาคตอันใกล้ ธุรกิจขนส่งผู้สินค้าทางทะเลในปี 2556 จึงเผชิญกับสถานการณ์
โลกที่ไม่มีความแน่นอน ความไม่สมดุลของอุปสงค์-อุปทาน ราคาน้ำมันที่ผันผวน อัตราค่าระวางที่ลดลงโดยไม่สามารถปรับขึ้นได้มากนักแม้ว่าจะใช้กลยุทธ์ลดกำลังบรรทุกแล้วก็ตาม

ในปี 2556 ยอดขนส่งของธุรกิจประเภท SOC อยู่ที่จำนวน 1.03 ล้าน ทีอียู ลดลงร้อยละ 8 จากปี 2555
ส่วนยอดขนส่งของธุรกิจประเภท COC ลดลงประมาณร้อยละ 5 ที่จำนวน 1.06 ล้านทีอียูเทียบยอดขนส่งในปี 2555
ยอดขนส่งผู้สินค้ารวมของกลุ่มฯ ลดลงร้อยละ 6 ที่จำนวน 2.09 ล้านทีอียู ในขณะที่อัตราการใช้กำลังบรรทุก ในปี
2556 เท่ากับ ร้อยละ 115 ซึ่งเท่ากับปี 2555

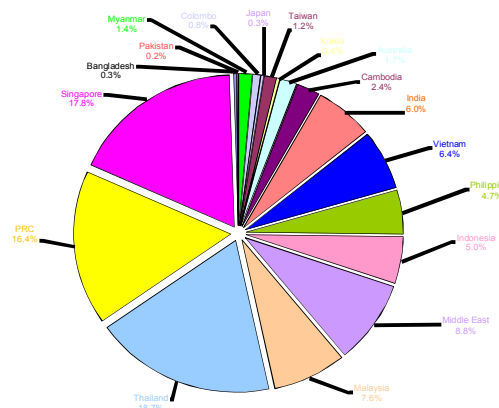
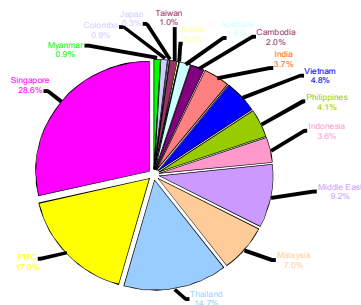
ยอดขนส่งผู้สินค้ารวมของกลุ่มฯ ที่ลดลงในปี 2556 ทำให้รายได้จากการเดินเรือของกลุ่มฯ ลดลงจากปีก่อน
หน้า ที่จำนวน 13,199 ล้านบาทเทียบกับรายได้จำนวน 13,671 ล้านบาทในปี 2555 เนื่องจากยอดขนส่งผู้สินค้า
ลดลงในปี 2556 กลุ่มฯ มีรายได้รวมลดลงร้อยละ 5 ที่จำนวน 13,314 ล้านบาท ในปี 2556 เทียบกับรายได้รวมที่
จำนวน 13,969 ล้านบาท ในปี 2555

ในปี 2556 ค่าเงินบาทโดยเฉลี่ยเปรียบเทียบกับปีต่อปี แข็งค่าเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ เนื่องจากรายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของกลุ่มฯ อยู่ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ การแข็งค่าของเงินบาททำให้เกิดกำไรทางบัญชีจากการแปลงค่ารายรับ สำหรับปี 2556 กลุ่มฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นจำนวน 58.3 ล้านบาท เทียบกับผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 46.7 ล้านบาท ในปี 2555



การขนส่งสินค้าแยกตามเขตภูมิศาสตร์

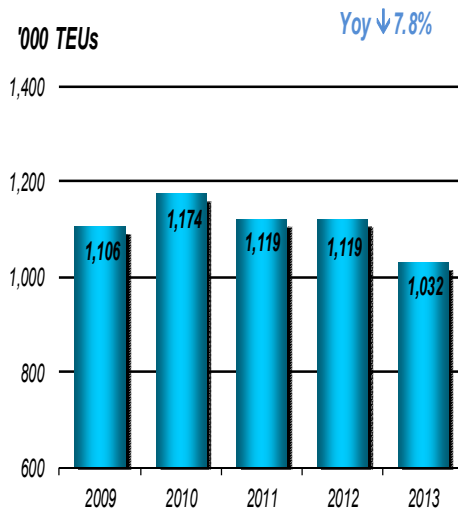
ยอดขนส่งตู้สินค้ารวม ในปี 2555 จำนวน 2,233,642 ทีอียู



