

### ส่วนที่ 3. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

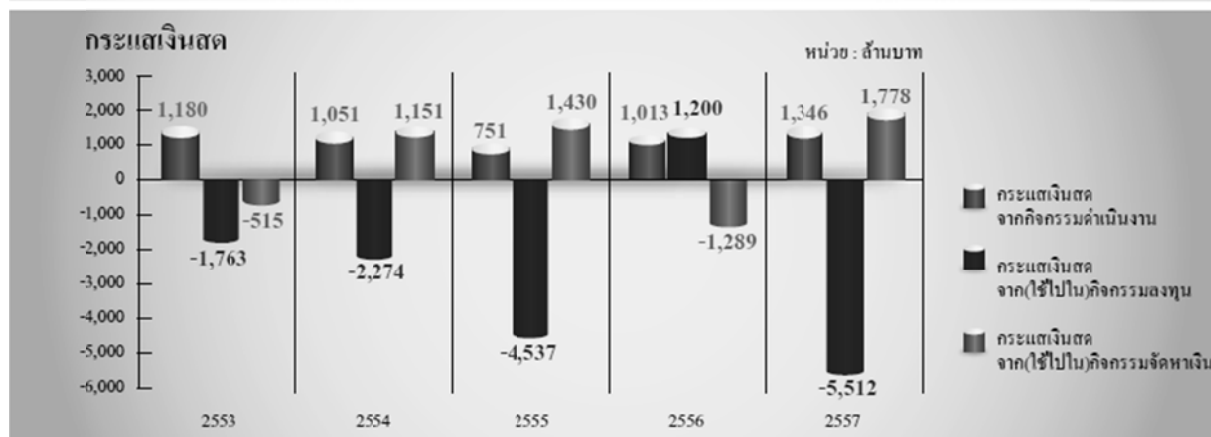
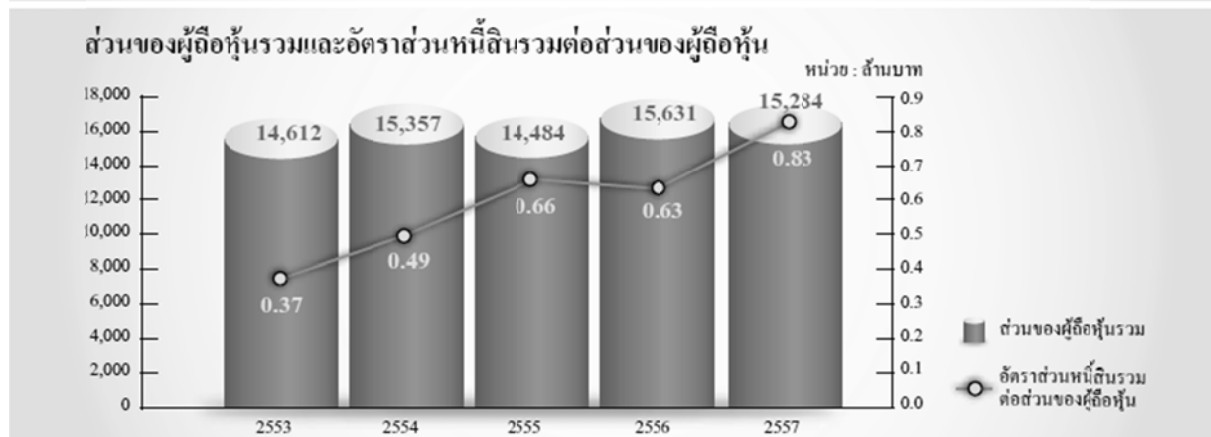
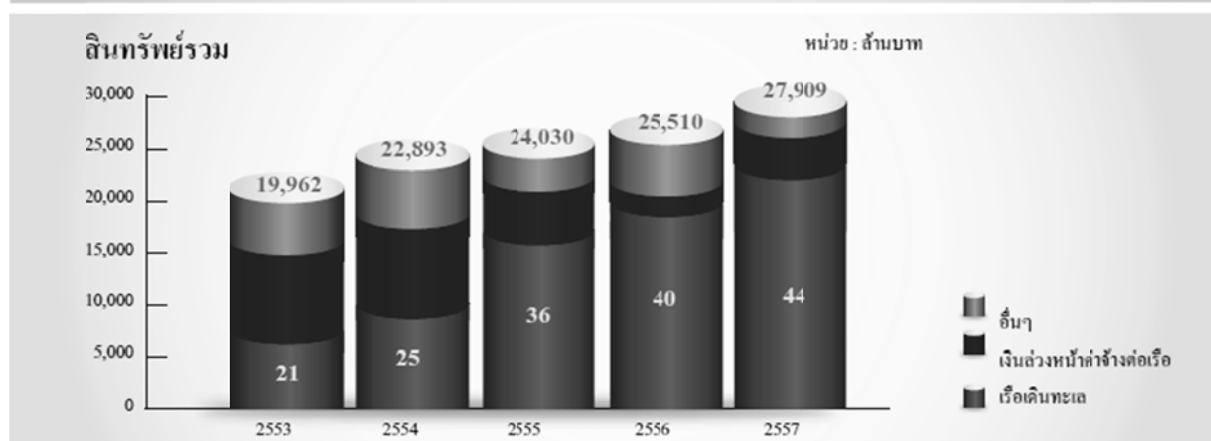
#### 13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

##### จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2557	2556	2555	2554	2553 ปรับปรุงใหม่
รายได้จากการเดินเรือ	4,575.03	3,857.64	3,487.54	3,078.92	2,928.29
ต้นทุนการเดินเรือ	2,723.61	2,385.93	2,045.64	1,333.29	873.29
กำไรขั้นต้น	1,851.42	1,471.71	1,441.90	1,745.63	2,055.00
รายได้รวม	4,661.60	4,828.61	3,828.02	3,433.51	3,403.36
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา)	3,480.13	3,187.80	2,770.11	2,072.43	1,527.47
ค่าเสื่อมราคา	1,267.08	1,136.72	910.30	646.56	678.21
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	7.63	31.58	(2.43)	7.64	18.66
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(77.98)	535.67	145.18	722.16	1,216.34
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	2.24	7.90	4.15	3.64	82.61
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(80.22)	527.77	141.03	718.52	1,133.73
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	1,172.76	4,935.70	2,941.45	6,021.55	4,348.30
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	22,070.93	18,669.56	16,212.57	9,445.53	6,400.33
สินทรัพย์รวม	27,908.53	25,509.76	24,029.69	22,893.25	19,961.89
หนี้สินหมุนเวียนรวม	1,265.92	977.02	1,119.44	1,047.24	440.10
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11,101.33	8,618.85	8,265.02	6,307.83	4,766.30
หนี้สินรวม	12,624.67	9,878.73	9,545.46	7,536.75	5,349.92
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,039.52	1,039.52	1,039.52	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	15,283.85	15,631.03	14,484.23	15,356.50	14,611.97
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,345.82	1,012.76	751.18	1,050.60	1,179.69
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(5,511.84)	1,199.88	(4,537.03)	(2,274.38)	(1,763.14)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	1,777.56	(1,289.36)	1,430.18	1,150.56	(514.87)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	14.70	15.04	13.93	14.77	14.06
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.08)	0.51	0.14	0.69	1.09
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.20	0.40	0.40	0.55	0.87
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.30	0.40	0.45	0.62	1.25
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	40.47	38.15	41.34	56.70	70.18
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(1.72)	10.93	3.68	20.93	33.31
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(0.52)	3.51	0.95	4.80	7.33
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(0.30)	2.13	0.60	3.35	5.48
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.83	0.63	0.66	0.49	0.37
จำนวนเรือ (๗ วันสิ้นปี)	44	40	36	25	21

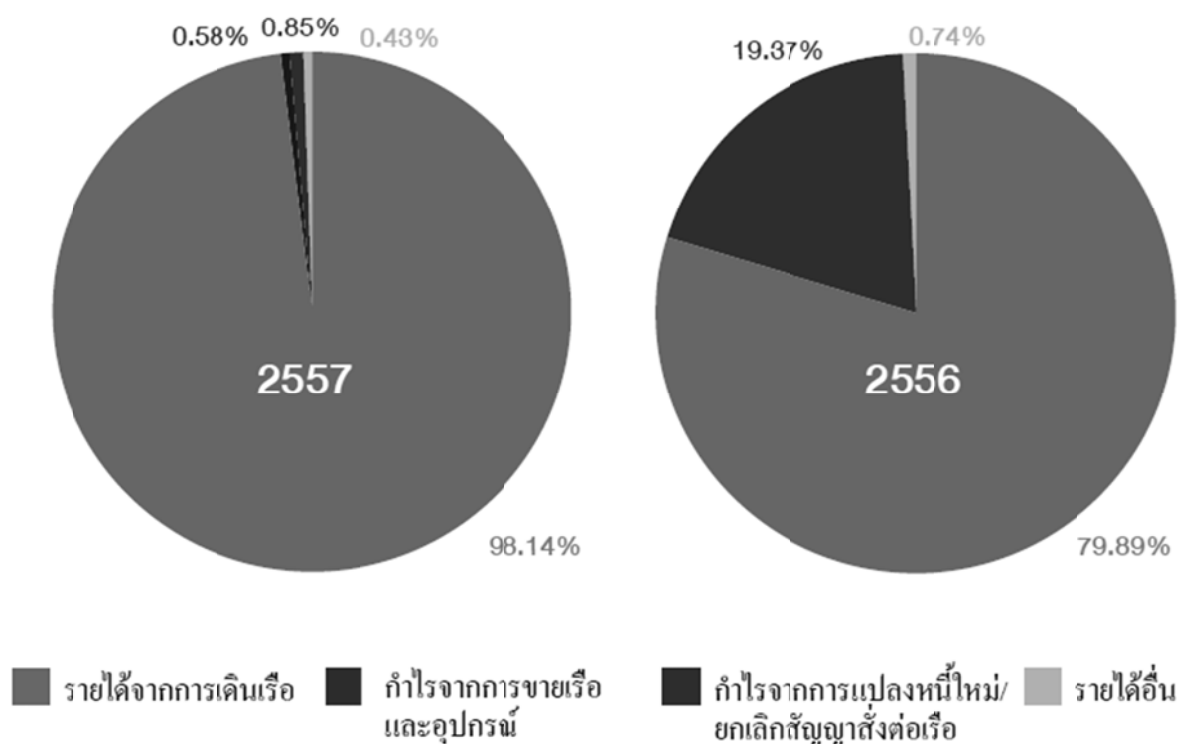
หมายเหตุ: เนื่องด้วยมีการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินสากล (IFRS) มาใช้ในปี 2554 บริษัทฯ จึงได้ปรับปรุงงบการเงินปี 2553 เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบกับงบการเงิน ปี 2554-2557



# โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2557		2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,575.03	98.14	3,857.64	79.89
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	26.98	0.58	0.05	0.00
กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/ยกเลิกสัญญาตั้งต่อเรือ	39.55	0.85	935.41	19.37
รายได้อื่น	20.04	0.43	35.51	0.74
รวมรายได้	4,661.60	100.00	4,828.61	100.00

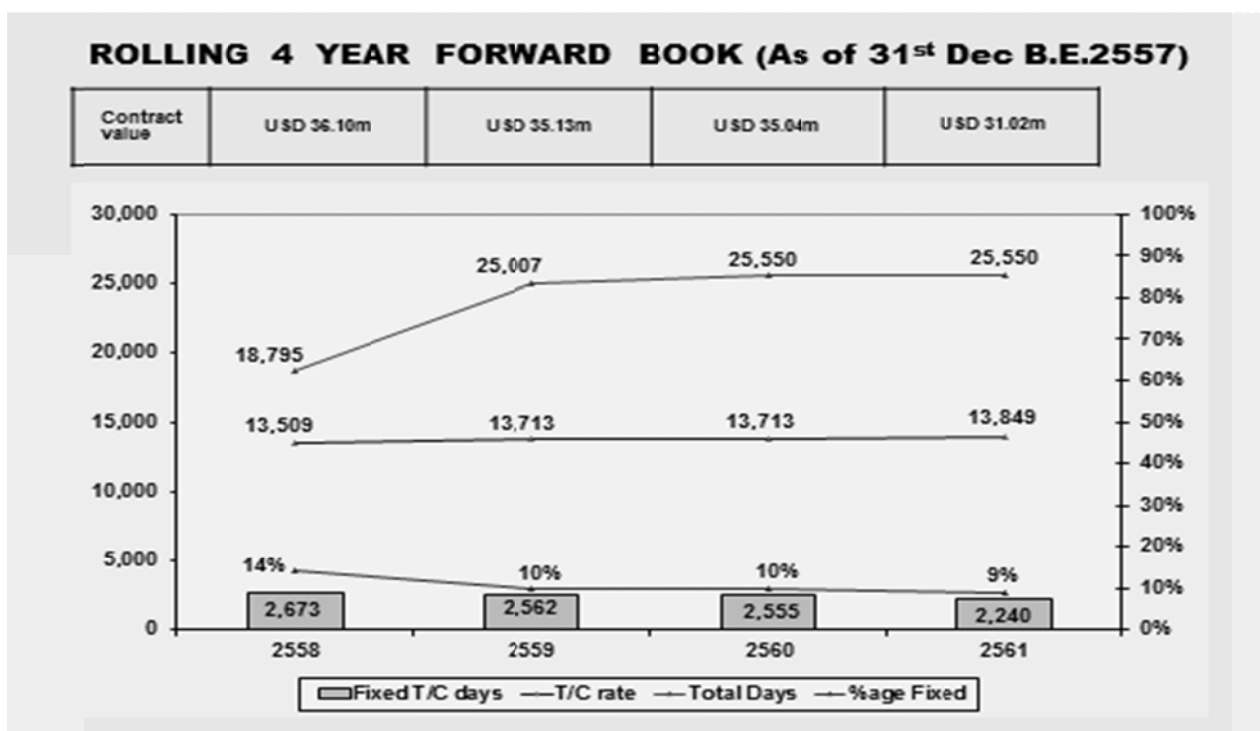


## 14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (Management Discussion and Analysis: MD&A)

### คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

#### 1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเมสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือประเภทซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และเริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทซูปราแมกซ์ อีกทั้งบริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทอัลตราแมกซ์ในปี 2557 โดยได้ทำสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 20 ลำในกลุ่มเรือขนาดดังกล่าว ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าสนใจได้ ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวน้อยมาก เนื่องจากตลาดค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงครึ่งหลังของปี 2557 จากแนวโน้มของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ที่ผ่านมาจึงคาดการณ์ว่าในปี 2558 จะเป็นปีที่ท้าทายของตลาดค่าระวางเรือซึ่งเราคาดการณ์ว่าตลาดจะฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปี 2558 ดังนั้นสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ตามกราฟด้านล่างนี้จะดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับที่ผ่านมาเร็วขึ้น



