

ส่วนที่ 3. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

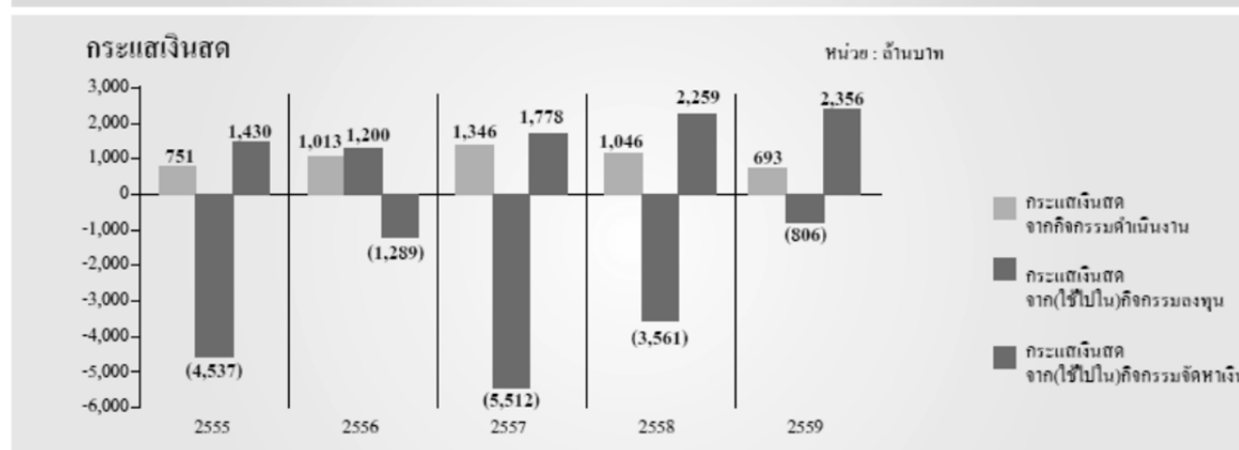
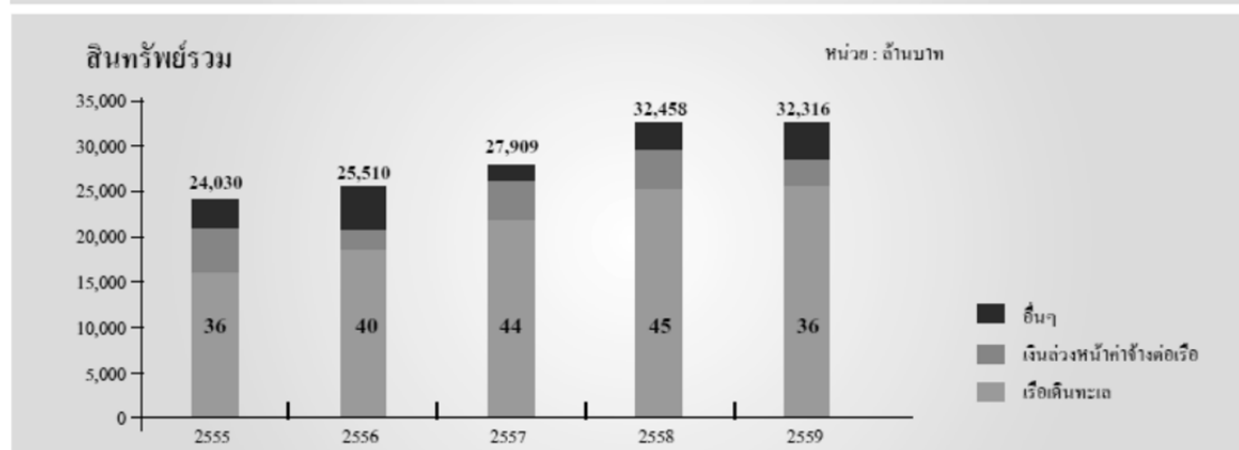
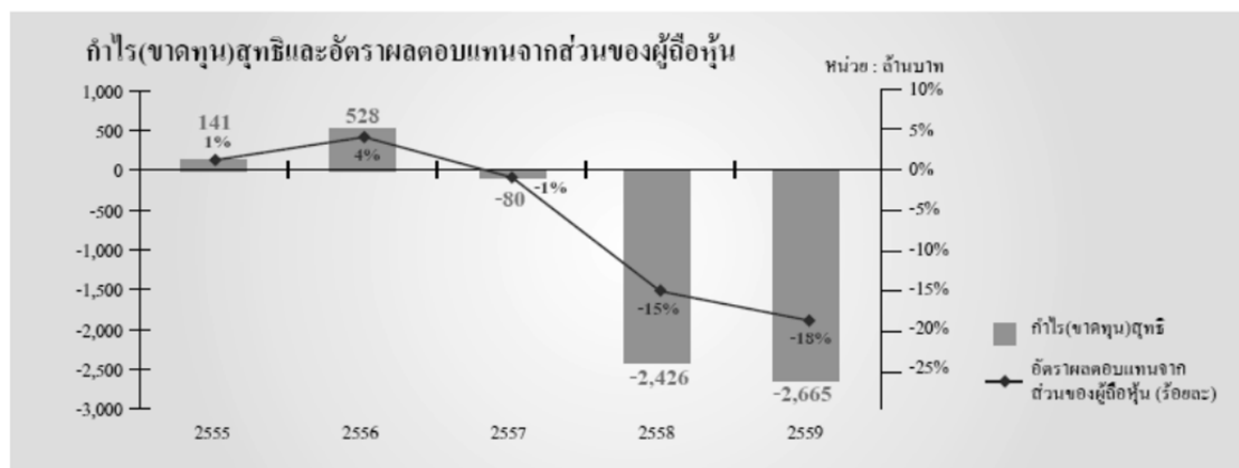
13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2559	2558	2557	2556	2555
รายได้จากการเดินเรือ	3,682.42	4,248.98	4,575.03	3,857.64	3,487.54
ต้นทุนการเดินเรือ	2,485.96	3,083.78	2,723.61	2,385.93	2,045.64
กำไรขั้นต้น	1,196.46	1,165.20	1,851.42	1,471.71	1,441.90
รายได้รวม	3,791.79	4,263.92	4,661.60	4,828.61	3,828.02
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์ และขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ)	3,846.67	4,071.28	3,480.13	3,187.80	2,770.11
ค่าเสื่อมราคา	1,366.40	1,505.20	1,267.08	1,136.72	910.30
ขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์	566.56	840.77	0.00	0.00	0.00
ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ	680.29	279.03	0.00	0.00	0.00
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	3.29	8.24	7.63	31.58	(2.43)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(2,664.84)	(2,424.12)	(77.98)	535.67	145.18
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	0.06	1.66	2.24	7.90	4.15
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ*	(2,664.90)	(2,425.78)	(80.22)	527.77	141.03
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	3,101.02	1,029.12	1,172.76	4,935.70	2,941.45
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	25,671.52	25,329.89	22,070.93	18,669.56	16,212.57
สินทรัพย์รวม	32,316.03	32,457.82	27,908.53	25,509.76	24,029.69
หนี้สินหมุนเวียนรวม	1,227.98	6,109.35	1,265.92	977.02	1,119.44
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	10,846.82	9,206.50	11,101.33	8,618.85	8,265.02
หนี้สินรวม	18,683.46	15,971.65	12,624.67	9,878.73	9,545.46
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.28	1,559.28	1,039.52	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	13,632.57	16,486.17	15,283.85	15,631.03	14,484.23
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	693.27	1,045.77	1,345.82	1,012.76	751.18
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(805.66)	(3,561.11)	(5,511.84)	1,199.88	(4,537.03)
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	2,355.90	2,259.24	1,777.56	(1,289.36)	1,430.18
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	8.74	10.57	14.70	15.04	13.93
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(1.71)	(1.82)	(0.08)	0.51	0.14
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.20	0.40	0.40
เงินสดปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.30	0.40	0.45
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	32.49	27.42	40.47	38.15	41.34
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(70.28)	(56.89)	(1.72)	10.93	3.68
อัตรากำไรผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(17.70)	(15.27)	(0.52)	3.51	0.95
อัตรากำไรผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(8.23)	(8.04)	(0.30)	2.13	0.60
อัตรากำไรส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.37	0.97	0.83	0.63	0.66
จำนวนเรือ (๗ วันสั้นปี)	36	45	44	40	36

