

ส่วนที่ 3. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

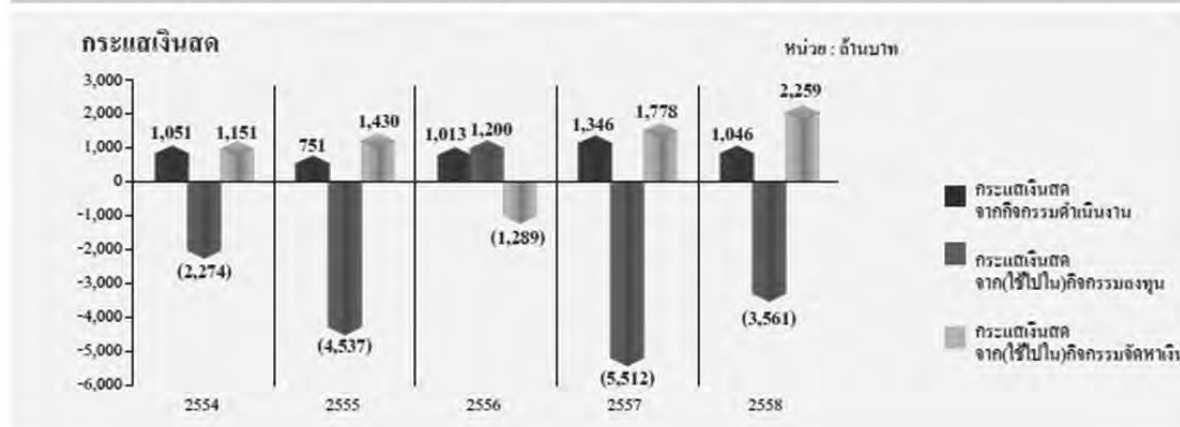
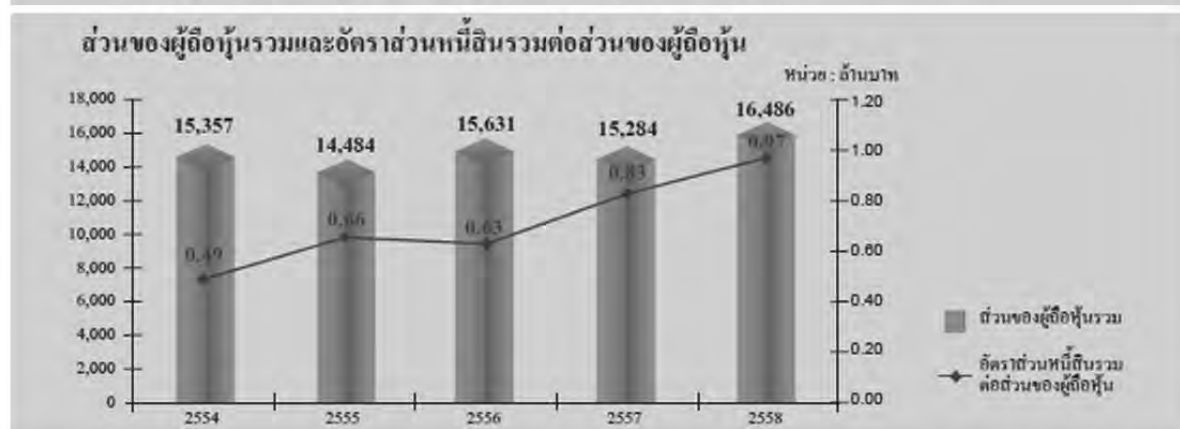
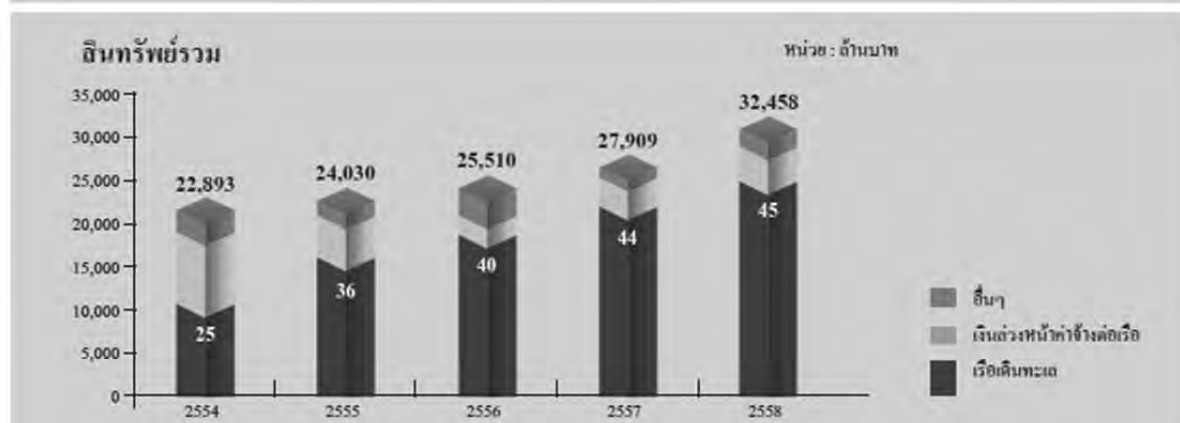
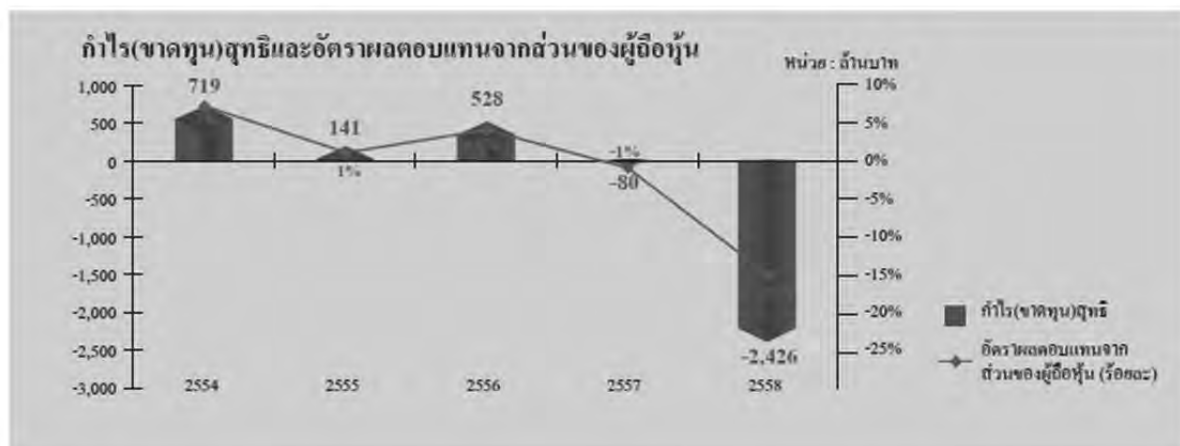
13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2558	2557	2556	2555	2554
รายได้จากการเดินเรือ	4,248.98	4,575.03	3,857.64	3,487.54	3,078.92
ต้นทุนการเดินเรือ	3,083.78	2,723.61	2,385.93	2,045.64	1,333.29
กำไรขั้นต้น	1,165.20	1,851.42	1,471.71	1,441.90	1,745.63
รายได้รวม	4,263.92	4,661.60	4,828.61	3,828.02	3,433.51
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์)	4,350.31	3,480.13	3,187.80	2,770.11	2,072.43
ค่าเสื่อมราคา	1,505.20	1,267.08	1,136.72	910.30	646.56
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	840.77	0.00	0.00	0.00	0.00
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	8.24	7.63	31.58	(2.43)	7.64
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(2,424.12)	(77.98)	535.67	145.18	722.16
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	1.66	2.24	7.90	4.15	3.64
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ**	(2,425.78)	(80.22)	527.77	141.03	718.52
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	1,029.12	1,172.76	4,935.70	2,941.45	6,021.55
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	25,329.89	22,070.93	18,669.56	16,212.57	9,445.53
สินทรัพย์รวม	32,457.82	27,908.53	25,509.76	24,029.69	22,893.25
หนี้สินหมุนเวียนรวม	6,109.35	1,265.92	977.02	1,119.44	1,047.24
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,206.50	11,101.33	8,618.85	8,265.02	6,307.83
หนี้สินรวม	15,971.65	12,624.67	9,878.73	9,545.46	7,536.75
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.28	1,039.52	1,039.52	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	16,486.17	15,283.85	15,631.03	14,484.23	15,356.50
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,045.77	1,345.82	1,012.76	751.18	1,050.60
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(3,561.11)	(5,511.84)	1,199.88	(4,537.03)	(2,274.38)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	2,259.24	1,777.56	(1,289.36)	1,430.18	1,150.56
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	10.57	14.70	15.04	13.93	14.77
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(1.82)	(0.08)	0.51	0.14	0.69
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.20	0.40	0.40	0.55
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.30	0.40	0.45	0.62
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	27.42	40.47	38.15	41.34	56.70
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(56.89)	(1.72)	10.93	3.68	20.93
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(15.27)	(0.52)	3.51	0.95	4.80
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(8.04)	(0.30)	2.13	0.60	3.35
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	0.97	0.83	0.63	0.66	0.49
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	45	44	40	36	25

