

ส่วนที่ 3. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

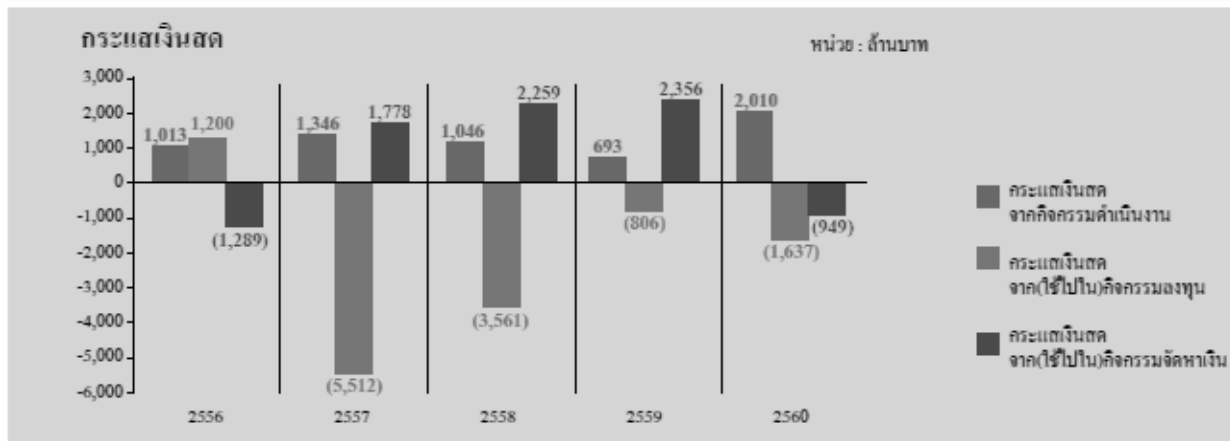
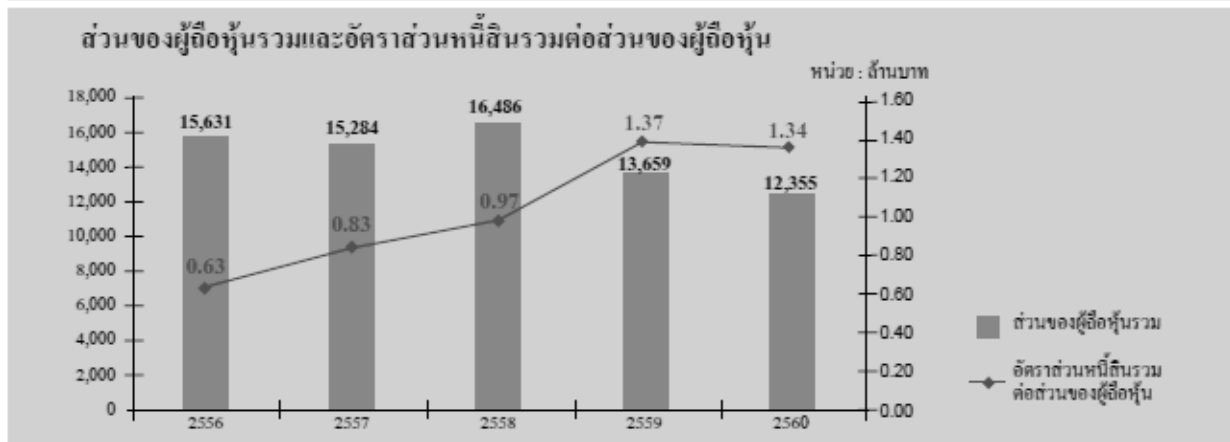
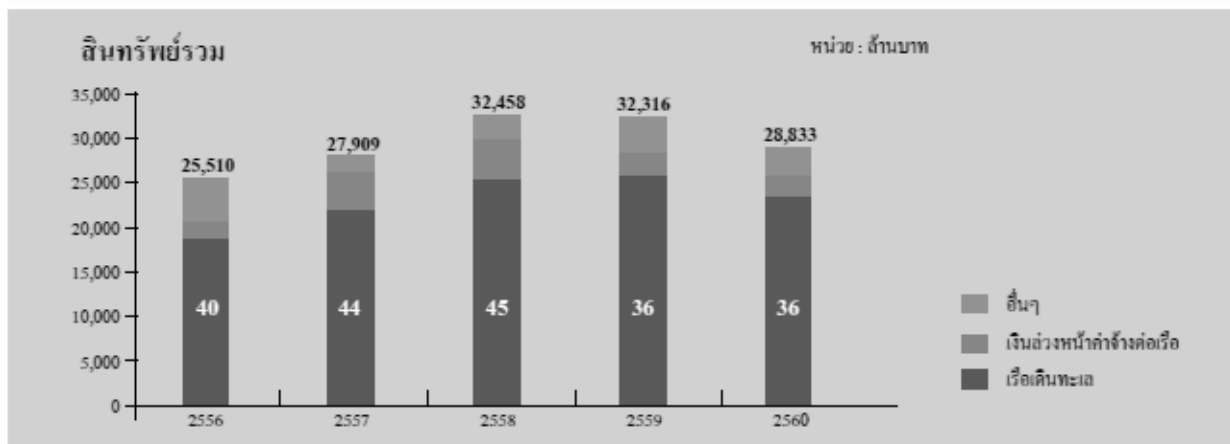
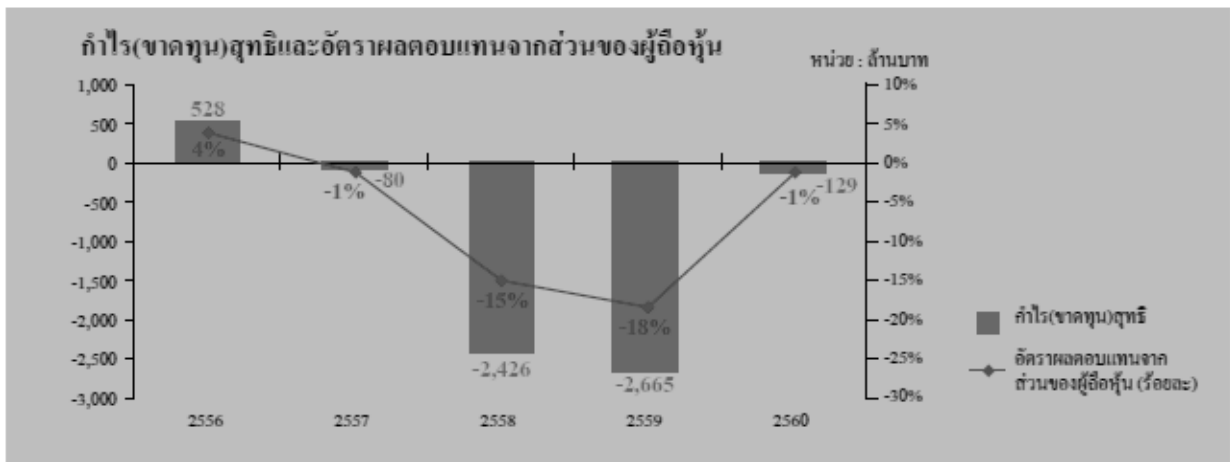
13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2560	2559	2558	2557	2556
รายได้จากการเดินเรือ	4,328.90	3,682.42	4,248.98	4,575.03	3,857.64
ต้นทุนการเดินเรือ	1,990.23	2,485.96	3,083.78	2,723.61	2,385.93
กำไรขั้นต้น	2,338.67	1,196.46	1,165.20	1,851.42	1,471.71
รายได้รวม	4,394.63	3,791.79	4,263.92	4,661.60	4,828.61
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ)	3,364.08	3,846.67	4,071.28	3,480.13	3,187.80
ค่าเสื่อมราคา	1,169.84	1,366.40	1,505.20	1,267.08	1,136.72
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	0.00	566.56	840.77	0.00	0.00
ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ	0.00	680.29	279.03	0.00	0.00
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	10.00	3.29	8.24	7.63	31.58
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(129.29)	(2,664.84)	(2,424.12)	(77.98)	535.67
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	0.19	0.06	1.66	2.24	7.90
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ*	(129.48)	(2,664.90)	(2,425.78)	(80.22)	527.77
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	2,250.59	3,101.02	1,029.12	1,172.76	4,935.70
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	23,474.67	25,671.52	25,329.89	22,070.93	18,669.56
สินทรัพย์รวม	28,833.24	32,316.03	32,457.82	27,908.53	25,509.76
หนี้สินหมุนเวียนรวม	1,333.91	1,227.98	6,109.35	1,265.92	977.02
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,483.37	10,846.82	9,206.50	11,101.33	8,618.85
หนี้สินรวม	16,497.75	18,656.98	15,971.65	12,624.67	9,878.73
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.28	1,559.28	1,559.28	1,039.52	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	12,335.49	13,659.05	16,486.17	15,283.85	15,631.03
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,010.43	693.27	1,045.77	1,345.82	1,012.76
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(1,636.57)	(805.66)	(3,561.11)	(5,511.84)	1,199.88
กระแสเงินสดจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(949.42)	2,355.90	2,259.24	1,777.56	(1,289.36)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	7.91	8.74	10.57	14.70	15.04
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.08)	(1.71)	(1.82)	(0.08)	0.51
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายต่อหุ้นต่อปี (บาท)	0.00	0.00	0.00	0.20	0.40
เงินปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.00	0.30	0.40
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	54.02	32.49	27.42	40.47	38.15
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(2.95)	(70.28)	(56.89)	(1.72)	10.93
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(1.00)	(17.68)	(15.27)	(0.52)	3.51
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(0.42)	(8.23)	(8.04)	(0.30)	2.13
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.34	1.37	0.97	0.83	0.63
จำนวนเรือ (ณ วันต้นปี)	36	36	45	44	40
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบแสดงฐานะการเงิน ณ วันต้นงวด	32.6809	35.8307	36.0886	32.9630	32.8136
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบกำไรขาดทุน(เฉลี่ยของปี)	33.8038	35.2715	34.4187	32.5174	30.8587

