

### ส่วนที่ 3. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

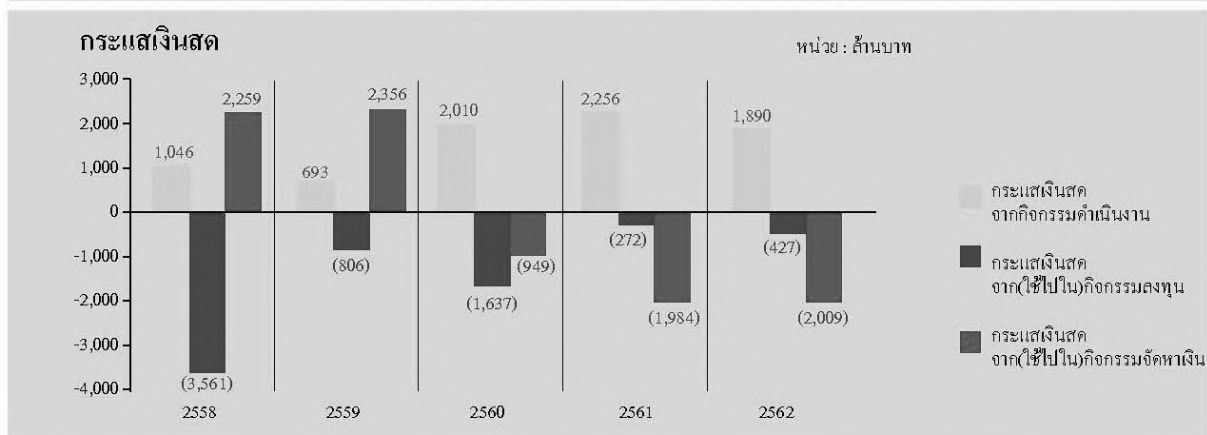
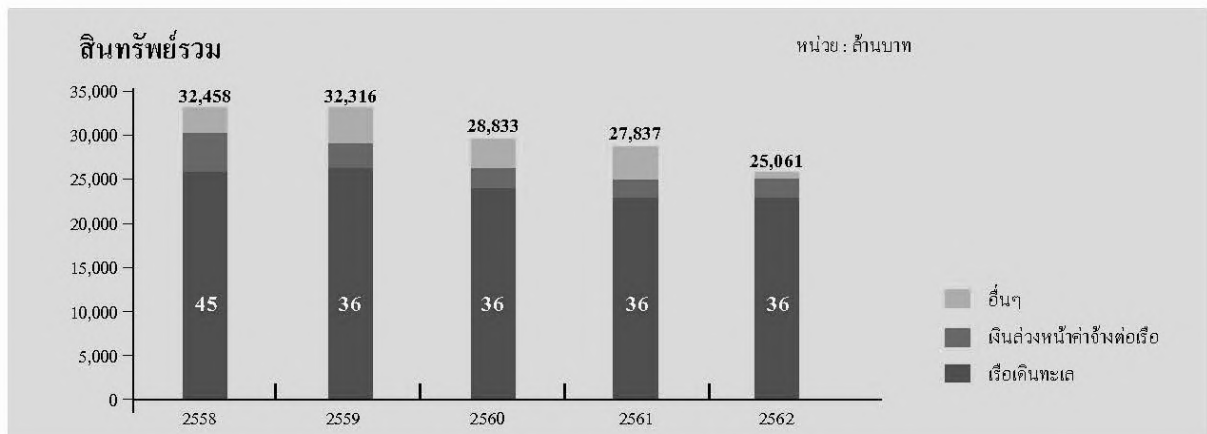
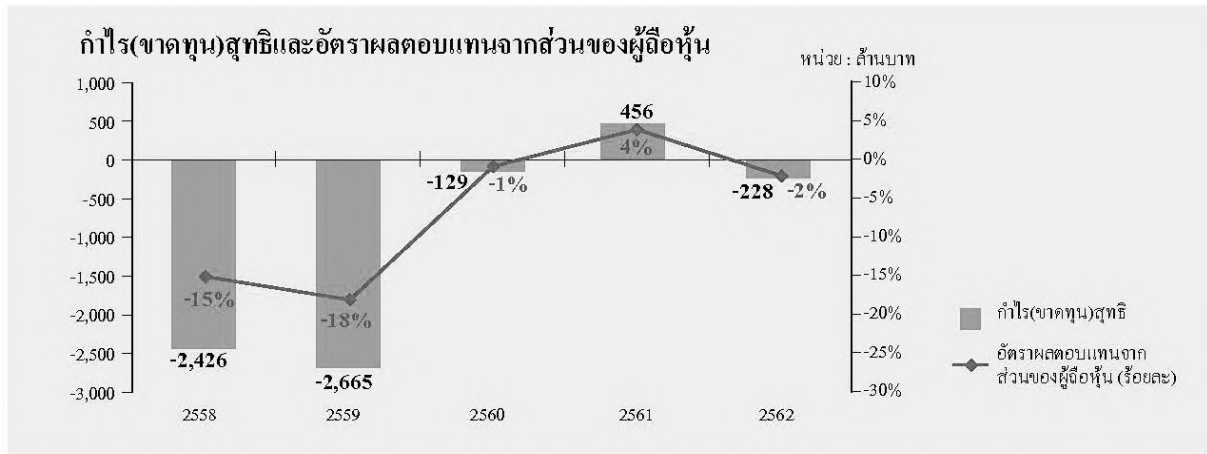
#### 13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