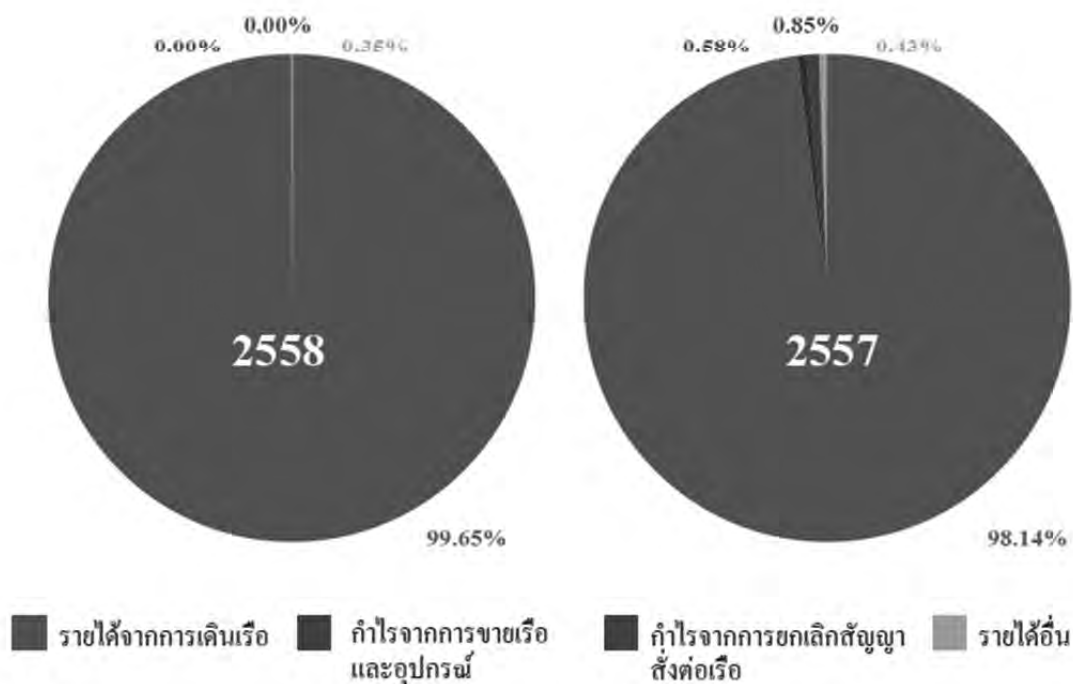
หมายเหตุ: ** กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในงบการเงิน



โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2558		2557	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,248.98	99.65	4,575.03	98.14
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	0.00	0.00	26.98	0.58
กำไรจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือ	0.00	0.00	39.55	0.85
รายได้อื่น	14.94	0.35	20.04	0.43
รวมรายได้	4,263.92	100.00	4,661.60	100.00

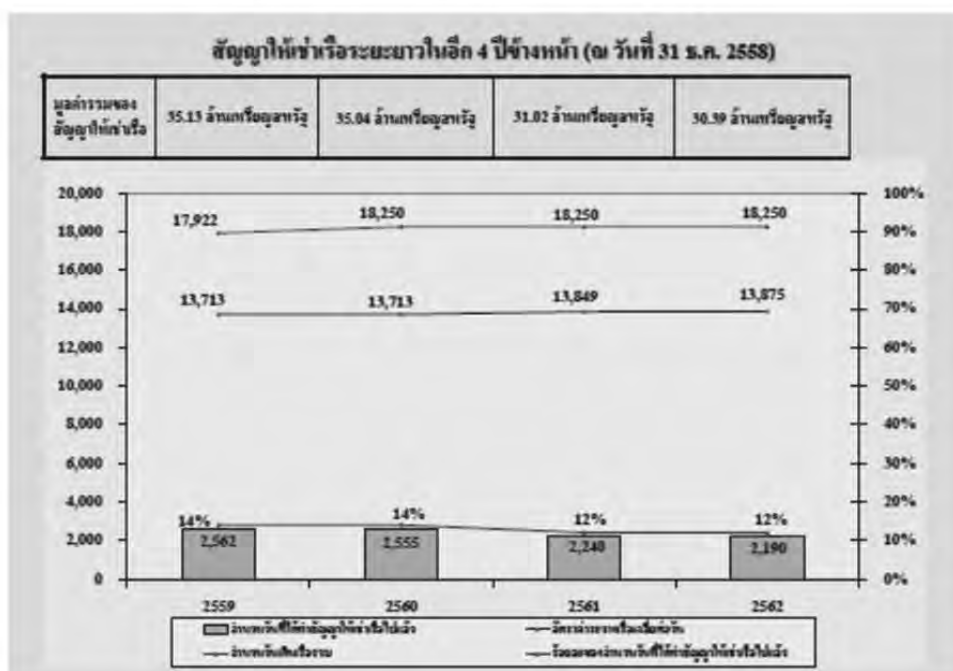


14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (Management Discussion and Analysis: MD&A)

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเมสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือประเภทซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และเริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทซูปราแมกซ์ ในปี 2556 - 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 20 ลำ โดยเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 2 ลำได้ส่งมอบในปี 2557 ดังนั้นบริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือประเภทอัลตราแมกซ์ในปี 2557 ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ ด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึง ไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญา ให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าสนใจได้ ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวน้อยมาก เนื่องจากตลาด ค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำมาก และในความเป็นจริงดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) แต่ละระดับต่ำเป็นประวัติการณ์ที่ 471 จุด ณ วันที่ 16 ธันวาคม 2558 จากแนวโน้มของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ที่ผ่านมามีคาดการณ์ว่าในปี 2559 จะเป็นปีที่ทำขายของ ตลาดค่าระวางเรือซึ่งเราคาดการณ์ว่าตลาดจะฟื้นตัวในช่วงไตรมาสที่ 3 หรือไตรมาสที่ 4 ของปี 2559 ดังนั้นสัญญาให้เช่าเรือ ระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ตามกราฟด้านล่างนี้น่าจะดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับที่ผ่านมาเร็วขึ้น