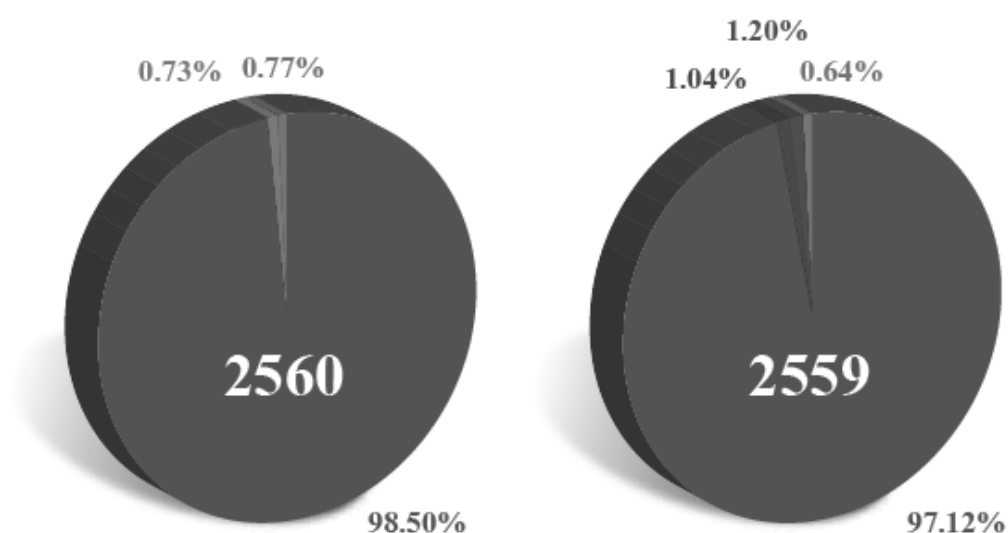
* กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในงบการเงิน



โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2560		2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,328.90	98.50	3,682.42	97.12
ดอกเบี้ยรับจากเงินจำยล่งหน้าค่าต่อเรือ	0.00	0.00	39.73	1.04
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	32.15	0.73	0.00	0.00
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.00	0.00	45.43	1.20
รายได้อื่น	33.58	0.77	24.21	0.64
รวมรายได้	4,394.63	100.00	3,791.79	100.00



- รายได้จากการเดินเรือ
- ดอกเบี้ยรับจากเงินจำยล่งหน้าค่าต่อเรือ
- กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน
- รายได้อื่น

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 ลำ ได้ส่งมอบในปี 2557 และเรืออัลตราแมกซ์อีก 6 ลำ ได้ส่งมอบในปี 2558 - 2560 บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรืออัลตราแมกซ์ในปี 2557 ตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึง ไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญาหรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าสนใจได้ ณ ปัจจุบันนี้ เป็นเวลาเกือบ 9 ปีแล้วที่ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญกับภาวะวิกฤต ถึงแม้ว่าในปี 2560 ตลาดได้ฟื้นตัวขึ้นส่งผลให้ผลประกอบการของบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2560 อยู่ในระดับคุ้มทุน จากแนวโน้มของดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ที่ผ่านมามีการคาดการณ์ว่าตลาดจะปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะอยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อเนื่องไปอีก 2 - 3 ปีข้างหน้า ซึ่งจะส่งผลให้สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวที่บริษัทฯ มีอยู่ตามกราฟด้านล่างนี้น่าจะดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับที่ผ่านมาเรื่อยๆ นี้

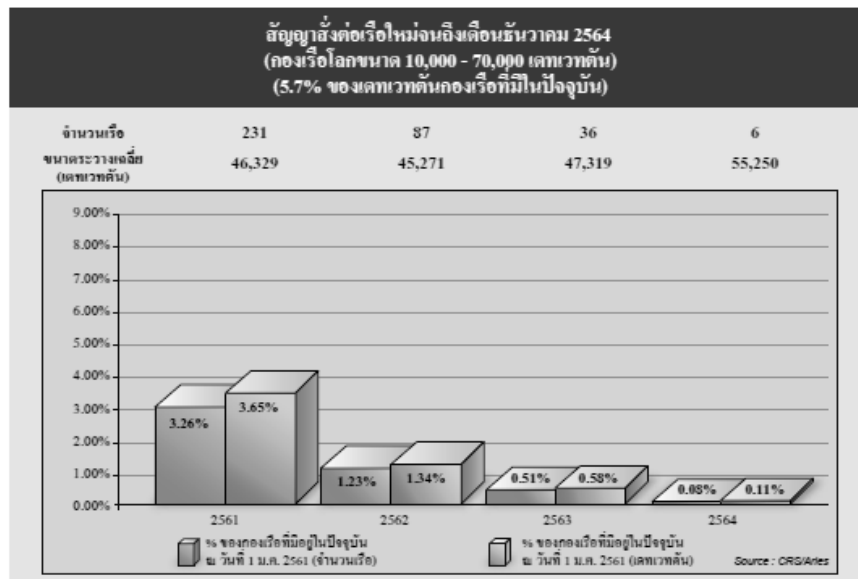


จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2560
โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

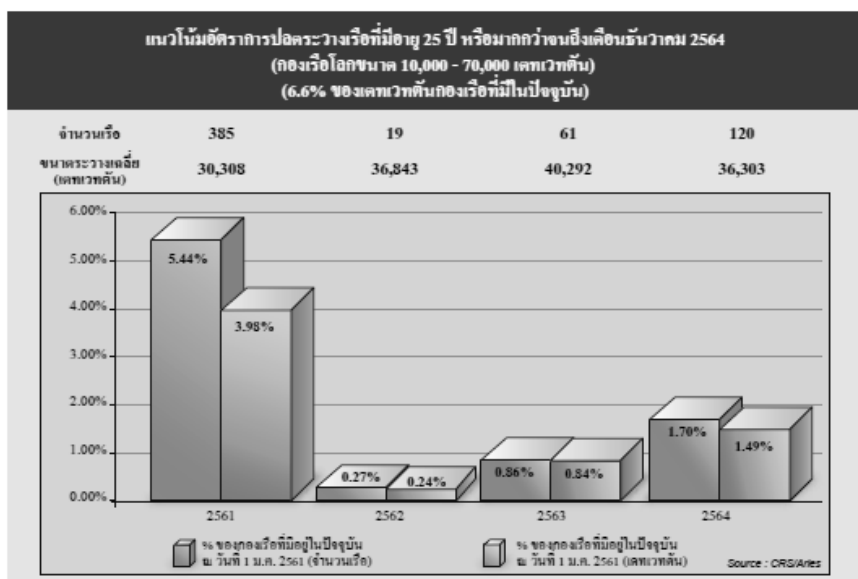
2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