#### จุดเด่นทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2562	2561	2560	2559	2558
รายได้จากการเดินเรือ	4,144.28	4,929.11	4,328.90	3,682.42	4,248.98
ต้นทุนการเดินเรือ	1,984.15	2,065.54	1,990.23	2,485.96	3,083.78
กำไรขั้นต้น	2,160.13	2,863.57	2,338.67	1,196.46	1,165.20
<b>รายได้รวม</b>	<b>4,183.03</b>	<b>4,970.12</b>	<b>4,394.63</b>	<b>3,791.79</b>	<b>4,263.92</b>
ต้นทุนรวม (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา ขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ)	3,245.23	3,351.25	3,364.08	3,846.67	4,071.28
ค่าเสื่อมราคา	1,183.43	1,184.95	1,169.84	1,366.40	1,505.20
ขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์	0.00	0.00	0.00	566.56	840.77
ขาดทุนจากการจำหน่ายเรือ	0.00	0.00	0.00	680.29	279.03
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	19.85	24.42	10.00	3.29	8.24
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(225.78)	458.34	(129.29)	(2,664.84)	(2,424.12)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	2.71	2.14	0.19	0.06	1.66
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิ*</b>	<b>(228.49)</b>	<b>456.20</b>	<b>(129.48)</b>	<b>(2,664.90)</b>	<b>(2,425.78)</b>
สินทรัพย์หมุนเวียนรวม	1,680.52	2,317.15	2,250.59	3,101.02	1,029.12
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	20,097.55	22,409.26	23,474.67	25,671.52	25,329.89
สินทรัพย์รวม	25,060.55	27,836.91	28,833.24	32,316.03	32,457.82
หนี้สินหมุนเวียนรวม	4,712.25	2,308.47	1,333.91	1,227.98	6,109.35
เงินกู้ยืมระยะยาว-สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,011.89	7,150.29	9,483.37	10,846.82	9,206.50
หนี้สินรวม	13,501.50	15,141.45	16,497.75	18,656.98	15,971.65
ทุนที่ชำระแล้ว	1,559.29	1,559.29	1,559.28	1,559.28	1,559.28
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	11,559.05	12,695.46	12,335.49	13,659.05	16,486.17
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,890.41	2,256.03	2,010.43	693.27	1,045.77
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(427.48)	(272.23)	(1,636.57)	(805.66)	(3,561.11)
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,009.32)	(1,983.65)	(949.42)	2,355.90	2,259.24
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	7.41	8.14	7.91	8.74	10.57
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.15)	0.29	(0.08)	(1.71)	(1.82)
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	52.12	58.10	54.02	32.49	27.42
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(5.46)	9.18	(2.95)	(70.28)	(56.89)
อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)	(1.88)	3.65	(1.00)	(17.68)	(15.27)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)	(0.86)	1.61	(0.42)	(8.23)	(8.04)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	1.17	1.19	1.34	1.37	0.97
จำนวนเรือ (ณ วันสิ้นปี)	36	36	36	36	45
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบแสดงฐานะการเงิน ณ วันสิ้นงวด	30.1540	32.4498	32.6809	35.8307	36.0886
อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในการแปลงค่างบกำไรขาดทุน (เฉลี่ยของปี)	30.9637	32.3223	33.8038	35.2715	34.4187

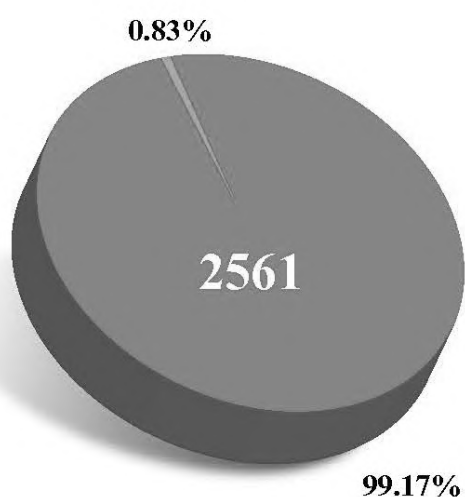
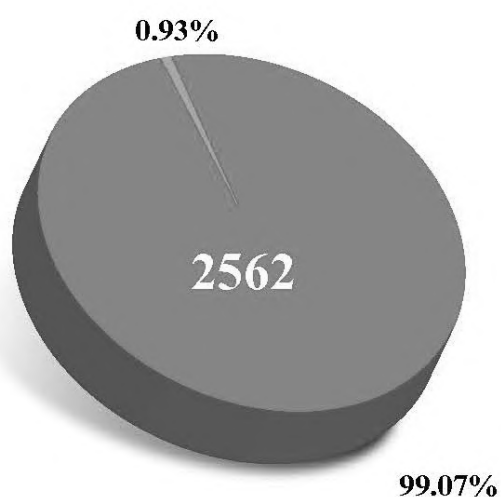
\* กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในงบการเงิน



# โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2562		2561	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการเดินเรือ	4,144.28	99.07	4,929.11	99.17
รายได้อื่น	38.75	0.93	41.01	0.83
รวมรายได้	4,183.03	100.00	4,970.12	100.00



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

### 1. ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานประจำปีฉบับนี้)

บริษัท ฟรีเชิส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) (“ฟิเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือแฮนด์ไฮส์ อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ของปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือซูปราแม็กซ์จำนวน 2 ลำ และได้เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือซูปราแม็กซ์ ต่อมาในปี 2556 - ปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือหลายฉบับ และได้รับมอบเรืออัลตราแม็กซ์จำนวน 8 ลำ ในปี 2557 - ปี 2560 เริ่มตั้งแต่ปี 2547 บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูง ซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าว มีตั้งแต่ 3 เดือนถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสามปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย อย่างไรก็ตาม ภาวะตลาดในปัจจุบันยังคงไม่อยู่ในระดับที่บริษัทฯ จะเข้าทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวสำหรับเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่า 1 ปี สำหรับ 4 ปีข้างหน้าตามที่แสดงด้านล่าง



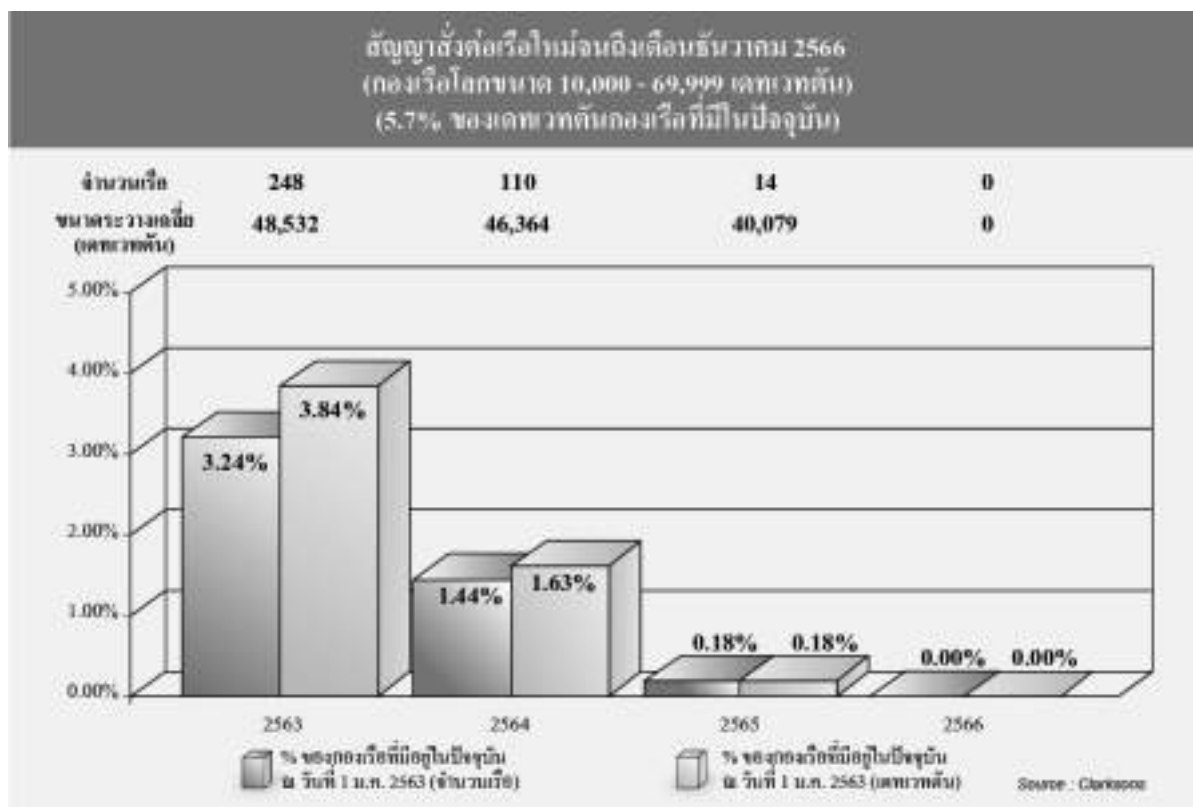
จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบน มาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 36 ลำ ณ สิ้นปี 2562

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาด ประกอบได้ที่ นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ และลักษณะการประกอบธุรกิจ ที่แสดงในส่วนที่ 1 ในรายงานฉบับนี้