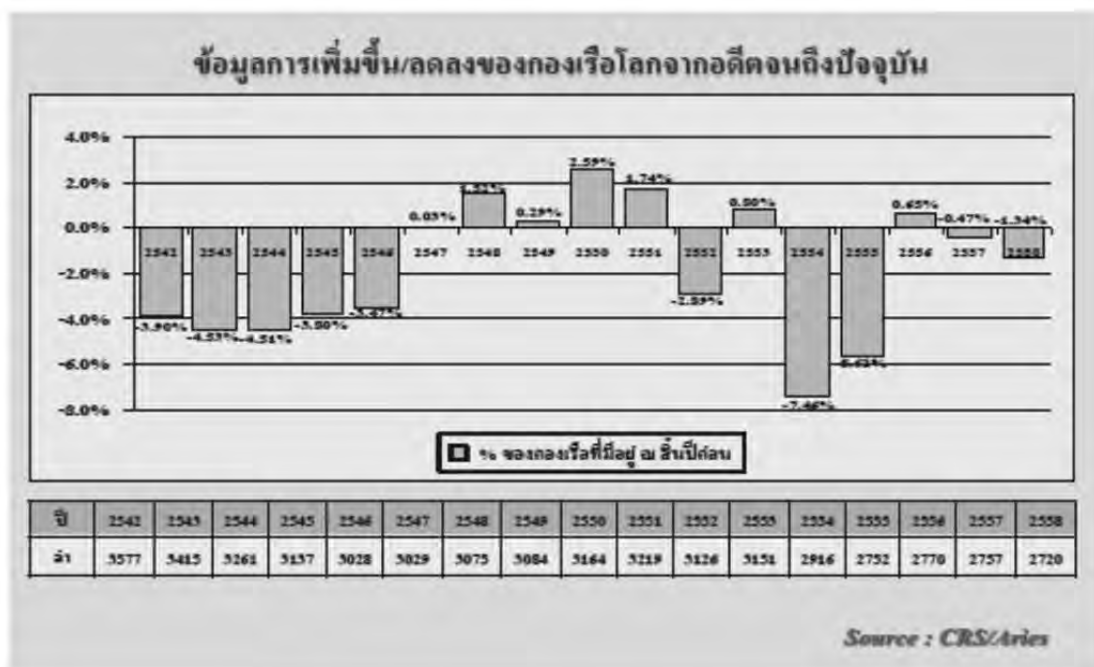


จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมด ตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 45 ลำ ณ สิ้นปี 2558 โดยมีสมมติฐานว่า ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่อีก แต่ได้รวมเรือประเภทแฮนด์ไชส์ ขนาดระวาง 39,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ โดยรับมอบเรือเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2559 และเรืออัลตราเม็กซ์ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ (ซึ่งประเมินจากความคืบหน้าของการสร้างเรือ ณ ขณะนี้) ซึ่งจะรับเรือในระหว่างปี 2559

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก สำหรับเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

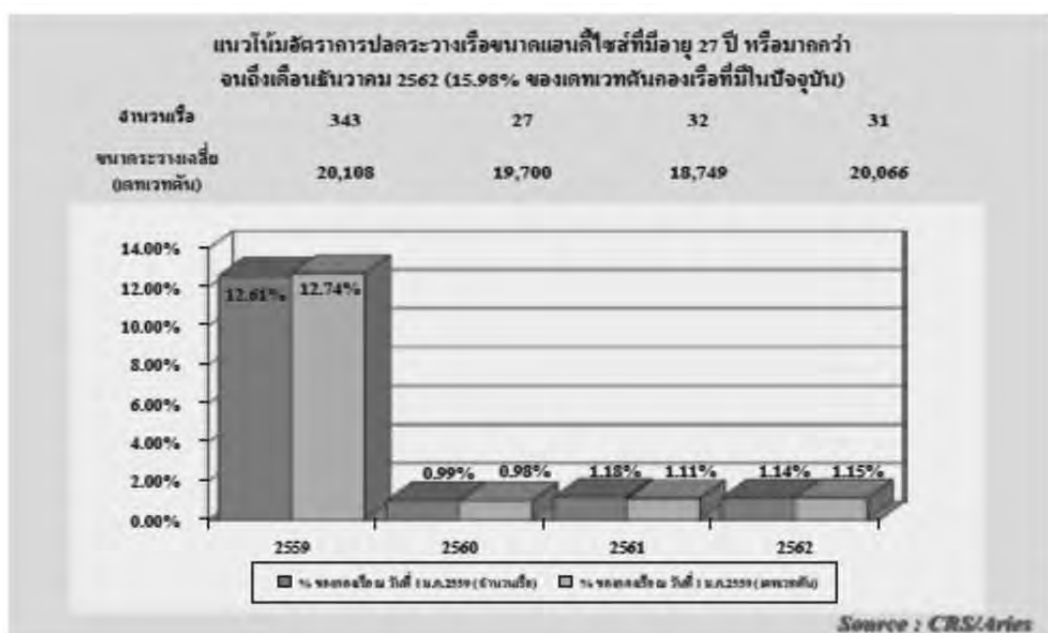


จากกราฟข้างต้นแสดงถึงการลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2546 ของกองเรือโลกทั้งหมดในกลุ่มเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ตามในระหว่างปี 2547 กองเรือโลกเพิ่มสุทธิจำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2548 ปี 2549 ปี 2550 และ ปี 2551 กองเรือโลกเพิ่มขึ้นจำนวน 46 ลำ 9 ลำ 80 ลำ และ 55 ลำตามลำดับ เนื่องจากอัตราการปลดระวางเรือค่อยๆ ลดลง เป็นผลจากรายได้อัตราค่าระวางเรือในระหว่างปี 2547 - 2551 เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามตั้งแต่ไตรมาสที่ ปี 2551 อัตราการปลดระวางเรือเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้ค่าระวางเรือในตลาดเรือลดลง 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 ทำให้อัตราการปลดระวางเรือเริ่มชะลอตัวลงเล็กน้อยรวมถึงอุปทานของเรือ

ใหม่ที่เพิ่มเข้ามา มีผลให้กองเรือโลกในปี 2556 มีจำนวนเพิ่มขึ้นสุทธิ 18 ลำ ในช่วงปี 2557 จากปัจจัยความล่าช้าในการส่งมอบเรือ และอัตราการปลดระวางเรือที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยในช่วงสิ้นปีส่งผลให้กองเรือโลกลดลงสุทธิจำนวน 13 ลำ จากการปรับตัวลงอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวาง ส่งผลให้มีการปลดระวางเรืออย่างต่อเนื่องเป็นจำนวนมากในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2558 แต่หลังจากนั้นตลาดค่าระวางได้ฟื้นตัวในระหว่างเดือนกรกฎาคม และ สิงหาคม 2558



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่า อุปทานของเรือใหม่ในปี 2559 ยังมีมาก ในอีก 3 ปีข้างหน้า มีเรือที่ครบกำหนดส่งมอบประมาณร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีจำนวนเรือถึงร้อยละ 15 ที่มีอายุมากกว่า 25 ปี ดังนั้นดูเหมือนว่าอุปทานเรือในกลุ่มเรือของบริษัทฯ จะมีภาพเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง



จากกราฟข้างต้นและกราฟเกี่ยวกับอายุของกองเรือ (โปรดดูหัวข้อ 1.2 ในเรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และอุตสาหกรรมซึ่งแสดงในรายงานนี้) แสดงให้เห็นว่า ประมาณร้อยละ 23 ของเรือในประเภทเดียวกันกับของบริษัทฯ จะมีอายุเกิน 20 ปี การลดลงของค่าระวางเรือจะทำให้อัตราการปลดระวางเรือเก่าเพิ่มขึ้น ทั้งนี้อัตราการปลดระวางเรือลดลงจากปี 2555 เนื่องจากการฟื้นตัวของค่าระวางเรือในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2556 ในปี 2557 ตลาดค่าระวางเรือมีการชะลอตัวช่วงต้นปี และมีการฟื้นตัวของตลาดเป็นระยะๆตลอดปี แต่ ณ สิ้นปีตลาดยังคงอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากการถดถอยของตลาดเรือขนาดแคปไซส์ (Capesize) อัตราการปลดระวางเรือในครึ่งปีแรกของปี 2558 เพิ่มขึ้น เนื่องจากการปรับตัวลงอย่างต่อเนื่องของตลาดค่าระวาง อย่างไรก็ตาม ถ้าตลาดยังคงไม่ฟื้นตัว เราสามารถคาดการณ์ได้ว่าอัตราการปลดระวางเรือจะสูงขึ้น เพื่อลดช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทาน

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะของตลาดนี้ ประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานนี้

3. การซื้อและการขายเรือ

3.1 สัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ในปี 2550 และ 2551 จำนวน 18 ลำ

ในปี 2550 และปี 2551 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 18 ลำ กับ ABG Shipyard Limited (ABG หรือผู้ต่อเรือ) ประเทศอินเดีย สำหรับสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 12 ลำ ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุก 32,000 เดทเวตัน (ในความเป็นจริงสามารถบรรทุกได้ถึง 34,000 เดทเวตัน ดังนั้นเรือกลุ่มนี้จะขอลำต่อไปในรายงานฉบับนี้ ในขนาดระวางบรรทุก 34,000 เดทเวตันต่อลำ) และเรือประเภทซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำ ซึ่งแต่ละลำมีขนาดระวาง 54,000 เดทเวตัน 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 ทั้งนี้เนื่องจาก การส่งมอบเรือจะล่าช้าเกินกว่าวันที่ในการยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือแต่ละลำตามลำดับ