2.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน - 7,077 ลำ ขนาดระวางรวม 292.94 ล้านเดทเวทตัน

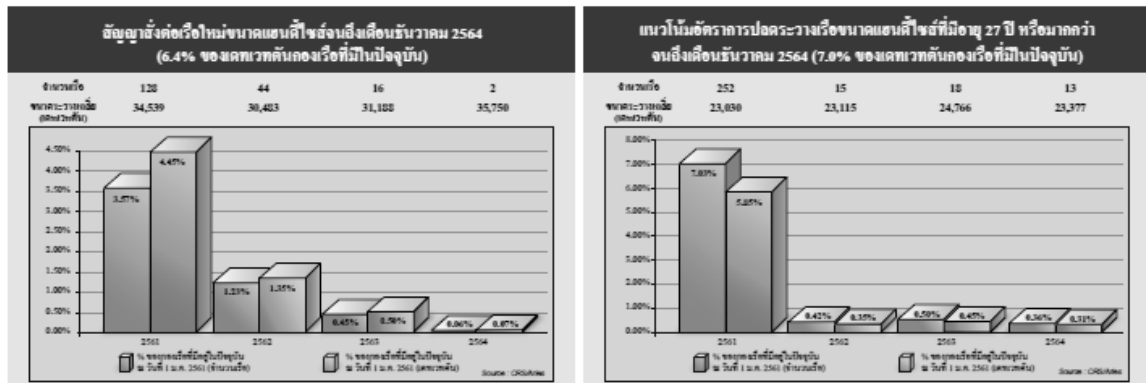


ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 70,000 เดทเวทตัน มีจำนวน 7,077 ลำ ขนาดระวางรวม 292.94 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 360 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวน 585 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้นจะเกิดการลดลงของกองเรือโลกร้อยละ 0.9 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ ประกอบกับการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ที่จะมีผลบังคับใช้ จะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการปลดระวางเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้น คาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



รายละเอียดสำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการปลดระวางเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

2.2 กองเรือแสนดีไซส์ (10,000 - 40,000 เดทเวทตัน) - 3,585 ลำ ขนาคระวางรวม 99.22 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือแสนดีไซส์จำนวน 190 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือแสนดีไซส์จำนวน 298 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 27 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือแสนดีไซส์จะมีการลดลงร้อยละ 0.6 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือแสนดีไซส์ ณ ปัจจุบัน

2.3 กองเรือซูปราแมกซ์ (50,000 - 60,000 เดทเวทตัน) - 2,038 ลำ ขนาคระวางรวม 113.28 ล้านเดทเวทตัน

จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือซูปราแมกซ์จำนวน 20 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือซูปราแมกซ์จำนวน 9 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือซูปราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือซูปราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน



2.4 กองเรืออัลตราแมกซ์ (60,000 - 70,000 เดทเวทตัน) - 807 ลำ ขนาคระวางรวม 50.77 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 139 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 52 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 24 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรืออัลตราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรืออัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่า จำนวนเรืออัลตราแมกซ์ข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าว ซึ่งไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรืออัลตราแมกซ์

3. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานคำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

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

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง 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 - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงิน หมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

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

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับ ในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยว การเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือ พิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม เรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปี สำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการ สำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปี สำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายใน การซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่ง รวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

วันหยุดการเดินเรือ - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจ หมายถึงวันที่ไม่มีการเดินเรือเนื่องจากเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรืออยู่ที่กลางทะเล หรืออยู่ที่ท่าเรือเพื่อซ่อมแซม หรือในกรณีที่เรือเสีย

กำไรขั้นต้น - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

อัตรากำไรขั้นต้น - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารในงบการเงินยังรวมถึง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตามสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายใน การเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่ จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วน of ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

