

ส่วนที่ 3. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

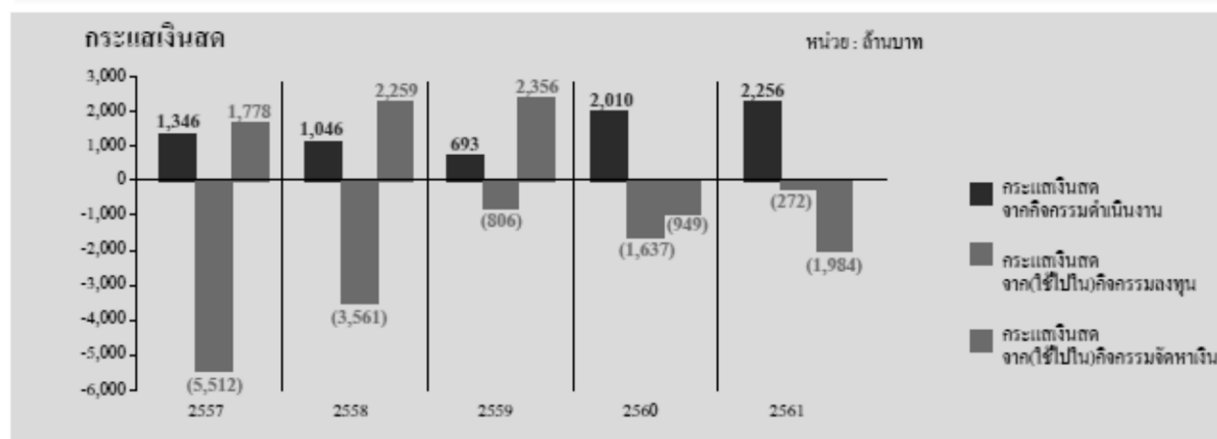
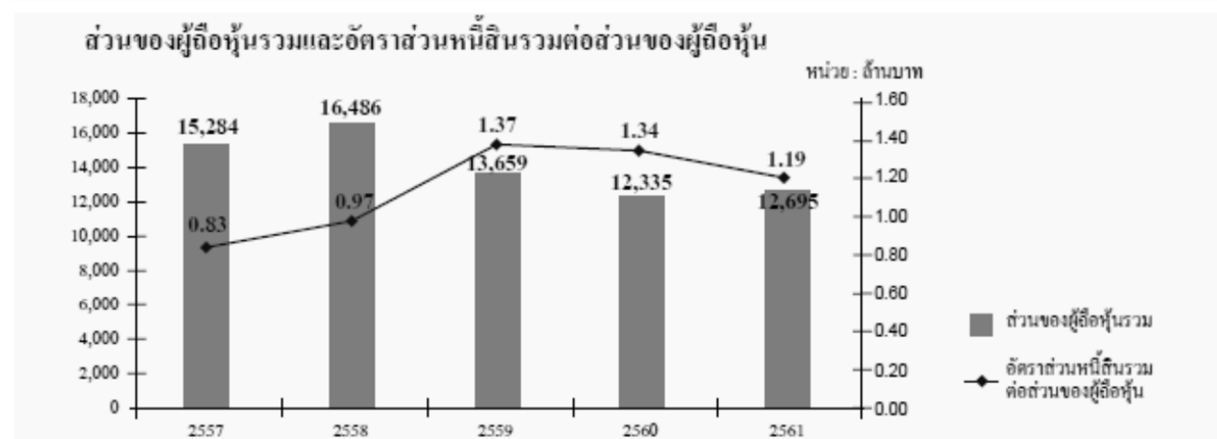
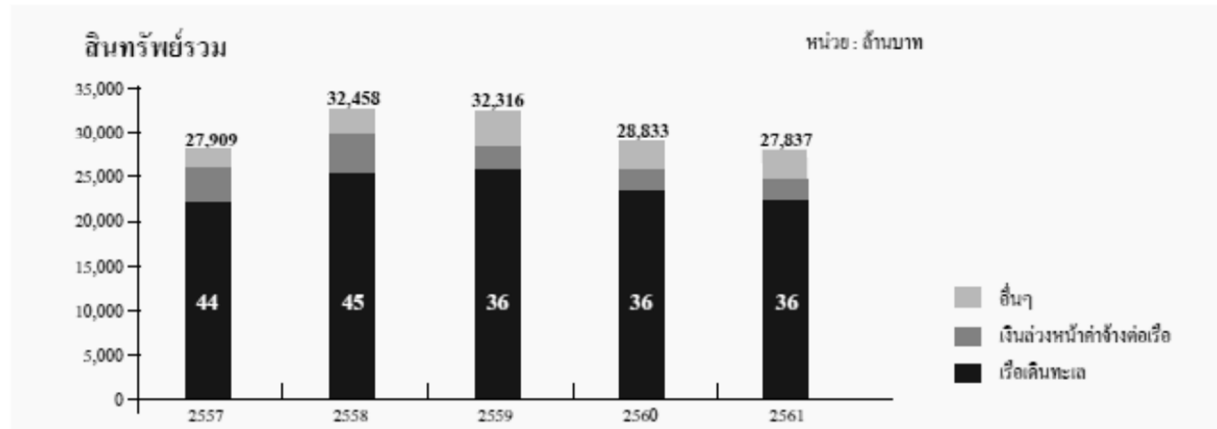
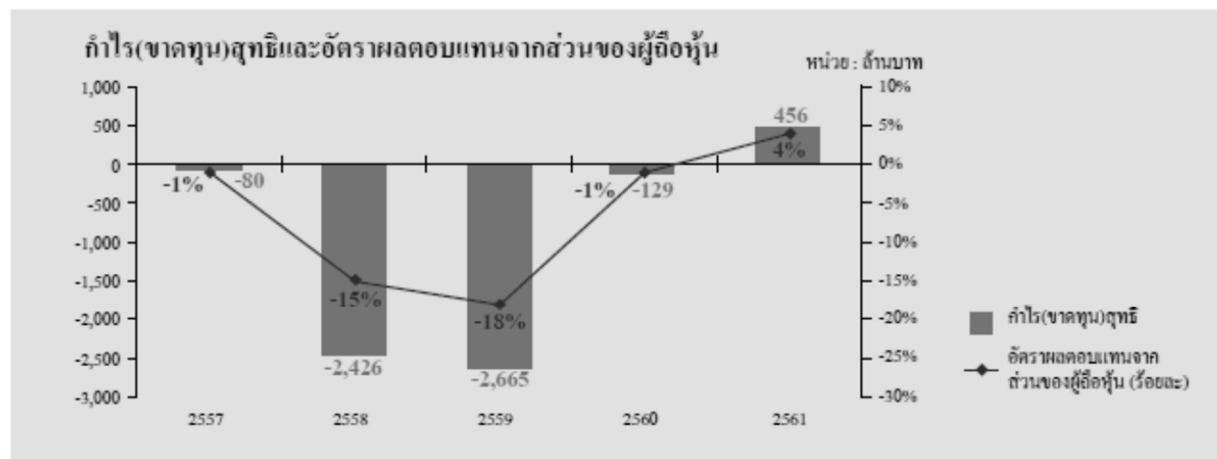
13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2561	2560	2559	2558	2557
รายได้จากการเดินเรือ	4,929.11	4,328.90	3,682.42	4,248.98	4,575.03
ต้นทุนการเดินเรือ	2,065.54	1,990.23	2,485.96	3,083.78	2,723.61
กำไรขั้นต้น	2,863.57	2,338.67	1,196.46	1,165.20	1,851.42
รายได้รวม	4,970.12	4,394.63	3,791.79	4,263.92	4,661.60
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ)	3,351.25	3,364.08	3,846.67	4,071.28	3,480.13
ค่าเสื่อมราคา	1,184.95	1,169.84	1,366.40	1,505.20	1,267.08
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	0.00	0.00	566.56	840.77	0.00
ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ	0.00	0.00	680.29	279.03	0.00
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	24.42	10.00	3.29	8.24	7.63
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	458.34	(129.29)	(2,664.84)	(2,424.12)	(77.98)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	2.14	0.19	0.06	1.66	2.24
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ*	456.20	(129.48)	(2,664.90)	(2,425.78)	(80.22)
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	2,317.15	2,250.59	3,101.02	1,029.12	1,172.76
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	22,409.26	23,474.67	25,671.52	25,329.89	22,070.93
สินทรัพย์รวม	27,836.91	28,833.24	32,316.03	32,457.82	27,908.53
หนี้สินหมุนเวียนรวม	2,308.47	1,333.91	1,227.98	6,109.35	1,265.92
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7,150.29	9,483.37	10,846.82	9,206.50	11,101.33
หนี้สินรวม	15,141.45	16,497.75	18,656.98	15,971.65	12,624.67
ทุนที่ได้ชำระแล้ว	1,559.29	1,559.28	1,559.28	1,559.28	1,039.52
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	12,695.46	12,335.49	13,659.05	16,486.17	15,283.85
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,256.03	2,010.43	693.27	1,045.77	1,345.82
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน	(272.23)	(1,636.57)	(805.66)	(3,561.11)	(5,511.84)
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไป) กิจกรรมจัดหาเงิน	(1,983.65)	(949.42)	2,355.90	2,259.24	1,777.56
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	8.14	7.91	8.74	10.57	14.70
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	0.29	(0.08)	(1.71)	(1.82)	(0.08)
เงินปันผลที่ประกาศจ่ายสำหรับปีต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20
เงินปันผลที่จ่ายแล้วต่อหุ้น (บาท)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.30
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	58.10	54.02	32.49	27.42	40.47
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	9.18	(2.95)	(70.28)	(56.89)	(1.72)
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	3.65	(1.00)	(17.68)	(15.27)	(0.52)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	1.61	(0.42)	(8.23)	(8.04)	(0.30)
อัตรากำไรขั้นต้นต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.19	1.34	1.37	0.97	0.83
จำนวนเรือ (ณ วันต้นปี)	36	36	36	45	44
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบแสดงฐานะการเงิน ณ วันต้นงวด	32.4498	32.6809	35.8307	36.0886	32.9630
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบกำไรขาดทุน (เฉลี่ยของปี)	32.3223	33.8038	35.2715	34.4187	32.5174