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

เป็นเรือที่สั่งต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งสินค้า โดยสั่งต่อขึ้นตามลักษณะที่ได้ตกลงไว้กับ Charterer โดยเฉพาะอัตราค่าบริการเรือ (“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 รายละเอียดการชำระค่าปรับจนถึงวันที่ 26 มกราคม 2558 มีดังต่อไปนี้

บริษัท	ชื่อเรือ	วันที่เริ่มชำระค่าปรับตามสัญญา	ชำระถึงวันที่ส่งมอบเรือแก่ Charterer	จำนวนเงิน (เหรียญสหรัฐ)
บริษัท เอบีซี ฟู ฟิทธิ ลิมิเตด	อภิญญา นารี	16 สิงหาคม 2554	15 เมษายน 2557	4,136,542
บริษัท เอบีซี ตรี ฟิทธิ ลิมิเตด	บุญญา นารี	1 กุมภาพันธ์ 2556	3 กรกฎาคม 2557	2,198,542
บริษัท เอบีซี ไฟว์ ฟิทธิ ลิมิเตด	ชัยญา นารี	1 กุมภาพันธ์ 2557	25 กันยายน 2557	1,005,656
บริษัท เอบีซี วัน ฟิทธิ ลิมิเตด	คนยา นารี	1 พฤษภาคม 2557	26 มกราคม 2558	1,151,041

เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 บริษัทฯ ได้ส่งมอบเรือลำสุดท้ายแก่ Charterer แล้ว ดังนั้นจึงไม่มีภาระเพิ่มเติมเกี่ยวกับการชำระค่าปรับตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป

(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 Pte. Ltd. บริษัท ABC Two Pte. Ltd. และ บริษัท ABC Three Pte. Ltd. (“ABC one” “ABC Two” และ ABC “Three”) โดยทั้ง 3 บริษัทได้ลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ สำหรับขนส่งซีเมนต์ (“เรือ”) กับบริษัท ABG Shipyard Limited ประเทศอินเดีย (“ผู้ต่อเรือ ABG”) 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) 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 ได้ลงนามในสัญญาออพชั่นกับผู้ขาย ภายใต้สัญญาดังกล่าว ABC มีออพชั่นในการตั้งบริษัทในกลุ่มเพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ ขนาดระวาง 20,000 เดทเวทตัน เพิ่มอีก 1 ลำ (“เรือออพชั่น”) ในราคาและเงื่อนไขที่เหมือนกันกับเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 3 ลำ ที่ได้สั่งไปก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ ABC ได้ใช้สิทธิ์ในการสั่งต่อเรือออพชั่นในระหว่างปี 2556 ดังนั้น รวมเรือขนส่งซีเมนต์ทั้งหมดจำนวน 4 ลำ ซึ่งได้ส่งมอบเรือในปี 2557-2558 และได้ส่งมอบเรือตามสัญญา Charter ข้างต้น รายละเอียดเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำมีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวตตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญ สหรัฐ)
1	บริษัท เอบีซี ที พีทีอี ลิมิเตด	อภิญญา นารี	2557	21,136	25 มีนาคม 2557	24.02
2	บริษัท เอบีซี ที พีทีอี ลิมิเตด	บุญญา นารี	2557	21,159	12 มิถุนายน 2557	24.18
3	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	ขวัญญา นารี	2557	21,114	3 กันยายน 2557	24.18
4	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	คนธนา นารี	2558	21,149	6 มกราคม 2558	24.48
เรือขนส่งซีเมนต์ - 4 ลำ				84,558		96.86

3.3 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต

ในรายงานประจำปีสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือ มือสอง หรือ การลงนามเพื่อสั่งซื้อเรือ/ซื้อสัญญาเรือส่งต่อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ ใฝ่รอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสดังกล่าวได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอเรือใหม่ในราคาที่น่าสนใจ ต่อมาในปี 2555 บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือจำนวน 6 ลำ และเพื่อให้แผนการนี้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในปี 2556-2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 26 ลำ สำหรับสั่งซื้อเรือสินค้าแห่งแรกของกองเรือต่อเรือแห่งหนึ่งในประเทศจีน ต่อมาในปี 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 4 ลำกับกองเรือแห่งหนึ่งในประเทศจีน โดยเปลี่ยนขนาดเรือจำนวน 4 ลำจากขนาดแสนตันไซส์เป็นขนาดอัลตราแมกซ์ สัญญาทั้งหมดมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 2 ลำสำหรับสั่งซื้อเรือขนาดระวาง 64,000 เดทเวตตัน จำนวน 2 ลำกับ Sainty Marine Corporation Ltd. ซึ่งบริษัทได้รับมอบเรือแล้วจำนวน 2 ลำ ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวตตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญ สหรัฐ)
1	บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	อินทรา นารี	2557	63,468	3 กรกฎาคม 2557	27.40
2	บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ จำกัด	อิสรา นารี	2557	63,516	16 กรกฎาคม 2557	27.40
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 2 ลำ				126,984		54.80

(ข) เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนาดระวาง 38,500 เดทเวตตัน จำนวน 2 ลำ กับ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (รวมเรียกว่า ผู้ขาย) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือ 1 ลำตามรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญ สหรัฐ)
1	บริษัท พรี่เชิส กลอรัส์ ฟิธี่ ลิมิเตด	วิภา นารี	2558	38,851	30 เมษายน 2558	22.32
เรือประเภทเฮนลี่ย์ - 1 ลำ				38,851		22.32

รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวดและวันที่ส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่ครบสัญญา	วันที่ ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดทเวท ตัน)	ราคาคง สัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2558 (เหรียญ สหรัฐ)	รวมจำนวน เงิน ที่จ่าย ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 (เหรียญ สหรัฐ)
1	ฟิธี่แอส	BC385-12	25 พฤศจิกายน 2556	31 ธันวาคม 2558	38,500	22,318,000	2,231,800	2,231,800	4,463,600	8,927,200
เรือประเภทเฮนลี่ย์ - 1 ลำ					38,500	22,318,000	2,231,800	2,231,800	4,463,600	8,927,200

เรือลำดังกล่าวข้างต้น ได้ถูกส่งมอบเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2559

(ค) เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 8 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาดระวาง 39,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ และเรือขนาดระวาง 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“ผู้ต่อเรือ”) อย่างไรก็ตาม เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 บริษัทฯ ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 4 ลำ (“สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม”) ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น เพื่อเปลี่ยนเรือ 4 ลำ จากขนาดเฮนลี่ย์ 1 ลำ เป็นขนาดอัลตราแมกซ์ เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาฉบับซื้อพิพาทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.4 และรับมอบเรือ 2 ลำตามรายละเอียดดังนี้

ลำดับ ที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่ส่งมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญ สหรัฐ)
1	บริษัท พรี่เชิส วินัส จำกัด	สริตา นารี	2558	62,964	27 ตุลาคม 2558	25.50
2	บริษัท พรี่เชิส เนปจูน จำกัด	สาร์กา นารี	2558	63,023	28 ตุลาคม 2558	25.50
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 2 ลำ				125,987		51.00

รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่ส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่ตามสัญญา สัญญาแก้ไข เพิ่มเติม	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (แกลตตัน)	ราคาคง สัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2556 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายในปี 2558 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่ได้รับคืน ตาม สัญญาแก้ไข เพิ่มเติมปี 2558 (เหรียญ สหรัฐ)	รวมจำนวน เงินที่จ่าย ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 (เหรียญ สหรัฐ)
1	ฟิเอสแอล	SF130120	20 ธันวาคม 2556	31 สิงหาคม 2558	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	-	3,294,090	-
2	ฟิเอสแอล	SF130121	20 ธันวาคม 2556	30 พฤศจิกายน 2558	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	-	3,294,090	-
3	ฟิเอสแอล	SF130122	20 ธันวาคม 2556	28 กุมภาพันธ์ 2559	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	-	3,294,090	-
4	ฟิเอสแอล	SF130123	20 ธันวาคม 2556	31 พฤษภาคม 2559	38,625	21,960,000	200,000	3,094,090	-	3,294,090	-
เรือประเภทเฮลิคอปเตอร์ - 4 ลำ					154,500	87,840,000	800,000	12,376,360	-	13,176,360	-
1	ฟิเอสแอล	SF130126	20 ธันวาคม 2556	31 มกราคม 2559 *	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	2,747,750	-	6,869,375
2	ฟิเอสแอล	SF130127	20 ธันวาคม 2556	30 เมษายน 2559	63,345	27,477,500	200,000	3,921,625	-	-	4,121,625
3	ฟิเอสแอล	SF130130	30 มกราคม 2558	31 สิงหาคม 2558 *	63,345	27,702,500	-	-	3,294,090	-	3,294,090
4	ฟิเอสแอล	SF130131	30 มกราคม 2558	30 พฤศจิกายน 2558 *	63,345	27,702,500	-	-	3,294,090	-	3,294,090
5	ฟิเอสแอล	SF130132	30 มกราคม 2558	28 กุมภาพันธ์ 2559	63,345	27,702,500	-	-	3,294,090	-	3,294,090
6	ฟิเอสแอล	SF130133	30 มกราคม 2558	31 พฤษภาคม 2559	63,345	27,702,500	-	-	3,294,090	-	3,294,090
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ - 6 ลำ					380,070	165,765,000	400,000	7,843,250	15,924,110	-	24,167,360
รวมทั้งรวม					534,570	253,605,000	1,200,000	20,219,610	15,924,110	13,176,360	24,167,360

* บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการเจรจากับผู้ต่อเรือ

(ง) เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวาง 64,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่ในสัญญา สั่งซื้อเรือ	วันที่ ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดทเวก ตัน)	ราคาเรือ ตามสัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายใน ปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายใน ปี 2558 (เหรียญ สหรัฐ)	รวมจำนวนเงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2558 (เหรียญสหรัฐ)
1	ทีเอสแอล	SAM14017B	24 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2558 *	64,000	27,900,000	8,370,000	2,790,000	11,160,000
2	ทีเอสแอล	SAM14018B	24 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2558 *	64,000	27,900,000	8,370,000	2,790,000	11,160,000
เรือประเภทอัคราแมกซ์ - 2 ลำ					128,000	55,800,000	16,740,000	5,580,000	22,320,000

*บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือ 2 ลำนี้ ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.3

(จ) เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 10 ลำ (“สัญญา”) สำหรับเรือขนส่งสินค้า แห่งที่สอง ขนาดระวาง 64,000 เดทเวตัน จำนวน 10 ลำ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. (“Sainty”) และบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือ จำนวน 2 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สอง ขนาดระวาง 64,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“Sanfu”) รายละเอียดต้นทุน ตารางการชำระเงินงวด และวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่ใบสัญญา สั่งซื้อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาด ระวาง (เดกวัตต์)	ราคาเรือ ตามสัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายใน ปี 2557 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่ายใน ปี 2558 (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2558
1	ฟิเอสแอล	SAM14019B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 พฤษภาคม 2558 *	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000	11,160,000
2	ฟิเอสแอล	SAM14020B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 พฤษภาคม 2558 *	64,000	27,900,000	5,580,000	5,580,000	11,160,000
3	ฟิเอสแอล	SAM14021B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 สิงหาคม 2558 *	64,000	27,900,000	5,580,000	-	5,580,000
4	ฟิเอสแอล	SAM14022B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 สิงหาคม 2558 *	64,000	27,900,000	5,580,000	-	5,580,000
5	ฟิเอสแอล	SAM14023B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 ตุลาคม 2558 *	64,000	27,400,000	2,740,000	-	2,740,000
6	ฟิเอสแอล	SAM14024B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 ตุลาคม 2558 **	64,000	27,400,000	2,740,000	-	2,740,000
7	ฟิเอสแอล	SAM14025B	26 กุมภาพันธ์ 2557	15 ธันวาคม 2558 **	64,000	27,900,000	2,790,000	-	2,790,000
8	ฟิเอสแอล	SAM14026B	26 กุมภาพันธ์ 2557	15 ธันวาคม 2558 **	64,000	27,900,000	2,790,000	-	2,790,000
9	ฟิเอสแอล	SAM14027B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2559 *	64,000	27,900,000	2,790,000	-	2,790,000
10	ฟิเอสแอล	SAM14028B	26 กุมภาพันธ์ 2557	31 มีนาคม 2559 *	64,000	27,900,000	2,790,000	-	2,790,000
เรือประมงอัคราพรมกษ 10 ลำ - Salary					640,000	275,000,000	38,960,000	11,160,000	50,120,000

- * บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญา 2 ลำ (SAM14019B และ SAM14020B) และทาง Sainty ได้ยกเลิกสัญญา 3 ลำ (SAM14023B SAM14027B และ SAM14028B) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.3 ต่อมาในวันที่ 29 มกราคม 2559 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสัญญาอีก 2 ลำ (SAM14021B และ SAM14022B) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 38 ง)

** บริษัทฯ อยู่ระหว่างการเจรจากับผู้ต่อเรือ

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่ใบสัญญา สั่งซื้อเรือ	วันที่ส่งมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดกวัตต์)	ราคาเรือ ตามสัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	จำนวนเงินที่ จ่ายในปี 2557 (เหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินที่ จ่ายในปี 2558 (เหรียญสหรัฐ)	รวมจำนวนเงิน ที่จ่าย ณ 31 ธ.ค. 2558 (เหรียญสหรัฐ)
1	ฟิเอสแอล	SF130128	17 มีนาคม 2557	30 พฤศจิกายน 2558 *	63,345	27,900,000	4,185,000	2,790,000	6,975,000
2	ฟิเอสแอล	SF130129	17 มีนาคม 2557	15 มีนาคม 2559	63,345	27,900,000	4,185,000	-	4,185,000
เรือประมงอัคราพรมกษ - 2 ลำ - Sanfu					126,690	55,800,000	8,370,000	2,790,000	11,160,000

- * เรือลำดังกล่าวจะทำการส่งมอบในไตรมาสแรกของปี 2559

4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีไทยที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 39 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆเกี่ยวกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการเงินบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.6) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าสิ่งใช้สอยจำเป็นบนเรือ ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือถ้าเป็นการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น และในกรณีการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นรายเที่ยวการเดินเรือ

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

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม

โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปี สำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้นและตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปี สำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคาแต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

วันหยุดการเดินเรือ - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายถึงวันที่ไม่มีการเดินเรือเนื่องจากเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรืออยู่ที่กลางทะเล หรืออยู่ที่ท่าเรือเพื่อซ่อมแซม หรือในกรณีที่เรือเสีย

กำไรขั้นต้น - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

อัตรากำไรขั้นต้น - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารในงบการเงินยังรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ(Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วน of ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

5. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกออกในปี 2558 ล้านบาท	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2558 ล้านบาท	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 ล้านบาท	อัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าหรือที่เป็นหลักประกัน) ^(ก)
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการลงทุนและจัดซื้อเรือใหม่									
1	DNB Asia Ltd., ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส ฟอเรสต์ ฟิฟตี้ อิมิเตด บริษัท พรินซ์ส ฟราแกรนซ์ ฟิฟตี้ อิมิเตด และ บริษัท พรินซ์ส รอท ฟิฟตี้ อิมิเตด	9.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกออก โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระคืนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	3.08	34.66	อย่างน้อยร้อยละ 125
2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัท พรินซ์ส คอมฟอร์ต ฟิฟตี้ อิมิเตด บริษัท พรินซ์ส สปาร์ก ฟิฟตี้ อิมิเตด บริษัท พรินซ์ส วิชั่น ฟิฟตี้ อิมิเตด และ บริษัท พรินซ์ส บริดจ์ ฟิฟตี้ อิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระคืนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินงวดสุดท้าย	-	5.66	54.21	อย่างน้อยร้อยละ 125
3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ฟู ฟิฟตี้ อิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ตรี ฟิฟตี้ อิมิเตด	10.0	LIBOR ^(ก) บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท เอบีซี ฟู ฟิฟตี้ อิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2557 และชำระคืนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท เอบีซี ตรี ฟิฟตี้ อิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระคืนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	2.57	34.99	อย่างน้อยร้อยละ 125