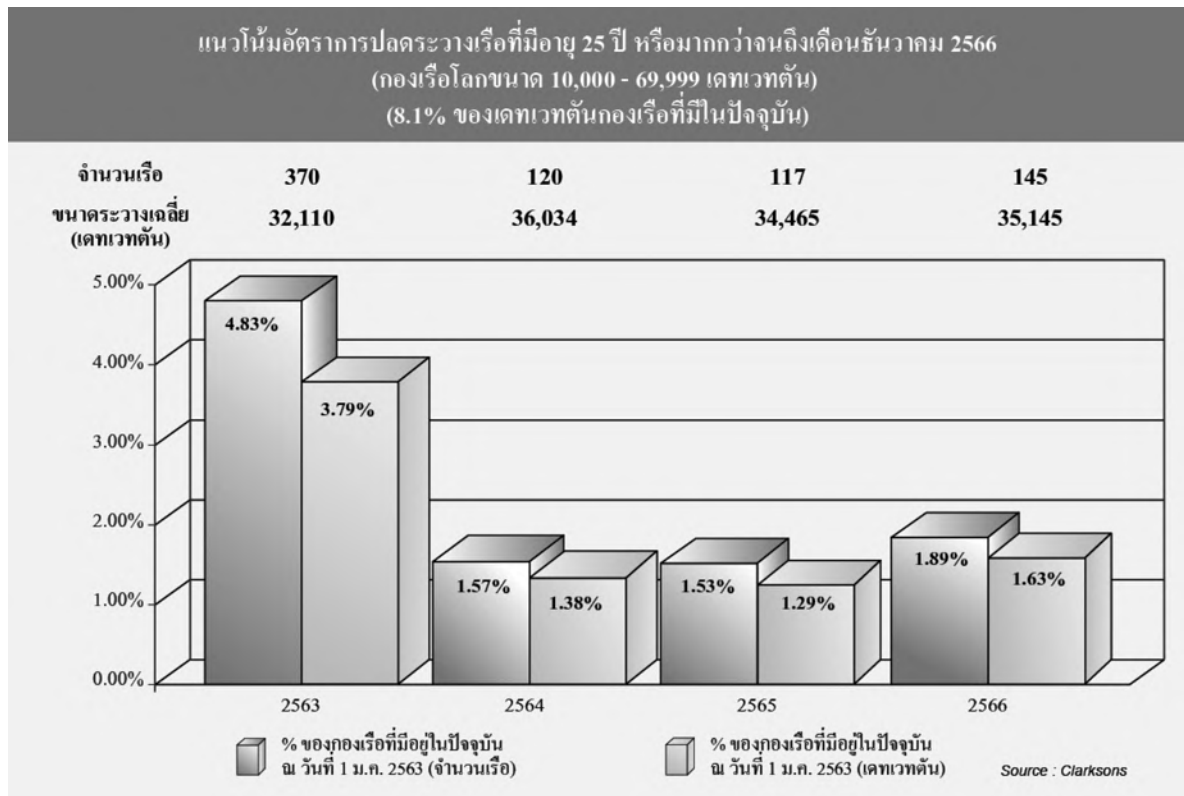
## 2. ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

### 2.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน - 7,657 ลำ ขนาดระวางรวม 313.42 ล้านเดทเวทตัน

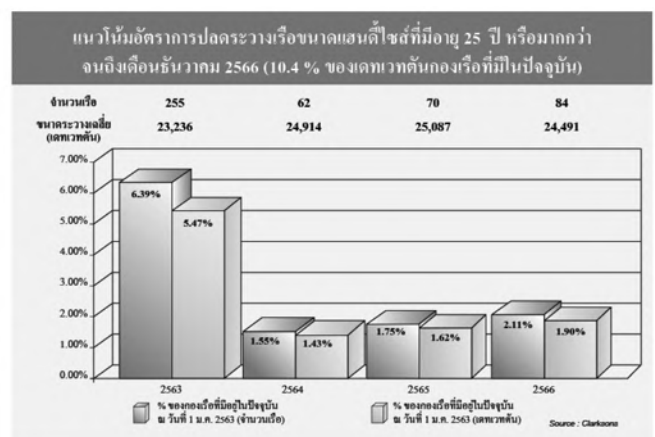


ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีจำนวน 7,657 ลำ ขนาดระวางรวม 313.42 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 372 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวน 752 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นจะมีการลดลงของกองเรือโลกร้อยละ 2.4 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ ประกอบกับการจำกัดปริมาณค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงทั่วโลกไม่เกินร้อยละ 0.5 จะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการรีไซเคิลเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้น คาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบัน ซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