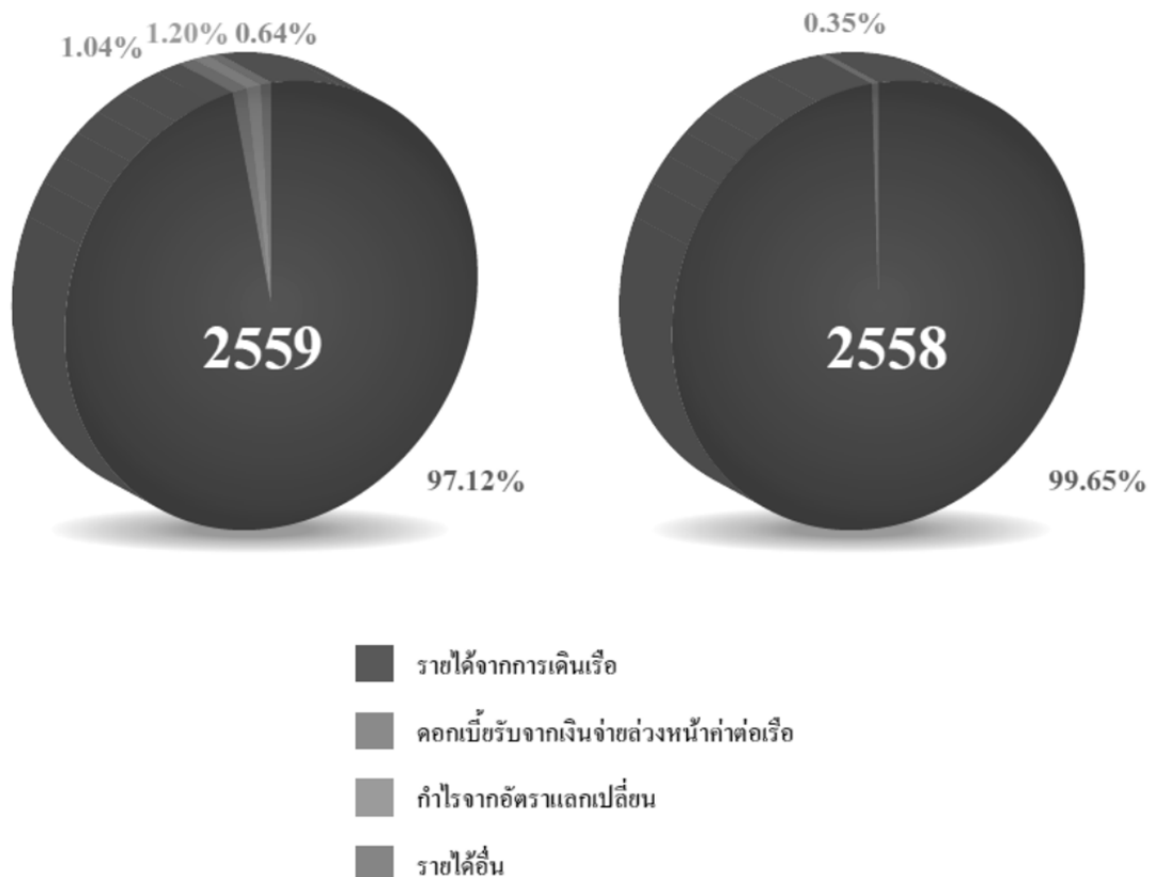
* กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในงบการเงิน



โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

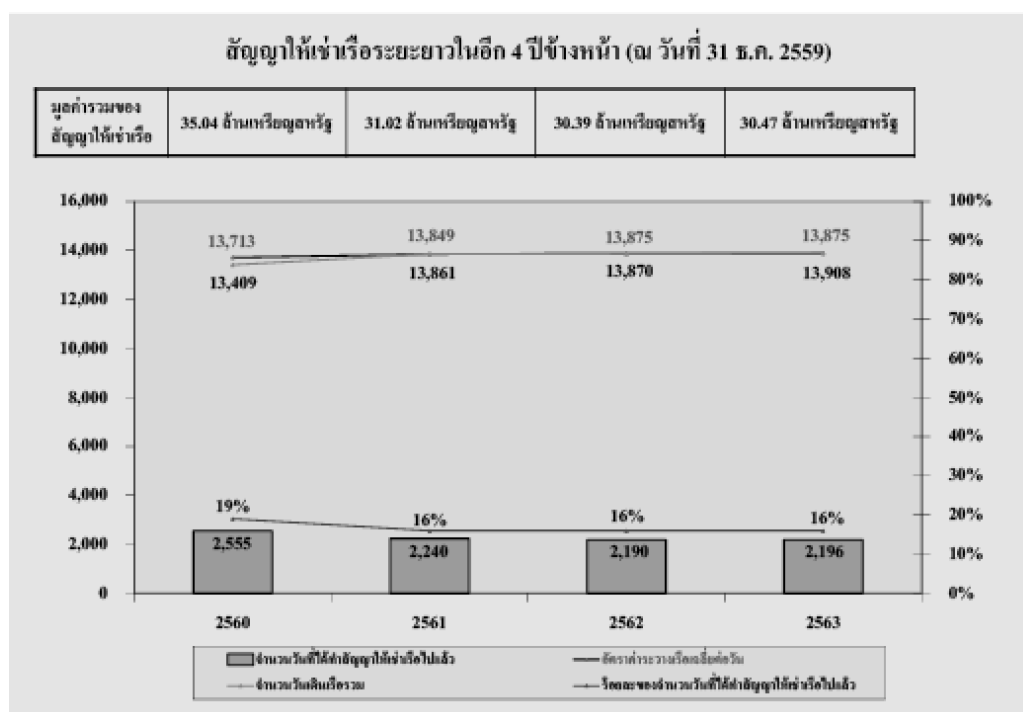
รายได้	2559		2558	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	3,682.42	97.12	4,248.98	99.65
ดอกเบี้ยรับจากเงินจำนองวงหนี้ค่าต่อเรือ	39.73	1.04	0.00	0.00
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	45.43	1.20	0.00	0.00
รายได้อื่น	24.21	0.64	14.94	0.35
รวมรายได้	3,791.79	100.00	4,263.92	100.00