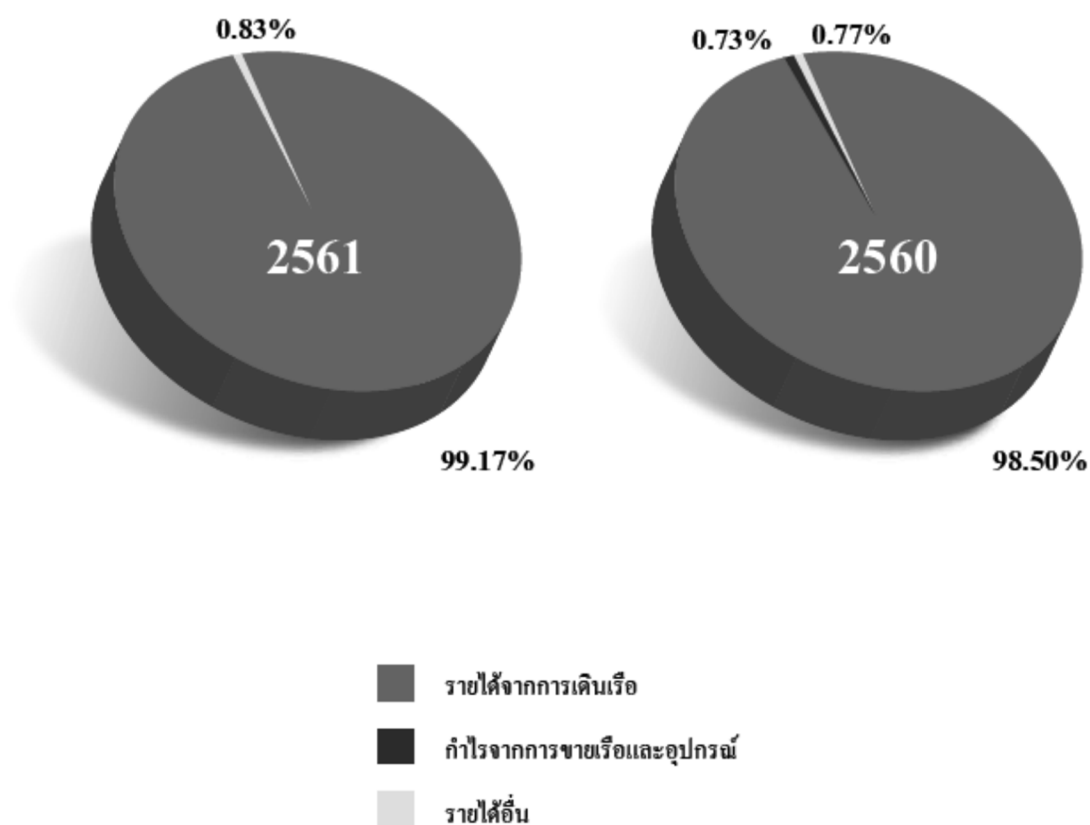
* กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในงบการเงิน



โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

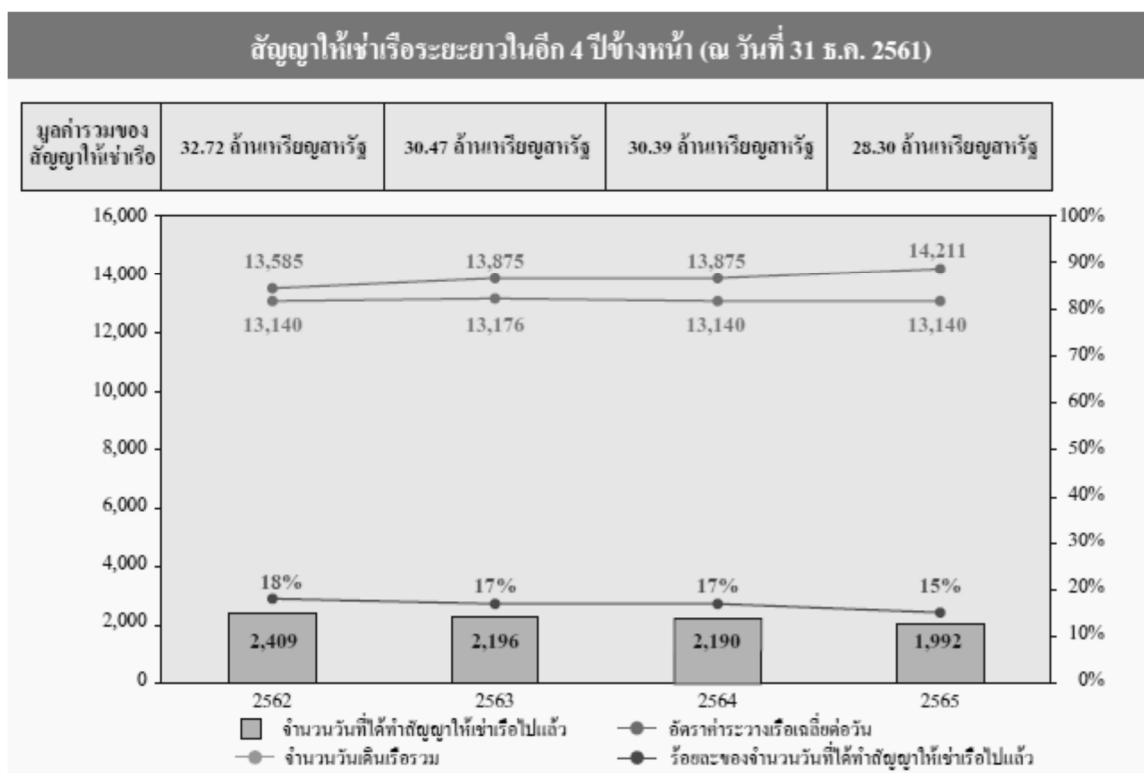
รายได้	2561		2560	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,929.11	99.17	4,328.90	98.50
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	0.00	0.00	32.15	0.73
รายได้อื่น	41.01	0.83	33.58	0.77
รวมรายได้	4,970.12	100.00	4,394.63	100.00



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

1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“ฟรีเมสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือแอสดีไซส์ อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือซูปราแมกซ์จำนวน 2 ลำ และได้เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือซูปราแมกซ์ ต่อมาในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาตั้งต่อเรือหลายฉบับและได้รับมอบเรืออัลตราแมกซ์จำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 เริ่มตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสาม ปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย อย่างไรก็ตาม ภาวะตลาดในปัจจุบันยังคงไม่อยู่ในระดับที่บริษัทฯ จะเข้าทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวสำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวสำหรับ 4 ปีข้างหน้าตามที่แสดงด้านล่าง