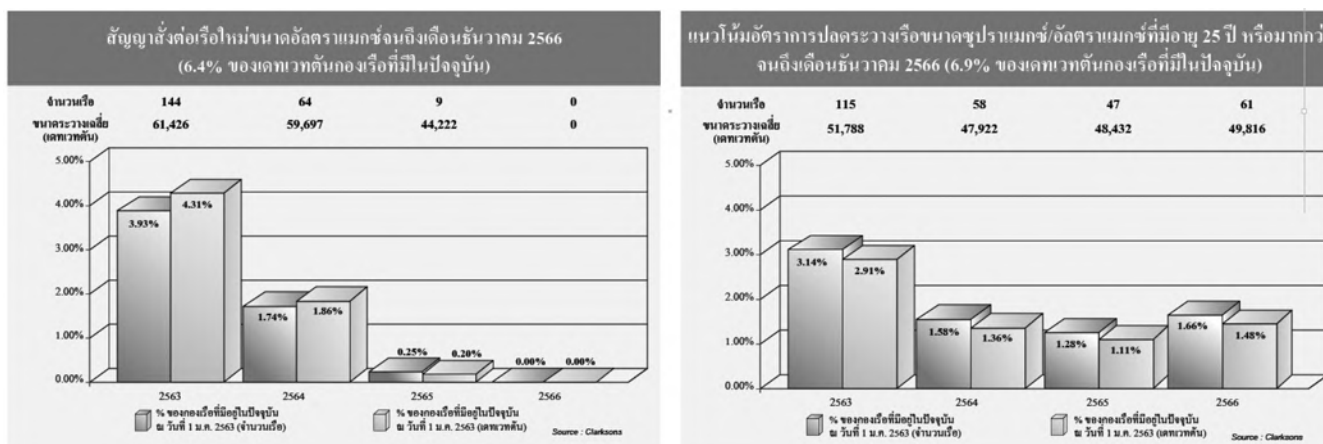
รายละเอียดสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการรีไซเคิลเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

## 2.2 กองเรือแซนด์ไชส์ (10,000 - 39,999 เดทเวทตัน) - 3,989 ลำ ขนาดระวางรวม 108.34 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือแซนด์ไชส์จำนวน 155 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือแซนด์ไชส์จำนวน 471 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้น กองเรือแซนด์ไชส์จะมีการลดลงร้อยละ 6.1 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือแซนด์ไชส์ ณ ปัจจุบัน

## 2.3 กองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ (40,000 - 69,999 เดทเวทตัน) - 3,668 ลำ ขนาดระวางรวม 205.08 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 217 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตาม มีเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จำนวน 281 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกกรีไซเคิล ดังนั้น กองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์จะมีการลดลงร้อยละ 0.5 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่าจำนวนเรือข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าวซึ่งไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์

### 3. คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานคำนิยามต่าง ๆ 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 ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเที่ยวนั้น ๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลองค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือถ้าเป็นการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการ

เดินเรือที่เกิดขึ้น ในกรณีการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการเช่าเหมาลำแบบเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา

**ต้นทุนจากการเดินเรือรวม** - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงิน หมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

**รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (TC Rate)** - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ โดยถือว่า มี 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 สองปีครึ่งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปี สำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคาแต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

**ค่าเสื่อมราคา** - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีคงที่ที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

**วันหยุดการเดินเรือ** - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายรวมถึงวันที่ไม่มีการเดินเรือเนื่องจากเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรืออยู่ที่กลางทะเล หรืออยู่ที่ท่าเรือเพื่อซ่อมแซม หรือในกรณีที่เรือเสีย

**กำไรขั้นต้น** - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

**อัตรากำไรขั้นต้น** - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือ แสดงค่าเป็นร้อยละ

**ค่าใช้จ่ายในการบริหาร** - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารในงบการเงินยังรวมถึง



ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตาม สำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วนของการบริหารจัดการ

#### 4. เงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2562 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2562 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 ล้านเหรียญสหรัฐ
1	DNB Bank ASA. ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารต่างประเทศ 3 แห่ง	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส ฟอเรสต์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด บริษัท พรินซ์ส ฟรอนเทียร์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด และ บริษัท พรินซ์ส รอทส์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	ชำระคืนเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/60 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในเดือนมีนาคม 2563	-	2.84	17.56
2	ING Bank N.V. สาขาประเทศสิงคโปร์ และ DNB Bank ASA.	บริษัท พรินซ์ส คอมฟอร์ตส์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด บริษัท พรินซ์ส สปาร์กส์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด บริษัท พรินซ์ส วิชั่นส์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด และ บริษัท พรินซ์ส บริดจ์ส์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 354,000 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	5.66	31.55
3	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี ทู ฟิสิกส์ ลิมิเตด และ บริษัท เอบีซี ทรี ฟิสิกส์ ลิมิเตด	10.0	LIBOR <sup>(1)</sup> บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท เอบีซี ทู ฟิสิกส์ ลิมิเตด แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 319,650 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,712,650 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท เอบีซี ทรี ฟิสิกส์ ลิมิเตด แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนตุลาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	2.57	24.72
4	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิสิกส์ ลิมิเตด	10.0	LIBOR <sup>(1)</sup> บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 322,400 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมกราคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,770,400 เหรียญสหรัฐ ในเดือนตุลาคม 2567	-	1.29	12.90
5	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท เอบีซี วัน ฟิสิกส์ ลิมิเตด	10.0	LIBOR <sup>(1)</sup> บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่าๆ กันจำนวน 40 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 489,600 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมีนาคม 2558 และชำระเงินกู้งวดสุดท้ายภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	-	1.96	9.79
6	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส รูบีส จำกัด บริษัท พรินซ์ส โอปอลส์ จำกัด บริษัท พรินซ์ส วินัส จำกัด และ บริษัท พรินซ์ส เมปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่าๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	5.69	51.49