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

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเมสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือแอสดีไซส์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ซื้อเรือซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 4 ของปี 2554 และได้เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือซูปราแมกซ์ ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 26 ลำ โดยเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 2 ลำได้ส่งมอบในปี 2557 ดังนั้น บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ในปี 2557 ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ ตลาดค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับต่ำมาก และในความเป็นจริงดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) และระดับต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 ถึงแม้ว่าจะมีการปรับตัวกลับขึ้นไป 961 จุด ณ สิ้นปี 2559 จากแนวโน้มของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ที่ผ่านมาจึงคาดการณ์ว่าในปี 2560 จะเป็นปีที่ทำหายของตลาดค่าระวางเรือซึ่งบริษัทฯ คาดหวังว่าตลาดจะฟื้นตัวในช่วงครึ่งหลังของปีหรือในต้นปีหน้า ซึ่งจะส่งผลให้สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ตามกราฟด้านล่างนี้จะดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับที่ผ่านมาเรื่อยๆนี้



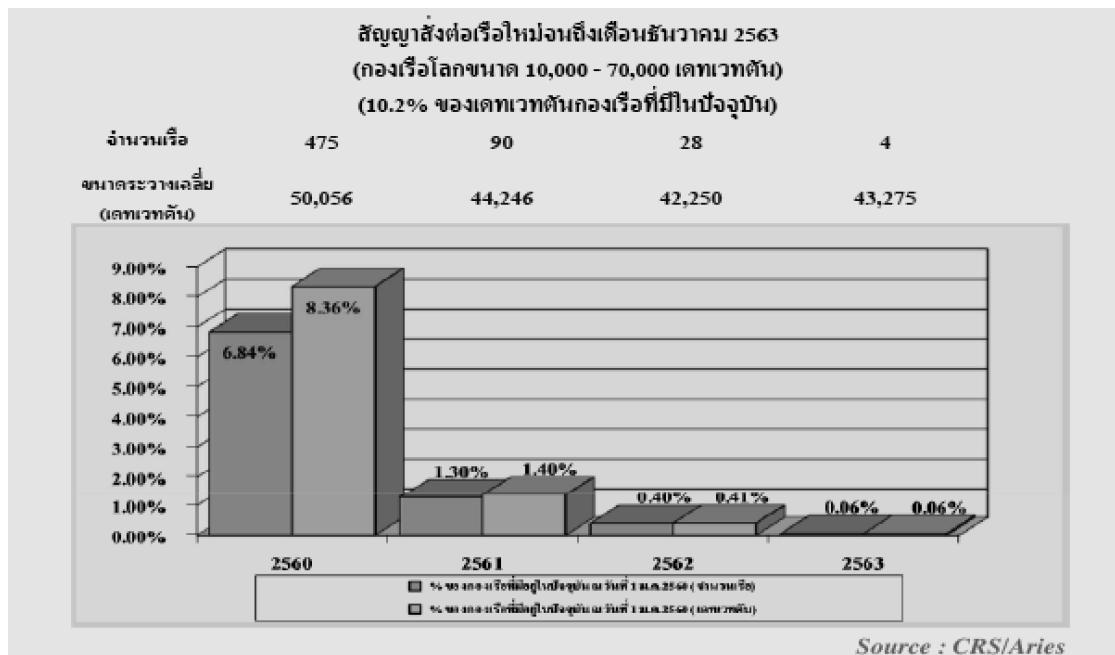
จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2559 โดยมีสมมติฐานว่า ไม่รวมเรือที่จะซื้อเข้ามาใหม่อีก แต่ได้รวมเรืออัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 64,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ ซึ่งจะรับมอบเรือภายในสิ้นไตรมาสที่ 1 ของปี 2561

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงใน รายงานฉบับนี้

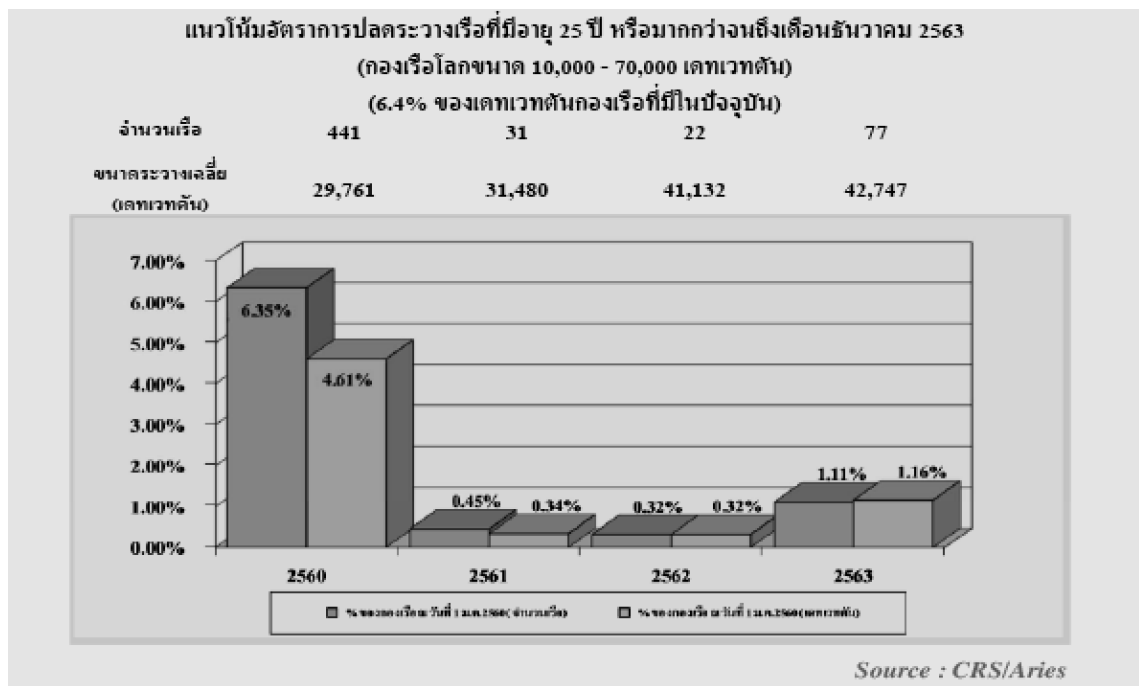
2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

2.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน - 6,945 ลำ ขนาดระวางรวม 284.45 ล้านเดทเวทตัน

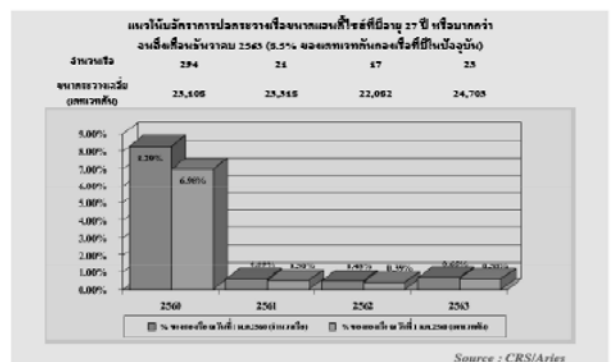
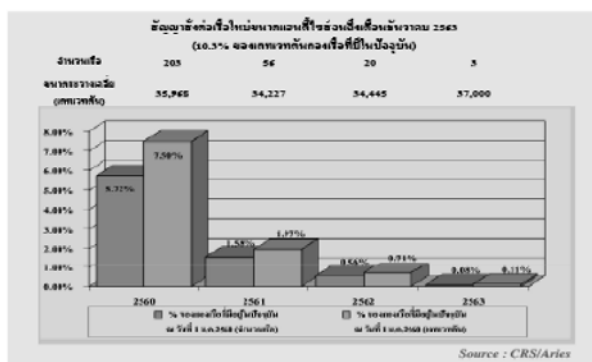


ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน มีจำนวน 6,945 ลำ ขนาดระวางรวม 284.45 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 597 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวน 571 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้นจะมีการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกเพียงร้อยละ 3.8 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ถ้าตลาดยังคงไม่ฟื้นตัวประกอบกับการที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือจะมีผลบังคับใช้ ซึ่งจะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการปลดระวางเรือเร็วขึ้น เราคาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะอยู่ในระดับต่ำซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



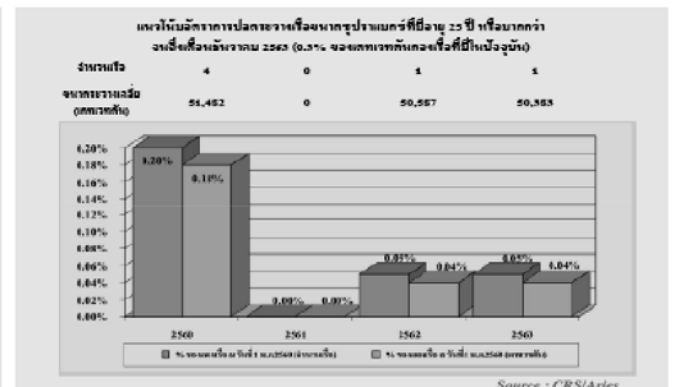
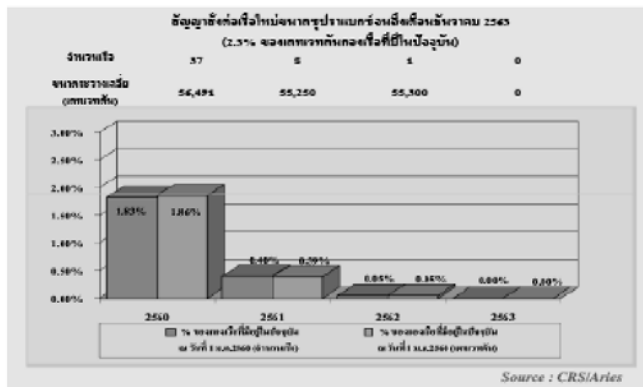
รายละเอียดสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการปลดระวางเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

2.2 กองเรือแฮนดี้ไซด์ (10,000 - 40,000 เดทเวทตัน) - 3,546 ลำ ขนาดระวางรวม 97.29 ล้านเดทเวทตัน



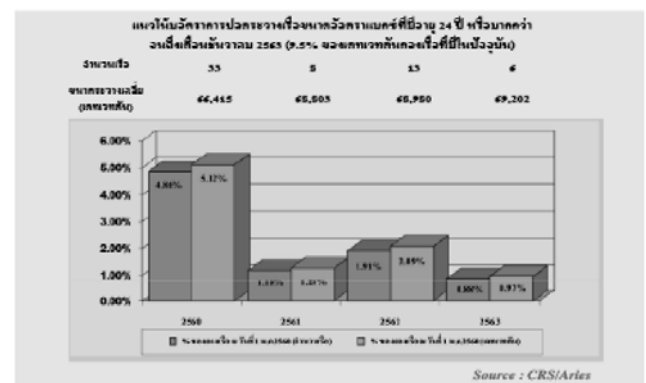
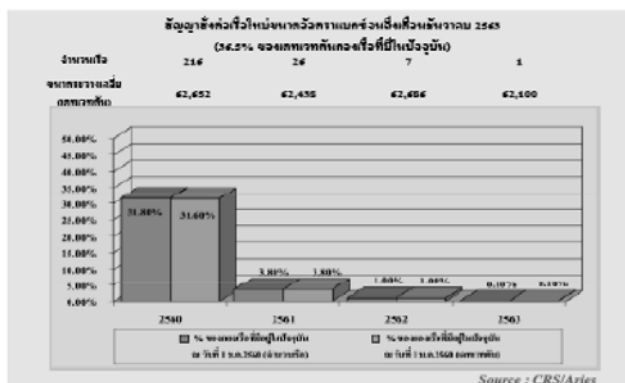
จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือแฮนดี้ไซด์จำนวน 282 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือแฮนดี้ไซด์จำนวน 355 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 27 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือแฮนดี้ไซด์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือแฮนดี้ไซด์ ณ ปัจจุบัน

2.3 กองเรือซูปราแมกซ์ (50,000 - 60,000 เดทเวทตัน) - 2,024 ลำ ขนาดระวางรวม 112.44 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือซูปราแมกซ์จำนวน 46 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือซูปราแมกซ์จำนวน 6 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือซูปราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.0 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือซูปราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน

2.4 กองเรืออัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน) - 679 ลำ ขนาดระวางรวม 42.84 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 250 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 60 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 24 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรืออัลตราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.0 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรืออัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่า จำนวนเรืออัลตราแมกซ์ข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าว ซึ่ง ไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรืออัลตราแมกซ์

3. การซื้อและการขายเรือ

3.1 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 (“Vessels”)

สรุปสาระสำคัญของสัญญา Charters

บริษัทฯ หรือ ตัวแทนของบริษัทฯ (“เจ้าของเรือ”) เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือและดำเนินการให้เรือบริการแก่ Charterer จำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ โดยมีกำหนดระยะเวลา 15 ปี ซึ่ง Charterer สามารถต่อสัญญา Charters ดังกล่าวนี้อีกครั้งละ 5 ปี เป็นจำนวน 2 ครั้ง (ซึ่งจะมีระยะเวลารวมทั้งสิ้น 15+5+5 = 25 ปี) สำหรับเรือแต่ละลำ

เรือ

เป็นเรือที่สั่งต่อขึ้นใหม่เพื่อการขนส่งซีเมนต์ โดยสั่งต่อขึ้นตามลักษณะที่ได้ตกลงไว้กับ Charterer โดยเฉพาะ

อัตราค่าบริการเรือ (“Charter Rate”)

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

นอกจากนี้ ในกรณีที่ Charterer ต้องการให้เรือจดทะเบียนในประเทศไทย (ถือธงประเทศไทย) เจ้าของเรือจะรับดำเนินการให้ โดย Charter Rate จะเพิ่มขึ้นอีก 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น Charter Rate ในกรณีนี้จะเท่ากับ 17,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือสำหรับระยะเวลา 15 ปีแรกและจะลดลง 2,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อวันต่อลำเรือ สำหรับแต่ละครั้งของการต่อสัญญาครั้งละ 5 ปี

(ข) การลงนามในสัญญาสั่งต่อเรือ 4 ลำบับ เพื่อต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ

เพื่อให้สามารถส่งมอบเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ ให้แก่ Charterer ได้เร็วที่สุด (และแทนเรือที่ได้สั่งต่อไว้ก่อนหน้านี้และต่อมายกเลิกสัญญาสั่งต่อเรือดังกล่าวกับอู่ต่อเรือ ABG) บริษัทฯ และ บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ 4 บริษัทได้ลงนามสัญญาสั่งต่อเรือจำนวน 4 ลำบับ เพื่อสั่งต่อเรือสำหรับขนส่งซีเมนต์ ขนาดระวาง 20,000 เดทเวทตัน กับบริษัท China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd.

รายละเอียดเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	วันที่รับมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
1	บริษัท เอบีซี เท พิทีอี ลิมิเตด	อภิญญา นารี	2557	21,136	25 มีนาคม 2557	24.02
2	บริษัท เอบีซี เท พิทีอี ลิมิเตด	บุญญา นารี	2557	21,159	12 มิถุนายน 2557	24.18
3	บริษัท เอบีซี โฟร์ พิทีอี ลิมิเตด	ชัยญา นารี	2557	21,114	3 กันยายน 2557	24.18
4	บริษัท เอบีซี วัน พิทีอี ลิมิเตด	คนธนา นารี	2558	21,149	6 มกราคม 2558	24.48
เรือขนส่งซีเมนต์ - 4 ลำ				84,558		96.86

3.2 แผนการปรับปรุงกองเรือสำหรับอนาคต

ในรายงานประจำปีสำหรับปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กล่าวถึงการวางแผนระยะสั้น/ระยะกลางสำหรับการซื้อเรือมือสอง หรือ การลงนามเพื่อสั่งซื้อเรือ/ซื้อสัญญาเรือสั่งซื้อใหม่ ซึ่งบริษัทฯ เฝ้ารอโอกาสสำหรับการจัดหาเรือใหม่และมีราคาที่เหมาะสม ซึ่งโอกาสนี้ได้เข้ามาในช่วงครึ่งหลังของปี 2554 เมื่อบริษัทฯ ได้รับข้อเสนอเรือใหม่ในราคาที่น่าสนใจ ต่อมาในปี 2555 บริษัทฯ (โดยผ่านบริษัทย่อย) ได้ซื้อเรือจำนวน 6 ลำ

เพื่อให้แผนการนี้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือจำนวน 26 ลำสำหรับสั่งซื้อเรือสินค้าแห่งเทกองกับอยู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ดังนี้ China Shipbuilding & Offshore International Co., Ltd. และ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd. (“SHG”) Sainty Marine Corporation Ltd. (“SAINTY”) Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“SANFU”) และ Jiangsu Ruihai International Trade Co.,Ltd. (“JSRH”) สัญญาทั้งหมดมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) เรือ 9 ลำที่ได้รับมอบแล้ว

ลำดับที่	บริษัทย่อยเจ้าของเรือ	ผู้ต่อเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวาง (เดกเวตัน)	วันที่รับมอบเรือ	ราคาเรือ (ล้านเหรียญสหรัฐ)
เรือประเภทแสนดีไลท์ 2 ลำ							
1	บริษัท พรีเมียม กลอริส พีทีอี ลิมิเตด	SHG	วิภา นารี	2558	38,851	30 เมษายน 2558	22.32
2	บริษัท พรีเมียม วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	SHG	วิยะดา นารี	2559	38,716	6 มกราคม 2559	22.32
เรือประเภทอัลตราแมกซ์ 7 ลำ							
1	บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด	SAINTY	อินทิรา นารี	2557	63,468	3 กรกฎาคม 2557	27.40
2	บริษัท พรีเมียม รูบีส จำกัด	SAINTY	อิสรา นารี	2557	63,516	16 กรกฎาคม 2557	27.40
3	บริษัท พรีเมียม วินัส จำกัด	SANFU	สวิตา นารี	2558	62,964	27 ตุลาคม 2558	25.50
4	บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	SANFU	สาริกา นารี	2558	63,023	28 ตุลาคม 2558	25.50
5	บริษัท พรีเมียม ไทคัส พีทีอี ลิมิเตด	SANFU & JSRH	สาวิตรี นารี	2559	63,016	21 เมษายน 2559	25.00
6	บริษัท พรีเมียม สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	SANFU	สวิตา นารี	2559	62,970	7 กรกฎาคม 2559	25.00
7	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	SANFU & JSRH	สุนิสานารี	2559	63,007	8 ตุลาคม 2559	25.00

(ข) รายละเอียดราคาเรือตามสัญญา เงินงวดที่ได้ชำระแล้ว และวันที่คาดว่าจะรับมอบเรือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือที่เหลือจำนวน 2 ลำกับกับอยู่ต่อเรือ SANFU มีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ผู้ซื้อ	เลขที่เรือ	วันที่คาดว่าจะรับมอบเรือ	ขนาดระวาง (เดทเวทตัน)	ราคาเรือ ตามสัญญา (เหรียญ สหรัฐ)	รวมเงินงวดที่ชำระ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 (เหรียญสหรัฐ)
1	พีเอสแอล	SF130127	ระหว่างวันที่ 4 ถึง 7 เมษายน 2560	63,345	25,000,000	6,869,375
2	พีเอสแอล	SF130130	หลังวันที่ 10 มกราคม 2561	63,345	18,000,000*	-
เรืออัคราแมกซ์ 2 ลำ				126,690	43,000,000	6,869,375

* ราคาตามสัญญาจะถูกรับปรับตามราคาตลาด ณ วันรับมอบเรือ

(ค) ในระหว่างปี 2558 - ปี 2559 บริษัทฯ ยกเลิกสัญญาสั่งซื้อเรือรวมจำนวน 15 ลำ ประกอบด้วย สัญญาสั่งซื้อเรือกับอู่ต่อเรือ SANFU & JSRH จำนวน 3 ลำ ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 17.6 และสัญญาสั่งซื้อเรือกับอู่ต่อเรือ SAINTY จำนวน 12 ลำ ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17.8 บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่า 13 ลำในปี 2559 และมีแผนจะขายเรือเก่าเพิ่มเติมอีก 1 ลำในปี 2560 เพื่อให้แผนการปรับปรุงกองเรือแล้วเสร็จตามแผนที่วางไว้ รายละเอียดของเรือ 13 ลำ ที่ขายในระหว่างปี 2559 มีดังนี้

ลำดับที่	วันที่ในสัญญา	วันที่ส่งมอบเรือ	ชื่อเรือ	ปีที่สร้าง พ.ศ.	ขนาดระวาง บรรทุก	ราคาขายสุทธิ (ล้านเหรียญ สหรัฐ ^๑)	ขาดทุนจากการ ขาย* (ล้านเหรียญ สหรัฐ ^๑)
1	27 มกราคม 2559	5 กุมภาพันธ์ 2559	ศรีธนา นารี	2534	28,583	1.37	1.52
2	10 กุมภาพันธ์ 2559	23 กุมภาพันธ์ 2559	ชลลดา นารี	2540	18,485	1.03	4.58
3	18 กุมภาพันธ์ 2559	24 กุมภาพันธ์ 2559	เอมวิกา นารี	2540	18,462	0.95	4.47
4	9 มีนาคม 2559	15 มีนาคม 2559	มาชวี นารี	2539	28,364	1.38	8.72
5	10 มีนาคม 2559	21 มีนาคม 2559	ฝนธิดา นารี	2538	28,484	1.42	3.62
6	19 เมษายน 2559	5 พฤษภาคม 2559	ทริณี นารี	2537	23,724	1.30	2.67
7	6 กรกฎาคม 2559	26 กรกฎาคม 2559	ชโลธร นารี	2539	27,079	1.42	5.06
8	20 กรกฎาคม 2559	12 สิงหาคม 2559	สุชาดา นารี	2537	23,732	1.20	2.44
9	28 กรกฎาคม 2559	12 สิงหาคม 2559	อภิสรา นารี	2539	18,596	1.07	3.36
10	2 สิงหาคม 2559	16 สิงหาคม 2559	ปริญดา นารี	2538	23,720	1.21	3.04
11	18 สิงหาคม 2559	7 กันยายน 2559	บุษรา นารี	2540	18,573	1.08	3.68
12	2 สิงหาคม 2559	16 กันยายน 2559	อรวิ นารี	2540	28,415	2.48	7.38
13	14 พฤศจิกายน 2559	25 พฤศจิกายน 2559	วิจิตรา นารี	2540	28,646	1.82	4.95
รวมขาดทุนจากการขายเรือทั้งหมด 13 ลำ					314,863	17.73	55.49