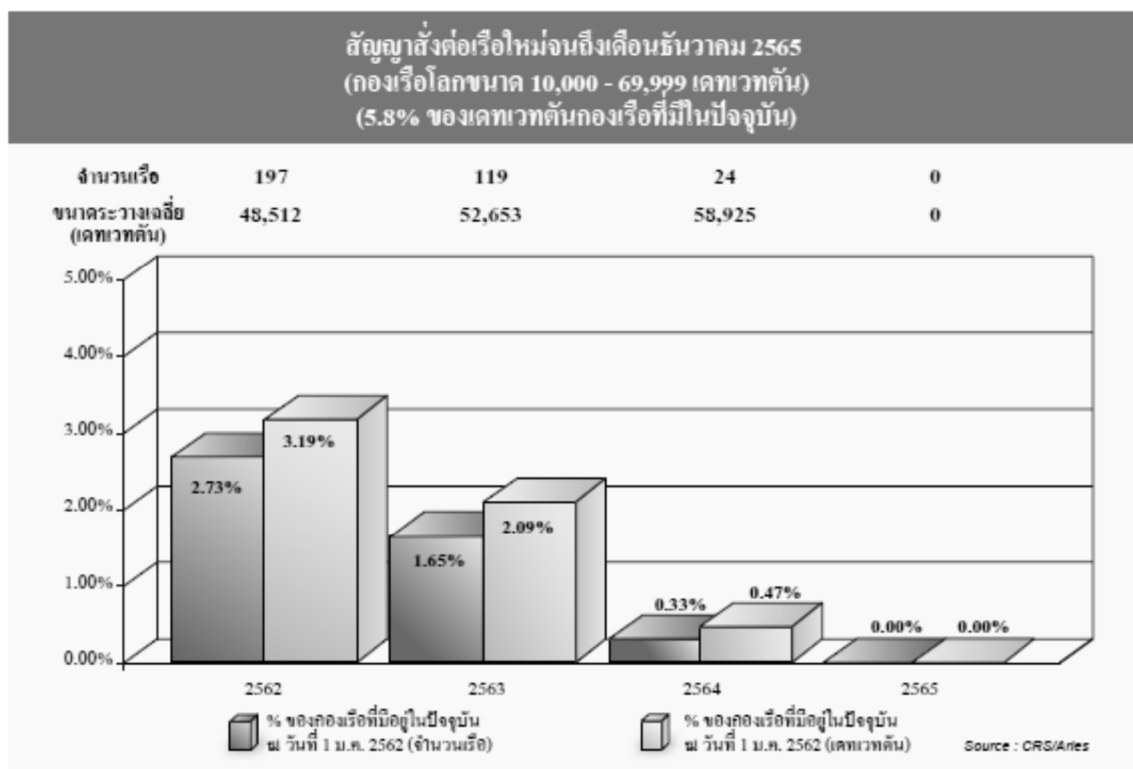
จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2561

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ และ ลักษณะการประกอบธุรกิจ ที่แสดงในส่วนที่ 1 ในรายงานฉบับนี้

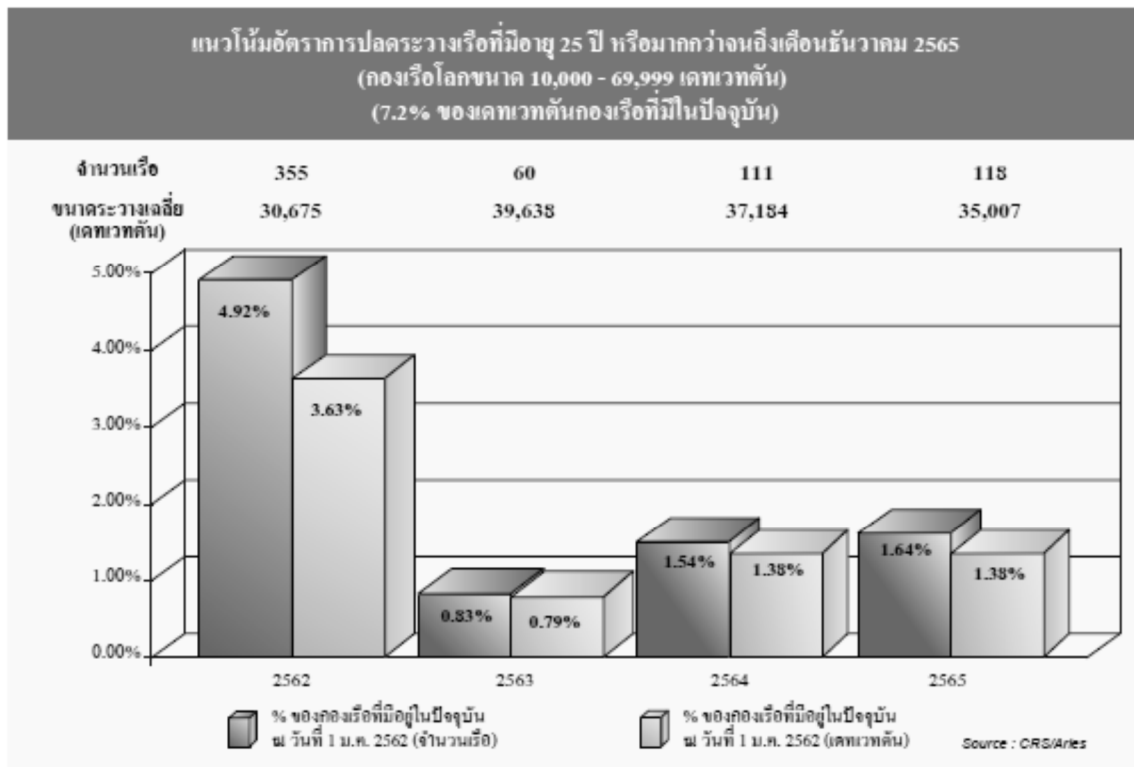
2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานภาพรวมการประกอบธุรกิจที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

2.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวตัน - 7,209 ลำ ขนาดระวางรวม 299.68 ล้านเดทเวตัน



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวตัน มีจำนวน 7,209 ลำ ขนาดระวางรวม 299.68 ล้านเดทเวตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 340 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวน 644 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้นจะมีการลดลงของกองเรือโลกร้อยละ 1.4 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ ประกอบกับการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 ที่จะมีผลบังคับใช้ จะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการปลดระวางเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้น คาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