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอน ในปี 2562 ด้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ก่อนกำหนด ในปี 2562 ด้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 ด้านเหรียญสหรัฐ
7	DNB Bank ASA. และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส กลอรี่ส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรินซ์ส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท พรินซ์ส กลอรี่ส์ พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 30 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 265,625 เหรียญสหรัฐ เริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนกรกฎาคม 2558 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,968,750 เหรียญสหรัฐในเดือนมกราคม 2566 บริษัท พรินซ์ส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 234,375 เหรียญสหรัฐเริ่มชำระคืนงวดแรกในเดือนมิถุนายน 2559 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 7,734,375 เหรียญสหรัฐในเดือนมกราคม 2566	-	23.70	-
8	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรินซ์ส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	บริษัท พรินซ์ส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1-16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,000,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนมิถุนายน 2567 บริษัท พรินซ์ส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1-16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 212,500 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17-32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 318,750 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,250,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	1.65	19.19
9	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 304,687.80 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระ ส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,874,990.40 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้ายในเดือนมิถุนายน 2568	-	1.22	11.58
10	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และ บริษัท พรินซ์ส ฟอเรสต์ จำกัด	10.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	16.20	0.59	15.61
11	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส เมททัลซ์ จำกัด บริษัท พรินซ์ส แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท พรินซ์ส ทริส จำกัด และ บริษัท พรินซ์ส เว็นเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR <sup>(1)</sup> บวกส่วนเพิ่มสำหรับเงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐ	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2554	-	-	15.78
		บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส จัสมินส์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ส วิซเชส จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับเงินกู้สกุลเงินบาท <sup>(2)</sup>	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	3.82	10.52
12	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรินซ์ส แลนด์ จำกัด และ บริษัท พรินซ์ส เลคส์ จำกัด	8.5	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 34 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2556	-	3.53	5.30

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระเงินกู้	เบิกถอน ในปี 2562 ด้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน/ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2562 ด้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 ด้านเหรียญสหรัฐ
		บริษัทฯ บริษัท พรีเม็กซ์ พอนคัส จำกัด บริษัท พรีเม็กซ์ คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท พรีเม็กซ์ ออานามันท์ จำกัด	8.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนมีนาคม 2557 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	4.10	10.23
13	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเม็กซ์ แลนด์ จำกัด บริษัท พรีเม็กซ์ เลคส์ จำกัด บริษัท พรีเม็กซ์ พอนคัส จำกัด บริษัท พรีเม็กซ์ คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท พรีเม็กซ์ ออานามันท์ จำกัด	7.0	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	-	-

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

ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินของวงเงินกู้บางงวดตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17 รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

## 5. รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2562 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 9,622 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยอยู่ที่ 4,778 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแฮนดี้ไซส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก CRS)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2562	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาดเหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือแฮนดี้ไซส์)	491	7,189	9,002	25.22%
BSI (เรือซูปราแมกซ์)	880	9,948	9,961	0.13%

ในระหว่างปี 2562 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือแฮนดี้ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 491 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 7,189 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือแฮนดี้ไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 9,002 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมเรือซีเมนต์) ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 25.22

ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 880 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 9,948 เหรียญสหรัฐอเมริกา เมื่อเปรียบเทียบกับเรือซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 9,961 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 0.13 อย่างไรก็ตาม เรืออัลตราแมกซ์ของ บริษัทฯ ทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 10,712 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ ปัจจุบัน ยังไม่มีการแสดงค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรืออัลตราแมกซ์และอัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยของตลาดสำหรับเรืออัลตราแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 4,621 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2561 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 479 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,778 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2562 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 597 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของอุตสาหกรรม) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย Moore Stephens & Co.)

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2562 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,069	2,328	2,326
ค่าเสบียงคลัง	172	158	156
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	396	174	177
<b>รวมค่าใช้จ่ายลูกเรือ</b>	<b>2,637</b>	<b>2,660</b>	<b>2,659</b>
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	209	164	187
ค่าพิสดุภัณฑ์อื่นๆ	274	215	189
<b>รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพิสดุภัณฑ์</b>	<b>483</b>	<b>379</b>	<b>376</b>

สำหรับปี รายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2561 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2562 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าอะไหล่	323	239	213
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	338	121	127
<b>รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา</b>	<b>661</b>	<b>360</b>	<b>340</b>
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	183	177	157
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	174	118	172
<b>รวมค่าเบี้ยประกันภัย</b>	<b>357</b>	<b>295</b>	<b>329</b>
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	34	5	5
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	483	379	366
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	186	64	106
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>	<b>703</b>	<b>448</b>	<b>477</b>
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ</b>	<b>4,841</b>	<b>4,142</b>	<b>4,181</b>