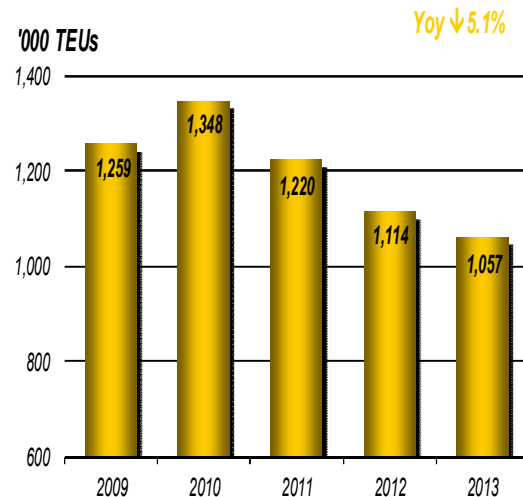
ยอดขนส่งตู้สินค้ารวม ในปี 2556 จำนวน 2,088,872 ทีอียู

ภาพรวมของธุรกิจ SOC และ COC

SOC Liftings



COC Liftings



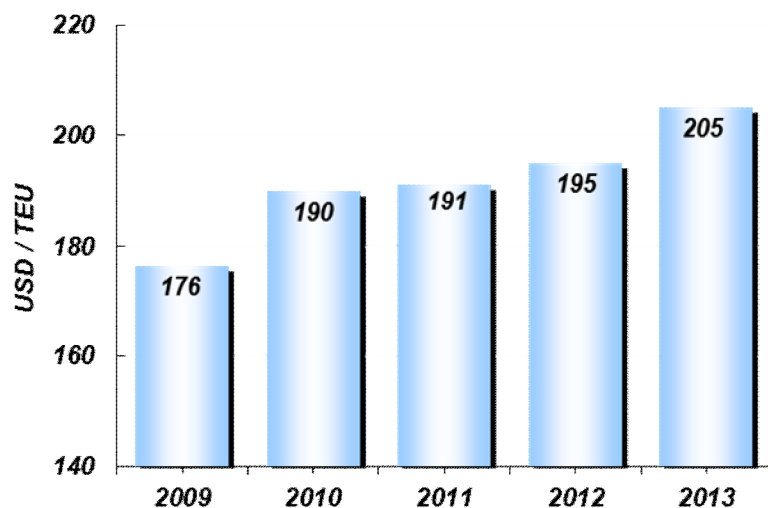
อัตราค่าระวาง

ในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล ความผันผวนของอัตราค่าระวางเป็นผลจากอุปสงค์ทางธุรกิจและอุปทานของกำลังบรรทุก นอกจากนี้อัตราค่าระวางในเส้นทางเดินเรือแต่ละสายภายในภูมิภาคเอเชียก็ยังขึ้นกับเป้าหมายธุรกิจของสายการเดินเรือแต่ละสาย สายการเดินเรือมีมุมมองด้านการค้าที่ต่างกัน ขึ้นกับเหตุผลทางธุรกิจของตน สายการเดินเรือบางสายจะให้ความสนใจกับเส้นทางระหว่างสองท่าเรือเป็นสำคัญ สายการเดินเรืออื่นอาจมองเป็นเรือรอง และสายเดินเรือบางสายอาจใช้เส้นทางดังกล่าวสำหรับปรับกำลังบรรทุกและลดจำนวนตู้เปล่า ต่างมุมมองย่อมมีผลต่อการกำหนดอัตราค่าระวางที่แตกต่างกัน

นอกจากปัจจัยทางด้านอุปสงค์ – อุปทาน การกำหนดอัตราค่าระวางเป็นไปตามหลัก economies of scale การคาดการณ์สภาวะของตลาด และกลยุทธ์ในการบริหารกำลังบรรทุกของสายการเดินเรือขนาดใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกระจายเรือเข้ามาในเส้นทางการค้าระหว่างซีกโลกตะวันออกและซีกโลกตะวันตก ประกอบกับการนำเรือต่อสร้างใหม่เข้าประจำการ