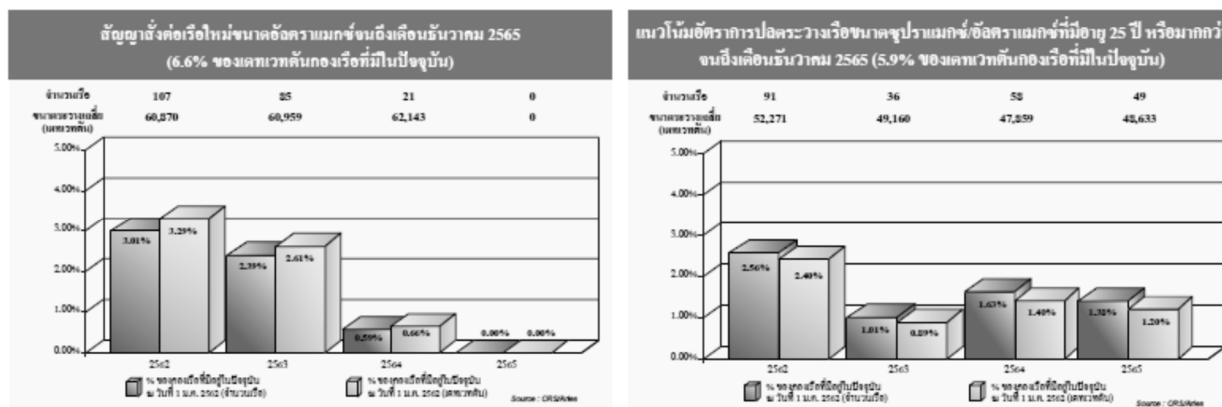
รายละเอียดสำหรับสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการปลดระวางเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

2.2 กองเรือแฮนดี้ไซด์ (10,000 - 39,999 เดทเวทตัน) - 3,650 ลำ ขนาดระวางรวม 101.57 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือแฮนดี้ไซด์จำนวน 127 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือแฮนดี้ไซด์จำนวน 410 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือแฮนดี้ไซด์จะมีการลดลงร้อยละ 5.5 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือแฮนดี้ไซด์ ณ ปัจจุบัน

2.3 กองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000 - 69,999 เดทเวทตัน) - 3,559 ลำ ขนาดระวางรวม 198.11 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 213 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 234 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกปลดระวาง ดังนั้น กองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7% ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่าจำนวนเรือข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าวซึ่งไม่อาจถือว่าเป็นเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์

3. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 36 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

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

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือถ้าเป็นการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

ที่เกิดขึ้น ในกรณีการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าเหมาลำ แบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา

ต้นทุนจากการเดินเรือรวม - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงิน หมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

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

รายได้จากการเดินเรือ - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง รายได้ค่าเช่าเรือและรายได้ค่าระวางเรือที่ได้รับในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเรือแบบเป็นรายเที่ยว

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติบริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปี สำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

วันหยุดการเดินเรือ - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายรวมถึงวันที่ไม่มีการเดินเรือเนื่องจากเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรืออยู่ที่กลางทะเล หรืออยู่ที่ท่าเรือเพื่อซ่อมแซม หรือในกรณีที่เรือเสีย

กำไรขั้นต้น - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

อัตรากำไรขั้นต้น - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารในงบการเงินยังรวมถึง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตาม สำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วน of ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

4. วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้
รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา ในการ ชำระคืน เงินกู้ (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอน ในปี 2561 ล้านบาท สหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืน ก่อนหนด ในปี 2561 ล้านบาท สหรัฐ	เงินกู้ คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561 ล้านบาท สหรัฐ
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการสั่งซื้อและจัดซื้อเรือใหม่								
1	DNB Asia Ltd., ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท พรซิเยส ฟอเรสต์ ฟิฟตี ลิมิเตด บริษัท พรซิเยส ฟราแกรนซ์ ฟิฟตี ลิมิเตด และ บริษัท พรซิเยส รอทส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	10.0	LIBOR บวกส่วน เพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสแต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรก หลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระ ส่วนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	-	20.40
2	INO Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Asia Ltd.	บริษัท พรซิเยส ทอมฟอรัทส์ฟิฟตี ลิมิเตด บริษัท พรซิเยส สปรันท์ ฟิฟตี ลิมิเตด บริษัท พรซิเยส วิชั่นส์ ฟิฟตี ลิมิเตด และ บริษัท พรซิเยส บริดจส์ ฟิฟตี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วน เพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืน งวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระ เงินกู้งวดสุดท้าย	-	-	37.22
3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอมิซี ยู ฟิฟตี ลิมิเตด และ บริษัท เอมิซี ทรี ฟิฟตี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วน เพิ่ม	บริษัท เอมิซี ยู ฟิฟตี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาสไตรมาสละ 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรก ในเดือน กรกฎาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด จำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐในเดือนธันวาคม 2567 บริษัท เอมิซี ทรี ฟิฟตี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กัน จำนวน 39 งวด เป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือน ตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	2.56	27.29
4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศ สิงคโปร์	บริษัท เอมิซี โฟร์ ฟิฟตี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วน เพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืน งวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่ เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ใน เดือนตุลาคม 2567	-	1.28	14.19
5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอมิซี วัน ฟิฟตี ลิมิเตด	10.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวกส่วน เพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืน งวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวด สุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	-	1.96	11.75
6	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้า แห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรซิเยส รูบีส จำกัด บริษัท พรซิเยส โอปอลส์ จำกัด บริษัท พรซิเยส วินัส จำกัด และ บริษัท พรซิเยส เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วน เพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็น รายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละ ยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจาก ได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือ ทั้งหมดในงวดที่ 40	-	4.27	57.18