4. **วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้**
รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2560 ด้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ก่อนกำหนด ในปี 2560 ด้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2560 ด้านเหรียญสหรัฐ
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือใหม่								
1	DNB Asia Ltd., ธนาคารธุรกิจไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท พรซิเยต ฟอเรสต์ ฟิฟตี ลิมิเตด บริษัท พรซิเยต ฟรามาเกรนซ์ ฟิฟตี ลิมิเตด และ บริษัท พรซิเยต รอทท์ ฟิฟตี ลิมิเตด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	-	20.40
2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัทฯ บริษัท พรซิเยต คอมฟอร์ทส์ ฟิฟตี ลิมิเตด บริษัท พรซิเยต สปราร์กส์ ฟิฟตี ลิมิเตด บริษัท พรซิเยต วิชั่นส์ ฟิฟตี ลิมิเตด และ บริษัท พรซิเยต บริดจส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสถัด 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	-	37.22
3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปิจิ ซู ฟิฟตี ลิมิเตด และ บริษัท เอปิจิ ทรั ฟิฟตี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท เอปิจิ ซู ฟิฟตี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสถัด 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรก ในเดือนกรกฎาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2567 บริษัท เอปิจิ ทรั ฟิฟตี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ไตรมาสถัด 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	2.57	29.85
4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอปิจิ ทรั ฟิฟตี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสถัด 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนตุลาคม 2567	-	1.29	15.47
5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอปิจิ วัน ฟิฟตี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสถัด 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	-	1.96	13.71
6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรซิเยต รูปีส์ จำกัด บริษัท พรซิเยต โอปอลส์ จำกัด บริษัท พรซิเยต วินด์ จำกัด และ บริษัท พรซิเยต เมปูลู จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่าๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือนและชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	7.12	61.45
7	DNB Asia Ltd. และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรซิเยต กลอริส ฟิฟตี ลิมิเตด และ บริษัท พรซิเยต วิดคอม ฟิฟตี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท พรซิเยต กลอริส ฟิฟตี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 30 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสถัด 265,625 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,968,750 เหรียญสหรัฐในเดือนมกราคม 2566 บริษัท พรซิเยต วิดคอม ฟิฟตี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสถัด 234,375 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนเมษายน 2559 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,734,375 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมกราคม 2566	-	0.50	25.70

วงเงิน	คู่ค้า	ผู้	ระยะเวลาในการชำระคืนเงินกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2560 อันตราหรืออยู่สหรัฐ	ชำระคืน / ก่อนกำหนด ในปี 2560 อันตราหรืออยู่สหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2560 อันตราหรืออยู่สหรัฐ
8	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรียเซท ไทคัต ฟิฟิธ ลิมิตเคด และ บริษัท พรียเซท ทกายธ์ ฟิฟิธ ลิมิตเคด	8.0	LIBOR บวกถ้วน เพิ่ม	บริษัท พรียเซท ไทคัต ฟิฟิธ ลิมิตเคด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวดและชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,000,000 เหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2567 บริษัท พรียเซท ทกายธ์ ฟิฟิธ ลิมิตเคด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 -16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 212,500 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 318,750 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,250,000 เหรียญสหรัฐในเดือนกรกฎาคม 2567	-	1.65	22.49
9	BNP Paribas	บริษัทฯ และ บริษัท พรียเซท เกรซ ฟิฟิธ ลิมิตเคด	8.0	LIBOR บวกถ้วน เพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 304,687.80 เหรียญสหรัฐโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,874,990.40 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้ายในเดือนมิถุนายน 2568	14.63	0.61	14.02
10	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และ บริษัท พรียเซท ฟอเรทท์ จำกัด	10.0	LIBOR บวกถ้วน เพิ่ม	แบ่งชำระชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	-	-
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ								
11	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรียเซท เมฟพลด์ จำกัด บริษัท พรียเซท แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท พรียเซท ทวีต จำกัด และ บริษัท พรียเซท เวินเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ถ้วนเพิ่ม สำหรับ เงินกู้สกุล เงินหรืออยู่ สหรัฐ	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2554	-	-	15.77
		บริษัทฯ บริษัท พรียเซท จิตมินต์ จำกัด และ บริษัท พรียเซท วิซเซท จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับ เงินกู้สกุล เงินบาท ⁽²⁾	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	3.82	18.17
12	ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรียเซท เทิร์ลด์ จำกัด และ บริษัท พรียเซท ฟลาวเวอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR บวกถ้วน เพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมิถุนายน 2555	-	2.08	13.16
13	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรียเซท แลนด์ จำกัด และ บริษัท พรียเซท เลคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกถ้วน เพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	4.41	11.48
		บริษัทฯ บริษัท พรียเซท ฟอนคัต จำกัด บริษัท พรียเซท คอมมิทส์ จำกัด และ บริษัท พรียเซท ออเนอมนท์ จำกัด	8.0	LIBOR บวกถ้วน เพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	5.12	17.40

- (1) อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18
- (2) 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 2 สัญญา และได้รับการผ่อนปรนตามข้อกำหนดทางการเงินของวงเงินกู้บางวงตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18 รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

5. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2560 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 9,486 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,355 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ในปี 2560 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ปรับตัวลดลงในไตรมาสแรกของปี ซึ่งโดยปกติเป็นช่วงที่ตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองซบเซา หลังจากนั้นการขยายตัวของอุปสงค์จากประเทศจีนได้ส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวขึ้นและปิดที่ 1,366 จุด ณ สิ้นปี 2560

ดัชนี BDI เฉลี่ยสำหรับปี 2560 อยู่ที่ 1,145 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 ที่ 673 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนี BDI ในระหว่างปี 2560 ส่วนใหญ่เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เพียงอย่างเดียว ในปี 2560 บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 9,486 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.5 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 เนื่องจากตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองปรับตัวดีขึ้นหลังจากที่ตกต่ำอย่างต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลานาน

ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแฮนด์ไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก CRS)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2560	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาดเหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือแฮนด์ไซส์)	523	7,637	9,812	28.48%
BSI (เรือซูปราแมกซ์)	844	9,165	8,269	(9.78%)