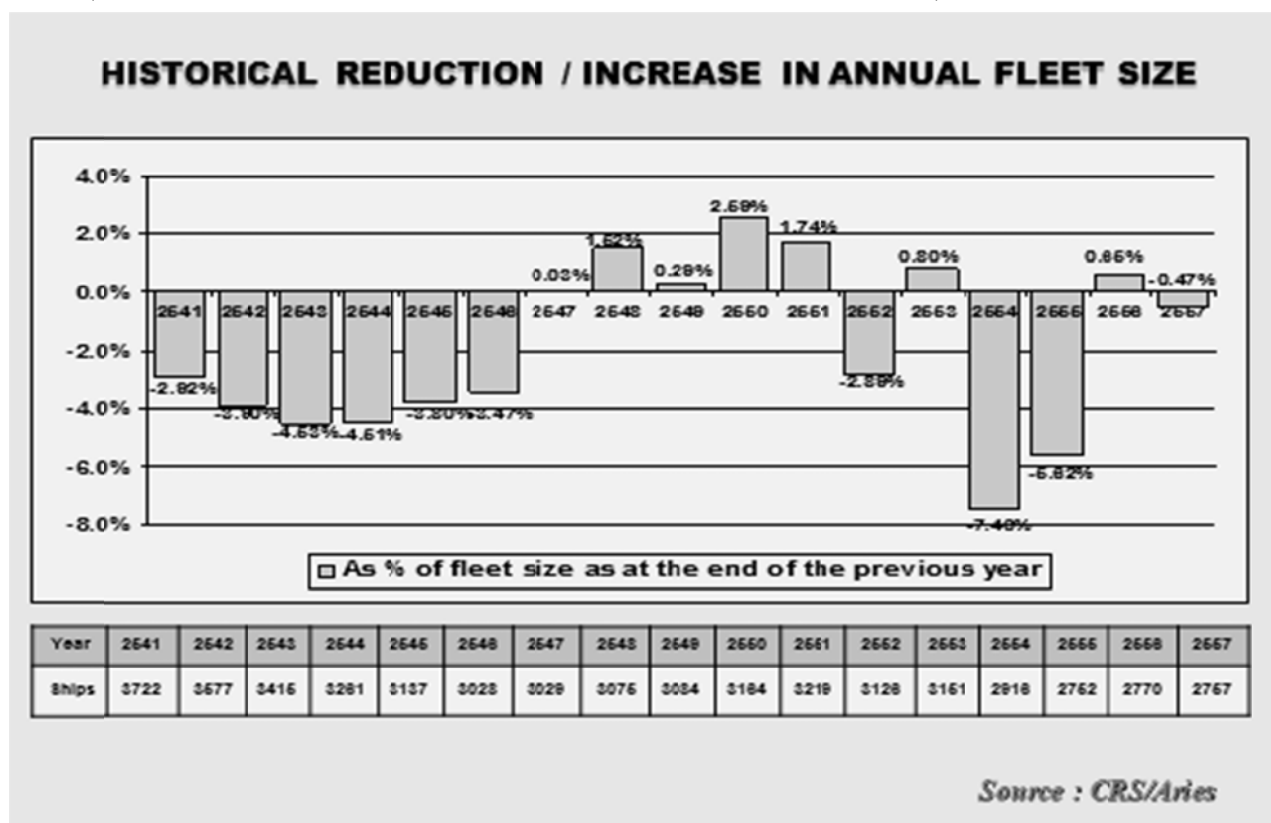
จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด ตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 44 ลำ ณ สิ้นปี 2557 โดยมีสมมติฐานว่า ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่อีก แต่ได้รวมเรือประเภทแสนดีไซส์ ขนาดระวาง 39,000 เดทเวทตัน จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับเรือในระหว่างปี 2558-2559 เรืออัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน

18 ลำ มีกำหนดรับเรือในปี 2558-2559 และเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ ซึ่งมีกำหนดรับเรือในเดือนมกราคม ปี 2558 โดยเรือที่กล่าวมาได้ถูกนำมารวมไว้ในประมาณการนี้ตามกำหนดการรับเรือที่ระบุในสัญญาสั่งซื้อเรือ

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

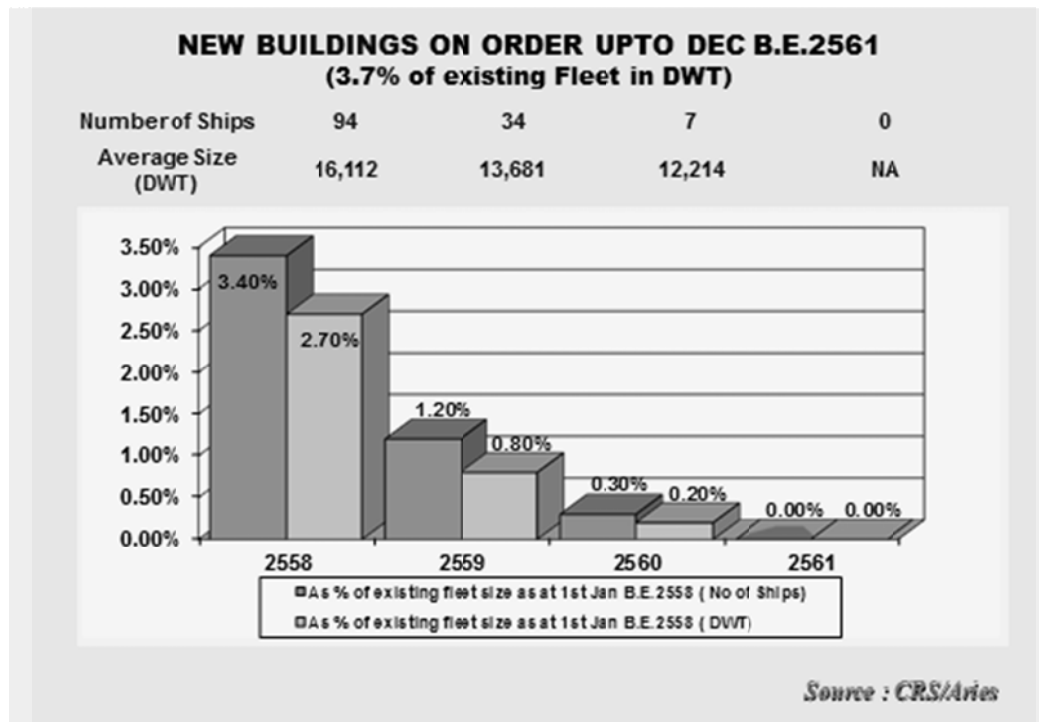
## 2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

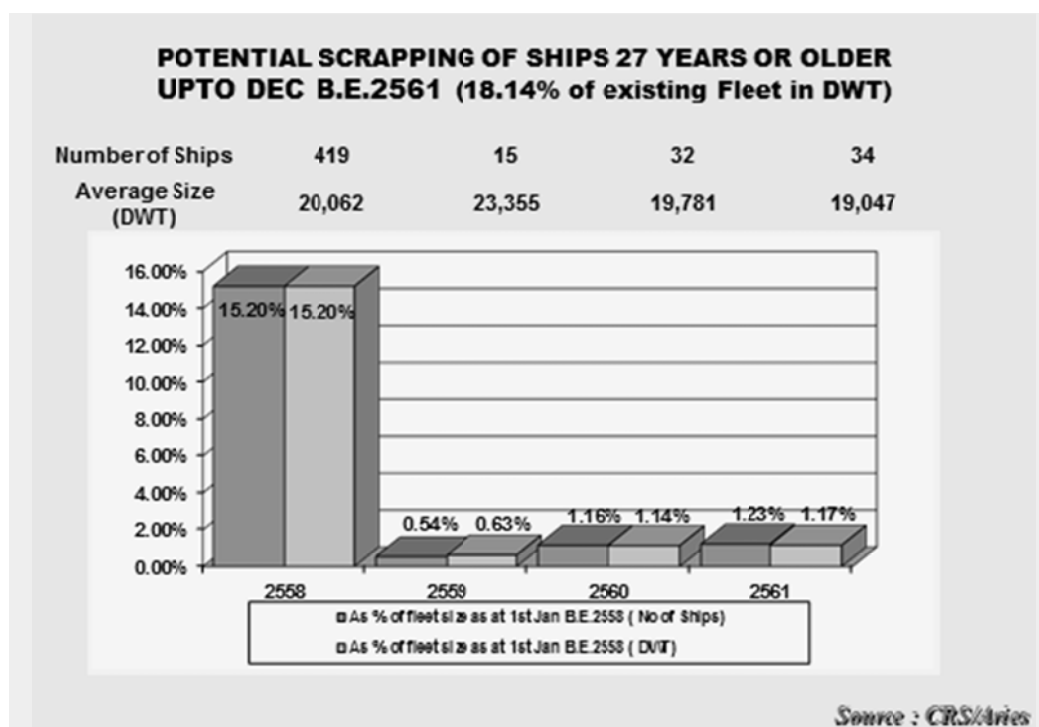


จากกราฟข้างต้นแสดงถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2546 ของกองเรือโลกทั้งหมดในกลุ่มเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ตามในระหว่างปี 2547 กองเรือโลกเพิ่มสุทธิจำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2548 ปี 2549 ปี 2550 และ ปี 2551 กองเรือโลกเพิ่มขึ้นจำนวน 46 ลำ 9 ลำ 80 ลำ และ 55 ลำตามลำดับ เนื่องจากอัตราการปลดระวางเรือค่อยๆ ลดลง เป็นผลจากรายได้อัตราค่าระวางเรือในระหว่างปี 2547 - 2551 เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามตั้งแต่ไตรมาสที่ ปี 2551 อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้อัตราค่าระวางเรือในตลาดเรือลดลง อุปทานของเรือจึงลดลง และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในกองเรือโลกในปี 2551 มีเพียง 55 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2550 จำนวน 80 ลำ การปลดระวางเรือยังคงดำเนินต่อไปในช่วงต้นปี 2552 มีผลให้กองเรือโลกมีจำนวนเรือลดลงสุทธิ 93 ลำในปี 2552 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการฟื้นตัวของตลาดค่าระวางเรือ เมื่อสิ้นปี 2552 ทำให้อัตราการปลดระวางเรือลดลงอีกครั้ง และอุปทานเรือใหม่จึงเพิ่มขึ้น ทำให้กองเรือโลกในปี 2553 เพิ่มขึ้นจำนวน 25 ลำ ในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 และตลอดทั้งปี 2555 ค่าระวางเรือลดลงมาก เนื่องจากอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามาในกองเรือโลกทำให้มีการปลดระวางเรือในกองเรือโลกลดลงอีก 235 ลำ และ 164 ลำ ตามลำดับในสองปีนี้ อย่างไรก็ตามในปี 2556 ตลาดเรือเริ่มฟื้นตัวดีขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี ทำให้อัตราการปลดระวางเรือเริ่มชะลอตัวลงเล็กน้อยรวมถึงอุปทานของเรือใหม่ที่เพิ่มเข้ามา มีผลให้กองเรือโลกในปี 2556 มีจำนวนเพิ่มขึ้นสุทธิ 18 ลำในช่วงปี 2557 อัตราการปลดระวางเรือไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมี

นัยสำคัญ แต่เนื่องจากปัจจัยความล่าช้าในการส่งมอบเรือ และอัตราการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในช่วงสิ้นปีส่งผลให้กองเรือโลกลดลงสุทธิจำนวน 13 ลำ



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุปทานของเรือใหม่ในปี 2558 ยังมีมาก ในอีก 3 ปีข้างหน้า มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีจำนวนเรือถึงร้อยละ 17 ที่มีอายุมากกว่า 25 ปี ดังนั้นดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง



จากกราฟข้างต้นและกราฟเกี่ยวกับอายุของกองเรือ (โปรดดูหัวข้อ 1.2 ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และอุตสาหกรรมซึ่งแสดงในรายงานนี้) แสดงให้เห็นว่า ประมาณร้อยละ 25 ของเรือในประเภทเดียวกันกับของบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี การลดลงของค่าระวางเรือจะทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้น ทั้งนี้อัตราการปลดระวางเรือลดลงจากปี 2555 เนื่องจากการฟื้นตัวของค่าระวางเรือในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 ในปี 2557 ตลาดค่าระวางเรือมีการชะลอตัวช่วงต้นปี และมีการฟื้นตัวของตลาดเป็นระยะๆ ตลอดปี แต่ ณ สิ้นปีตลาดยังคงอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากการถดถอยของตลาดเรือขนาดเคปไซส์ (Capesize) อย่างไรก็ตาม ถ้าตลาดยังคงไม่ฟื้นตัว เราสามารถคาดการณ์ได้ว่าอัตราการปลดระวางเรือจะสูงขึ้น เพื่อลดช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทาน

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานนี้

### 3. การซื้อและการขายเรือ

#### 3.1 สัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ

ในปี 2550 และปี 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ กับ ABG Shipyard Limited (ABG หรือผู้ต่อเรือ) ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน (ในความเป็นจริงสามารถบรรทุกได้ถึง 34,000 เดทเวทตัน ดังนั้นเรือกู่มนี้จะขอล่าต่อไปในรายงานฉบับนี้ ในขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดทเวทตันต่อลำ) และเรือประเภทซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำ ซึ่งแต่ละลำมีขนาดระวาง 54,000 เดทเวทตัน โดยถึงเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้รับเรือแล้วจำนวน 3 ลำจากจำนวนเรือทั้งหมดที่สั่งซื้อ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บันทึกการแปลงหนี้ใหม่ (Novation) สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 3 ลำในปี 2554 และ 2 ลำในปี 2555 รายการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญา สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 9 ลำในปี 2556 และรายการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือ 1 ลำ ในปี 2557 ทั้งนี้เนื่องจากการส่งมอบเรือจะล่าช้าเกินกว่าวันที่ในการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือแต่ละลำตามลำดับ

**สัญญาการยกเลิก (Cancellation) เรือสั่งซื้อใหม่จำนวน 1 ลำ สำหรับเรือเลขที่ 342 ซึ่งดำเนินการเสร็จสมบูรณ์ในปี 2557 มีดังนี้**

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา	เลขที่เรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ในสัญญาสั่งซื้อเรือ	จำนวนเงินงวดที่บริษัทฯ จ่าย	วันที่ในใบเสร็จรับเงินงวดสุดท้าย	ราคาขาย (ล้านบาท)	กำไรจากการขาย (ล้านบาท)	ราคาขาย (ล้านบาทเรืออยู่สหรัฐ)	กำไรจากการขาย (ล้านบาทเรืออยู่สหรัฐ)
1	29 กรกฎาคม 2557	342	32,000	20 กรกฎาคม 2550	17,999,997	15 กรกฎาคม 2557	629.69	39.55	19.37	1.23
กำไรจากการยกเลิกสัญญาต่อเรือ							629.69	39.55	19.37	1.23

#### 3.2 สัญญาสั่งซื้อเรือใหม่เพื่อขนส่งซีเมนต์

##### (ก) บันทึกความเข้าใจ (“MOU”) และสัญญา Charters กับบริษัท Ultratech Cement Limited

บริษัทฯ ได้ลงนามใน MOU เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2552 และได้ลงนามในสัญญา Long Term Time Charter (“สัญญา Charters”) เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 กับบริษัท Ultratech Cement Limited, Mumbai, ประเทศอินเดีย (“Charterer”) สำหรับสัญญา Charters จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ (ทั้งนี้เป็นที่แน่นอนแล้วจำนวน 3 ลำ ส่วนอีก 1 ลำนั้น Charterer จะพิจารณาที่จะรับบริการเพิ่มเติมซึ่งต้องยืนยันก่อนวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555 แต่ Charterer ขอขยายเวลาและในเวลาต่อมาได้แจ้งว่าจะรับบริการ) โดยรายละเอียดสำหรับการส่งมอบเรือทั้ง 4 ลำ มีดังนี้

### ตารางการส่งมอบเรือ

- เรือลำที่ 1 - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 30 กรกฎาคม 2554 ถึง 15 สิงหาคม 2554
- เรือลำที่ 2 - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2555 ถึง 31 มกราคม 2556
- เรือลำที่ 3 - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 1 พฤศจิกายน 2556 ถึง 31 มกราคม 2557
- เรือลำที่ 4 - (หลังจากที่ Charterer ได้แจ้งความประสงค์จะใช้บริการเรือเพิ่ม) - กำหนดส่งมอบเรือระหว่าง 1 กุมภาพันธ์ 2557 ถึง 30 เมษายน 2557

### สรุปสาระสำคัญของเนื้อหาของสัญญา Charters

บริษัทฯ หรือ ตัวแทนของบริษัทฯ (“เจ้าของเรือ”) เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือและจะดำเนินการให้เรือบริการแก่ Charterer จำนวนทั้งสิ้น 3 ลำ และอาจเพิ่มอีก 1 ลำ (ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาของ Charterer โดย Charterer จะต้องแจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการเพิ่มเติม ภายในวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งได้ขยายเวลาต่อให้อีก) โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวนี้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น  $15+5+5 = 25$  ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

ทั้งนี้ Charterer ได้แจ้งความประสงค์ที่จะใช้บริการสำหรับเรือลำที่ 4 แล้ว ภายใต้เงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้ ดังนั้นบริษัทฯ มีสัญญา Charters จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ ภายใต้ MOU นี้

### เรือ

เป็นเรือที่ส่งต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งสินค้า โดยส่งต่อขึ้นตามลักษณะที่ได้ตกลงไว้กับ Charterer โดยเฉพาะ

### อัตราค่าบริการเรือ (“Charter Rate”)

Charter Rate สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรก เท่ากับ 15,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ หลังจากนั้น ในกรณีที่ Charterer เลือกต่อสัญญาไปอีก 5 ปี Charter Rate จะลดลงจำนวน 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ กล่าวคือ Charter Rate ในปีที่ 16 ถึง ปีที่ 20 จะเป็น 13,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ และถ้า Charterer เลือกต่อสัญญาไปอีก 5 ปี Charter Rate ในปีที่ 21 ถึง ปีที่ 25 จะเป็น 11,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ

อย่างไรก็ตาม หาก Charterer ต้องการให้เรือจดทะเบียนในประเทศอินเดีย (ถือธงประเทศอินเดีย) เจ้าของเรือจะรับดำเนินการให้ โดย Charter Rate จะเพิ่มขึ้นอีก 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น Charter Rate ในกรณีนี้จะเท่ากับ 17,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับระยะเวลา 15 ปีแรกและจะลดลง 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละครั้งของการต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี

### ค่าปรับ

กรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบเรือให้ Charterer ได้ภายในระยะเวลาตามตารางการส่งมอบเรือข้างต้น เจ้าของเรือจะต้องชำระค่าปรับจำนวน 4,250 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อลำเรือต่อวันที่ได้ส่งมอบล่าช้า รายละเอียดการชำระค่าปรับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้



บริษัท	เรือ	วันที่เริ่มชำระค่าปรับ ตามสัญญา	ชำระถึงวันที่ส่งมอบ เรือแก่ Charterer	จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ)
บริษัท ABC One Pte. Ltd	คนตา นารี	1 พฤษภาคม 2557	31 ธันวาคม 2557	1,041,250
บริษัท ABC Two Pte. Ltd	อภิภูพานารี	16 สิงหาคม 2554	15 เมษายน 2557	4,136,542
บริษัท ABC Three Pte. Ltd	บุญญา นารี	1 กุมภาพันธ์ 2556	3 กรกฎาคม 2557	2,198,542
บริษัท ABC Four Pte. Ltd	ชัยญา นารี	1 กุมภาพันธ์ 2557	25 กันยายน 2557	1,005,656

**(ข) การลงนามและการยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือ 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ**

เพื่อปฏิบัติตามสัญญา Charter ที่บริษัทฯ ได้มีการลงนามแล้ว บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะ (“บริษัทย่อย SPV”) ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte.Ltd (ABC) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้แก่ บริษัท ABC One บริษัท ABC Two และบริษัท ABC Three Pte. Ltd. (ABC Three) โดยทั้ง 3 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ สำหรับขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) กับบริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (“ผู้ต่อเรือ”) โดยมีต้นทุนเรือลำละ 28.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

การต่อสร้างเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์กับผู้ต่อเรือ ABG มีความล่าช้า ดังนั้นในปี 2555 - 2556 บริษัทฯ (โดยผ่าน 3 บริษัทย่อย ได้แก่ บริษัท ABC Two บริษัท ABC Three และบริษัท ABC Four Pte. Ltd. (ABC Four)) ได้ทำสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 3 ลำกับผู้ต่อเรืออีกแห่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งรายละเอียดการรับมอบได้อธิบายไว้ในหัวข้อ (ค) ตารางที่ 1 และในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ทั้ง 3 ฉบับกับผู้ต่อเรือ ABG

**(ค) การลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ 4 ฉบับ เพื่อต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ**

เพื่อให้สามารถส่งมอบเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ ให้แก่ Charterer ได้เร็วที่สุด (และแทนเรือที่ได้สั่งต่อไว้ก่อนหน้านี้และต่อมายกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือดังกล่าวกับผู้ต่อเรือ ABG) บริษัทฯ โดยผ่านแต่ละบริษัทย่อยของบริษัทฯ กล่าวคือ ABC Two ABC Three และ ABC Four (โดยแต่ละบริษัทจะเรียกว่า “ผู้ซื้อ”) ซึ่งได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 3 ฉบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ ขนาดระวาง 20,000 เดทเวทตัน กับบริษัท China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (ร่วมกัน เรียกว่า “ผู้ขาย”)

นอกจากเรือ 3 ลำดังกล่าวข้างต้น เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2555 บริษัท ABC ได้ลงนามในสัญญาออฟชั่นกับผู้ขาย ภายใต้สัญญาดังกล่าว ABC มีออฟชั่นในการตั้งบริษัทในกลุ่มเพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ ขนาดระวาง 20,000 เดทเวทตัน เพิ่มอีก 1 ลำ (“เรือออฟชั่น”) ในราคาและเงื่อนไขที่เหมือนกันกับเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ ที่ได้สั่งไปก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ ABC ได้ใช้สิทธิในการสั่งต่อเรือออฟชั่นในระหว่างปี 2556 ดังนั้น รายละเอียดเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ ซึ่งได้รับมอบแล้ว 3 ลำ ในปี 2557 และ 1 ลำที่เหลือจะส่งมอบในเดือนมกราคม 2558 มีดังต่อไปนี้

(i) รายละเอียดเรือขนส่งซีเมนต์ที่ได้รับมอบแล้วจำนวน 3 ลำ

ลำดับ ที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท ABC Two Pte. Ltd	อภิญญา นารี	2557	21,136	25 มีนาคม 2557	24.02
2	บริษัท ABC Three Pte. Ltd	บุญญา นารี	2557	21,159	12 มิถุนายน 2557	24.18
3	บริษัท ABC Four Pte. Ltd	ขวัญญา นารี	2557	21,114	3 กันยายน 2557	24.18
เรือขนส่งซีเมนต์ - 3 ลำ				63,409		72.38

(ii) รายละเอียดการชำระเงิน งวดที่ 4 ของเรือขนส่งซีเมนต์ (คนยา นารี)

ลำดับ ที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อย ที่เป็นเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	วันที่ในสัญญา ส่งต่อเรือ	วันที่ ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดทเวท ตัน)	ราคาเรือ ตามสัญญา Agreement (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557 (เหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท ABC One Pte. Ltd	คนยา นารี	30 สิงหาคม 2556	6 มกราคม 2558	20,000	24,480,000	4,896,000	4,896,000	9,792,000
เรือขนส่งซีเมนต์ - 1 ลำ					20,000	24,480,000	4,896,000	4,896,000	9,792,000

หมายเหตุ: เรือดังกล่าวข้างต้นส่งมอบเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2557

### 3.3 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต

ในรายงานประจำปีสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือ มือสอง หรือ การลงนามเพื่อสั่งซื้อเรือ/ซื้อสัญญาเรือส่งต่อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ เฝ้ารอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสนี้ได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอเรือใหม่ในราคาที่น่าสนใจ ต่อมาในปี 2555 บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือจำนวน 6 ลำ และเพื่อให้แผนการนี้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในปี 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือ จำนวน 12 ลำ เพื่อส่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวน 12 ลำกับคู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังต่อไปนี้

(ก)เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 2 ลำสำหรับส่งต่อเรือ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ซึ่งบริษัทได้รับมอบเรือแล้ว จำนวน 2 ลำ ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลำดับ ที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท ฟรีเชิส โอปอลส์ จำกัด	อินทรา นารี	2557	63,468	3 กรกฎาคม 2557	27.40
2	บริษัท ฟรีเชิส รูบีส จำกัด	อิสรา นารี	2557	63,516	16 กรกฎาคม 2557	27.40
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 2 ลำ				126,984		54.80

(ข) เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 2 ลำ สำหรับเรือ ขนาดระวาง 38,500 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (รวมเรียกว่า ผู้ขาย) รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวดและวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับ ที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ตามสัญญา	วันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดกเวท ตัน)	ราคาตาม สัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	รวมจำนวน เงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2557 (เหรียญ สหรัฐ)
1	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	BC385-11	25 พฤศจิกายน 2556	31 พฤษภาคม 2558	38,500	22,318,000	2,231,800	6,695,400	8,927,200
2	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	BC385-12	25 พฤศจิกายน 2556	31 ธันวาคม 2558	38,500	22,318,000	2,231,800	2,231,800	4,463,600
เรือประเภทแฮนด์ไลน์ - 2 ลำ					77,000	44,636,000	4,463,600	8,927,200	13,390,800

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	10%
งวดที่ 2	ตัดแผ่นเหล็กขึ้นแรก	10%
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	10%
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	60%
รวม		100%

(ค)เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาส่งต่อเรือ จำนวน 8 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวาง 39,000 เดกเวทตัน จำนวน 4 ลำ และเรือขนาดระวาง 64,000 เดกเวทตัน จำนวน 4 ลำ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับ ที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา ส่งต่อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดกเวท ตัน)	ราคาตาม สัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	รวม จำนวนเงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2557 (เหรียญ สหรัฐ)
1	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130120	20 ธันวาคม 2556	31 สิงหาคม 2558	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
2	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130121	20 ธันวาคม 2556	30 พฤศจิกายน 2558	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
3	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130122	20 ธันวาคม 2556	28 กุมภาพันธ์ 2559	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
4	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130123	20 ธันวาคม 2556	31 พฤษภาคม 2559	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	3,294,090
เรือประเภทแฮนด์ไลน์ - 4 ลำ					154,500	87,840,000	800,000	12,376,360	13,176,360
1	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130124	20 ธันวาคม 2556	31 กรกฎาคม 2558	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
2	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130125	20 ธันวาคม 2556	31 ตุลาคม 2558	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
3	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130126	20 ธันวาคม 2556	31 มกราคม 2559	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
4	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130127	20 ธันวาคม 2556	30 เมษายน 2559	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	4,121,625
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 4 ลำ					253,380	109,910,000	800,000	15,686,500	16,486,500
รวม					407,880	197,750,000	1,600,000	28,062,860	29,662,860

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	ลงนามในสัญญา	1%
งวดที่ 2	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด	14%
งวดที่ 3	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 4	ส่งมอบเรือ	75%
รวม		100%

(ง)เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญาสั่งซื้อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือตามสัญญา (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่จ่ายไปปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงินที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557 (เหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2558	64,000	27,900,000	8,370,000	8,370,000
2	บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2558	64,000	27,900,000	8,370,000	8,370,000
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 2 ลำ					128,000	55,800,000	16,740,000	16,740,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ 1	10%
งวดที่ 2	หลังได้รับสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ 2	10%
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกเรือ (โครงเรือ)	10%
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	60%
รวม		100%

(จ)เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 10 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้า แห่งแรกของ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 10 ลำ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. และ บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา สั่งซื้อเรือ	วันที่ ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือ ตามสัญญา Agreement (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	รวมจำนวน เงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557
1	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 พฤษภาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
2	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 พฤษภาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
3	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14021B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 สิงหาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
4	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14022B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 สิงหาคม 2558	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000
5	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 ตุลาคม 2558	64,000	27,400,000	2,740,000	2,740,000
6	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14024B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 ตุลาคม 2558	64,000	27,400,000	2,740,000	2,740,000
7	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14025B	26 กุมภาพันธ์ 2557	15 ธันวาคม 2558	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
8	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14026B	26 กุมภาพันธ์ 2557	15 ธันวาคม 2558	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
9	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2559	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
10	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2559	64,000	27,900,000	2,790,000	2,790,000
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 10 ลำ - Sainty Marine Corporation Ltd.					640,000	278,000,000	38,960,000	38,960,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	หลังได้รับสัญญาเช่าประกันการคืนเงินงวดที่ 1	10%
งวดที่ 2	หลังได้รับสัญญาเช่าประกันการคืนเงินงวดที่ 2	10%
งวดที่ 3	เสร็จสิ้นการวางกระดูกงูเรือ (โครงเรือ)	10%
งวดที่ 4	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 5	ส่งมอบเรือ	60%
รวม		100%

ลำดับที่	ผู้ซื้อ/บริษัทย่อย ที่เป็นเจ้าของเรือ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา สั่งซื้อเรือ	วันที่ ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือ ตามสัญญา Agreement (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	รวมจำนวนเงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค.2557
1	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130128	17 มีนาคม 2557	30 พฤศจิกายน 2558	63,345	27,900,000	4,185,000	4,185,000
2	บริษัท พรซิเอนท์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)	SF130129	17 มีนาคม 2557	15 มีนาคม 2559	63,345	27,900,000	4,185,000	4,185,000
เรือประเภทอัลตราแม็กซ์ - 2 ลำ - Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd.					126,690	55,800,000	8,370,000	8,370,000

ราคาตามสัญญาของเรือแต่ละลำจะถูกแบ่งชำระออกเป็นงวดๆ ดังต่อไปนี้

งวดที่ชำระ	เหตุการณ์สำคัญ	ร้อยละ (%)
งวดที่ 1	หลังได้รับสัญญาเช่าประกันการคืนเงินงวด	15%
งวดที่ 2	ปล่อยเรือลงน้ำ	10%
งวดที่ 3	ส่งมอบเรือ	75%
รวม		100%

#### 4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐ คำนิยามต่างๆ ที่เกี่ยวกับค่าทางการเงินและการดำเนินงาน ดังนี้

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex)** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการเงินบัญชี (กรณาคูรายละเอียดยกเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าน้ำมันต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น และค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม เมื่อ บริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าแบบเป็นระยะเวลา

**ต้นทุนจากการเดินเรือรวม** - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นรายเที่ยว

**รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยแสดงเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำ (TC Rate)** - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ โดยถือว่ามี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

**รายได้จากการเดินเรือ** - รายได้จากการเดินเรือ หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

**รายได้จากการเดินเรือสุทธิ** - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

**ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ** - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครึ่งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชี (Dry-Docking Cost) ภายในระยะเวลาสองปีจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม และสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคาแต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี ในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย (Opex) เพื่อเป็นการครบถ้วนสำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

**ค่าเสื่อมราคา** - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

**วันหยุดการเดินเรือ** - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายถึงเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรือที่กลางทะเล หรือที่ท่าเรือ หรือในกรณีเรือเสีย

**กำไรขั้นต้น** - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

**อัตรากำไรขั้นต้น** - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

**ค่าใช้จ่ายในการบริหาร** - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารยังรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ(Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องของค่าใช้จ่ายในการบริหารคือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ไปรวมคำนวณในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

## 5. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

### 5.1 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจากธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด (BTMU) และธนาคารอื่น 3 แห่ง

เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันจำนวน 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ ธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารธนชาติ (ทั้งหมดคือผู้จัดหางานและเป็นผู้ให้กู้) เพื่อบริษัทฯ ใช้เงินกู้ในการซื้อเรือมือสองเพิ่มเติม

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาสินเชื่อมีหลักประกัน ฉบับที่ 3 โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้สำหรับวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557 และในปี 2557 บริษัทฯ ไม่ได้ขยายระยะเวลาสินเชื่อ ทำให้วงเงินสินเชื่อนี้ถูกยกเลิกไปโดยอัตโนมัติ

### 5.2 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารอื่นในประเทศ อีก 2 แห่ง

ตั้งแต่ปี 2551 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อ 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ 3 ธนาคารในประเทศสำหรับซื้อเรือมือสอง ซึ่งวงเงินสินเชื่อดังกล่าวจะสิ้นสุดสัญญาวันที่ 18 มกราคม 2552 เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินโลก ผู้ให้กู้ไม่สามารถขยายระยะเวลาเบิกวงเงินกู้ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกได้ในช่วงต้นปี 2552 จึงได้เปลี่ยนเป็นวงเงินกู้สกุลเงินบาท โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ภายในวันที่ 18 มกราคม 2553 อย่างไรก็ตามเมื่อคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจมีขึ้น บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินสินเชื่อแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (swap)จากผู้ให้กู้เดิม สำหรับการเปลี่ยนแปลงหนี้เงินกู้สกุลเงินบาท (ณ เวลาเบิกถอนเงินกู้) ไปเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริก โดยการใช้ USD/THB Swap เมื่อเงินกู้ได้ถูกเบิกใช้ เงินกู้ที่เบิกถอนดังกล่าวจะถูกคำนวณในสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกาทันที ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่อาจเกิดขึ้นจากเงิน

ต้นของเงินกู้ดังกล่าว ในปี 2553 วงเงินกู้นี้ได้ถูกเบิกถอนจำนวน 1,502.35 ล้านบาทเพื่อนำใช้ในการซื้อเรือ 2 ลำ และเงินกู้สกุลเงินไทยบาทนี้ได้ถูกแปลง โดยการ swap เป็นหนี้เงินกู้สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐทันที ซึ่งมีตารางการชำระคืนตรงกับเงินกู้สกุลไทยบาท

ต่อมาเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (i) เปลี่ยนวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของส่วน A (Tranche A) ณ วันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกเงินกู้ส่วน A เป็นวงเงินกู้สกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยจะเรียกเงินกู้ส่วนนี้ว่า ส่วน C (Tranche C) (ii) ขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของส่วน C ไปจนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554 (iii) ขยายขอบเขตการป้องกันความเสี่ยง เพื่อให้ครอบคลุมการ swap อัตราดอกเบี้ย และขยายระยะเวลาของวงเงินการป้องกันความเสี่ยง