วงเงิน	ผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา ในการ ชำระคืน เงินกู้ (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอน ในปี 2561 ล้านเหรียญ สหรัฐ	ชำระคืน / ก่อนหมด ในปี 2561 ล้านเหรียญ สหรัฐ	เงินกู้ คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561 ล้านเหรียญ สหรัฐ
7	DNB Asia Ltd. และ ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้า แห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ทรี กอล์ฟ ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ทรี วิสคอม ฟิตเนส จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วน เพิ่ม	บริษัท พรินซ์ทรี กอล์ฟ ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด ชำระคืน กันจำนวน 30 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 265,625 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือน กรกฎาคม 2558 และชำระคืนงวดสุดท้ายจำนวน 7,968,750 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมกราคม 2566 บริษัท พรินซ์ทรี วิสคอม ฟิตเนส จำกัด ชำระคืน กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 234,375 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือน เมษายน 2559 และชำระคืนงวดสุดท้ายจำนวน 7,734,375 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมกราคม 2566	-	2.00	23.70
8	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ทรี โฮเทล ฟิตเนส จำกัด และ บริษัท พรินซ์ทรี สกายส์ ฟิตเนส จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วน เพิ่ม	บริษัท พรินซ์ทรี โฮเทล ฟิตเนส จำกัด ชำระคืน จำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1-16 ชำระ เป็นรายไตรมาสเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาส เท่ากับ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวดและชำระคืนส่วนที่ เหลือทั้งหมดจำนวน 4,000,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท พรินซ์ทรี สกายส์ ฟิตเนส จำกัด ชำระคืนจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1-16 ชำระเป็นราย ไตรมาสเท่ากับ 212,500 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 318,750 เหรียญ สหรัฐต่องวด และชำระคืนส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,250,000 เหรียญสหรัฐในเดือนกรกฎาคม 2567	-	1.65	20.84
9	BNP Paribas	บริษัทฯ และ บริษัท พรินซ์ทรี เกรซ ฟิตเนส จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วน เพิ่ม	แบ่งชำระคืนกันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 304,687.80 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืน งวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และ ชำระคืนส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,874,990.40 เหรียญสหรัฐ พร้อมกันชำระคืนงวดสุดท้ายใน เดือนมิถุนายน 2568	-	1.22	12.80
10	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้า แห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และบริษัท พรินซ์ทรี ฟอเดอรัล จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วน เพิ่ม	แบ่งชำระคืนกันเท่า ๆ กัน จำนวน 39 งวดเป็นราย ไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุด ไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระ คืนส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	-	-
วงเงินกู้ยืมเพื่อนำไปใช้ในการจัดซื้อเรือ								
11	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ทรี เม้าท์ไลน์ จำกัด บริษัท พรินซ์ทรี แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท พรินซ์ทรี วิลลี่ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ทรี เว็นเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม สำหรับ เงินกู้สกุล เงินเหรียญ สหรัฐ	แบ่งชำระคืนกันจำนวน 44 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2554	-	-	15.77
		บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ทรี จัสมินส์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ทรี วิซเชส จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับ เงินกู้สกุล เงินบาท ⁽²⁾	แบ่งชำระคืนกันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	3.83	14.34
12	ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ทรี เวิร์ด จำกัด และ บริษัท พรินซ์ทรี ฟลาวเวอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR บวกส่วน เพิ่ม	แบ่งชำระคืนกันจำนวน 44 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมิถุนายน 2555	-	13.16	-

วงเงิน	ผู้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา ในการ ชำระคืน เงินกู้ (ปี)	อัตรา ดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกตอน ในปี 2561 อันทรีอู สหรัฐ	ชำระคืน / ก่อนหมด ในปี 2561 อันทรีอู สหรัฐ	เงินกู้ คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561 อันทรีอู สหรัฐ
13	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้า แห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ แอนด์ จำกัดและ บริษัท พรินซ์ เดลต์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกส่วน เพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	2.65	8.83
		บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ ทอนด์ จำกัด บริษัท พรินซ์ คอมมิตี จำกัด และ บริษัท พรินซ์ ออเนอรัล จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วน เพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือ ทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	3.07	14.33

- (1) อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17
- (2) 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินของวงเงินกู้บางวงตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17 รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

5. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2561 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 11,063 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,621 เหรียญสหรัฐต่อวันต่อลำ

ในระหว่างปี 2561 อุปสงค์จากประเทศจีนประกอบกับการขยายตัวของกองเรือที่ลดลงเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลให้ดัชนี BDI ปรับตัวเพิ่มขึ้น (หรือลดลงเป็นระยะๆ) ดัชนี BDI ปิดที่ 1,271 จุด ณ สิ้นปี 2561

ดัชนี BDI เฉลี่ยสำหรับปี 2561 อยู่ที่ 1,353 จุด เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 ที่ 1,145 จุด การเคลื่อนไหวของดัชนี BDI ในระหว่างปี 2561 ส่วนใหญ่เกิดจากการเคลื่อนไหวของค่าระวางเรือขนาดเคปไซส์เพียงอย่างเดียว ในปี 2561 บริษัทฯ มีรายได้ค่าระวางเรือต่อวันต่อลำเฉลี่ยที่ 11,063 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.62 มากกว่าปี 2560 เนื่องจากความแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องของตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งทะเล

ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแฮนด์ไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก CRS)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2561	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาดเหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือแฮนด์ไซส์)	597	8,700	10,355	19.02%
BSI (เรือซูปราแมกซ์)	1,031	11,198	11,038	(1.43%)

ในระหว่างปี 2561 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือแฮนด์ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 597 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 8,700 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือแฮนด์ไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 10,355 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมรายได้จากสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 4 สัญญาสำหรับเรือซีเมนต์ 4 ลำซึ่งมีอัตราค่าเช่าเรือต่อวันต่อลำอยู่ที่ 15,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 19.02

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,031 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 11,198 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 11,038 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 1.43 อย่างไรก็ตาม เรืออัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 12,772 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ ปัจจุบัน ยังไม่มีการแสดงค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรืออัลตราแมกซ์และอัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรืออัลตราแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 4,355 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2560 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 319 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,621 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2561 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 479 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของอุตสาหกรรม) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม
(รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ย อุตสาหกรรม 2560 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2560 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,089	2,315	2,328
ค่าเสบียงคลัง	167	153	158
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	383	178	174
รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ	2,639	2,646	2,660
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	221	163	164
ค่าพิศุภณ์ฯอื่นๆ	285	212	215
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพิศุภณ์ฯ	506	375	379
ค่าอะไหล่	313	196	239
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	346	130	121
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	659	326	360
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	200	176	177
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	191	122	118
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	391	298	295
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	34	6	5
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	502	309	379
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	198	76	64
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	734	391	448
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	4,929	4,036	4,142