สถานการณ์กำลังบรรทุกล้นตลาดที่ยาวนานได้กดดันอัตราค่าระวางแม้ว่าสายเรือขนาดใหญ่จะร่วมมือกันเพื่อขึ้นปรับอัตราค่าระวาง แต่เศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวอย่างช้าๆ ไม่เอื้อให้ปรับขึ้นอัตราค่าระวาง ทั้งนี้ ปี 2556 นับเป็นปีที่สามที่ไม่มีช่วงการขนส่งที่คึกคักที่สุดของธุรกิจขนส่งทางทะเล

ความเคลื่อนไหวของอัตราค่าระวางเฉลี่ยของกลุ่มฯ



อัตราค่าระวางเฉลี่ยของกลุ่มฯ สำหรับ ในปี 2556 อยู่ที่ 205 เหรียญสหรัฐฯ ต่อที่อียู เทียบกับ 195 เหรียญสหรัฐฯ ต่อที่อียู ในปี 2555

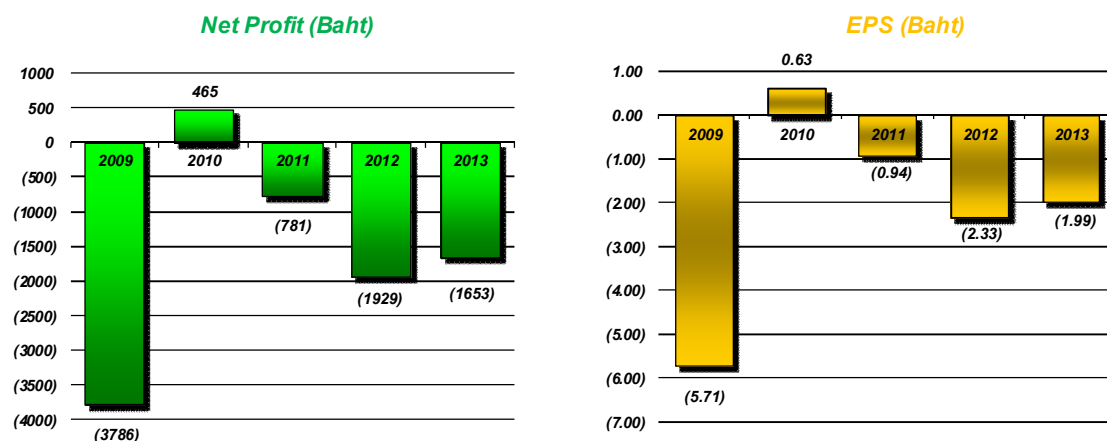
ความสามารถในการสร้างกำไร

เหรียญสหรัฐฯ ต่อที่อียู	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556
รายได้ค่าระวางเฉลี่ย	176	190	191	195	205
ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ย	172	162	182	174	200
กำไรขั้นต้น	2%	15%	5%	11%	2%

ในปี 2556 กำไรขั้นต้นต่อที่อียูอยู่ที่ร้อยละ 2 ลดลงจากปี 2555 ซึ่งกลุ่มฯ ทำกำไรขั้นต้นต่อที่อียูอยู่ที่ร้อยละ 11 .ในไตรมาสที่หนึ่งของปี 2556 ตลาดเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่อ่อนตัวลง ทำให้เกิดขาดทุนขั้นต้นร้อยละ 2 และต่อมาตลาดปรับตัวดีขึ้นจนในไตรมาสที่มีกำไรขั้นต้นร้อยละ 5

เหรียญสหรัฐฯ ต่อที่อียู	ไตรมาสที่ 1/2556	ไตรมาสที่ 2/2556	ไตรมาสที่ 3/2556	ไตรมาสที่ 4/2556	ปี 2556
รายได้ค่าระวางเฉลี่ย	186	202	210	219	205
ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ย	191	197	205	208	200
กำไรขั้นต้น	-2%	2%	3%	5%	2%

ต้นทุนการเดินเรือลดลงจาก 13.35 พันล้านบาท ในปี 2555 เป็น 12.87 พันล้านบาท
ในปี 2556 ตามยอดขนส่งผู้สินค้าที่ลดลง



ในปี 2556 กลุ่มฯ มีผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็ผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่ 1,653 ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุนสุทธิ
1,929 ล้านบาท ในปี 2555

กลุ่มฯ ขาดทุน 1.99 บาทต่อหุ้น ในปี 2556 เทียบกับผลขาดทุน 2.33 บาทต่อหุ้นในปี 2555