* ขาดทุนจากการขายรวมขาดทุนจากการด้อยค่าที่บันทึกในระหว่างปี 2558 และ ปี 2559

4. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 37 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ 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) จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น ในกรณีการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงินหมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

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

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงินหมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือ

พิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปี สำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน 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 อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไป รวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วน of ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

5. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือใหม่								
1	DNB Asia Ltd., ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท พรวิเชิส ฟอเรสต์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด บริษัท พรวิเชิส ฟรอนเทียร์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด และ บริษัท พรวิเชิส รอทส์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด	9.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสแต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	14.26	20.40

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ
2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัท พรินเซส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท พรินเซส สปาร์กส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท พรินเซส วัชนันส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรินเซส บรีคจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	16.99	37.22
3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	2.57	32.42
4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ไลฟ์ ฟิทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนตุลาคม 2567	-	1.29	16.76
5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	-	1.96	15.67

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ
6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินเซส วูบิส จำกัด บริษัท พรินเซส โอปอลส์ จำกัด บริษัท พรินเซส วินัส จำกัด และ บริษัท พรินเซส เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กัน จำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	5.69	68.57
7	Norddeutsche Landesbank Girozentrale สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 348,750 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้ายของเรือของแต่ละลำ	-	-	-
8	DNB Asia Ltd. และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินเซส กลอริส ฟิสิกส์ ลิมิเต็ด และ บริษัท พรินเซส วิสคอม ฟิสิกส์ ลิมิเต็ด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท พรินเซส กลอริส ฟิสิกส์ ลิมิเต็ด แบ่งชำระเท่า ๆ กันเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 265,625 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,703,125 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมีนาคม 2566 บริษัท พรินเซส วิสคอม ฟิสิกส์ ลิมิเต็ดแบ่งชำระเท่า ๆ กันเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 234,375 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนเมษายน 2559 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,500,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2566	14.06	6.62	26.20
9	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรินเซส ซีส์ จำกัด บริษัท พรินเซส สตาร์ส จำกัด บริษัท พรินเซส ฮิลล์ จำกัด บริษัท พรินเซส แมนแทนส์ จำกัด และ บริษัท พรินเซส วิสคอร์ป จำกัด	1.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนทั้งหมดครั้งเดียวในเดือนมกราคม 2559 หรือถ้ามีการขอขยายระยะเวลา จะแบ่งชำระเท่า ๆ กันเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกในไตรมาสถัดจากเดือนมกราคม 2559	-	13.50	-

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อน กำหนด ในปี 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ	เงินกู้ คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 ล้าน เหรียญ สหรัฐ
10	BNP Paribas	บริษัท บริษัท พรินเซส โทคัส ฟิสิกส์ ลิ้มเตด และ บริษัท พรินเซส สกายส์ ฟิสิกส์ ลิ้มเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท พรินเซส โทคัส ฟิสิกส์ ลิ้มเตด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาส เท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐ ต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด จำนวน 4,000,000 เหรียญ สหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท พรินเซส สกายส์ ฟิสิกส์ ลิ้มเตด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาส เท่ากับ 212,500 เหรียญสหรัฐ ต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 318,750 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด จำนวน 4,250,000 เหรียญ สหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	24.75	0.61	24.14
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ								
11	บริษัทกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุง ศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)	บริษัท บริษัท พรินเซส เมททัลส์ จำกัด บริษัท พรินเซส แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท พรินเซส ทริส จำกัด และ บริษัท พรินเซส เร็นเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม สำหรับเงิน กู้สกุลเงิน เหรียญสหรัฐ	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่ม ในเดือนธันวาคม 2554	-	34.96	15.77
		บริษัท บริษัท พรินเซส จัสมินส์ จำกัด และ บริษัท พรินเซส วิเชส จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับเงินกู้ สกุลเงินบาท ⁽²⁾	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่ม ในเดือนธันวาคม 2553	-	3.83	21.99
12	ธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)	บริษัท บริษัท พรินเซส เฟอร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พรินเซส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่ม ในเดือนมิถุนายน 2555	-	13.17	15.24

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559 ล้านเหรียญสหรัฐ
13	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัท บริษัท พรินเซส แลนด์ จำกัด และ บริษัท พรินเซส เลคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	3.53	15.89
		บริษัท บริษัท พรินเซส ฟอนด์ส จำกัด บริษัท พรินเซส คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท พรินเซส ออานามันท์ จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	4.09	22.52

(1) อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20

(2) 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้ยกเลิกวงเงินกู้ยืมบางวง ได้รับการผ่อนปรนตามข้อกำหนดทางการเงิน และได้วางหลักประกันเงินสดเพื่อให้สามารถตรงอัตราส่วนมูลค่า หลักประกันที่ขาดไปของวงเงินกู้ยืมบางวง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20

6. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2559 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 6,476 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,503 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ในปี 2559 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) เริ่มตกลงในช่วงต้นปี และแตะจุดต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 เนื่องจากมีอัตราการปลดระวางเรือจำนวนมากในช่วงไตรมาสแรก และอุปสงค์จากจีนที่เพิ่มมากขึ้น จึงทำให้ดัชนีค่าระวางเรือได้ปรับตัวกลับขึ้นไป และดัชนีค่าระวางเรือ ณ สิ้นปี 2559 ปิดที่ 961 จุด

ดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยสำหรับปี 2559 เท่ากับ 673 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือเฉลี่ยในปี 2558 เท่ากับ 719 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนีค่าระวางเรือในระหว่างปี 2559 เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือประเภทเคลปไซส์เพียงอย่างเดียว บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 6,476 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 เนื่องจากการปรับตัวขึ้นของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองในช่วงไตรมาสที่ 4

ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแสนดีไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก CRS/Aries)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2559	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาด เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือแสนดีไซส์)	360	5,214	6,847	31.32%
BSI (เรือซูปราแมกซ์)	596	6,236	5,865	(5.95%)

ในระหว่างปี 2559 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือแสนดีไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 360 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 5,214 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 6,847 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 31.32 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 596 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 6,236 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 5,865 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 5.95 ณ ปัจจุบัน ยังไม่มีการแสดงค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรืออัลตราแมกซ์และอัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรืออัลตราแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2558 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 504 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,503 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 417 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ย) ร้อยละเอ็ดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (จัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ย อุตสาหกรรม 2558 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2558 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2559 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,113	2,383	2,351
ค่าเสบียงคลัง	166	172	160
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	362	214	217
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	2,641	2,769	2,728
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	256	221	187
ค่าวัสดุภัณฑ์อื่นๆ	292	179	183
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าวัสดุภัณฑ์	548	400	370
ค่าอะไหล่	332	151	194
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	370	108	134
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	702	259	328
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	218	186	158
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	214	192	144
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	432	378	302
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	31	8	7
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	551	236	264
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	203	98	87
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	785	342	358
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	5,108	4,148	4,086