**เงื่อนไขหลัก (หลังจากได้แก้ไขแล้ว) ของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้**

- ผู้กู้** : บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) / ร่วมกันกับแต่ละบริษัทย่อย ซึ่งเป็นเจ้าของเรือ (รวมกันเรียกว่า “ผู้กู้”)
- ผู้ให้กู้** : ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)
- จำนวนเงินกู้** : ส่วน A: เงินกู้สกุลไทยบาท จำนวน 1,502.35 ล้านบาท (ได้เบิกถอนแล้ว)  
ส่วน B: วงเงินสินเชื่อสำหรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา  
ส่วน C: วงเงินกู้จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ  
วงเงินสำหรับป้องกันความเสี่ยง (Hedging Facility) จำนวนถึง 8.75 พันล้านบาท
- วัตถุประสงค์** : ส่วน A : เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กลำใหม่หรือเรือมือสอง ซึ่งมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี และ / หรือมากกว่า 10 ปีแต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้ผู้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ  
ส่วน B : เพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดจากการโอนเงินต่างประเทศเข้าหรือโอนเงินออกในการดำเนินธุรกิจเป็นปกติสำหรับการปิดสถานะสัญญาที่เป็นเงินตราต่างประเทศตามอัตราตลาด  
ส่วน C : เพื่อซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดเล็กลำใหม่หรือเรือมือสอง ซึ่งมีอายุน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี และ / หรือมากกว่า 10 ปีแต่น้อยกว่า 15 ปี ซึ่งจะให้ผู้กู้ยืมถึงร้อยละ 20 ของวงเงินสินเชื่อ  
วงเงินสินเชื่อสำหรับการป้องกันความเสี่ยง: เพื่อใช้ในการความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงค่าเงินบาทของส่วน A ที่เบิกถอนมา โดยการแลกเปลี่ยนสกุลเงินของเงินต้น (Principal swap) และการแลกเปลี่ยนสกุลเงินของเงินต้นและดอกเบี้ย (cross currency swap)



ระยะเวลาเบิกเงินกู้	: เงินกู้ส่วน A : ได้เบิกถอนหมดแล้ว เงินกู้ส่วน B, C และวงเงินสำหรับการป้องกันความเสี่ยง: จนถึงวันที่ 29 ธันวาคม 2554
ระยะเวลาของสินเชื่อ	: ส่วน A : 13 ปี นับจากเดือนธันวาคม 2552 ส่วน C : 12 ปี นับจากวันที่ได้มีการเบิกถอนครั้งแรก
ระยะเวลาการปลอดชำระคืนเงินต้น	: ส่วน A : 12 เดือน นับจากวันที่ 11 ธันวาคม 2552 ดังนั้นการจ่ายคืนเงินกู้จึงเริ่มขึ้น ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553 ส่วน C : นับจากวันที่ 30 ธันวาคม 2553 และสิ้นสุดในวันที่ 11 ธันวาคม 2554 การชำระคืนเงินต้น
อัตราดอกเบี้ย	: วงเงินส่วน A : MLR (บาท) 3 เดือนลบร้อยละ 1 วงเงินส่วน C : LIBOR บวกร้อยละ 2.75 สำหรับ 5 ปีแรก หลังจากนั้น LIBOR บวกร้อยละ 2.85
การชำระคืนเงินต้น	: เงินกู้ส่วน A : ชำระเป็นรายไตรมาส จำนวน 48 งวดเท่าๆ กัน (ในระยะเวลา 12 ปี) ของจำนวนเงินกู้ทั้งหมด ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2553 ดังนั้นการชำระคืน จึงเริ่มขึ้น ในวันที่ 30 ธันวาคม 2553 เงินกู้ส่วน C : ชำระเป็นรายไตรมาสจำนวน 44 งวดเท่าๆ กัน ของจำนวนเงินกู้ทั้งหมด จากวันสิ้นสุดระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ส่วน C
ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงิน	: ร้อยละ 1 ต่อปีของจำนวนวงเงินที่ไม่ได้เบิกถอน
หลักประกัน	: หลักประกันของสินเชื่อโดยหลักมีดังต่อไปนี้ 1) ก่อนการเบิกถอน การจ้างเป็นลำดับแรกของเรือซึ่งผู้กู้เป็นเจ้าของ โดยมีมูลค่ารวมอย่างน้อย 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือ 2) การจ้างเป็นลำดับแรกของเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกชนขนาดเล็กที่จะซื้อเข้ามา 3) การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยและเงินได้ของเรือที่เป็นหลักประกัน 4) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้
ข้อตกลงของหลักประกัน	: ในช่วงระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 167 ของ จำนวนเงินกู้คงเหลือของสินเชื่อ หลังจากพ้นระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้: จำนวนมูลค่ารวมของเรือซึ่งเป็นหลักประกันจะต้องมีอย่างน้อยร้อยละ 154 ของจำนวนเงินกู้คงเหลือของสินเชื่อ
ข้อตกลงทางการเงิน	: พีเอสแอล จะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส โดยคำนวณจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐของพีเอสแอล ดังนี้ 1) อัตราส่วนหนี้สินต่อผลรวมส่วนของผู้ถือหุ้น (Maximum Debt / Total

- Shareholders' Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า ;
- 2) อัตราส่วนหนี้สินต่อ EBITDA สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า (อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขในปี 2557 ให้ไม่เกิน 6 เท่าจนถึงธันวาคม 2558 หลังจากนั้นไม่เกิน 5 เท่า)
  - 3) ดำรงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อลำ สำหรับเรือที่พีเอสแอลเป็นเจ้าของ
  - 4) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ อย่างน้อย 1.1 เท่า (Minimum Debt Service Cover of 1.1 times)

**ข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน :** บริษัทฯ ไม่มีข้อจำกัดใดๆ อันมีสาระสำคัญกับข้อตกลงที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน

ในระหว่างปี 2553 บริษัทฯ ได้เบิกถอนวงเงินกู้ในส่วน A จำนวน 1,502 ล้านบาท หรือเท่ากับ 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับซื้อเรือจำนวน 2 ลำ ณ สิ้นปี 2557 วงเงินกู้ส่วน A มีวงเงินคงเหลือจำนวน 29.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้เบิกถอนวงเงินกู้ในส่วน C จำนวน 92 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับซื้อเรือจำนวน 4 ลำ ณ สิ้นปี 2557 วงเงินกู้ส่วน C มีวงเงินคงเหลือจำนวน 54.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

บริษัทฯ (โดย 4 บริษัทย่อย) ได้ลงนามในสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (USD Interest Rate Swap) เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2555 และวันที่ 27 ธันวาคม 2555 สำหรับเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคงเหลือจำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยมีระยะเวลาแลกเปลี่ยนและชำระดอกเบี้ยเป็นรายไตรมาสเช่นเดียวกับกำหนดการชำระดอกเบี้ยตามสัญญาเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาสัญญาแลกเปลี่ยนดังกล่าวจะมีผลสำหรับดอกเบี้ยจ่ายหลังจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

### 5.3 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือมือสองจาก ธนาคาร ธนชาติ จำกัด (มหาชน) (“TBank”)

เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเงินกู้จำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐกับ ธนาคาร ธนชาติ จำกัด (มหาชน) (“TBank”) โดยมีระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้จนถึงเดือนมีนาคม 2555

**สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ**

<b>ผู้กู้</b>	: บริษัท พีริเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
<b>ผู้ให้กู้</b>	: ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน) (“TBank”)
<b>วัตถุประสงค์</b>	: เป็นสินเชื่อสำหรับซื้อเรือใหม่ หรือ เรือมือสองหลายลำ ขนาดแฮนด์ไฮส์ หรือ ซุปราแมกซ์ (“เรือซื้อใหม่หลายลำ”) หรือสำหรับใช้ชำระคืนราคาเรือหลายลำที่บริษัทฯ ได้ซื้อในระหว่างเดือนมกราคม - มีนาคม 2555
<b>จำนวนเงินกู้</b>	: วงเงินกู้รวมไม่เกิน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
<b>อัตราดอกเบี้ย</b>	: LIBOR 3 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
<b>ค่าธรรมเนียมการรักษาวงเงิน</b>	: ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
<b>ค่าธรรมเนียมอื่น</b>	: ร้อยละ 0.65 ของวงเงินกู้ เพื่อเป็นค่าธรรมเนียมการต่อวงเงิน

- ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ : ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2555
- การชำระคืนเงินกู้ : เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนโดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 44 งวด เป็นรายไตรมาส เท่าๆกัน เริ่มตั้งแต่สิ้นเดือนมิถุนายน 2555
- หลักประกัน : เงินกู้จะมีหลักประกันโดยหลัก ดังต่อไปนี้
- 1) ก่อนการเบิกถอนเงินกู้งวดแรก การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือบางลำที่ผู้กู้เป็นเจ้าของ โดยมีมูลค่าหลักประกันดังกล่าวไม่น้อยกว่าร้อยละ 167 ของเงินกู้ทั้งหมดในระหว่างการเบิกถอน
  - 2) การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ซื้อ
  - 3) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาประกันภัย และในเงินได้จากเรือที่เป็นหลักประกัน
  - 4) การจำนำหุ้นเป็นลำดับแรกของแต่ละบริษัทย่อยผู้กู้
- ข้อตกลงทางการเงิน : ณ สิ้นไตรมาส ผู้กู้จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ:
- อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1;
  - อัตราส่วนหนี้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย (Debt/EBITDA) ไม่เกิน 5 ต่อ 1 (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่าถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า) ;
  - อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Debt/Total Shareholder's Equity) ไม่เกิน 2 ต่อ 1
  - ดำรงเงินสดสำรองอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือ ของบริษัทใดก็ได้ในกลุ่มของผู้กู้
- ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ :
- ในระหว่างระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกันจะต้องมีมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 167 ของจำนวนเงินกู้คงค้างทั้งหมด
  - หลังจากระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกันจะต้องมีมูลค่าไม่ต่ำกว่าร้อยละ 154 ของจำนวนเงินกู้คงค้างทั้งหมด
- ข้อตกลงอื่นๆ :
- จะถือว่าเป็นเหตุแห่งการผิดสัญญา ถ้านายกาลิด มอยนูตดิน ฮาซิม และ นาย มูนิร มอยนูตดิน ฮาซิม และนายกูซรู คาลิ วาเดีย พ้นจากการเป็นผู้บริหารของผู้กู้ ทั้งนี้ไม่รวม ถึงการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เว้นเสียแต่ว่าจะมีบุคคลอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ ทำหน้าที่แทนภายใน 90 วัน

บริษัทฯ เบิกถอนวงเงินกู้นี้ครบเต็มจำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ ณ สิ้นปี ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 28.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

#### 5.4 วงเงินสินเชื่อสำหรับการสั่งซื้อเรือใหม่จากธนาคาร DNB Asia Ltd. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ (วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือต่อใหม่)

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อที่มีหลักประกันระยะยาว ใช้สำหรับเรือที่สั่งซื้อใหม่จากผู้ต่อเรือ ABG จำนวน 398,400,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา กับธนาคาร DNB Asia Ltd. ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารต่างประเทศอื่นๆ สำหรับเรือสั่งซื้อใหม่จำนวน 15 ลำ (เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไฮส์จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตันและเรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำโดยแต่ละลำมีระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน ) จากจำนวนเรือสั่งซื้อใหม่ทั้งสิ้น 18 ลำ

เงื่อนไขหลักของสัญญาให้สินเชื่อดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ผู้กู้ : บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) และ/หรือบริษัทย่อยของ บริษัทฯ จำนวนสูงสุด 15 บริษัทย่อย ซึ่งตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายสิงคโปร์ หรือภายใต้กฎหมายไทย หรือภายใต้เขตอำนาจของกฎหมายใดๆ ซึ่งผู้ให้กู้ยอมรับ

ผู้ค้ำประกัน : พีเอสแอล

ผู้ให้กู้ : ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศหลายแห่ง

นายทะเบียน : DNB

(Bookrunners) /

ผู้รับประกัน (Underwriters) / ผู้จัดการผู้มีอำนาจ (Mandated Lead Arranger (“MLA”) และ ตัวแทนและตัวแทนหลักประกัน Facility Agent and Security Agent

ผู้จัดการร่วม : ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

#### รายละเอียดสินเชื่อ

วัตถุประสงค์ : เป็นเงินกู้มีหลักประกันสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือเพื่อใช้ในการสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 15 ลำ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

##### เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไฮส์

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทแฮนด์ไฮส์ จำนวน 9 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยผู้ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

##### เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์

เรือขนส่งสินค้าเทกองประเภทซูปราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ โดยแต่ละลำมีขนาดระวางบรรทุก 54,000 เดทเวทตัน แต่ละลำถูกต่อโดยผู้ต่อเรือ ABG จำกัด ประเทศอินเดีย ราคาต่อเรือแต่ละลำอยู่ที่ประมาณ 38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

วงเงินสินเชื่อสูงสุด : จำนวนเงินกู้สูงสุดถึง 398.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ร้อยละ 80 ของราคาสั่งซื้อเรือ

ตามที่ได้กล่าวข้างต้น) ซึ่งประกอบด้วย 15 ส่วน ดังต่อไปนี้

สำหรับเรือขนส่งสินค้าทางทะเลประเภทแฮนด์ไฮส์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 216 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 9 ส่วนย่อย ดังนี้

**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ**

จำนวนเงิน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ**

เท่ากับจำนวนเงิน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

สำหรับเรือขนส่งสินค้าทางทะเลประเภทซูปราแมกซ์ มีวงเงินสินเชื่อสูงสุดถึง 182.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยแบ่งเป็น 6 ส่วนย่อย ดังนี้

**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ**

จำนวนเงิน 22.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

**วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ**

เท่ากับจำนวนเงิน 30.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 80 ของราคาสั่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

**การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อและการชำระคืน**

**การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ :** สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

ให้เป็นไปตามขั้นตอนของการต่อเรือที่ระบุในสัญญาสั่งต่อเรือ

**สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ**

เท่ากับร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และจะถูกเบิกถอนในเวลารับเรือ

**การชำระคืน :** สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ

สินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อรับเรือแต่ละลำ

**สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ**

สินเชื่อในแต่ละส่วนจะถูกชำระคืนเป็นงวดรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ และส่วนที่เหลือ (balloon amount) จะเท่ากับเงินกู้คงเหลือของส่วนนั้นๆ จะจ่ายชำระเมื่อครบกำหนดสุดท้าย ทั้งนี้การชำระเงินกู้คืนงวดแรก จะเริ่มขึ้นหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน

ณ วันครบกำหนด จำนวนเงินกู้คงเหลือทั้งหมดจะถูกชำระคืน และจำนวนเงินกู้ในแต่ละส่วนลดลงเป็นศูนย์

วันครบกำหนด : 10 ปี นับจากวันที่ได้เบิกเงินกู้สำหรับเรือลำแรก ดังนั้นวันครบกำหนดของสัญญาเงินกู้นี้จะประมาณเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

#### ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียม

อัตราดอกเบี้ย : จำนวนรวมของ LIBOR และส่วนเพิ่ม

ระยะเวลาดอกเบี้ย : ทุก 3 เดือน

ค่าธรรมเนียมการใช้เงิน : ร้อยละ 0.35 ต่อปี ของจำนวนที่ยังไม่ได้เบิกถอนของวงเงินกู้ทั้งหมด

หลักประกัน : ผู้กู้และผู้ค้ำประกันมีหลักประกันดังต่อไปนี้

##### สินเชื่อก่อนรับเรือ

- ก) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล
- ข) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้ร่วม
- ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาตั้งต่อเรือ
- ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินรายงวด ซึ่งเกี่ยวเนื่องจากสัญญาการตั้งต่อเรือของพีเอสแอล

##### สินเชื่อก่อนรับเรือ

- ก) การจดจำนองเรือให้เป็นอันดับแรก
  - ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ คือหุ้นบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องยกเว้นพีเอสแอล
  - ค) หลักประกันจากผู้ค้ำประกัน ถ้าพีเอสแอลไม่ได้เป็นผู้ร่วม
  - ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเรียกร้องค่าชดเชยของเรือ
  - จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินประกันภัยทั้งหลาย
  - ฉ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเงินรายได้จากเรือ และการจดจำนำบัญชีเงินได้ (บัญชีจะถูกเปิดเพื่อเรือแต่ละลำ) และบัญชีเงินชำระคืน
- ทั้งนี้หลักประกันดังกล่าวทั้งหมดจะเป็นหลักประกันที่ผูกพันจนกว่าจะชำระคืนเงินกู้ทั้งหมด