ฐานะการเงิน

สินทรัพย์รวมลดลงร้อยละ 6 ที่จำนวน 19.9 พันล้านบาท ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงร้อยละ 13 ที่จำนวน 9.3
พันล้านบาท

กระแสเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นที่ 788 ล้านบาท เทียบกับ กระแสเงินสดที่เพิ่มขึ้นจำนวน 724
ล้านบาท ในปีก่อนหน้า ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2556 กลุ่มฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 1.8 พันล้าน
บาท ลดลงจากปี 2555 ซึ่งมีจำนวน 2.1 พันล้านบาท

ในปี 2556 EBITDA (กระแสเงินสดจากกิจกรรมการดำเนินการก่อนหักค่าใช้จ่ายประเภท ดอกเบี้ยจ่าย
ภาษี ค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินและค่าตัดจำหน่ายทรัพย์สิน) มีจำนวน 700.8 ล้านบาท เทียบกับ EBITDA จำนวน
852.7 ล้านบาท ในปี 2555

การคำนวณ EBITDA	2556	2555
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษี	(1,651.1)	(1,909.3)
บวก: การด้อยค่าของสินทรัพย์	877.4	1,096.6
หัก: กำไรจากการเพิ่มค่าของสินทรัพย์	-	-
ลบ: การปรับปรุงค่าเผื่อ/ ค่าเผื่อผลขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์	(1.8)	(3.1)
ลบ: ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์	-	-

บวก: ดอกเบี้ยจ่าย	170.5	303.2
EBIT	(605.0)	(512.6)
บวก: ค่าตัดจำหน่าย	78.2	90.3
บวก: ค่าเสื่อมราคา	1,227.6	1,275.0
EBITDA	700.8	852.7

ในปีที่ผ่านมา ค่าเงินบาทมีความผันผวนเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ แต่ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดอัตราค่าระวางที่ตั้งราคาในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ และเรียกเก็บในสกุลเงินท้องถิ่นที่มีมูลค่าเทียบเท่ากับอัตราค่าระวางในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ นั้น การดำรงสมดุลในตัวเองระหว่างสกุลเงินของรายได้ (ซึ่งอิงอยู่กับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ) กับสกุลเงินของภาระหนี้ จึงถือเป็นกลไกสำคัญสำหรับการปกป้องความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนของกลุ่มฯ เงินกู้ยืมส่วนใหญ่ของกลุ่มฯ จึงมักกู้ยืมในสกุลเงินของรายได้ นอกจากนี้ กลุ่มฯ ยังได้ใช้เครื่องมือทางการเงินอื่นๆ เช่น การทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (swap and forward contracts) เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน การดำเนินการเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าทางกลุ่มฯ มีนโยบายการบริหารและปกป้องความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนที่รัดกุมและอนุรักษ์นิยม

ณ สิ้นปี 2556 กลุ่มฯ มียอดเงินสดและรายการเทียบเท่าจำนวน 1.8 พันล้านบาท ลูกหนี้การค้า ณ สิ้นปี 2556 ลดลงจาก จำนวน 2.1 พันล้านบาทในปีก่อนหน้า เหลือ 2.0 พันล้านบาทในปี 2556 จำนวนเงินสดและลูกหนี้การค้ามีจำนวนรวม 3.7 พันล้านบาท หรือร้อยละ 84.40 ของสินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมด

สินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมดลดลงจากจำนวน 4.9 พันล้านในปี 2555 เหลือจำนวน 4.4 พันล้านบาทในปี 2556

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีอัตราร้อยละ 77.89 ของสินทรัพย์รวม โดยมีรายการส่วนใหญ่เป็นเรือเดินสมุทรและตู้คอนเทนเนอร์ ที่มีมูลค่า 15 พันล้านบาท ณ สิ้นปี 2556

โครงสร้างเงินทุน

ภาระหนี้ส่วนใหญ่ของกลุ่มฯ เป็นหนี้ระยะยาว ณ สิ้นปี 2556 หนี้สินทั้งหมดมีจำนวน 10.5 พันล้านบาทซึ่งใกล้เคียงกับปี 2555 ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงร้อยละ 13 จาก 10.7 พันล้านบาทในปี 2555 เป็น 9.3 พันล้านบาทในปี 2556 สัดส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจาก 0.98 ต่อ 1 ในปี 2555 เป็น 1.14 ต่อ 1 ในปี 2556