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ ลดลง/เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าจ้างลูกเรือลดลงเนื่องจากการวางแผนสำหรับจำนวนลูกเรือที่อยู่ประจำเรือ และการสับเปลี่ยนลูกเรือในพื้นที่ที่มีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างประหยัด
- ค่าน้ำมันหล่อลื่นและวัสดุภัณฑ์ลดลง มีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของราคาน้ำมันและการได้ส่วนลดจากผู้ค้าเนื่องจากการมีการซื้อเป็นจำนวนมาก
- เนื่องจากปัญหาของเครื่องจักรใหญ่ในการใช้น้ำมันที่มีค่ากำมะถันต่ำ และต้นทุนของค่าอะไหล่ในการเปลี่ยนแทน รวมถึงค่าซ่อมแซมตัวตัก (grabs) สำหรับเรือบางลำ ทำให้ค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้น
- ค่าเบี้ยประกันภัยลดลง เนื่องมาจากการขายเรือเก่าซึ่งมีอัตราค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สามสูง นอกจากนี้ ตลาดการประกันภัยทางทะเลนั้นก็มีผู้รับประกันมากมาย บริษัทฯ จึงได้รับ

เงื่อนไขที่ดีขึ้น (ค่าเบี้ยประกันภัยที่ต่ำลง) สำหรับค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ เช่น ค่าเบี้ยประกันสำหรับตัวเรือและเครื่องจักร (H&M)

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายหลัก คือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้น โดยหลักมาจากค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิค ซึ่งจำนวนเงินเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นเนื่องจากการลดลงของจำนวนเรือในปี 2559

7. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 37 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	123.63	107.51
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	99.15	90.97
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *	13.97	17.94
ค่าเสื่อมราคา *	35.15	32.57
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	(21.18)	(14.63)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้)	16.28	22.62
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(37.46)	(37.25)
กำไร (ขาดทุน) อื่นๆที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(31.90)	(38.36)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	(69.36)	(75.61)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.05	0.002
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	(69.41)	(75.61)
งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	12.57	74.69
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน)	28.52	85.54
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	24.87	10.91
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	701.88	716.47
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	123.35	75.70
สินทรัพย์รวม	899.39	901.91
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	155.27	24.77
รวมหนี้สินหมุนเวียน	169.29	34.27
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	255.11	302.72
หุ้นกู้	-	153.44
สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกัน	8.00	22.37
รวมหนี้สิน	442.57	520.70
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.28	63.28
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	456.82	381.21
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	0.29	0.24

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	0.17	2.50
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.97	1.37
หนี้สิน/EBITDA ***	16.92	20.25
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	0.52	0.46
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	0.86	0.79

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

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

*** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

7.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 123.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2558 เป็น 107.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2559 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 99.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2558 เป็น 90.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2559 เนื่องจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ลดลงในปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 จำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2559 มี 40 ลำ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 45 ลำในปี 2558 อย่างไรก็ตาม รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจาก 6,266 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2558 เป็น 6,476 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2559 และต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลงจาก 4,652 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2558 เป็น 4,503 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2559 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) แม้ว่ารายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลง ต้นทุนการเดินเรือก็ลดลงเช่นกันส่งผลให้กำไรขั้นต้นสำหรับปี 2559 สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) เพิ่มขึ้นเช่นกันจาก 13.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2558 เป็น 17.94 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2559

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลง และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 6 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงจาก 35.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2558 เป็น 32.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2559 เนื่องจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ลดลงในระหว่างปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 ในระหว่างปี 2559 บริษัทรับมอบเรือจำนวน 4 ลำและขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำ

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้จำนวน 5.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2559 และ 0.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2558) เพิ่มขึ้นจาก 16.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2558 เป็น 22.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2559 หลักๆ มาจากดอกเบี้ยจ่ายจากการ

บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานที่ 37.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาค่ำกว่าผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 37.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558 เพียงเล็กน้อย บริษัทฯ มีขาดทุนอื่นที่มีใช้ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 38.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากลางๆ มาจากขาดทุนจากการขายเรือเก่า 13 ลำ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ และค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้ เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนที่มีใช้ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 31.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2558

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลทำให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 75.61 ล้านดอลลาร์อเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 69.41 ล้านดอลลาร์อเมริกา ในปี 2558

สินทรัพย์หมุนเวียน

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

หน้า 221

Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 13 ลำในระหว่างปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ในหัวข้อ กำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

รายละเอียดของการรับเรือและขายเรือในปี 2559 ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 3.2

เงินย่ำล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่

บริษัทฯ บันทึกเงินย่ำล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 2 ลำ ซึ่งอยู่ในระหว่างการก่อสร้างโดยผู้ต่อเรือ Sanfu จำนวน 7.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือและต้นทุนอื่นจำนวน 0.93 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

บริษัทฯ บันทึกเงินย่ำล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่ สำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ซึ่งได้ส่งต่อกับผู้ต่อเรือ Sainty จำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (ซึ่งเป็นจำนวนรวม ค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 3.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

ตามรายละเอียดที่ได้กล่าวมา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มียอดคงเหลือสำหรับเงินย่ำล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือใหม่จำนวน 75.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งได้แสดงไว้ในรายการสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2559 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 302.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันรวมจำนวน 327.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ณ ต้นปี 2559 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้จำนวน 410.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดักจ่ายจำนวน 4.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 43.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 66.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้จำนวน 13.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากเงินที่รับจากการขายเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 14.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาด 38,000 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 8 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 24.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับชำระค่าต่อเรืออัลตราแมกซ์ ขนาด 64,000 เดทเวตัน จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 10 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 0.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดักจ่ายจำนวน 3.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาส่งหักจากวงเงินกู้ที่มีหลักประกัน

สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันเพิ่มขึ้นจากจำนวน 8.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็น 22.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากรับมอบเรือตามสัญญาจำนวน 3 ลำในระหว่างปี สินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันดังกล่าวมีเงื่อนไขการชำระคืนขึ้นอยู่กับค่าขีดของคณะอนุญาโตตุลาการหรือคำตัดสินของศาลหากมีการอุทธรณ์ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17.6

บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ 2 ชุด ในปี 2559 รวม 153.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาหนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 442.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2558 เป็น 520.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2559

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2559 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 75.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 381.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งลดลงจาก 456.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปีก่อน ผลจากการลดลงในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้น ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นลดลงจากจำนวน 0.29 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2558 เป็นจำนวน 0.24 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2559

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 อัตราหนี้สินต่อทุนโดยรวมของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 1.37 เท่า ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 0.97 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 หลักๆ จากหนี้สินที่เพิ่มขึ้นจากการออกหุ้นกู้และขาดทุนเนื่องจากสภาพตลาดอัตราค่าระวางเรือเทกองที่ยังคงอยู่ในระดับต่ำอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้เงินจากการออกหุ้นกู้บางส่วนไปชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดในระหว่างปี ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น ส่งผลให้อัตราส่วนดังกล่าวอยู่ในระดับที่น่าพอใจ