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือไม่รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรืออยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับปีก่อน โดยไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนัก

ในปี 2562 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือเพิ่มขึ้น โดยเป็นค่าใช้จ่ายจำนวนมากสำหรับการนำเรือเข้าอู่แห้งและการสำรวจเรือพิเศษ และการสำรวจใต้ท้องเรือ ซึ่งเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 บางรายการของค่าใช้จ่ายนี้เป็นการเข้าอู่แห้งตามกำหนด ในขณะที่บางรายการเป็นการเข้าอู่แห้งเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบถังน้ำมัน (โดยการแบ่งถังน้ำมันขนาดใหญ่ให้กลายเป็นถังน้ำมันขนาดเล็ก) เพื่อเป็นการเตรียมตัวในการรองรับกฎเกณฑ์การใช้้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่จะบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 หรือเพื่อเป็นการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ หรือสำหรับทั้งสองอย่าง

## 6. ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

(สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

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

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2562
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
<b>งบกำไรขาดทุน</b>		
รายได้รวม	153.58	135.30
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	138.79	120.66
<b>กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *</b>	<b>68.20</b>	<b>44.49</b>
ค่าเสื่อมราคา *	30.35	30.38
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	37.85	14.11
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	25.54	22.69
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	12.31	(8.58)
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	1.85	1.42
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี</b>	<b>14.16</b>	<b>(7.16)</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.065	0.090
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **</b>	<b>14.10</b>	<b>(7.25)</b>
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	56.79	39.17
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	71.41	55.73
ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	17.43	31.53
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	690.58	666.50
เงินจ่ายล่วงหน้าสำหรับค่าจ้างเรือต่อใหม่	67.90	67.90
<b>สินทรัพย์รวม</b>	<b>857.85</b>	<b>831.09</b>
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	57.85	70.88
หุ้นกู้ ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	-	64.59
รวมหนี้สินหมุนเวียน	71.14	156.27
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	220.35	166.21
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	169.82	118.23
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>466.62</b>	<b>447.76</b>
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.29	63.29

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2562
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ
ส่วนของผู้ออกหุ้นหรือสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิ	391.23	383.33
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	0.25	0.25
<b>อัตราส่วน (เท่า)</b>		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	1.00	0.36
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ออกหุ้น	1.19	1.17
หนี้สิน/ EBITDA ***	6.10	8.30
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	1.76	0.91
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	2.67	1.96

\* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรือเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัท ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

\*\* กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ออกหุ้นของบริษัทฯ

\*\*\* อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

## 6.1 รายได้และผลกำไร

รายได้รวมลดลงจาก 153.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 135.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 138.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 120.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 โดยรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 11,063 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 9,622 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2562 เนื่องมาจากตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งท้องที่ตกต่ำลง จำนวนเรือเฉลี่ยทั้งในปี 2561 และ ปี 2562 มี 36 ลำ ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้นจาก 4,621 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 4,778 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2562 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) กำไรขั้นต้นสำหรับปี 2562 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ลดลงจาก 68.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 44.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้น แต่ยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5 เรื่อง “รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ”

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 30.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 30.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจาก 25.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็น 22.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 จากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงเนื่องจากเงินกู้ยืมระยะยาวคงเหลือลดลง

บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 8.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 เปรียบเทียบกับผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 12.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 บริษัทฯ มีผลกำไรอื่นที่มีใช้กำไร

จากการดำเนินงานจำนวน 1.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 และจำนวน 1.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 หลักๆ มาจากดอกเบี้ยรับ

ภาษีเงินได้นิติบุคคล 0.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 และ 0.065 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่นที่มีประโยชน์จากการเดินเรือ

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลให้ บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 7.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับผลกำไรสุทธิจำนวน 14.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2561

## 6.2 สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

### สินทรัพย์หมุนเวียน

สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 15.68 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปี 2561 โดยมีสาเหตุหลักมาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง ลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่น สุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งหมดซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในสินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 1.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนโดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทฯ จะเรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้า (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) จึงไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้น ยอดลูกหนี้จึงเป็นเงินที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้วบริษัทฯ มีนโยบายในการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวนสำหรับลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้ค้างชำระมากกว่า 1 ปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญจำนวน เพียง 0.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจาก 2.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานเป็นจำนวน 5.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน

### ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 31.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาจากการปรับอัตราแลกเปลี่ยนของสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นอัตราแลกเปลี่ยนปิด ณ สิ้นปี โดยหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสำหรับหุ้นกู้สกุลเงินบาท

### ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ ลดลงจากปีก่อนจากค่าเสื่อมราคา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีกำลังกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 36 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกำลังกองเรือในรายงานประจำปีนี้

### เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือ

เงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานเช่นเดียวกันกับในปีที่แล้ว ยอดคงเหลือจำนวน 67.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน (รวมค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือและต้นทุนอื่นที่ยังไม่ได้ตัดจำหน่ายจำนวน 3.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน) เป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9