เหตุผลหลักที่ทำให้ต้นทุนการเดินเรือบางรายการ เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนมีดังนี้

- ค่าจ้างลูกเรือเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเนื่องจากมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มจำนวนลูกเรือบนเรือขนส่งซีเมนต์เพื่อดูแลและบำรุงรักษาเรือ อย่างไรก็ตาม ค่าจ้างลูกเรือยังคงอยู่ในระดับเดิมและไม่ได้มีการเพิ่มขึ้น
- ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นเนื่องมาจากการซื้ออะไหล่เครื่องยนต์บางตัว
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายหลัก คือ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ที่เป็นต้นทุน “คงที่” นั้น โดยหลักมาจากค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ประจำอยู่ที่สำนักงาน ค่าใช้จ่ายเหล่านี้

เฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นเนื่องจากเงินเดือนพนักงานทางด้านเทคนิคมีจำนวนเพิ่มขึ้นและการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ

6 ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

(สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขที่แสดงนั้น นำมาจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 36 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2560	31 ธันวาคม 2561
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
งบกำไรขาดทุน		
รายได้รวม	130.15	153.58
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	119.03	138.79
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายการตัดบัญชี (EBITDA) *	53.18	68.20
ค่าเสื่อมราคา *	30.44	30.35
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้	22.74	37.85
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	25.10	25.54
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(2.36)	12.31
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีไขกำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(1.39)	1.85
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	(3.75)	14.16
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.006	0.065
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	(3.76)	14.10
งบแสดงฐานะการเงิน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	56.72	56.79
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	68.87	71.41
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	16.13	17.43
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	718.30	690.58
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	67.90	67.90
สินทรัพย์รวม	882.27	857.85
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24.56	57.85
รวมหนี้สินหมุนเวียน	40.82	71.14
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	290.18	220.35
หุ้นกู้	168.43	169.82
รวมหนี้สิน	504.82	466.62

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2560	31 ธันวาคม 2561
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.28	63.29
ส่วนของผู้ถือหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	377.45	391.23
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	0.24	0.25
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	1.69	1.00
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	1.34	1.19
หนี้สิน/EBITDA ***	8.50	6.10
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	1.38	1.76
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	2.12	2.67

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรือเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัทฯ ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

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

*** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

6.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 130.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2560 เป็น 153.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2561 เนื่องจากความแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องของตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง รายได้จากเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 119.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2560 เป็น 138.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2561 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจาก 9,486 เหรียญสหรัฐอเมริกานปี 2560 เป็น 11,063 เหรียญสหรัฐอเมริกานปี 2561 จำนวนเรือเฉลี่ยทั้งในปี 2560 และ 2561 มี 36 ลำ ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้นจาก 4,355 เหรียญสหรัฐอเมริกานปี 2560 เป็น 4,621 เหรียญสหรัฐอเมริกานปี 2561 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) กำไรขั้นต้นสำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) เพิ่มขึ้นจาก 53.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2560 เป็น 68.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2561

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้น แต่ยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) ลดลงเล็กน้อยจาก 30.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2560 เป็น 30.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2561

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 25.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 25.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 หลักๆ มาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ย LIBOR ในระหว่างปี 2561

ผลจากความแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องของตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทฯ มีผลกำไรจากการดำเนินงาน 12.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 เปรียบเทียบกับผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 2.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 ในปี 2561 บริษัทฯ มีผลกำไรอื่นที่มีใช้กำไรจากการดำเนินงานจำนวน 1.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลักๆ มาจากดอกเบี้ยรับ ในปี 2560 บริษัทฯ มีผลขาดทุนอื่นที่มีใช้ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 1.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลักๆ มาจากดอกเบี้ยจ่ายของสินเชื่อธุรกิจที่ไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาฉบับข้อพิพาทกับผู้ต่อเรือ Sanfu หักด้วยกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์

ภาษีเงินได้นิติบุคคลเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 0.006 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 0.065 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 โดยเป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่นที่มีใช้รายได้จากการเดินเรือ

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลให้ บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 14.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 ซึ่งเป็นผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับผลขาดทุนจำนวน 3.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560

6.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 หลักๆ เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และน้ำมันเชื้อเพลิง โดยลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่นสุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1.92 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้นยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว บริษัทฯ มีนโยบายในการตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวนสำหรับลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้ค้างชำระมากกว่า 1 ปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ไม่มีการตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ทั้งนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 1.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเป็นจำนวน 2.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 17.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาจากการปรับอัตราแลกเปลี่ยนของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นอัตราแลกเปลี่ยนปิด ณ สิ้นปี โดยหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ ลดลงจากปีก่อนเพียงเล็กน้อย จากค่าเสื่อมราคา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเช่นเดียวกับในปีที่แล้ว ยอดคงเหลือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวมค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือและต้นทุนอื่นที่ยังไม่ได้ตัดจำหน่ายจำนวน 3.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) เป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ที่ได้สั่งต่อกับ Sainty ซึ่งอยู่ในกระบวนการอนุญาตโครงการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15.3 และข้อ 31

หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2561 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 220.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยมียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันรวมจำนวน 278.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ณ ต้นปี 2561 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้จำนวน 314.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 1.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 17.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 19.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 4

ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 1.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 0.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแสดงหักจากวงเงินกู้ที่มีหลักประกัน