ในระหว่างปี 2560 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือแฮนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 523 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,637 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 9,812 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมรายได้จากสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 4 สัญญาสำหรับเรือซีเมนต์ 4 ลำซึ่งมีอัตราค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำอยู่ที่ 15,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 28.48

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 844 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,165 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 8,269 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 9.78 อย่างไรก็ตาม เรืออัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 10,091 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ ปัจจุบัน ยังไม่มีการแสดงค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรืออัลตราแมกซ์และอัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรืออัลตราแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 4,503 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2559 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 417 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,355 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 319 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของอุตสาหกรรม) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม

(รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ย อุตสาหกรรม 2559 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2559 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2560 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,082	2,351	2,315
ค่าเสบียงคลัง	166	160	153
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	373	217	178
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	2,621	2,728	2,646
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	237	187	163
ค่าพิศุภัณฑ์อื่นๆ	284	183	212
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพิศุภัณฑ์	521	370	375
ค่าอะไหล่	325	194	196
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	358	134	130
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	683	328	326
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	207	158	176
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	204	144	122
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	411	302	298
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	32	7	6
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	531	264	309
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	196	87	76
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	759	358	391
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	4,995	4,086	4,036

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ ลดลง/เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าใช้จ่ายลูกเรือลดลงเนื่องจากการวางแผนสำหรับจำนวนลูกเรือที่อยู่ประจำเรือ และการสับเปลี่ยนลูกเรือในพื้นที่ที่มีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างประหยัด
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายหลัก คือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้น โดยหลักมาจากค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ประจำอยู่ที่สำนักงาน ซึ่งจำนวนเงินเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นเนื่องจากการลดลงของจำนวนเรือในปี 2560

6. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

(สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 35 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2560
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	107.51	130.15
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	90.97	119.03
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดบัญชี (EBITDA) *	17.94	53.18
ค่าเสื่อมราคา *	32.57	30.44
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	(14.63)	22.74
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้)	22.62	25.10
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(37.25)	(2.36)
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(38.36)	(1.39)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	(75.61)	(3.75)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.002	0.006
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	(75.61)	(3.76)
งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	74.69	56.72
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน)	85.54	68.87
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	10.91	-
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	-	16.13
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	716.47	718.30
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	75.70	67.90
สินทรัพย์รวม	901.91	882.27

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2560
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24.77	24.56
รวมหนี้สินหมุนเวียน	34.27	40.82
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	302.72	290.18
หุ้นกู้	153.44	168.43
สินเชื่อกู้ยืมไม่มีหลักประกัน	22.37	-
รวมหนี้สิน	520.70	504.82
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.28	63.28
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	381.21	377.45
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	0.24	0.24
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	2.50	1.69
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	1.37	1.34
หนี้สิน/EBITDA ***	20.25	8.50
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	0.46	1.38
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	0.79	2.12

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากการหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรืออยู่แล้วเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

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

*** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

6.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 107.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2559 เป็น 130.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2560 เนื่องจากตลาดขนส่งสินค้าเทกองปรับตัวดีขึ้น รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 90.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2559 เป็น 119.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2560 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นอย่างมากจาก 6,476 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2559 เป็น 9,486 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2560 จำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2560 มี 36 ลำ เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือเฉลี่ย 40 ลำในปี 2559 ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลงจาก 4,503 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2559 เป็น 4,355 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2560 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เนื่องจากรายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นอย่างมากและต้นทุนการเดินเรือก็ลดลงเช่นกันส่งผลให้กำไรขั้นต้น

สำหรับปี 2560 สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) เพิ่มขึ้นอย่างมากจาก 17.94 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี 2559 เป็น 53.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลง และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงจาก 32.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 30.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เนื่องจากจำนวนเรือเฉลี่ยที่ลดลง ในระหว่างปี 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 ในระหว่างปี 2560 บริษัทรับมอบเรือจำนวน 1 ลำและขายเรือเก่าจำนวน 1 ลำ

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้จำนวน 5.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2559) เพิ่มขึ้นจาก 22.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 25.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 หลักๆ มาจากดอกเบี้ยจ่ายจากหุ้นกู้

ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองปรับตัวดีขึ้นอย่างมากในปี 2560 หลังจากตกต่ำอย่างต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลานาน ส่งผลให้ บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานเพียง 2.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 ต่ำกว่าผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 37.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็นอย่างมาก ในปี 2560 บริษัทฯ มีผลขาดทุนอื่นที่มีใช้ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 1.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลักๆ มาจากดอกเบี้ยจ่ายของสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้อัตราดอกเบี้ยขี้อพิพาทกับอู่ต่อเรือ Sanfu หักด้วยกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์ ในปี 2559 บริษัทฯ มีขาดทุนอื่นที่มีใช้ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 38.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลักๆ มาจากขาดทุนจากการขายเรือเก่า 13 ลำ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือและค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้

ภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.002 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2559 เป็น 0.006 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 โดยเป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่น

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลให้ บริษัทฯ รับรู้ขาดทุนจำนวน 3.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 75.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2559

6.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน) ลดลงจำนวน 16.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 หลักๆ เนื่องมาจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 17.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเนื่องมาจากบริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันภายใต้อัตราดอกเบี้ยขี้อพิพาททั้งหมดให้แก่ Sanfu ในระหว่างปี ลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่น สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 2.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะ

เรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ มีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวนสำหรับลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้ค้างชำระมากกว่า 1 ปี น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 1.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือเป็นจำนวน 1.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