วงเงิน	ผู้ให้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	อัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าทรัพย์สินหลักประกัน) ^(๓)
4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ไฟร์ ทีทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ^(๒) บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนตุลาคม 2567	-	1.29	18.05	อย่างน้อยร้อยละ 125
5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน ทีทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ^(๒) บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	14.69	1.96	17.63	อย่างน้อยร้อยละ 125
6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัท บริษัท พรินซ์ รูนีส์ จำกัด บริษัท พรินซ์ โอปอลด์ จำกัด บริษัท พรินซ์ วินัส จำกัด และ บริษัท พรินซ์ เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	34.40	2.39	74.26	อย่างน้อยร้อยละ 125
7	Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท และบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 348,750 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือของแต่ละลำ	-	-	-	อย่างน้อยร้อยละ 125

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2558 อันทรีอูยสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2558 อันทรีอูยสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 อันทรีอูยสหรัฐ	อัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าหรือที่เป็นหลักประกัน) ๓
8	DNB Asia Ltd. และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระคืนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	21.52	3.88	18.76	อย่างน้อยร้อยละ 125
9	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรซิธ ซิต์ จำกัด บริษัท พรซิธ สตาร์ จำกัด บริษัท พรซิธ ลิตส์ จำกัด บริษัท พรซิธ เมกานเทค จำกัด และ บริษัท พรซิธ รีเสิร์ช จำกัด	1.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวในเดือนมกราคม 2559 หรือถ้ามีการขอขยายระยะเวลา จะแบ่งชำระเท่า ๆ กันเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2559	13.50	-	13.50	อย่างน้อยร้อยละ 143
10	BNP Paribas	บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน โดย งวดที่ 1-16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 350,000 เหรียญสหรัฐ ต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 525,000 เหรียญสหรัฐ ต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ	-	-	-	อย่างน้อยร้อยละ 125
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ									
11	บริษัทกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรซิธ เมทาลซ์ จำกัด บริษัท พรซิธ แพลนเนต จำกัด บริษัท พรซิธ ทรีตี จำกัด และ บริษัท พรซิธ เร็นเจอร์ จำกัด	11.0	LIBOR ⁽²⁾ บวกส่วนเพิ่ม สำหรับเงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐ	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2554	-	3.63	50.73	อย่างน้อยร้อยละ 143

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกออกในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ	อัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) ⁽³⁾
		บริษัทฯ บริษัท พรซิเยส จัดมินต์ จำกัด และ บริษัท พรซิเยส วิซเชด จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับเงินกู้สกุลเงินบาท ⁽¹⁾	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	3.82	25.82	อย่างน้อยร้อยละ 143
12	ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรซิเยส เพิร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พรซิเยส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 44 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมิถุนายน 2555	-	-	28.41	อย่างน้อยร้อยละ 143
13	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรซิเยส แลนด์ จำกัด และ บริษัท พรซิเยส เดคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	2.65	19.42	อย่างน้อยร้อยละ 125
		บริษัทฯ บริษัท พรซิเยส ฟอนด์ส จำกัด บริษัท พรซิเยส คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท พรซิเยส ออานามันท์ จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	3.07	26.61	อย่างน้อยร้อยละ 125

- (1) อัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) หมายถึง มูลค่ารวมของราคาประเมินเรือต่อหนี้เงินกู้คงเหลือภายใต้วงเงินกู้แต่ละวง
- (2) อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21
- (3) 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2558 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 6,266 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ในปี 2558 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) เริ่มตกลงในช่วงต้นปีแรกจนถึงสิ้นไตรมาส 2 หลังจากนั้นดัชนีค่าระวางเรือได้ปรับตัวขึ้นระหว่างเดือนกรกฎาคมและสิงหาคมซึ่งเป็นผลมาจากอัตราการปลดระวางเรือที่สูงขึ้นระหว่างครึ่งปีแรก อย่างไรก็ตาม ดัชนีค่าระวางเรือปรับตัวลงในไตรมาส 4 และแตะระดับต่ำเป็นประวัติการณ์ที่ 471 จุด ณ วันที่ 16 ธันวาคม 2558 และดัชนีค่าระวางเรือ ณ ปี 2558 ปิดที่ 478 จุด

ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2558 เท่ากับ 719 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในปี 2557 เท่ากับ 1,105 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนีค่าระวางเรือในระหว่างปี 2558 เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือประเภทแคปไซส์เพียงอย่างเดียว บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 6,266 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งลดลงร้อยละ 22.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 เนื่องจากดัชนีค่าระวางเรืออยู่ในระดับต่ำในระหว่างปี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงเล็กน้อยจาก 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2557 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 470 เหรียญสหรัฐอเมริกา เป็น 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกา ในปี 2558 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 504 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม
(จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2557 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2557 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2558 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,064	2,220	2,383
ค่าเสบียงคลัง	169	177	172
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	348	251	214
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	2,581	2,648	2,769
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	283	233	221
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	304	226	179
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์	587	459	400
ค่าอะไหล่	352	242	151
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	396	146	108
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	748	388	259
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	233	182	186
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	225	177	192
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	458	359	378
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	28	10	8
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	570	273	236
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	219	88	98
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	817	371	342
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	5,191	4,225	4,148

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ ลดลง/เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการสำหรับปี 2558 ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้นไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการควบคุมต้นทุนและเมื่อเฉลี่ยต่อลำเรือแล้วมีจำนวนลดลงเนื่องจากจำนวนกองเรือของบริษัทฯ ในปี 2558 มีเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการที่เป็นต้นทุน “ผันแปร” นั้น ขึ้นอยู่กับค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิค ซึ่งในปีนี้อาจมีจำนวนลดลง เนื่องจากค่าตอบแทนที่จ่ายในปีก่อน (2557) ลดลง เนื่องจากการลดลงในกำไรของบริษัทฯ
- ต้นทุนสำหรับลูกเรือยังคงเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากการปรับเงินเดือนของลูกเรือให้อยู่ในระดับเดียวกันกับมาตรฐานสากล ซึ่งน่าจะเพิ่มขึ้นต่อไปในปีหน้า
- เนื่องจากอายุกองเรือเฉลี่ยที่ลดลงจึงทำให้ค่าพัสดุภัณฑ์อื่น ค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาลดลง
- เนื่องจากเครื่องยนต์ในเรือที่ซื้อเข้ามาใหม่มีความทันสมัยมากขึ้นและการปรับลดลงของราคาน้ำมัน ทำให้ต้นทุน

ค่าน้ำมันหล่อลื่นลดลงเล็กน้อย

- ต้นทุนค่าเบี้ยประกันภัยในปี 2558 สูงกว่าปี 2557 มาจากการเพิ่มขึ้นของการเรียกร้องค่าสินไหม

7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากงบการเงินแสดงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 39 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2557 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	143.34	123.63
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	117.76	99.15
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *	41.61	13.97
ค่าเสื่อมราคา*	31.24	35.15
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	10.37	(21.18)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	15.37	16.41
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(5.00)	(37.59)
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีไขกำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	2.53	(31.77)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	(2.47)	(69.36)
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	0.07	0.05
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	(2.54)	(69.41)

งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินลงทุนในบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	2.90	2.37
เรือ (ราคาทุน)	892.48	955.39
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	20.49	22.62
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	16.23	12.57
สินทรัพย์หมุนเวียน	35.58	28.52
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	-	24.87
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	121.78	123.35
สินทรัพย์รวม	846.66	899.39
รวมหนี้สินหมุนเวียน	38.40	169.29
เงินกู้ระยะยาวมีหลักประกัน	336.78	255.11
หนี้สินไม่หมุนเวียน	7.81	18.17
รวมหนี้สิน	382.99	442.57
ทุนเรือนหุ้น	35.31	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	16.14	63.28
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	463.67	456.82
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (ดอลลาร์สหรัฐ)	0.45	0.29

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2557 ล้านเหรียญสหรัฐ	31 ธันวาคม 2558 ล้านเหรียญสหรัฐ
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	0.93	0.17
เงินกู้/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.78	0.90
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.83	0.97
เงินกู้/ EBITDA ***	5.98	16.92
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	1.36	0.52
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	2.71	0.85