เนื่องมาจากคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15.2 ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ชำระคืนสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันทั้งหมดจำนวน 32.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาให้แก่ Sanfu และได้ชำระคืนดอกเบี้ยจ่ายจากสินเชื่อธุรกิจไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ทั้งหมดภายใต้สัญญาฉบับ อพิพาทกับ Sanfu จำนวน 3.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในเดือนกันยายน 2561

หุ้นกู้เพิ่มขึ้นจาก 168.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 169.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 เนื่องจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเพื่อจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

หนี้สินรวมลดลงจาก 504.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2560 เป็น 466.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2561 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 14.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์กรประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้น

หุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นมีอยู่ที่จำนวน 391.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 377.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2560 มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นอยู่ที่ 0.25 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2561

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 อัตราหนี้สินต่อทุนโดยรวมของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 1.19 เท่า ซึ่งลดลงจาก 1.34 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 อัตราหนี้สินต่อทุนลดลงเนื่องจากหนี้สินรวมลดลงจากการชำระคืนเงินกู้และการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดในระหว่างปี 2561 ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจากกำไรสุทธิ

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯ ในปี 2561 ได้ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2560 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 6.10 เท่า ซึ่งถือว่าผิดเงื่อนไขตามข้อกำหนดทางการเงินของสัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ ยกเว้นสัญญาเงินกู้จำนวน 3 ฉบับ ซึ่งบริษัทฯ กำลังอยู่ระหว่างการเจรจากับทางธนาคารผู้ให้กู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2561 อยู่ที่ 1.00 เท่า ลดลงจาก 1.69 เท่า ในปี 2560 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 1.76 เท่าและอัตราส่วน EBITDA ต่อดอกเบี้ยจ่ายอยู่ที่ 2.67 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

7. การวิเคราะห์งบการเงินรวมสกุลเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

7.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 12 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 เนื่องมาจากความแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่องของตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2561 ลดลงประมาณร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 เนื่องมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ในปี 2561 ต้นทุนในการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือ และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ในปี 2561 รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น เนื่องจากการให้บริการเป็นรายเที่ยวซึ่งได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 6 ในปี 2560 เป็นร้อยละ 9 ในปี 2561

ถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (TC Rate) ปีนี้ก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน ส่งผลให้กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 22 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 54 มาเป็นร้อยละ 58

ดอกเบี้ยรับในปี 2561 เพิ่มขึ้นจำนวน 13.92 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

บริษัทฯ บันทึกกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์จำนวน 32.15 ล้านบาท ในปี 2560 ไม่มีการบันทึกกำไรดังกล่าวในปี 2561

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้นจำนวน 48.97 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 หลักๆ เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของการจ่ายค่าจ้างทางกฎหมายและค่าธรรมเนียมวิชาชีพและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการอนุญาตตลาดการกับ Sainty

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 5.36 ล้านบาทสำหรับปี 2561 และจำนวน 12.31 ล้านบาทสำหรับปี 2560 ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 2.14 ล้านบาทสำหรับปี 2561 และจำนวน 0.19 ล้านบาทสำหรับปี 2560 เป็นภาษีที่เกิดจากรายได้อื่นที่ไม่ใช่รายได้จากการเดินเรือ

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2561 (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาสำหรับปี 2561 และ 2560 และดอกเบี้ยจ่ายสำหรับสินเชื่อกิจการที่ไม่มีหลักประกันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ภายใต้สัญญาฉบับซื้อพิพาทจำนวน 112.51 ล้านบาทในปี 2560) เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการเดินเรือรวมและค่าใช้จ่ายในการบริหาร ตามที่ได้อธิบายข้างต้น

ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจาก 1,169.84 ล้านบาทในปี 2560 เป็น 1,184.95 ล้านบาทในปี 2561

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจำนวน 22.52 ล้านบาท เนื่องจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 456.20 ล้านบาทสำหรับปี 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 129.48 ล้านบาทในปี 2560

7.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2561 จำนวน 96.43 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2560 จำนวน 1,194.09 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินเหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาส่งต่อเรือใหม่ มีมูลค่าลดลงเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

7.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 66.56 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560 หลักๆ เนื่องจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และน้ำมันเชื้อเพลิง

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นสุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 60.81 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 39.92 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 565.59 ล้านบาทหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของหุ้นกู้

ณ สิ้นปี 2561 บริษัทฯ มียอดเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 2,203.36 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ซึ่งได้ส่งต่อกับ Sainty ที่อยู่ในกระบวนการอนุญาตโครงการมูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงจาก 28,833.24 ล้านบาทในปี 2560 เป็น 27,836.91 ล้านบาทในปี 2561 หลักๆ มาจากค่าเสื่อมราคาของเรือ

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 974.57 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน หลักๆ เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี

ณ สิ้นปี 2561 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 7,150.29 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 9,027.50 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้จำนวน 578.46 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 640.59 ล้านบาท ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 32.26 ล้านบาทจากค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายจำนวน 15.95 ล้านบาท แสดงหักจากวงเงินกู้มีหลักประกัน

หนี้สินรวมลดลงจากจำนวน 16,497.75 ล้านบาทในปี 2560 เป็น 15,141.45 ล้านบาทในปี 2561

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 12,335.49 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2560 มาเป็นจำนวน 12,695.46 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2561 การเปลี่ยนแปลงมาจากกำไรสุทธิจำนวน 456.20 ล้านบาท รายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 96.43 ล้านบาท และการออกหุ้นสามัญจากการใช้สิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิจำนวน 0.20 ล้านบาท

7.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 2,458.05 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 26 การเพิ่มขึ้นเนื่องจากเรามีรายได้ค่าระวางที่ดีขึ้นในปีนี้อย่างเปรียบเทียบกับปี 2560

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 2,256.03 ล้านบาท ไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ จ่ายซื้ออุปกรณ์เรือ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเป็นจำนวน 288.75 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 272.23 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้จำนวน 578.46 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนครบกำหนดจำนวน 640.59 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 1,219.05 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยจำนวน 764.79 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,983.65 ล้านบาท