เนื่องจากตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองได้ปรับตัวดีขึ้นในปี 2560 ส่งผลให้ราคาตลาดของเรือได้ปรับเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ทำให้บริษัทฯ สามารถถอนเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันจำนวน 10.91 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือได้ฝากในปีที่แล้วเพื่อเป็นหลักประกันเพิ่มเติม

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 16.13 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาจากการปรับอัตราแลกเปลี่ยนของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นอัตราแลกเปลี่ยนปิด ณ สิ้นปี โดยหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเพียงเล็กน้อย จากการรับมอบเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวตันจำนวน 1 ลำ จาก Sanfu อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าจำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2560 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือลดลงจาก 75.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือในปีก่อนเป็น 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือในปีปัจจุบัน เนื่องจากบริษัทฯ ได้รับมอบเรืออัลตราแมกซ์ลำสุดท้ายจากผู้ต่อเรือ Sanfu และได้นำเงินจ่ายล่วงหน้าที่ได้ชำระไปหักกับเงินงวดสุดท้ายที่ต้องชำระเมื่อรับเรือ ยอดคงเหลือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ (รวมค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือ และต้นทุนอื่นจำนวน 3.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ) เป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ที่ได้สั่งต่อกับ Sainty ซึ่งอยู่ในกระบวนการอนุญาตโครงการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อที่ 16.6

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2560 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 290.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ โดยมียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันรวมจำนวน 314.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ

ณ ต้นปี 2560 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้จำนวน 327.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรูดจ่ายจำนวน 3.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 17.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 13.73 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ บริษัทฯ เปิดถอนเงินกู้จำนวน 14.63 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือ สำหรับชำระค่าต่อเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวตันจำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 9 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 4

ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 1.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 1.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแสดงหักจากวงเงินกู้มีหลักประกัน

เนื่องจากคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16.4 ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันทั้งหมดจำนวน 32.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาให้แก่ Sanfu และบริษัทฯ ยังได้บันทึกดอกเบี้ยจ่ายจากสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาฉบับซื้อพินาศกับ Sanfu จำนวน 3.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาคือค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ซึ่งจะถึงกำหนดชำระภายในวันที่ 3 ตุลาคม 2561

หุ้นกู้เพิ่มขึ้นจาก 153.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2559 เป็น 168.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2560 เนื่องจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเพื่อจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19

หนี้สินรวมลดลงจาก 520.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2559 เป็น 504.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2560

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2560 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 3.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 377.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งลดลงจาก 381.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปีก่อน มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นอยู่ที่ 0.24 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2559 และ 2560

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 อัตราหนี้สินต่อทุนโดยรวมของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 1.34 เท่า ซึ่งลดลงจาก 1.37 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 หลักๆ จากหนี้สินรวมลดลงจากการชำระคืนสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันทั้งหมดและชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดในระหว่างปี

ถ้าไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯ ในปี 2560 ได้ปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากปี 2559 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อถ้าไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 8.50 เท่า ซึ่งสูงกว่าข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2560 อยู่ที่ 1.69 เท่า ลดลงจาก 2.50 เท่า ในปี 2559 เนื่องจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาฉบับซื้อพินาศกับ Sanfu ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 1.38 เท่าและอัตราส่วน EBITDA ต่อดอกเบี้ยจ่ายอยู่ที่ 2.12 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

7. การวิเคราะห์งบการเงินรวมเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

7.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2560 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 25 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 เนื่องมาจากการปรับตัวดีขึ้นของตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองหลังจากที่ตกต่ำมาเป็นระยะเวลานาน ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2560 ลดลงประมาณร้อยละ 17 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 เนื่องมาจากการลดลงของจำนวนเรือเฉลี่ยในปี 2560 และการลดลงของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) ในปี 2560 ตามที่กล่าวข้างต้น ในระหว่างปี 2560 ต้นทุนในการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ข่ายจ่ายท่าเรือ และน้ำมันเชื้อเพลิง ลดลงประมาณร้อยละ 20 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือลดลงตามที่ได้อธิบายข้างต้น ในระหว่างปี 2560 รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง เนื่องจากการลดลงของการให้บริการเป็นรายเที่ยวซึ่งได้ลดลงจากร้อยละ 8 ในปี 2559 เป็นร้อยละ 5 ในปี 2560

รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) เพิ่มขึ้นอย่างมากจากปีก่อน อีกทั้ง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) ลดลง ตามที่ได้อธิบายข้างต้น ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นอย่างมากประมาณร้อยละ 95 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 32 มาเป็นร้อยละ 54

ดอกเบี้ยรับในปี 2560 เพิ่มขึ้นจำนวน 16.46 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยไม่รวมดอกเบี้ยรับจาก Sanfu ซึ่งเป็นดอกเบี้ยรับจากเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือของเรือที่ถูกยกเลิกจำนวน 39.72 ล้านบาท ในปี 2559

บริษัทฯ บันทึกกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์จำนวน 32.15 ล้านบาท ในปี 2560

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2560 เพิ่มขึ้นจำนวน 55.63 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 หลักๆ เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของการจ่ายค่าจ้างทางกฎหมายและค่าธรรมเนียมวิชาชีพและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการโอนโอนสัญญาต่อเรือกับ Sanfu และ Sainty ที่ได้ขายในปี 2560