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

** กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

*** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 143.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมรายการกำไรจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 1.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ในปี 2557 เป็น 123.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ไม่มีรายการกำไรจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือในระหว่างปี) ในปี 2558 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 117.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 99.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2558 เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำที่ลดลงในปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 เป็นผลมาจากสถานะตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ตกต่ำอย่างมากเป็นประวัติการณ์ รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ในปี 2558 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 จำนวนเรือเฉลี่ยของบริษัทฯ มี 45 ลำในระหว่างปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 42 ลำในปี 2557 จากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำที่ลดลงทำให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ลดลงจาก 41.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 13.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2558 สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 8,096 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 6,266 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2558 ในขณะที่ต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำได้ลดลงจาก 4,695 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 4,652 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2558 เป็นผลให้กำไรขั้นต้นในปี 2558 ลดลงจากปี 2557

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นจาก 31.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 35.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2558 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น ในระหว่างปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ซึ่งในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ รับมอบเรือจำนวน 4 ลำและขายเรือไป 3 ลำ

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 15.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 16.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2558 ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อสำหรับเรือใหม่จำนวน 4 ลำ และจากการที่สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีผลบังคับใช้ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 และในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

เนื่องจากอัตรากำไรขั้นต้นที่ลดลงทำให้บริษัทฯ มีขาดทุนจากการดำเนินงานที่ 37.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 5.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 บริษัทฯ มีขาดทุนอื่นที่มีใช้ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 31.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากขาดทุนจากการขายเรือ 3 ลำ ขาดทุนจากการแปลงเงินสดคงเหลือในรูปสกุลไทยบาท (ซึ่งเป็นเงินที่ได้รับจากการเพิ่มทุนแบบ Right Offering) ไปเป็นเงินสดสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรที่มีใช้กำไรจากการดำเนินงานจำนวน 2.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557

ภาษีเงินได้นิติบุคคลลดลงเล็กน้อยจาก 0.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2557 เป็น 0.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2558 โดยเป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่น และภาษีที่เกิดขึ้นจากกำไรในทางภาษีจากการขาย

เรือ

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลทำให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 69.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 2.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2557

7.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

เงินลงทุน

ตารางข้างล่างนี้เป็นการสรุปสถานภาพการลงทุนทั้งหมดในโครงการร่วมทุนในต่างประเทศ ในงบการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 (ตัวเลขเป็นเหรียญสหรัฐอเมริกา)

โครงการร่วมทุน	เงินลงทุน			** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	*** ค่าเผื่อสำรอง			ยอดคงเหลือ ณ 31 ธันวาคม 2558		
	ราคาทุน	= ส่วนปรับปรุง	รวมวิธีส่วนได้เสีย			เงินลงทุน	** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม	เงินลงทุน	** เงินลงทุนจ่ายล่วงหน้า	รวม
เงินลงทุนระยะสั้น											
SLPG	872,727	(323,596)	549,131	567,829	1,116,960	549,131	567,829	1,116,960	-	-	-
เงินลงทุนระยะยาว											
ISPL - Haldia	2,037,650	336,406	2,374,056	-	2,374,056	-	-	-	2,374,056	-	2,374,056
รวม	2,910,377	12,810	2,923,187	567,829	3,491,016	549,131	567,829	1,116,960	2,374,056	-	2,374,056

- * 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) ซึ่งบริษัทฯ บันทึกไว้ในปี 2545

ขั้นตอนสุดท้ายของการดำเนินการชำระบัญชีของ SLPG ก็สำเร็จโดยสมบูรณ์แล้วตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7

ในระหว่างปี 2549 บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท บทด จำกัด ซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยจำนวน 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 ดังนั้น ณ สิ้นปี 2557 เงินลงทุนในบริษัท บทด จำกัด เท่ากับ 0.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา วันที่ 30 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มเติมจำนวน 0.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในบริษัท บทด จำกัด ดังนั้น ณ 31 ธันวาคม 2558 เงินลงทุนในบริษัท บทด จำกัด มีจำนวน 0.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ลดลงจำนวน 7.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 3.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ประกอบด้วยลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนลดลง จำนวน 4.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ขณะที่ลูกหนี้อื่นซึ่งเป็นลูกหนี้จากการขายเรือเพิ่มขึ้น 1.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในระหว่างปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบ

สิ้นแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีการตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวนสำหรับลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้ค้างชำระมากกว่า 1 ปี น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 3.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นจำนวน 3.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

จากการปรับตัวลงอย่างต่อเนื่องของธุรกิจการเดินเรือ ส่งผลให้ราคาตลาดของเรือลดลงเช่นกัน ดังนั้นในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ต้องวางหลักประกันเป็นเงินสดจำนวน 24.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ถือเป็นเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพื่อเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) สำหรับเงินกู้ 2 วงเงิน

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเรือในระหว่างปี ได้แก่ เรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ และเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองประเภทแฮนด์ไชส์จำนวน 1 ลำ จากผู้ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co.,Ltd ประเทศจีน และเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จากผู้ต่อเรือ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co.,Ltd. ประเทศจีน บริษัทฯ ขายเรือเก่าประเภทแฮนด์ไชส์จำนวน 3 ลำ และรับรู้ ผลขาดทุนจากการขายเรือ จำนวน 7.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา บริษัทฯ บันทึกค่าเผื่อการค้ำประกันของเรือจำนวน 23.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยได้ประเมินจากราคาขายเรือที่คาดว่าจะต่ำซึ่งบริษัทฯ จะได้รับเมื่อขายเรือ ในปี 2559 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 45 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ในหัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

รายละเอียดของการรับเรือในปี 2558 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.2 และ 3.3

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง จำนวน 1 ลำ จำนวน 9.47 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ข)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 6 ลำ จำนวน 25.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 1.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ค)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จำนวน 23.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 1.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ง)

บริษัทฯ บันทึกเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 10 ลำ จำนวน 52.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 2.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) และสำหรับเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จำนวน 11.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 0.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ตามที่ได้

อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (จ)

ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวมา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ มียอดคงเหลือสำหรับเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 123.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งได้แสดงไว้ในรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2558 บริษัทฯ มีเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 255.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมียอดเงินกู้ที่มีหลักประกันคงเหลือ 410.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ณ ต้นปี 2558 บริษัทฯ มีจำนวนเงินกู้คงเหลือ 361.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่าย จำนวน 5.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 30.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 2.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้จำนวน 1.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาจากการขายเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 14.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 5 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 34.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 6 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 21.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาด 38,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 8 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 13.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จากวงเงินที่ 9 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ดัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินดัดจ่าย จำนวน 4.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนการเบิกถอนเงินกู้จากวงเงินทั้งหมด

ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ค) บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาฉบับข้อพิพาทของสัญญาส่งต่อเรือ 2 ฉบับกับคู่ต่อเรือ Sanfu บริษัทฯ ได้รับเงินสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวน 8.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเงื่อนไขการชำระคืนขึ้นอยู่กับค่าชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการหรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.4

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 382.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2557 เป็น 442.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2558

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในเดือนมิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้เพิ่มทุนจำนวน 62.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาโดยการเสนอหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นในอัตรา 2 หุ้นสามัญเดิมต่อ 1 หุ้นสามัญใหม่ ในราคาหุ้นละ 4 บาท

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 69.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากลางปี และการลดลงสุทธิในผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมและองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และการแปลงค่างบการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยจำนวน 0.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากลางปี ทำให้มีส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 456.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากลางปี 6.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากลางปีเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลจากการลดลงในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นลดลงจาก จำนวน 0.45 เหรียญสหรัฐอเมริกากลางปี ต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2557 เป็นจำนวน 0.29 เหรียญสหรัฐอเมริกากลางปี ต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2558

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อัตราหนี้สินต่อทุนโดยรวมของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 0.97 เท่า ซึ่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.83 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นในเงินกู้ที่มีหลักประกัน แต่บริษัทฯ ก็ได้มีการเพิ่มทุนในระหว่างปี ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่งผลให้อัตราส่วนดังกล่าวอยู่ในระดับที่น่าพอใจ