แม้ว่ากำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯ ในปี 2559 ได้ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2558 แต่กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ในระดับที่ต่ำ ส่งผลให้อัตราส่วนการก่อหนี้ Leverage Ratio ในปัจจุบันมีความท้าทายอย่างมากเนื่องจากภาระหนี้ที่สูงและ EBITDA ที่อยู่ในระดับต่ำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 20.25 เท่า ซึ่งสูงกว่าข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20

อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 0.46 และอัตราส่วน EBITDA ต่อดอกเบี้ยจ่าย อยู่ที่ 0.79 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

8. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

8.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ลดลงประมาณร้อยละ 6 และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงประมาณร้อยละ 11 สำหรับปี 2559 เนื่องมาจากการลดลงของจำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2559 ตามที่กล่าวข้างต้น

ในระหว่างปี 2559 ต้นทุนในการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือ และน้ำมันเชื้อเพลิง ลดลงประมาณร้อยละ 19 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงตามที่ได้อธิบายข้างต้นในระหว่างปี 2559 รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง เนื่องจากการลดลงของการให้บริการเป็นรายเที่ยวซึ่งได้ลดลงจากร้อยละ 15 ในปี 2558 เป็นร้อยละ 8 ในปี 2559

แม้ว่ารายได้จากการเดินเรือสุทธิจะน้อยกว่าปีก่อนเนื่องมาจากการลดลงของจำนวนเรือในระหว่างปี รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน อีกทั้ง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) ลดลง ตามที่ได้อธิบายข้างต้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 27 มาเป็นร้อยละ 32

ดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจำนวน 44.58 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน สาเหตุหลักมาจากดอกเบี้ยรับจากอู่ต่อเรือ SANFU ซึ่งเป็นดอกเบี้ยรับจากเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือของเรือที่ถูกยกเลิก

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2559 ลดลงจำนวน 37.52 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 หลักๆ เนื่องมาจากการลดลงของการจ่ายค่าที่ปรึกษา

บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 45.43 ล้านบาทสำหรับปี 2559 ซึ่งในปี 2558 บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 25.37 ล้านบาท รายการภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 0.06 ล้านบาท สำหรับปี 2559 ซึ่งเป็นภาษีที่เกิดจากรายได้ที่ไม่ใช่จากการเดินเรือ ในปี 2559 บริษัทฯ ได้บันทึกขาดทุนจากการขายเรือ 13 ลำ จำนวน 680.29 ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือจำนวน 566.56 ล้านบาท ในปี 2558 บริษัทฯ ได้บันทึกขาดทุนจากการขายเรือ 3 ลำ จำนวน 279.03 ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือจำนวน 840.77 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายทั้งหมด (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ในปี 2559 ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากการลดลงของต้นทุนในการเดินเรือรวม ตามที่ได้อธิบายข้างต้น ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี 2559 ลดลงจาก 1,505.20 ล้านบาท ในปี 2558 เป็น 1,366.40 ล้านบาทในปี 2559 จากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานที่ลดลงจากปี 2558

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้จำนวน 182.25 ล้านบาท ในปี 2559 และ 4.21 ล้านบาท ในปี 2558) เพิ่มขึ้นจำนวน 237.42 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากดอกเบี้ยจ่ายของหุ้นกู้จากการออกหุ้นกู้ในระหว่างปี 2559

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 2,664.90 ล้านบาทสำหรับปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 2,425.78 ล้านบาทในปี 2558

8.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2559 จำนวน 190.61 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2558 จำนวน 1,552.70 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ มีมูลค่าลดลงเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

8.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เพิ่มขึ้นจำนวน 2,035.83 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 หลักๆ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 2,222.80 ล้านบาทจากการออกหุ้นกู้ในระหว่างปี

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นลดลงจำนวน 100.96 ล้านบาท ประกอบด้วย ลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 40.77 ล้านบาท และลูกหนี้อื่นจากการ

ขายเรือลดลงจำนวน 60.19 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงจำนวน 102.14 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ ต้องวางหลักประกันเป็นเงินสดจำนวน 390.99 ล้านบาทถือเป็นเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพื่อเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าหลักประกันที่ขาดไปของเงินกู้ 3 วงเงิน

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ รับมอบเรือรวม 4 ลำ โดยเป็นเรือขนาดแซนด์ไฮส์ จำนวน 1 ลำ จากอู่ต่อเรือ Shanhaiguan New Shipbuilding Industry Co., Ltd ประเทศจีน และเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 3 ลำ จาก Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน และบริษัทฯ ขายเรือเก่าขนาดแซนด์ไฮส์จำนวน 13 ลำ ในระหว่างปี บริษัทฯ มียอดเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 2,712.40 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2559 อย่างไรก็ตาม มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงเล็กน้อยเนื่องมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐในปีก่อน

หนี้สินหมุนเวียนลดลง จำนวน 4,881.36 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน หลักๆ เนื่องจากเงินกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี ลดลง จำนวน 4,716.36 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2559 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 10,846.82 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 11,734.16 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,544.18 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 2,349.25 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้จำนวน 461.40 ล้านบาทจากการขายเรือ

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 500.37 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรือขนาด 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 8 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ จำนวน 866.25 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ จากวงเงินที่ 10 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5

ดังนั้น บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้สำหรับเรือส่งต่อใหม่จาก 2 วงเงินสินเชื่อรวมเป็นจำนวน 1,366.62 ล้านบาทตามที่ได้อธิบายไว้ในตอนต้น

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ คัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 30.24 ล้านบาทจากค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 118.43 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินกู้มีหลักประกัน

สินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันเพิ่มขึ้นจากจำนวน 288.71 ล้านบาท เป็นจำนวน 801.56 ล้านบาท จากรับมอบเรือตามสัญญาจำนวน 3 ลำในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ 2 ชุด ในระหว่างปี 2559 ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 15,971.65 ล้านบาทในปี 2558 เป็น 18,683.46 ล้านบาทในปี 2559

ในปี 2559 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 2,664.90 ล้านบาท และรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 190.61 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 1.91 ล้านบาทของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้ เป็นจำนวน 13,632.57 ล้านบาท ซึ่งลดลง จำนวน 2,853.60 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

8.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 839.06 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 7 จากการเพิ่มขึ้นของกำไรขั้นต้นและการลดลงของค่าใช้จ่ายในการบริหารสำหรับปี 2559 เปรียบเทียบกับปี 2558 ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

หลังจากรายการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 693.27 ล้านบาท ไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการขายเรือและอุปกรณ์เป็นจำนวน 681.67 ล้านบาท กระแสเงินสดรับจากการเปลี่ยนแปลง/ยกเลิกสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 697.93 ล้านบาท และเงินสดรับจากสินเชื่อบุคคลไม่มีหลักประกันจำนวน 504.23 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จ่ายซื้อเรือจำนวน 4 ลำ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 1,449.04 ล้านบาท และจ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 1,240.46 ล้านบาท บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 805.66 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 1,366.62 ล้านบาท จากวงเงินสินเชื่อเมื่อรับเรือ 2 วงเงินตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 8.3 บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,544.18 ล้านบาท และเงินกู้ยืมคืนก่อนครบกำหนดจำนวน 2,349.25 ล้านบาท และจ่ายคืนเงินกู้จำนวน 461.40 ล้านบาทจากการขายเรือ ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 5 ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 2,810.65 ล้านบาท บริษัทฯ ได้รับเงินสดสุทธิ 5,527.76 ล้านบาทจากการออกหุ้นกู้ หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,355.90 ล้านบาท