#### ข้อตกลงต่างๆ

ข้อตกลงทางการเงิน : พีเอสแอลจะปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐของผู้ค้ำประกัน ดังนี้

- ก) อัตราส่วนเงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (Funded Debt / Total Shareholder's Equity) สูงสุดไม่เกิน 2 เท่า
- ข) อัตราส่วนหนี้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย (EBITDA) สูงสุดไม่เกิน 5 เท่า (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า)
- ค) ค่ารงเงินทุนหมุนเวียนอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อลำ

**ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ** : การจดทะเบียนเรือ - เรือจะถูกจดทะเบียนที่ประเทศไทย หรือประเทศสิงคโปร์ และประเทศซึ่งยอมรับโดยตัวแทนสินเชื่อ โดยทั้งนี้ผู้ผู้สามารถจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สูงสุดจำนวน 7 ลำ

**มูลค่าเรือขั้นต่ำ** - กือราคาดลาครวมของเรือที่รับมอบ จะต้องมืมูลค่าอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

**ข้อตกลงอื่นๆ** : **เงินปันผล** - ไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของพีเอสแอล ส่วนผู้ผู้ร่วมที่เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ก็สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ หากมิได้ปรากฏว่าเกิดเหตุการณ์อันเป็นการผิดสัญญา หรือมิได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งจะนำไปสู่การผิดสัญญา และเหตุการณ์ดังกล่าวยังคงดำเนินอยู่

**การเป็นบริษัทจดทะเบียน** - พีเอสแอลจะยังคงเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดระยะเวลาของสัญญาสินเชื่อนี้

ในระหว่างปี 2554 - 2556 บริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นก่อนกำหนด และยกเลิกวงเงินสินเชื่อ สำหรับเรือดังต่อไปนี้

ปี	เลขที่เรือ	จำนวนเงินกู้ที่ชำระคืนก่อนกำหนด (เหรียญสหรัฐ)	วงเงินสินเชื่อที่ยกเลิก (เหรียญสหรัฐ)	รวม (เหรียญสหรัฐ)
2554	329	11,999,998	12,000,002	24,000,000
2554	330	11,999,998	12,000,002	24,000,000
2554	313	15,199,999	15,200,001	30,400,000
2554	331	0	2,400,000	2,400,000
2554	333	11,999,998	12,000,002	24,000,000
<b>รวม</b>		<b>51,199,993</b>	<b>53,600,007</b>	<b>104,800,000</b>
2555	315	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2555	316	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2555	336	0	24,000,000	24,000,000
2555	334	0	5,600,000	5,600,000
2555	335	0	9,500,002	9,500,002
2555	347	7,599,999	22,800,001	30,400,000
<b>รวม</b>		<b>22,799,997</b>	<b>107,500,005</b>	<b>130,300,002</b>
2556	348	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2556	349	7,599,999	22,800,001	30,400,000
2556	337	0	24,000,000	24,000,000
2556	338	11,999,998	12,000,002	24,000,000
<b>รวม</b>		<b>27,199,996</b>	<b>81,600,004</b>	<b>108,800,000</b>
<b>รวมทั้งหมด</b>		<b>101,199,986</b>	<b>242,700,016</b>	<b>343,900,002</b>

ดังนั้น วงเงินสินเชื่อ จำนวนเงินที่เบิกใช้ และจำนวนเงินกู้คงเหลือสำหรับเรือแต่ละลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 (หลังการชำระคืน/การชำระคืนก่อนกำหนด) มีดังต่อไปนี้

หมายเลขเรือ	วงเงินสินเชื่อ (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่เบิกใช้ (เหรียญสหรัฐ)	วงเงินสินเชื่อคงเหลือ (เหรียญสหรัฐ)
331 (อนันตนา นารี)	21,600,000	21,600,000	14,203,509
334 (เบญจมาศ นารี)	18,400,000	18,400,000	10,728,421
335 (จินตนา นารี)	14,499,998	14,499,998	12,808,332
รวม	54,499,998	54,499,998	37,740,261

#### 5.5 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัท ABC Two Pte. Ltd.) และ บริษัท ABC Three Pte. Ltd. บริษัทย่อยที่ประเทศสิงคโปร์ ของบริษัท Associated Bulk Carriers Pte. Ltd.(ABC Company) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุน (“บริษัทร่วมทุน”) ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 50 ณ ขณะนั้น ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 45.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์ เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาสัญญาต่อเรือขนส่งสินค้าใหม่ขนาดระวางบรรทุกแต่ละ 20,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ สำหรับตัวเรือหมายเลข 379 และ ตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป ต่อมาเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 บริษัทฯ ซื้อหุ้นทุนของ ABC Company จาก Varada Marine Pte.Ltd. ซึ่งถือหุ้นอีกร้อยละ 50 ก่อนการทำรายการซื้อขายครั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมร้อยละ 100 ใน ABC และบริษัทย่อยทั้งหมดของ ABC สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ จำนวน 45,600,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ

**ผู้กู้** : ABC Two Pte. Ltd. และ/หรือ ABC Three Pte. Ltd. (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท ABC Company

**ผู้ให้กู้** : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

**ตัวแทนสินเชื่อ** : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

**ตัวแทนหลักประกัน** : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

**ผู้ให้บริการ Interest Rate Swap** : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

**วัตถุประสงค์** : เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งสินค้าส่งต่อใหม่จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข 379 และตัวเรือหมายเลข 380 ซึ่งมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาสัญญาส่งต่อเรือ

**จำนวนเงินกู้** : วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 45,600,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวน



เงินกู้”) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะรวมหรือแยกกัน จะประกอบไปด้วย

1. วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือ 2 ลำ ไม่เกินวงเงิน 22,800,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ (“เงินกู้สำหรับเรือทั้งสองลำ” และ “เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ”) และ
2. เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ ประกอบไปด้วยวงเงินสินเชื่อ 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)

#### เงินกู้แต่ละส่วน

: เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 17,100,000 หรือ ร้อยละ 60 ของมูลค่าตามสัญญาให้มีการเบิกได้ 3 ครั้ง

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 22,800,000 หรือ ร้อยละ 80 ของมูลค่าตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของ การเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

#### ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้

: เงินกู้สำหรับเรือทั้งสองลำนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำโดยรวมกันหรือแยกกันได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือของเรือแต่ละลำ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม

#### อัตราดอกเบี้ย

: US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม

#### ค่าธรรมเนียมการรักษา วงเงิน

: ร้อยละ 1.2 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส

#### การเบิกเงินกู้

: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้เป็นไปตามสัญญาสั่งต่อเรือ

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือแต่ละลำ

#### การชำระคืนเงินกู้

: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือแต่ละลำ จากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

เงินต้นของเงินกู้ของเรือแต่ละลำจะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 380,000 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของไตรมาสแรกหลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 7,980,000 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา

#### หลักประกัน

: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาสั่งต่อเรือของเรือแต่ละลำ;
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก

เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ

- การจำนองเรือเป็นลำดับแรก
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ;

	<p>ของสัญญาค้ำประกันการค้ำเงินงวด เพื่อเป็นหลักประกันการชำระเงินงวด;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็นระยะเวลา</li> <li>• การจมนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีเงินชำระคืน;</li> <li>• การค้ำประกันจากบริษัท ABC;</li> <li>• การค้ำประกันจากบริษัท ABC ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านบาทหรือสหรัฐ</li> </ul>
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>: จากวันที่ได้รับมอบเรือผู้เช่าแต่ละรายจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงตลอดเวลาของสัญญาเงินกู้ คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. คำนวณอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio, “DSCR”) ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า</li> <li>2. อัตราส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อสินทรัพย์รวม) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20</li> </ol>
ข้อตกลงอื่นๆ	<p>: ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้เช่าได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR) น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น</p>
<p>เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 ผู้เช่าได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 ต่อท้ายสัญญาเงินกู้ฉบับดังกล่าวข้างต้น โดยมีรายละเอียดการแก้ไขและการเปลี่ยนแปลงหลักๆ ดังต่อไปนี้</p>	
วัตถุประสงค์	<p>: เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อได้รับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ส่งต่อใหม่จำนวน 2 ลำกล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-01 และ CC200-02 (“เรือ”) ซึ่งได้ส่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือ ซึ่งได้ส่งต่อแทนเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 2 ลำ (เรือหมายเลข 379 และ 380) ที่เคยส่งต่อกับผู้เช่าเรือ ABG ประเทศอินเดีย แต่ต่อมาได้ยกเลิกไป</p>
จำนวนเงินกู้	<p>: วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือทั้ง 2 ลำ จะต้องไม่เกิน 38,688,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ ไม่เกินวงเงิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ</p>
เงินกู้แต่ละส่วน	<p>: จำนวนเงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้</p> <p>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง</p> <p>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของเงินเบิกจะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</p>

การชำระคืนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือ แต่ละลำจากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือของเรือแต่ละ ลำจะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นราย ไตรมาสๆละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่ม จากวันสุดท้ายของไตรมาสแรก หลังจาก วันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ณ วันสุดท้าย ของสัญญา
หลักประกัน	: เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ การค้ำประกันร้อยละ 100 จากบริษัทฯ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกินวงเงิน 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อลำเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 38.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 37.56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

#### 5.6 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์และ DNB Asia Ltd.

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 บริษัทย่อยซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ (SPCs) 4 บริษัท ได้แก่ บริษัท ฟรีเชิส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู6 ฟิทีอี ลิมิตัด) บริษัท ฟรีเชิส สปาร์กส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู7 ฟิทีอี ลิมิตัด) บริษัท ฟรีเชิส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอส ดับเบิลยู8 ฟิทีอี ลิมิตัด) และ บริษัท ฟรีเชิส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู 9 ฟิทีอี ลิมิตัด) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 84.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”) สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือส่งต่อใหม่ ประเภทซูปรามาแม็กซ์ ขนาดระวางบรรทุก 57,000 เดทเวดตัน จำนวน 4 ลำซึ่งบริษัท SPCs ได้ส่งต่อเรือกับผู้อุปถัมภ์เรือ Guoyu ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ในปี 2555 บริษัทย่อยแต่ละบริษัทได้รับเรือทั้ง 4 ลำตามลำดับ

#### สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้

ผู้กู้ / เจ้าของเรือ	: บริษัท ฟรีเชิส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิตัด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู6 ฟิทีอี ลิมิตัด) บริษัท ฟรีเชิส สปาร์กส์ ฟิทีอี ลิมิตัด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู7 ฟิทีอี ลิมิตัด) บริษัท ฟรีเชิส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิตัด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู8 ฟิทีอี ลิมิตัด)
----------------------	---

บริษัท ฟรีเชิส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท โอเอสดับเบิลยู9 ฟิทีอี ลิมิเตด)

ผู้ให้กู้	: ธนาคาร ING Bank N.V., สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ING”) และ ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“DNB”)
ผู้ให้บริการ Swap	: ING และ DNB
ตัวแทนผู้ให้กู้	: ING
ตัวแทนหลักประกัน	: DNB
ผู้ค้ำประกัน	: บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (“พีเอสแอล”)
วัตถุประสงค์	: สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของ เรือส่งต่อใหม่ จำนวน 4 ลำ ขนาคระวางบรรทุกลำละ 57,000 เดคเวทตัน คือจำนวน รวม 106,200,004 เหรียญสหรัฐ (คิดเป็น 26,550,001 เหรียญสหรัฐต่อลำ) ต้นทุนรวม ดังกล่าว ประกอบด้วย 1) ราคาซื้อรวมของหุ้นที่ได้มาซึ่งบริษัทผู้กู้ทั้ง 4 บริษัท เป็นเงิน 6,800,004 เหรียญสหรัฐ และ 2) ราคารวมของสัญญาส่งต่อเรือทั้งหมด เป็นเงิน 98,000,000 เหรียญสหรัฐ และ 3) ค่าใช้จ่ายเพื่อการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ PSPC เป็นเงิน 1,400,000 เหรียญ สหรัฐ
วงเงินสินเชื่อ	: สูงสุดจำนวน 84,960,000 เหรียญสหรัฐ แบ่งออกเป็นส่วนๆสำหรับเรือ 4 ลำ ดังนี้ วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือแต่ละลำ จำนวนสูงสุด 16,060,000 เหรียญสหรัฐ วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำ จำนวนสูงสุด 21,240,000 เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 80 ของราคาตลาด แล้วแต่ว่า ราคาใดจะต่ำกว่า วงเงินสินเชื่อจะถูกแบ่งสำหรับผู้ให้กู้ ดังนี้ ING จำนวน 53,960,000 เหรียญสหรัฐ DNB จำนวน 31,000,000 เหรียญสหรัฐ
อัตราดอกเบี้ย	: USD LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษา วงเงิน	: ร้อยละ 50 ของส่วนเพิ่มต่อปีของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตร มาส
วันครบกำหนด	: 8 ปี หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ

ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ และการเบิกถอนสินเชื่อ	: วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ นอกเหนือจากส่วนที่ใช้เพื่อการซื้อหุ้น การเบิกถอนเงินแต่ละครั้งให้เป็นไป ตาม สัญญาตั้งต่อเรือ	วงเงินสินเชื่อให้สำหรับเมื่อรับเรือ ร้อยละ 100 ของวงเงินสินเชื่อสำหรับ ใช้เมื่อรับเรือ ซึ่งจะเบิกเงินกู้เมื่อรับเรือ แต่ละลำ
การชำระคืน	: วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ วงเงินสำหรับใช้ก่อนรับเรือจะถูกชำระ คืนงวดเดียว ณ วันที่ได้รับมอบเรือแต่ ละลำ โดยตัดจากการเบิกเงินกู้ของ วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ	วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ สำหรับเรือแต่ละลำ แบ่งชำระเท่าๆ กัน จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละ งวดเท่ากับ 354,000 เหรียญสหรัฐ และ ชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,912,000 เหรียญสหรัฐพร้อมกับการ ชำระเงินกู้งวดสุดท้าย การชำระคืนงวดแรกจะครบกำหนด 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวด สุดท้ายของเรือแต่ละลำ เมื่อวันครบกำหนด เงินกู้ค้างชำระ จะต้องถูกชำระคืนทั้งหมดโดยเงินกู้แต่ ละส่วน ลดลงเป็นศูนย์
หลักประกัน	: วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ <ul style="list-style-type: none"> <li>• จำนวนหุ้นของผู้กู้;</li> <li>• โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกใน สัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวดที่ ออกโดยธนาคารพาณิชย์ในประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน หรือ ธนาคาร/ สถาบันการเงินอื่นที่ผู้ให้กู้ ยอมรับ;</li> <li>• โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกใน สัญญาตั้งต่อเรือ; และ</li> <li>• การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน</li> </ul>	วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ <ul style="list-style-type: none"> <li>• การจำนวนหุ้นของผู้กู้;</li> <li>• การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก;</li> <li>• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ของเงินได้และสัญญาเช่าเหมาลำ เป็นระยะเวลา;</li> <li>• การจำนำเป็นลำดับแรกของบัญชี เงินได้ที่มีกับตัวแทนหลักประกัน;</li> <li>• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก ในสัญญาประกันภัย และการ เรียกร้องค่าชดเชยของเรือ;</li> <li>• การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน; และ หลักประกันทั้งหมดข้างต้นถือเป็น หลักประกันร่วมของวงเงินสินเชื่อ สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</li> </ul>

**ข้อตกลงทางการเงิน** : ผู้ค้าประกันจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ

ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1;

ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า) และ

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มบริษัทพีริเซียสเป็นเจ้าของ

**ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ** : เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดคงเหลือรวมของสินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ

**ข้อตกลงอื่นๆ** :

- ผู้ค้าประกันจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
- จะถือว่าเป็นเหตุแห่งการผิดสัญญา ถ้านายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม และนาย มูนิรมอยนูดดิน ฮาซิม และนายคูซรู คาลิ วาเดย์ พ้นจากการเป็นผู้บริหารของผู้ค้าประกัน ทั้งนี้ ไม่รวมรวมถึงการเสียชีวิต หรือทุพพลภาพ เว้นเสียแต่ว่าจะมีบุคคลอื่นที่ผู้ให้กู้ยอมรับ ทำหน้าที่แทนภายใน 90 วัน
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีผิดสัญญา หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระทันที

ในระหว่างปี 2555 ผู้กู้ (ตามลำดับ) ได้เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 53.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับเรือจำนวน 3 ลำ และต่อมาได้เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือลำที่ 4 ในเดือนมกราคม 2556 จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้นบริษัทฯ เบิกเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ทั้งสิ้น จำนวน 71.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่ง ณ ปัจจุบัน วงเงินสินเชื่อนี้ได้ปิดการเบิกถอนแล้ว

ตารางต่อไปนี้แสดงจำนวนเงินกู้ที่มีการเบิกถอนสำหรับเรือแต่ละลำ และเงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

ชื่อเรือ	สินเชื่อสำหรับใช้เมื่อรับเรือ	เงินกู้ที่เบิกใช้	เงินกู้คงเหลือ
อภิริดี นารี	18,200,000	18,200,000	15,014,000
บารนี นารี	17,000,000	17,000,000	14,168,000
ชญาณี นารี	18,000,000	18,000,000	15,168,000
คารณี นารี	18,000,000	18,000,000	15,522,000
<b>รวม</b>	<b>71,200,000</b>	<b>71,200,000</b>	<b>59,872,000</b>

## 5.7 วงเงินสินเชื่อสำหรับซื้อเรือต่อใหม่ หรือเรือมือสอง จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้ จำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) เพื่อใช้ซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกต่อใหม่ หรือเรือมือสอง หลายลำซึ่งบริษัทฯ อาจได้มาในโอกาสต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของเรือ

### สรุปข้อสัญญาและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ จำนวน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนี้

ผู้กู้	: บริษัท พรินเซส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
ผู้ให้กู้	: ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”)
วัตถุประสงค์	: เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของต้นทุนรวมของการได้มาของเรือส่งต่อใหม่ หรือ เรือมือสองหลายลำ โดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับเรือดังต่อไปนี้ (1) อายุของเรือแต่ละลำต้องไม่เกิน 15 ปี; และ (2) ขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 18,000 เดทเวทตัน
จำนวนเงินกู้	: วงเงินกู้รวมไม่เกิน 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
อัตราดอกเบี้ย	: LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการ จัดการวงเงิน	: ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้คงเหลือทั้งหมด สำหรับ 5 ปีแรกหลังจากการเบิกเงินกู้ครั้งแรก
ค่าธรรมเนียมการรักษา วงเงิน	: ร้อยละ 0.7 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2555
การชำระคืนเงินกู้	: เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 8.5 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 34 งวดเป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากวันสิ้นสุดของระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน	: การจดจำนองเป็นลำดับแรกในเรือที่ได้มาจากเงินกู้; และ การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้
ข้อตกลงทางการเงิน	: ณ สิ้นปีปฏิทินของแต่ละปี ผู้กู้จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ • อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1; • อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย ไม่

เกิน (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1; (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า)

- อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1

**ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ :**

- เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือของไทย
- ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ส่วนที่เกิน

**ข้อตกลงอื่นๆ :**

- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยฟิเอสแอล และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยที่เงินกู้คงเหลือถึงกำหนดชำระแล้ว

ในระหว่างปี 2555-2556 บริษัทย่อย (เจ้าของเรือ) แต่ละบริษัทเบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อซื้อเรือ จำนวน 5 ลำ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อคงเหลือจำนวน 51.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขสัญญาเงินกู้ โดยหลักเพื่อขยายระยะเวลาเบิกเงินกู้ของวงเงินที่ยังไม่ได้เบิกถอนจำนวน 35.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากวันที่ 30 ธันวาคม 2556 ไปจนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาเงินกู้ในปี 2557

#### **5.8 วงเงินสินเชื่อใหม่ จำนวน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์**

เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2557 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (ABC Four Pte. Ltd.) (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งสินค้าใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 ซึ่งบริษัทย่อยได้สั่งไป

**สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 19,344,000 เหรียญสหรัฐ**

**ผู้กู้ :** บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“ABC”)

**ผู้ให้กู้ :** ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

**ตัวแทนสินเชื่อ :** ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

**ตัวแทนหลักประกัน :** ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์



ผู้ให้บริการ Interest Rate : ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์

## Swap

วัตถุประสงค์ : เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระเงินงวดก่อนและเมื่อรับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ตั้งต่อใหม่ จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-03 (“เรือ”) ซึ่งได้ส่งต่อไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวงเงินสูงสุดเท่ากับร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา

จำนวนเงินกู้ : วงเงินสินเชื่อ จะต้องไม่เกิน 19,344,000 เหรียญสหรัฐ (“จำนวนเงินกู้”) โดยจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน (“เงินกู้แต่ละส่วน”)

เงินกู้แต่ละส่วน : เงินกู้จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้  
เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 4,836,000 หรือ ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ 2 ครั้ง  
เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ จำนวน 19,344,000 หรือ ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญา ให้มีการเบิกได้ครั้งเดียว ซึ่งบางส่วนของเงินกู้จะนำไปชำระเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ

ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ : เงินกู้สำหรับเรือนั้น ผู้กู้จะสามารถเบิกเงินกู้ส่วนใช้ก่อนรับเรือได้หลังจากวันที่ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ จนถึงวันที่รับมอบเรือ หรือวันอื่นๆที่ผู้ให้กู้ยินยอม

อัตราดอกเบี้ย : US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม

ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน : ร้อยละ 0.6 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส

การเบิกเงินกู้	:	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> การเบิกเงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือให้ เป็นไปตามสัญญาส่งต่อเรือ	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> ร้อยละ 100 ของวงเงินกู้สำหรับใช้เมื่อ รับเรือซึ่งจะเบิกเงินกู้ได้เมื่อรับเรือ
----------------	---	---	---

การชำระคืนเงินกู้	:	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือ จากเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> เงินต้นของเงินกู้จะถูกชำระคืนจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาสๆ ละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสุดท้ายของ ไตรมาสแรก หลังจากวันรับมอบเรือ และงวดสุดท้ายจำนวน 6,770,400 เหรียญ สหรัฐ ณ วันสุดท้ายของสัญญา
-------------------	---	--	---

หลักประกัน	:	<u>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</u> • การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก	<u>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</u> • การจำนองเรือเป็นลำดับแรก
------------	---	--	---

- ของสัญญาตั้งต่อเรือของเรือ
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก
- ของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก
- เพื่อเป็นหลักประกันการชำระ
- ของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็น
- เงินงวด
- ระยะเวลา
- การจำหน่ายหุ้นทั้งหมดของผู้ถือหุ้น
- การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงิน
- โดย ABC
- ได้และบัญชีเงินชำระคืน
- การค้ำประกันจากบริษัทฯ และ ABC
- การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกิน
- วงเงิน 8 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า

**ข้อตกลงทางการเงิน:** : ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ ผู้กู้จะต้องดำรงรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า ของภาระหนี้ทั้งหมด

**ข้อตกลงอื่นๆ:** : จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่ต้องตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 19.34 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 19.34 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า

#### 5.9 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 19.58 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า จาก ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (ABC One Pte. Ltd.) (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 19.58 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า กับธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาต่อเรือขนส่งซีเมนต์ใหม่ขนาดระวางบรรทุก 20,000 ตันต่อวัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข CC200-04 ซึ่งบริษัทย่อยได้ส่งไป

**สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 19,584,000 บาทหรือยี่สิบห้า**

**ผู้กู้** : บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ของบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทแม่”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ประเทศสิงคโปร์

**ผู้ให้กู้** : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

**ตัวแทนสินเชื่อ** : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

**ตัวแทนหลักประกัน** : ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)



- ของสัญญาตั้งต่อเรือของเรือ
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก
- ของสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรก
- เพื่อเป็นหลักประกันการชำระ
- ของสัญญาเช่าเรือเหมาลำเป็น
- เงินงวด
- ระยะเวลา
- การจำหน่ายหุ้นทั้งหมดของผู้ถือหุ้น
- การจดจำนำลำดับแรกในบัญชีเงิน
- โดยบริษัทแม่
- ได้และบัญชีเงินชำระคืน
- การค้ำประกันจากบริษัทฯ
- และ
- การค้ำประกันจากบริษัทแม่ และ
- บริษัทแม่
- การค้ำประกันจากบริษัทฯ ไม่เกิน
- วงเงิน 8 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า

**ข้อตกลงทางการเงิน:** : ตลอดระยะเวลาตามสัญญาเงินกู้ ผู้กู้จะต้องดำรงอัตราส่วนของผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 และหลังจากวันที่ได้รับมอบเรือ มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 เท่า

**ข้อตกลงอื่นๆ:** : จะต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารหรือการถือหุ้นในบริษัทผู้กู้ ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ และผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยไม่มีข้อจำกัด เว้นแต่กรณีที่มีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ น้อยกว่า 1.1 เท่า หรือกรณีมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 4.90 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า

**5.10 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 81.50 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า จาก ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวน 81.50 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) เพื่อใช้ชำระราคาเรือหลายลำที่บริษัทฯ ได้ส่งต่อไปในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือ

**สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้จำนวน 81.50 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า**

- ผู้กู้** : บริษัท พีริแอส ซีฟู้ด จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และ/หรือ บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมด
- ผู้ให้กู้** : ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”)
- วัตถุประสงค์** : เป็นสินเชื่อสำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาเรือส่งต่อใหม่ โดยมีขนาดระวางบรรทุกของเรือแต่ละลำต้องไม่น้อยกว่า 35,000 เดทเวตัน
- จำนวนเงินกู้** : วงเงินกู้รวมไม่เกิน 81.50 ล้านบาทหรือยี่สิบห้า สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
- อัตราดอกเบี้ย** : LIBOR 6 เดือน บวก ส่วนเพิ่ม

- ค่าธรรมเนียมการจัดการ :** ร้อยละ 1 ต่อปี ของวงเงินกู้คงเหลือ โดยชำระเป็นรายไตรมาส จนถึงวันที่ 21 มีนาคม 2561
- ค่าธรรมเนียมการรักษา :** ร้อยละ 0.7 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
- วงเงิน :**
- ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้ :** ภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2558
- การชำระคืนเงินกู้ :** เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่าๆกัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาส ถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือ ทั้งหมด
- หลักประกัน :**
- การจดทะเบียนเป็นลำดับแรกในเรือที่ได้มาจากเงินกู้; และ
  - การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้
- ข้อตกลงทางการเงิน :** ณ สิ้นปีปฏิทินของแต่ละปี บริษัทจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงินดังต่อไปนี้ โดยพิจารณาจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ:
- อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio) ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1;
  - อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดจ่าย ไม่เกิน (Funded Debt/EBITDA) 5 ต่อ 1 (ในปี 2557 อัตราส่วนนี้ถูกแก้ไขให้เป็น 6 เท่า ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และหลังจากนั้น 5 เท่า);
  - อัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกิน (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1
- ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ :**
- เรือที่ได้มาจากเงินกู้จะต้องจดทะเบียนเป็นเรือธงไทย
  - ถ้าเรือมีมูลค่าต่ำกว่าร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้คงเหลือ โดยจะทดสอบรายปี ผู้กู้จะต้องจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมหรือชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับ เงินกู้ส่วนที่เกิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อนี้ จำนวน 43.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับชำระค่าต่อเรือ 2 ลำ (อินทรา นารี และอิสรา นารี)

#### 5.11 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก ธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ธนาคาร NordLB”)

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคาร NordLB เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการต่อสร้างในประเทศจีน

## สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงเงินกู้ในสัญญาเงินกู้จำนวน 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ผู้กู้	: บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเมสแอล”) ร่วมกับบริษัทย่อยบางราย ซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการ รับมอบเรือแต่ละลำ (“บริษัทย่อยผู้กู้”)
ผู้ให้กู้	: ธนาคาร Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์ (“ธนาคาร NordLB”)
ตัวแทนสินเชื่อ	: ธนาคาร NordLB
ตัวแทนหลักประกัน	: ธนาคาร NordLB
วัตถุประสงค์	: เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุก สินค้าแห่งกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัว เรือหมายเลข SAM14019B และ SAM14020B ซึ่งได้สั่งต่อไว้กับ Sainty Marine Corporation Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”)
จำนวนเงินกู้	: วงเงินกู้สูงสุด 41.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละ ลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับ เรือแต่ละลำจะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 1) 20,925,000 เหรียญสหรัฐ 2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
อัตราดอกเบี้ย	: US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษา วงเงิน	: ร้อยละ 1.02 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: จนถึงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือทุกลำได้ถูกเบิกถอน หรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีที่ว่าดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
การชำระคืนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งชำระเท่าๆกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 348,750 เหรียญสหรัฐต่องวด เริ่มจาก 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับ มอบเรือแต่ละลำ) และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 9,765,000 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	: <ul style="list-style-type: none"><li>• การจำนองเรือเป็นลำดับแรก</li><li>• การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้</li><li>• การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้</li></ul>

- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ
- การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของใบรับประกันของเรือจากคู่ต่อเรือ

**ข้อตกลงทางการเงิน :** พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ

- ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1
- ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ

**ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ :**

- เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ
- เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ

**ข้อตกลงอื่นๆ :**

- พีเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ยังไม่เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อ

**5.12 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 200 ล้านดอลลาร์ จากธนาคาร DNB Asia Ltd. (“ธนาคาร DNB”)**

**และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“ธนาคาร CEXIM”)**

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 200 ล้านดอลลาร์ กับธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM เพื่อใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดแสนดีไซส์ 38,500 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ และขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 8 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปและขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างในประเทศจีน

**สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงเงินกู้ในสัญญาเงินกู้จำนวน 200 ล้านดอลลาร์**

**ผู้กู้ :** บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) ร่วมกับบริษัทย่อยบางราย ซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือ (“บริษัทย่อยผู้กู้”) โดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ

ผู้ให้กู้	: ธนาคาร DNB Asia Ltd. (“ธนาคาร DNB”) และ ธนาคาร Export-Import Bank of China (“ธนาคาร CEXIM”)
ตัวแทนสินเชื่อ	: ธนาคาร DNB
ตัวแทนหลักประกัน	: ธนาคาร DNB
วัตถุประสงค์	: เพื่อใช้ชำระสำหรับก่อนรับเรือและเมื่อรับเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของแต่ละลำดังต่อไปนี้ ซึ่งได้ตั้งต่อไปไว้กับ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co. Ltd. (“SHG”) และ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) สาธารณรัฐประชาชนจีน (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”)

เรือลำดับที่	เดทเวทตัน	ผู้ขาย
เรือลำดับที่ 1	38,500	SHG
เรือลำดับที่ 2	38,500	SHG
เรือลำดับที่ 3	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 4	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 5	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 6	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 7	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 8	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 9	64,000	Sainty
เรือลำดับที่ 10	64,000	Sainty

จำนวนเงินกู้	: วงเงินกู้สูงสุด 200 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 10 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) โดยแบ่งออกเป็นดังต่อไปนี้
--------------	---

เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ	เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ
ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุด 3,347,700 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ	ก. สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ(1)
ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 9 และ 10 วงเงินสูงสุด 4,185,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ	ข. 16,738,500 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ



- ค. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงิน สูงสุด 4,110,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ
- ข. สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9 วงเงินสูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,900,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
- ก. สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 วงเงิน สูงสุดไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,550,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
- ง. สำหรับเรือลำดับที่ 10 วงเงินสูงสุด ไม่เกินจำนวนต่ำกว่าของ (1) จำนวน 20,923,000 เหรียญสหรัฐ หรือ (2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือ

อัตราดอกเบี้ย	: US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษา วงเงิน	: ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
วันครบกำหนด	: (1) 7 ปี นับจากวันรับมอบเรือลำสุดท้าย หรือ (2) 27 กันยายน 2566 วันใดที่ เกิดขึ้นก่อน
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: จนถึงวันที่ดังต่อไปนี้ (ก) 25 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 1 (ข) 26 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 2 (ค) 27 กุมภาพันธ์ 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 3 และ 4 (ง) 28 เมษายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6 (จ) 12 มิถุนายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 7 และ 8 (ฉ) 27 กันยายน 2559 สำหรับเรือลำดับที่ 9 และ 10
การชำระคืนเงินกู้	: <b>เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือ</b> <b>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</b> เงินกู้สำหรับใช้ก่อนรับเรือจะต้องชำระ      เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำ คืนทั้งหมดครั้งเดียวเมื่อได้รับเรือจาก      จะต้องชำระคืนโดยแบ่งชำระเท่าๆกัน เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือสำหรับเรือแต่ละลำ      เป็นรายไตรมาสเท่ากัน โดยคำนวณจาก ระยะเวลาเงินกู้ 15 ปี ดังนี้

		<p>ก. 278,975 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 1 และ 2</p> <p>ข. 348,333 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 3 4 7 8 และ 9</p> <p>ค. 342,500 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 5 และ 6</p> <p>ง. 348,717 เหรียญสหรัฐ ต่องวดต่อลำ สำหรับเรือลำดับที่ 10</p> <p>โดยเงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือแต่ละลำ ส่วนคงเหลือหลังจากการชำระคืนรายไตรมาสดังกล่าวจะต้องถูกชำระคืนทั้งหมด ในวันครบกำหนด</p>
หลักประกัน	<p>: วงเงินสินเชื่อสำหรับใช้ก่อนรับเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาค้ำประกันการคืนเงินงวด และ</li> <li>• โอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกในสัญญาส่งต่อเรือ</li> </ul>	<p>เงินกู้สำหรับใช้เมื่อรับเรือ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• การจำนองเรือเป็นลำดับแรก</li> <li>• การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้</li> <li>• การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้ของบริษัทย่อยผู้กู้ และ</li> <li>• การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ</li> </ul>
ข้อตกลงทางการเงิน	<p>: พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐ</p> <p>ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1</p> <p>ข) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่ายสูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ</p> <p>ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐต่อลำเรือ ซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ</p>	
ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ	<p>: </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ</li> <li>• เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ</li> </ul>	
ข้อตกลงอื่นๆ	<p>: </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• พีเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย</li> </ul>	

- ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยฟิเอสแอล และบริษัทย่อยผู้ถือหุ้นได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

บริษัทฯ ได้เบิกถอนเงินกู้ในส่วนวงเงินสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือ จำนวน 1.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ยอดเงินกู้คงเหลือ จำนวน 1.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

#### 5.13 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 13.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) (“KTB”)

เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และ 5 บริษัทย่อย (ได้แก่ บริษัท 프리เซียส ซีส์ จำกัด บริษัท 프리เซียส สตาร์ส จำกัด บริษัท ฮิลส์ จำกัด บริษัท 프리เซียส แมนแทนส์ จำกัด และบริษัท 프리เซียส ริสอร์ทส์ จำกัด) ได้ลงนามในสัญญาวงเงินสินเชื่อกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับใช้ชำระค่าต่อเรือในช่วงก่อนรับมอบเรือ ภายใต้สัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 13.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีอัตราดอกเบี้ย LIBOR บวกส่วนเพิ่มซึ่งจะชำระเป็นรายเดือน

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม วันครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

จำนวนเงินกู้	: 13,500,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	: การเบิกขึ้นต่ำ จำนวน 1,000,000 เหรียญสหรัฐ และเพิ่มในสัดส่วนที่ละ 100,000 เหรียญสหรัฐ แต่ไม่เกินค่าต่อเรือที่ต้องจ่ายชำระ โดยมีกำหนดเบิกถอนภายใน 6 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญากู้ยืมเงิน
วันครบกำหนด	: 12 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้งวดแรก (“วันครบกำหนด”) โดยสามารถขอขยายระยะเวลาอีก 12 เดือน
การชำระคืน	: ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวในวันครบกำหนด หรือถ้ามีการขอขยายระยะเวลา จะแบ่งชำระเท่าๆกันเป็นรายไตรมาส เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากวันครบกำหนด
หลักประกัน	: ก) การจำนำหุ้นที่ออกทั้งหมดของบริษัทย่อย ข) การจดจำนองเรือของบริษัทย่อยเป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกา ดังนี้

ก. ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

ข. ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ค. ดำรงอัตราส่วน debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 6 ต่อ 1

ง. ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐหรืออเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ยังไม่เบิกถอนเงินกู้จากวงเงินสินเชื่อ

#### 5.14 วงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร BNP Paribas (ธนาคาร BNP)

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับธนาคาร BNP (“สัญญา”) เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งต่อไปเมื่อเดือนมีนาคม 2557 และขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างในประเทศจีน

#### สรุปสาระสำคัญของข้อตกลงเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้จำนวน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (“สัญญา”)

ผู้กู้	: บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล”) ร่วมกับบริษัทย่อยบางรายซึ่งจะเป็นเจ้าของเรือโดยบริษัทย่อยดังกล่าวถูกตั้งขึ้นในประเทศสิงคโปร์ก่อนการรับมอบเรือแต่ละลำ (“บริษัทย่อยผู้กู้”)
ผู้ให้กู้	: ธนาคาร BNP Paribas (“ธนาคาร BNP”)
ตัวแทนสินเชื่อ	: ธนาคาร BNP
ตัวแทนหลักประกัน	: ธนาคาร BNP
วัตถุประสงค์	: เพื่อใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ (“เรือแต่ละลำ” หรือ “เรือทุกลำ”) กล่าวคือ ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129 ซึ่งได้ส่งต่อไปให้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co. Ltd. สาธารณรัฐประชาชนจีน
จำนวนเงินกู้	: วงเงินกู้สูงสุด 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำ (“เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้สำหรับเรือทุกลำ”) ทั้งนี้ เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 1) 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ 2) ร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ
อัตราดอกเบี้ย	: US Dollar LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม
ค่าธรรมเนียมการรักษาเงิน	: ร้อยละ 1.00 ต่อปี ของวงเงินกู้ส่วนที่ยังไม่ได้เบิกถอน โดยชำระเป็นรายไตรมาส
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำ มีระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 หรือวันที่เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำได้ถูกเบิกถอนหรือถูกยกเลิกทั้งหมดในกรณีที่วันดังกล่าวเกิดขึ้นก่อน
การชำระคืนเงินกู้	: เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ (โดยจะทำการเบิกถอนประมาณวันรับมอบเรือแต่ละลำ) กล่าวคือ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ

350,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาส เท่ากับ 525,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเงินกู้ของเรือแต่ละลำ

**หลักประกัน**

- :
- การจำนองเรือเป็นลำดับแรก
  - การจำนำหุ้นในบริษัทย่อยผู้กู้
  - การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยผู้กู้ และ
  - การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

**ข้อตกลงทางการเงิน**

- :
- พีเอสแอลจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาส จากงบการเงินรวม เป็นเงินเหรียญสหรัฐ
- ก. อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt/Total Shareholder's Equity) 2 ต่อ 1
- ข. อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อรายได้ก่อนหักภาษี ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดจ่าย สูงสุด (Funded Debt/EBITDA) 6 ต่อ 1 นับตั้งแต่วันที่ตามสัญญาจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2560 หลังจากนั้นอัตราส่วนสูงสุด 5 ต่อ 1 และ
- ค. ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐ ต่อลำเรือซึ่งพีเอสแอลและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ

**ข้อตกลงเกี่ยวกับเรือ**

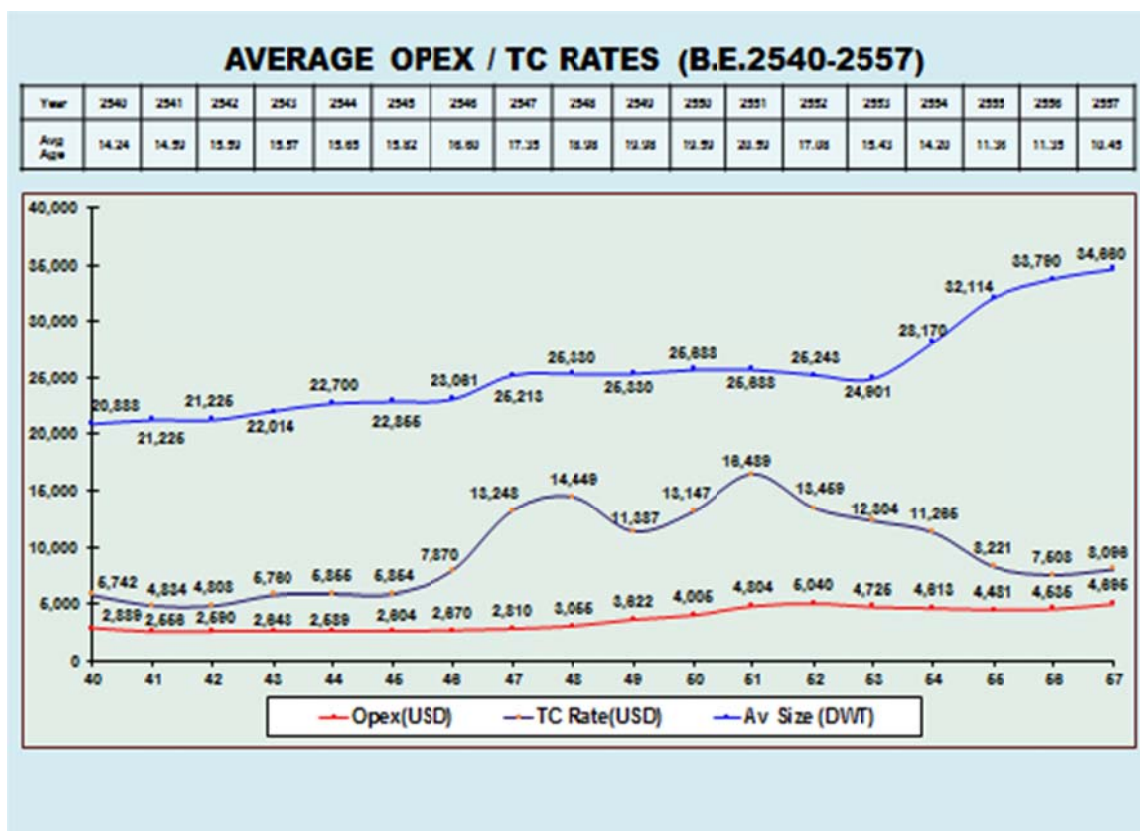
- :
- เรือจะต้องจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ และ
  - เรือจะต้องมีมูลค่าขั้นต่ำอย่างน้อยร้อยละ 125 ของยอดเงินกู้รวมคงเหลือ

**ข้อตกลงอื่นๆ**

- :
- พีเอสแอลจะต้องดำเนินการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
  - ไม่มีข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลโดยพีเอสแอล และบริษัทย่อยผู้กู้ได้รับอนุญาตให้จ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยปราศจากข้อจำกัด เว้นแต่ในกรณีมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ ยังไม่ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อ

## 6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2557 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 8,096 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตั้งแต่ต้นปี 2557 คำนีค่าระวางเรือเริ่มชะลอตัว แต่กลับมาฟื้นตัวในช่วงปลายไตรมาสแรกของปี 2557 หลังจากนั้นดัชนีปรับตัวลดลง และยังคงอยู่ในระดับต่ำจนถึงสิ้นปี 2557 ซึ่งดัชนีค่าระวางเรือปิดที่ 782 จุด ทั้งนี้ ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2557 เท่ากับ 1,105 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในปี 2556 เท่ากับ 1,206 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนีค่าระวางเรือในระหว่างปี 2557 เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือประเภทเคปไซส์เพียงอย่างเดียว ในขณะที่เรือประเภทอื่นๆ ส่วนใหญ่คงที่ ยกเว้นในไตรมาส 3 เมื่อค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซส์ มีแนวโน้มเดียวกันกับเรือขนาดเคปไซส์ และยังคงอยู่ในระดับต่ำ บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 8,096 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 เนื่องจากการปรับกองเรือที่ดีขึ้น และเป็นเพราะการทำให้เช่าเรือบางลำในอัตราที่สูงในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2556 ซึ่งส่งผลอย่างเห็นได้ชัดในครั้งแรกของปี 2557 เมื่อตลาดค่าระวางอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 522 เหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งสูงกว่าปี 2557) เป็น 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 470 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม  
(จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2556 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2556 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2557 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,062	2,039	2,220
ค่าเสบียงคลัง	173	175	177
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	334	199	251
<b>รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ</b>	<b>2,569</b>	<b>2,413</b>	<b>2,648</b>
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	306	259	233
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	314	232	226
<b>รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์</b>	<b>620</b>	<b>491</b>	<b>459</b>
ค่าอะไหล่	363	232	242
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	408	126	146
<b>รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา</b>	<b>771</b>	<b>358</b>	<b>388</b>
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้า และ บุคคลที่สาม	231	193	182
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	233	204	177
<b>รวมค่าเบี้ยประกันภัย</b>	<b>464</b>	<b>397</b>	<b>359</b>
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	26	10	10
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	561	279	273
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	211	65	88
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>	<b>798</b>	<b>354</b>	<b>371</b>
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ</b>	<b>5,222</b>	<b>4,013</b>	<b>4,225</b>

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ ลดลง/เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำหรับปี 2557 ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้นไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการควบคุมต้นทุน และเมื่อเฉลี่ยต่อลำเรือแล้วมีจำนวนลดลงเนื่องจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ในปี 2557 มีเพิ่มขึ้นเมื่อ

เปรียบเทียบกับปี 2556 ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่เป็นต้นทุน "ผันแปร" นั้น ขึ้นอยู่กับค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิค ซึ่งในปีนี้อาจมีจำนวนลดลงเนื่องจากค่าตอบแทนที่จ่ายมีจำนวนลดลง เนื่องจากการลดลงในกำไรของบริษัทฯ ในปีนี้

- ต้นทุนสำหรับลูกเรือยังคงเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากการปรับเงินเดือนของลูกเรือให้อยู่ในระดับเดียวกันกับมาตรฐานสากล ซึ่งน่าจะเพิ่มขึ้นต่อไปในปีหน้า
- ต้นทุนของค่าชิ้นส่วนอะไหล่เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากต้นทุนที่สูงขึ้นของชิ้นส่วนอะไหล่ที่จำเป็นสำหรับใช้ในเรือที่ได้ติดตั้งเครื่องมือที่ทันสมัย
- เนื่องจากเครื่องขนดินเรือที่ซื้อเข้ามาใหม่มีความทันสมัยมากขึ้น ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันหล่อลื่นลดลงเล็กน้อย และทำให้ราคาค่าต้นทุนของวัสดุสิ้นเปลืองอื่นเพิ่มขึ้น
- ต้นทุนค่าเบี้ยประกันภัยในปี 2557 ต่ำกว่าปี 2556 มาจากการลดค่าเบี้ยของผู้ให้ประกันภัยเนื่องจากประวัติย้อนหลังที่ดีของกองเรือ (โดยเฉพาะค่าเบี้ยประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร – H&M)

#### 7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากงบการเงินแสดงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 37 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่	31 ธันวาคม 2556 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2557 ล้านเหรียญสหรัฐ
<b>งบกำไรขาดทุน</b>		
รายได้รวม	156.72	143.34
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	101.41	117.76
<b>กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดบัญชี (EBITDA)*</b>	<b>28.48</b>	<b>41.61</b>
ค่าเสื่อมราคา*	28.44	31.24
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	0.04	10.37
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	14.88	15.37
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(14.84)	(5.00)
กำไรอื่นที่มีใช้กำไรจากการดำเนินงาน	32.58	2.53
<b>กำไร(ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี</b>	<b>17.74</b>	<b>(2.47)</b>
ภาษีเงินได้	0.25	0.07
<b>กำไร(ขาดทุน) สุทธิ</b>	<b>17.49</b>	<b>(2.54)</b>



งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	3.12	2.90
เรือ (ราคาทุน)	764.44	892.48
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	20.61	20.49
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	89.65	16.23
สินทรัพย์หมุนเวียน	150.42	35.58
เงินย่ำล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างต่อเรือใหม่	42.06	121.78
<b>สินทรัพย์รวม</b>	<b>777.41</b>	<b>846.66</b>
เงินกู้มีหลักประกัน	262.66	336.78
หนี้สินหมุนเวียน	29.78	38.40
หนี้สินไม่หมุนเวียน	8.62	7.81
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>301.06</b>	<b>382.99</b>
ทุนเรือนหุ้น	35.31	35.31
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ</b>	<b>476.36</b>	<b>463.67</b>
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)	0.46	0.45
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมด	2%	0%
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น	4%	-1%
<b>อัตราส่วน (เท่า)</b>		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	5.05	0.93
เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.59	0.73
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.63	0.83
เงินกู้/ EBITDA**	4.32	5.98
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้**	2.58	1.36
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	1.91	2.71
ผลตอบแทนจากเงินปันผล***	2%	2%

\* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มี

- การเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ
- \*\* อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ
- \*\*\* ผลตอบแทนจากเงินปันผล คิดเป็นร้อยละของราคาปิดของหุ้นสามัญของบริษัทฯ ณ วันสิ้นปี

## 7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 156.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่ (gain on novation) ของสัญญาส่งต่อเรือใหม่ จำนวน 30.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2556 เป็น 143.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 1.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2557 รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 101.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2556 เป็น 117.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ และจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ในปี 2557 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 รายได้ของบริษัทฯ มาจากจำนวนเรือเฉลี่ย 42 ลำในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 39 ลำในปี 2556 ทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ได้เพิ่มขึ้นจาก 28.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 41.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจาก 7,508 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 8,096 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 ในขณะที่วงเงินต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นจาก 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็นผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2557 เพิ่มขึ้นจากปี 2556

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 28.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 31.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น ในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ซึ่งในระหว่างปี 2557 บริษัทรับมอบเรือจำนวน 5 ลำและขายเรือไป 1 ลำ

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 14.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 15.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2557 สาเหตุหลักมาจากการดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือใหม่จำนวน 5 ลำในปี 2557 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

เนื่องจากการอ่อนค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา อัตราแลกเปลี่ยน ณ สิ้นปี 2557 สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เป็นผลให้การแปลงหนี้สินหมุนเวียนจากเงินบาทเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่อัตราแลกเปลี่ยนที่สูงกว่า ทำให้เกิดรายการกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.13 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557

เนื่องจากอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจาก ขาดทุนจากการดำเนินงานที่ลดลง 5.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 14.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556 อย่างไรก็ตามกำไรอื่นที่มีใช้กำไรจากการดำเนินงาน ได้ลดลงจาก จำนวน 32.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2556 เป็นจำนวน 2.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 จากการลดลงของรายการกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1

ภาษีเงินได้นิติบุคคลลดลงเล็กน้อยจาก 0.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2556 เป็น 0.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่น

ทำให้บริษัทฯ ขาดทุน จำนวน 2.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 17.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2556

## 7.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

### เงินลงทุน

ตารางข้างล่างนี้เป็นการสรุปสถานภาพการลงทุนทั้งหมดในโครงการร่วมทุนในต่างประเทศ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกา)

โครงการร่วมทุน	เงินลงทุน			รวม	*** ค่าเผื่อสำหรับ			ยอดคงเหลือ ณ 31 ธันวาคม 2556		
	ราคาทุน	* ส่วนปรับปรุง	รวมวิธีส่วนได้เสีย		เงินลงทุน	** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	เงินลงทุน	** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม
เงินลงทุนระยะสั้น										
SLPG	872,727	(323,596)	549,131	567,829	549,131	567,829	1,116,960	0	0	0
เงินลงทุนระยะยาว										
ISPL - Haldia	2,037,650	862,024	2,899,674	0	0	0	0	2,899,674	0	2,899,674
รวม	2,910,377	538,428	3,448,805	567,829	549,131	567,829	1,116,960	2,899,674	0	2,899,674

\* ส่วนปรับปรุงตามวิธีส่วนได้เสีย หมายถึงการปรับปรุง (+/-) ตามวิธีส่วนได้เสีย

\*\* เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า หมายถึง เงินลงทุนที่จ่ายไปในฐานะผู้ถือหุ้น และแสดงไว้ภายใต้ "สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ"

\*\*\* ค่าเผื่อสำหรับ "เงินลงทุนในหุ้นสามัญ" แสดงรายการในรูปของค่าเผื่อผลขาดทุนในเงินลงทุน (Allowance for possible loss on other investments) ส่วนค่าเผื่อในเรื่องอื่นๆ แสดงรายการในรูปของหนี้สูญและค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ (Bad debts and allowance for doubtful accounts) จึงบริษัทฯ บันทึกไว้ในปี 2545

ในระหว่างปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด ซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย จำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท บริษัทฯ ชำระค่าหุ้นแล้วหุ้นละ 5 บาท เป็นจำนวนเงิน 0.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มเติมในบริษัท บทด จำกัด จำนวน 0.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และปัจจุบันมีเงินลงทุนในบริษัท บทด จำกัด เท่ากับ 0.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

### สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ลดลงจำนวน 114.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 73.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ-ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี จำนวน 18.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ในระหว่างปี 2556 มีรายการลูกหนี้อื่น จำนวน 25.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เนื่องจากการเรียกเงินงวดคืนจากผู้ค้าประกันเมื่อบริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือสำหรับเรือหมายเลข 339 และ 378 ทั้งนี้ ในปี 2557 ไม่มีรายการลูกหนี้อื่น ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จำนวน 2.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทน ผู้เช่าเรือ และรายได้คำนวณตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 3.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นจำนวน 3.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

## **ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์**

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเรือในระหว่างปี 2557 ได้แก่ เรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ จากผู้ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co.,Ltd ประเทศจีน และเรือประเภทยาลอตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก Sainty Marine Corporation Ltd. บริษัทฯ ขายหุ้นของเรือขนส่งซีเมนต์เก่า (เรือ Fujisan Maru) และรับรู้ผลกำไรจากการขาย จำนวน 0.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 44 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานนี้

รายละเอียดของการซื้อเรือและการรับเรือในปี 2557 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.3

### **เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่**

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จำนวน 10.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.93 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.2 (ค)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวน 2 ลำ จำนวน 13.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ข)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวน 4 ลำ และเรือประเภทยาลอตราแมกซ์ จำนวน 4 ลำ จำนวน 30.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 1.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ค)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทยาลอตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จำนวน 18.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 1.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ง)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทยาลอตราแมกซ์ จำนวน 12 ลำ จำนวน 39.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน) และสำหรับเรือประเภทยาลอตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จำนวน 8.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (จ)

ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวมา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มียอดคงเหลือสำหรับเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ จำนวน 121.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน ซึ่งได้แสดงไว้ในรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

### **หนี้สินรวม**

ณ วันสิ้นปี 2557 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 336.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน โดยมียอดเงินกู้ที่มีหลักประกันคงเหลือ 361.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน

ในช่วงต้นปี 2557 บริษัทฯ มีจำนวนเงินกู้คงเหลือ 282.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย จำนวน 5.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสำหรับเงินต้นชำระคืนรายงวดของเงินกู้จำนวน 21.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกัน

สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด จำนวน 6.88 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 38.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 2 ลำ จาก ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 19.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.8

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 4.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.9

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 43.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.10

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ จาก ธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.12

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 0.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย จำนวน 5.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกัน ตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 301.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 382.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557

#### **ส่วนของผู้ถือหุ้น**

บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 2.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในระหว่างปี เงินปันผลจ่ายระหว่างปี 2557 จำนวน 9.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (0.30 บาทต่อหุ้น รวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2556) และการลดลงสุทธิในผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 0.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ทำให้มีส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 463.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จำนวน 12.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลจากการลดลงในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นลดลงเล็กน้อยจาก จำนวน 0.46 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2556 เป็นจำนวน 0.45 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2557

#### **7.3 ความสามารถในการก่อหนี้ (Leverage) สภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการชำระหนี้ (Coverage)**

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ยังคงอยู่ในระดับที่เหมาะสม ในระหว่างปี 2557 และบริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกัน ณ สิ้นปี 2557 จำนวน 366.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมสินเชื่อที่ใช้ก่อนรับเรือที่ขายไปสำหรับเงินงวดค่าต่อเรือใหม่จ่ายล่วงหน้า) อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ในปัจจุบันมีความท้าทายจากกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ที่ลดลง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ระดับหนี้สินของบริษัท อยู่ที่ 5.98 เท่าของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ภาพรวมอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อ

สินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ เพิ่มขึ้นเล็กน้อย เท่ากับ 0.83 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จาก 0.63 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ที่มีหลักประกันตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ความสามารถในการชำระหนี้ (debt service cover) ของบริษัทฯ สำหรับปี 2557 อยู่ที่ 1.36 เท่า อัตราส่วนของกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ต่อดอกเบี้ยจ่าย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 อยู่ที่ 2.71 เท่า อัตราส่วนดังกล่าวจะเท่ากับ 4.42 เท่า ถ้าบริษัทฯ จำนวนเพียงดอกเบี้ยจ่าย สำหรับเงินกู้ต่างๆ และไม่รวมค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งหมด เช่น ค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเงินกู้ และ ค่าธรรมเนียมสำหรับขอขยายวงเงินสินเชื่อต่างๆ

## 8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

### 8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2557 เพิ่มขึ้น ประมาณ ร้อยละ 22 จากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (“TC Rate”) และจำนวนเรือในปี 2557 ที่เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 กล่าวคือจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานในปี 2557 มีจำนวน 42 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับ จำนวนเรือ 39 ลำในปี 2556

ในระหว่างปี 2557 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 19 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 โดยมี สาเหตุหลักจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานมีมากกว่าปีก่อนและค่าใช้จ่ายในเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้น ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้น จาก 4,535 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2556 เป็น 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัด จำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ)

ในระหว่างปี 2557 ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่าย ท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายจ่ายท่าเรือเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการ เดินเรือรวมเพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักมาจาก จำนวนเรือในระหว่างปีและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้น ตามที่ได้อธิบายข้างต้น

กำไรขั้นต้นในปี 2557 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 26 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปี ได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 38 มาเป็นร้อยละ 40 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของอัตรารายได้จากการ เดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) อย่างไรก็ตาม กำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือได้ลดลง จาก 935.41 ล้านบาทในปี 2556 เป็น 39.55 ล้านบาท ในปี 2557 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1 และเนื่องจากการลดลงของกำไรอื่น ตามที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้รายได้รวมระหว่างปี 2557 ลดลงกว่ารายได้รวมปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2557 เพิ่มขึ้น จำนวน 75.23 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจากจำนวน 458.55 ล้านบาท ในปี 2556 เป็นจำนวน 499.62 ล้านบาทในปี 2557 เนื่องจากดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น จากการเบิกใช้เงินกู้เพื่อซื้อเรือจำนวน 5 ลำในปี 2556 นอกจากดอกเบี้ยจ่ายที่เกิด จากการเบิกเงินกู้สำหรับการซื้อเรือจำนวน 5 ลำแล้ว ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับปี 2557 ประกอบด้วย ค่าใช้จ่าย สำหรับสินเชื่อมีหลักประกันใหม่ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.8 ถึง หัวข้อที่ 5.13 ค่าธรรมเนียมการรักษา วงเงินกู้มีประกันของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี 2557 และค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจำหน่ายจากการ ยกเลิกวงเงินกู้ ซึ่งได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.1 5.5 และ 5.7

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2557 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน มีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการเดินเรือรวมที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจาก 1,136.72 ล้านบาทในปี 2556 เป็น 1,267.08 ล้านบาทในปี 2557 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ซึ่งค่าเสื่อมราคามีจำนวนเพิ่มขึ้นจากจำนวนเรือที่รับมอบในปี 2557 จำนวน 5 ลำ

บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4.33 ล้านบาทสำหรับปี 2557 ซึ่งในปี 2556 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 13.33 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 7.90 ล้านบาทสำหรับปี 2556 และจำนวน 2.24 ล้านบาท สำหรับปี 2557 เกิดจากรายได้ดอกเบี้ยรับทั้งสองปี บริษัทฯ ได้บันทึกกำไรจากการแปลงหนี้ใหม่/การยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือใหม่จำนวน 39.55 ล้านบาทในระหว่างปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 935.41 ล้านบาทในปี 2556 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.1

บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 80.22 ล้านบาทสำหรับปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 527.77 ล้านบาทในปี 2556

## **8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ**

ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จนั้นมีรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2557 จำนวน 56.35 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ซึ่งแสดงรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จำนวน 1,025.61 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจากการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาส่งต่อเรือใหม่ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน ทำให้สำหรับปี 2557 บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม 26.00 ล้านบาท ซึ่งปี 2556 มีรายการกำไรเบ็ดเสร็จรวม 1,562.27 ล้านบาท

## **8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน**

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ลดลง จำนวน 3,762.94 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 2,406.78 ล้านบาท และเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ-ส่วนที่จะได้รับคืนภายในหนึ่งปี จำนวน 593.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีรายการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้อื่น จำนวน 835.69 ล้านบาท เนื่องจากการเรียกเงินงวดคืนจากผู้ค้าประกันจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือสำหรับตัวเรือหมายเลข 339 และ 378 ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีรายการลูกหนี้อื่น ณ สิ้นปี 2557

ลูกหนี้สุทธิจากค่าเผื่อนี้สงฆ์จะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจำนวน 79.29 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 13.26 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่ดีอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีเงินสดที่มากเพียงพอ

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ จากผู้ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co.,Ltd ประเทศจีน และเรือประเภทอัตรามาแม็กซ์ จำนวน 2 ลำ จาก Sainty Marine Corporation Ltd. บริษัทฯ ขายหุ้นของเรือขนส่งซีเมนต์เก่า (เรือ Fujisan Maru) และรับรู้ผลกำไรจากการขาย จำนวน 26.97 ล้านบาท ณ วันสิ้นปี 2557 บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 4,014.21 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากมูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น จำนวน 288.90 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี มีจำนวนเพิ่มขึ้น จำนวน 158.07 ล้านบาท และเงินงวดที่เตรียมจ่ายสำหรับใช้ก่อนรับเรือจำนวน 73.57 ล้านบาทสำหรับเรือหมายเลข BC 385-11 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ข) ซึ่งจัดประเภทเป็นเจ้าหนี้การค้า ณ สิ้นปี 2557 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ) จำนวน 11,101.33 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 11,913.30 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสำหรับเงินต้นชำระคืนรายงวดของเงินกู้จำนวน 714.03 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด จำนวน 225.26 ล้านบาท

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1,255.89 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 2 ลำ จากธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 621.04 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จากธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.8

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 160.40 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จากธนาคาร ทหารไทย จำกัด (มหาชน) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.9

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1,407.49 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.10

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 36.56 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ จากธนาคาร DNB และธนาคาร CEXIM ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.12

ดังนั้น บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือส่งต่อใหม่จากหลายวงเงินสินเชื่อรวมเป็นจำนวน 3,481.38 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1.82 ล้านบาท จากค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย ซึ่งรวมการแปลงค่าทางการเงิน ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย จำนวน 182.39 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

ณ สิ้นปี 2557 หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 9,878.73 ล้านบาทในปี 2556 เป็น 12,624.67 ล้านบาทในปี 2557

บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 80.22 ล้านบาท และรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 56.35 ล้านบาท เงินปันผลจ่ายจำนวน 311.82 ล้านบาท (0.30 บาทต่อหุ้นรวมเงินปันผลจ่ายครั้งสุดท้ายของปี 2556) ซึ่งจ่ายไปแล้วในระหว่างปี 2557 การลดลงสุทธิจำนวน 11.48 ล้านบาทของผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นและผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 15,283.85 ล้านบาท ซึ่งลดลงเล็กน้อย จำนวน 347.17 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

#### 8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,560.08 ล้านบาท ซึ่งมากกว่าปีก่อน 44% จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนวันในการเดินเรือและรายได้จากการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือสำหรับปี 2557 เปรียบเทียบ



กับปี 2556 และหลังจากรายการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,354.82 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงินในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการแปลงหนี้ใหม่ (Novation)/การยกเลิกของสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 3 ฉบับเป็นจำนวน 1,454.28 ล้านบาท และกระแสเงินสดจ่ายสำหรับจ่ายซื้อเรือจำนวน 5 ลำ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 3,433.21 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 3,585.55 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 5,511.84 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 3,481.38 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเมื่อรับเรือหลายวงเงินตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 8.3 บริษัทฯ ชำระคืนล่วงหน้าสำหรับเงินต้นชำระคืนรายงวดของเงินกู้จำนวน 714.03 ล้านบาท และเงินกู้ยืมคืนก่อนครบกำหนดจำนวน 225.26 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5.2 และ 5.7 ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 939.29 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเป็นเงินสดจำนวน 311.82 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,777.56 ล้านบาท