ในปี 2558 กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ในระดับที่ต่ำ ส่งผลให้อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ในปัจจุบันมีความท้าทายอย่างมากภายใต้กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ที่อยู่ในระดับต่ำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 16.92 เท่าซึ่งสูงกว่าข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้อง สาเหตุที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้เป็นผลมาจากสภาพตลาดอัตราค่าระวางเรือเทกองที่ตกต่ำอย่างต่อเนื่อง โดยค่าดัชนีค่าระวางเรือ BDI ได้แตะระดับต่ำเป็นประวัติการณ์ในเดือนธันวาคม 2558 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 0.52 และอัตราส่วน EBITDA ต่อดอกเบี้ยจ่าย อยู่ที่ 0.85 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2558

8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2558 ลดลง ประมาณร้อยละ 11 เนื่องมาจากรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (“TC Rate”) ที่ลดลง อย่างไรก็ตามจำนวนเรือในปี 2558 เพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 กล่าวคือ จำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานในปี 2558 มีจำนวน 45 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือ 42 ลำในปี 2557

ในระหว่างปี 2558 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 โดยมีสาเหตุหลักจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานมีมากกว่าปีก่อนตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลง จาก 4,695 เหรียญสหรัฐอเมริกากลางปี ในปี 2557 เป็น 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกากลางปี ในปี 2558 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจ

เรือ)

ในระหว่างปี 2558 ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 13 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายจ่ายท่าเรือเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ต้นทุนในการเดินเรือรวมเพิ่มขึ้น มีสาเหตุหลักมาจาก จำนวนเรือที่เพิ่มขึ้นในระหว่างปีตามที่ได้อธิบายข้างต้น

กำไรขั้นต้นในปี 2557 ลดลงประมาณร้อยละ 37 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้ลดลงจากร้อยละ 40 มาเป็นร้อยละ 27 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) จากการลดลงของรายได้จากการเดินเรือ ตามที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้รายได้รวมระหว่างปี 2557 ต่ำกว่าปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2558 เพิ่มขึ้น จำนวน 133.63 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 เนื่องมาจากต้นทุนบัญชีเงินเดือนที่เพิ่มขึ้นและการจ่ายค่าวิชาชีพสำหรับความเห็นของผู้เชี่ยวชาญทางเทคนิคในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสัญญาส่งต่อเรือบางฉบับ

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 25.37 ล้านบาทสำหรับปี 2558 ซึ่งในปี 2557 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4.33 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 1.66 ล้านบาท สำหรับปี 2558 ซึ่งเป็นภาษีเงินได้จากรายได้ที่ไม่ใช่จากการเดินเรือ และภาษีที่เกิดขึ้นจากกำไรในทางภาษีจากการขายเรือ จำนวน 2.24 ล้านบาท สำหรับปี 2557 ซึ่งเป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้ดอกเบี้ยรับ บริษัทฯ ได้บันทึกกำไรจากการยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 39.55 ล้านบาทในระหว่างปี 2557 อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 บริษัทฯ ได้บันทึกขาดทุนจากการขายเรือ 3 ลำ จำนวน 279.03 ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือจำนวน 840.77 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายข้างต้น

ค่าใช้จ่ายทั้งหมด (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2558 สูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการเดินเรือรวม ขาดทุนจากการขายเรือ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ ตามที่ได้อธิบายข้างต้น ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี 2558 เพิ่มขึ้นจาก 1,267.08 ล้านบาทในปี 2557 เป็น 1,505.20 ล้านบาทในปี 2558 จากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นจากปี 2557 โดยเป็นผลจากค่าเสื่อมราคาของเรือจำนวน 4 ลำที่รับมอบในปี 2558

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจากจำนวน 499.62 ล้านบาท ในปี 2557 เป็นจำนวน 564.63 ล้านบาท ในปี 2558 ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้เงินกู้เพื่อรับเรือจำนวน 4 ลำ และจากการที่สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีผลบังคับใช้ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 ข้างต้น และในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 2,425.78 ล้านบาทสำหรับปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 80.22 ล้านบาทในปี 2557

8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2558 จำนวน 1,552.70 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 จำนวน 56.35 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อ

เรือจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนอการเงิน

8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ลดลง จำนวน 143.64 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 81.49 ล้านบาท

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นลดลงจำนวน 76.61 ล้านบาท ประกอบด้วย ลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 136.80 ล้านบาท ขณะเดียวกัน ลูกหนี้อื่นจากการขายเรือเพิ่มขึ้นจำนวน 60.19 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 27.37 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

บริษัทฯ ต้องวางหลักประกันเป็นเงินสดจำนวน 897.34 ล้านบาทเป็นเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพื่อแก้ไขการผิดเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกัน (มูลค่าเรือที่เป็นหลักประกัน) สำหรับเงินกู้ 2 วงเงิน

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ และเรือประเภทแฮนด์ไฮลด์ จำนวน 1 ลำ จากผู้ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co.,Ltd ประเทศจีน และเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จาก Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน ในระหว่างปี บริษัทฯ ขายเรือขนาดแฮนด์ไฮลด์เก่าจำนวน 3 ลำ และรับรู้ผลขาดทุนจากการขายเรือจำนวน 279.03 ล้านบาท ณ วันสิ้นปี 2558 บริษัทฯ บันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของเรือจำนวน 846.09 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายข้างต้น บริษัทฯ มียอดเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 4,451.62 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3 ข้างต้น มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นหลักๆ จากมูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น จำนวน 4,843.43 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี มีจำนวนเพิ่มขึ้น จำนวน 4,791.73 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 9,206.50 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 14,810.20 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2557 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,047.98 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 69.96 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้จำนวน 55.19 ล้านบาทจากการขายเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 478.10 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 5 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 1,233.65 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 6 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 723.14 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน

2 ลำ จากวงเงินที่ 8 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 439.43 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือประเภทอัลตราแมกซ์ จากวงเงินที่ 9 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

ดังนั้น บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือส่งต่อใหม่จากหลายวงเงินสินเชื่อรวมเป็นจำนวน 2,874.32 ล้านบาท ตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 41.41 ล้านบาท จากค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินตัดจ่าย จำนวน 150.01 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินสินเชื่อมีหลักประกันตามสัดส่วนเมื่อมีการเบิกถอนจากวงเงินทั้งหมด

ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 3.3 (ค) ผลจากการลงนามในสัญญาฉบับข้อพิพาทของสัญญาส่งต่อเรือ 2 ฉบับกับคู่ต่อเรือ Sanfu บริษัทฯ ได้รับเงินสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันจำนวน 288.71 ล้านบาท ซึ่งมีเงื่อนไขการชำระคืนขึ้นอยู่กับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการหรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18.4

ณ สิ้นปี 2557 หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 12,624.67 ล้านบาทในปี 2557 เป็น 15,971.65 ล้านบาทในปี 2558

ในเดือนมิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้มีการเพิ่มทุนจำนวน 2,076.05 บาทโดยการเสนอหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 2,425.78 ล้านบาท และรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 1,552.70 ล้านบาท การลดลงสุทธิจำนวน 0.65 ล้านบาทของผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงาน การจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นและผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินและส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 16,486.17 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้น จำนวน 1,202.32 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 784.33 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปีก่อนร้อยละ 50 จากการลดลงของกำไรขั้นต้นสำหรับปี 2558 เปรียบเทียบกับปี 2557 ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,045.77 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการขายเรือ จำนวน 3 ลำเป็นจำนวน 123.50 ล้านบาท และกระแสเงินสดจ่ายสำหรับจ่ายซื้อเรือจำนวน 4 ลำ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 2,844.98 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 1,536.64 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 3,561.11 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 2,847.32 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเมื่อรับเรือหลายวงเงินตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 8.3 บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,047.98 ล้านบาท และเงินกู้อย่างอื่นก่อนครบกำหนดจำนวน 69.96 ล้านบาท และจ่ายคืนเงินกู้จำนวน 55.19 ล้านบาทจากการขายเรือตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 1,173.13 ล้านบาท บริษัทฯ ได้รับเงิน 2,076.05 ล้านบาทจากการเพิ่มทุนและวางเงินจำนวน 897.34 ล้านบาทเป็นเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,259.24 ล้านบาท