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 12.31 ล้านบาทสำหรับปี 2560 ซึ่งในปี 2559 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 45.43 ล้านบาท ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 0.19 ล้านบาทสำหรับปี 2560 และจำนวน 0.06 ล้านบาทสำหรับปี 2559 เป็นภาษีที่เกิดจากรายได้ที่ไม่ใช่จากการเดินเรือ

ในปี 2560 บริษัทฯ ได้บันทึกดอกเบี้ยจ่ายสำหรับสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาเช่าซื้อพิพาทกับ Sanfu จำนวน 112.51 ล้านบาท ในปี 2559 บริษัทฯ ได้บันทึกขาดทุนจากการขายเรือ 13 ลำ จำนวน 680.29 ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือจำนวน 566.56 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายทั้งหมด (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการขายเรือ และขาดทุนจากการด้อยค่าของเรือ) ในปี 2560 ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากการลดลงของต้นทุนในการเดินเรือรวม ตามที่ได้อธิบายข้างต้น ค่าเสื่อมราคาลดลงจาก 1,366.40 ล้านบาทในปี 2559 เป็น 1,169.84 ล้านบาทในปี 2560 เนื่องจากจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงานที่ลดลงในปี 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559

ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (ไม่รวมตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกวงเงินกู้จำนวน 182.25 ล้านบาท ในปี 2559) เพิ่มขึ้นจำนวน 50.41 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการดอกเบี้ยจ่ายของหุ้นกู้

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 129.48 ล้านบาทสำหรับปี 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 2,664.90 ล้านบาทในปี 2559

7.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2560 จำนวน 1,194.09 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2559 จำนวน 164.13 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาสั่งต่อเรือใหม่ มีมูลค่าลดลงเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

7.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน) ลดลงจำนวน 814.36 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2559 หลักๆ เนื่องจากการลดลงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 822.69 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันทั้งหมดภายใต้สัญญาฉบับข้อพิพาทให้แก่ Sanfu ในระหว่างปี

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นสุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 53.41 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 15.29 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันทั้งหมดจำนวน 390.99 ล้านบาทได้ถูกถอนออกมาในระหว่างปีเนื่องมาจากราคาตลาดของเรือปรับตัวขึ้นและไม่มีการผิดเงื่อนไขในเรื่องของมูลค่าหลักประกัน

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 527.08 ล้านบาทหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของหุ้นกู้

บริษัทฯ รับมอบเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวตัน จำนวน 1 ลำ จาก Sanfu และบริษัทฯ ขายเรือเก่าขนาดแอนด์ไฮส์จำนวน 1 ลำ ในระหว่างปี 2017 ณ สิ้นปี 2560 บริษัทฯ มียอดเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 2,219.05 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ซึ่งได้ส่งต่อกับ Sainty ที่อยู่ในกระบวนการอนุญาตตุลาการ มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงจาก 32,316.03 ล้านบาทในปี 2559 เป็น 28,833.24 ล้านบาทในปี 2560

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 105.93 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน หลักๆ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจากการที่บริษัทฯ บันทึกดอกเบี้ยค้างจ่ายของสินเชื่อบริษัทที่ไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาฉบับข้อพิพาทตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

ณ สิ้นปี 2560 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 9,483.37 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 10,285.85 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 586.11 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 466.91 ล้านบาท บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 500.69 ล้านบาท สำหรับชำระค่าต่อเรืออัลตราแมกซ์ขนาด 64,000 เดทเวตันจำนวน 1 ลำ จากวงเงินที่ 9 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 4 ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 61.27 ล้านบาทจากค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 48.77 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินกู้มีหลักประกัน

เนื่องมาจากค่าซื้อขายของคณะอนุญาโตตุลาการ บริษัทฯ ได้จ่ายชำระคืนสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกัน ภายใต้สัญญาประกันข้อพิพาททั้งหมดให้แก่ Sanfu หนี้สินรวมลดลงจากจำนวน 18,656.98 ล้านบาทในปี 2559 เป็น 16,497.75 ล้านบาทในปี 2560

ในปี 2560 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิจำนวน 129.48 ล้านบาท และรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 1,194.09 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 0.01 ล้านบาทของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในระหว่างปี ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ขณะนี้เป็นจำนวน 12,335.49 ล้านบาท ซึ่งลดลงจำนวน 1,323.56 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

7.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,950.76 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 132 จากการเพิ่มขึ้นของกำไรขั้นต้นในระหว่างปี 2560 เปรียบเทียบกับปี 2559 ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 2,010.43 ล้านบาท ไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการขายเรือและอุปกรณ์เป็นจำนวน 76.85 ล้านบาท และเงินสดรับจากสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันจำนวน 329.66 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จ่ายซื้อเรือและอุปกรณ์ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 373.33 ล้านบาท จ่ายเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 640.63 ล้านบาท และชำระคืนสินเชื่อบริษัทไม่มีหลักประกันจำนวน 1,050.78 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 1,636.57 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกเงินกู้ที่มีหลักประกันจากธนาคารจำนวน 500.69 ล้านบาท จากวงเงินที่ 9 ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 7.3 และเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันถูกถอนออกมาจำนวน 373.84 ล้านบาท บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้จำนวน 586.11 ล้านบาท และเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนดจำนวน 466.91 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 1,053.02 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยจำนวน 762.40 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 949.42 ล้านบาท