ค่าที่ได้ส่งต่อกับผู้อู่เรือ Sainty ซึ่งอยู่ในกระบวนการอนุญาตตุลาการตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15 และข้อ 31.2

#### หนี้สินรวม

ณ วันสิ้นปี 2562 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 166.21 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และมียอดคงเหลือของเงินกู้ที่มีหลักประกันรวมจำนวน 237.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ณ ต้นปี 2562 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้จำนวน 278.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากหักค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดจ่ายจำนวน 0.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 16.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ชำระคืนเงินกู้จำนวน 36.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 22.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อที่ 4

ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 0.53 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดจ่ายจำนวน 0.04 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแสดงอยู่ในวงเงินกู้มีหลักประกัน

หุ้นกู้เพิ่มขึ้นจาก 169.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 เป็น 182.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562 เนื่องมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเพื่อจำกัดความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18 และเมื่อคำนึงถึงการทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศดังกล่าว บริษัทฯ ไม่มีความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน

หนี้สินรวมลดลงจาก 466.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2561 เป็น 447.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2562

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2562 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 7.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่จำนวน 383.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งลดลงจาก 391.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2561 มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นอยู่ที่ 0.25 เหรียญสหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2562

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 อัตราหนี้สินต่อทุนโดยรวมของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม)อยู่ที่ 1.17 เท่า ซึ่งลดลงจาก 1.19 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 อัตราหนี้สินต่อทุนลดลงเนื่องจากหนี้สินรวมลดลงจากการชำระคืนเงินกู้และการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดในระหว่างปี 2562

ถ้าไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯ ในปี 2562 ได้ลดลงจากปี 2561 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 อัตราส่วนระดับหนี้สินของบริษัทฯ ต่อถ้าไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) อยู่ที่ 8.30 เท่า ซึ่งถือว่าผิดเงื่อนไขตามข้อกำหนดทางการเงินของสัญญาเงินกู้ยืม อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับการผ่อนปรนจากผู้ให้กู้ทั้งหมด ตามที่

กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2562 อยู่ที่ 0.36 เท่า ลดลงจาก 1.00 เท่า ในปี 2561 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีและหุ้นกู้

อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 0.91 เท่าและอัตราส่วน EBITDA ต่อดอกเบี้ยจ่ายอยู่ที่ 1.96 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

## 7. การวิเคราะห์งบการเงินรวมสกุลเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

### 7.1 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับปี 2562 ลดลงประมาณร้อยละ 17 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 เนื่องจากตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองตกต่ำลง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2562 ลดลงประมาณร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 เนื่องมาจากการแข็งค่าของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ในปี 2562 ต้นทุนในการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือรายจ่ายท่าเรือ และน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงประมาณร้อยละ 4 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ในปี 2562 รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง เนื่องจากการให้บริการเป็นรายเที่ยวได้ลดลงจากร้อยละ 9 ในปี 2561 เป็นร้อยละ 8 ในปี 2562

รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือลดลง และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (OPEX) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนส่งผลให้กำไรขั้นต้นลดลงประมาณร้อยละ 25 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน และอัตรากำไรขั้นต้นสำหรับปีลดลงจากร้อยละ 58 มาเป็นร้อยละ 52

ดอกเบี้ยรับในปี 2562 ลดลงจำนวน 7.45 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2562 เพิ่มขึ้นจำนวน 92.83 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 โดยสาเหตุหลัก เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายทางกฎหมายและค่าธรรมเนียมวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการอนุญาตตุลาการกับอู่ต่อเรือ Sainty และการรับรู้อัตราค่าชดเชยใหม่ que เพิ่มขึ้นตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562

บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินจำนวน 6.04 ล้านบาทสำหรับปี 2562 และจำนวน 5.36 ล้านบาทสำหรับปี 2561 ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 2.71 ล้านบาทสำหรับปี 2562 และจำนวน 2.14 ล้านบาทสำหรับปี 2561 เป็นภาษีที่เกิดจากรายได้อื่นที่ไม่ใช่รายได้จากการเดินเรือ

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2562 (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องมาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ต้นทุนในการเดินเรือรวมได้ลดลง ตามที่ได้อธิบายข้างต้น

ค่าเสื่อมราคาลดลงเล็กน้อยจาก 1,184.95 ล้านบาทในปี 2561 เป็น 1,183.43 ล้านบาทในปี 2562

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจำนวน 122.42 ล้านบาท จากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงเนื่องจากเงินกู้ยืมระยะยาวคงเหลือลดลง

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนจำนวน 228.49 ล้านบาทสำหรับปี 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรจำนวน 456.20 ล้านบาทในปี 2561

## 7.2 การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2562 จำนวน 907.92 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2561 จำนวน 96.43 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของสกุลเงินเหรียญสหรัฐเมื่อเปรียบเทียบกับสกุลเงินบาท ทำให้สินทรัพย์สุทธิ โดยหลักมาจาก ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจากสัญญาส่งต่อเรือใหม่ มีมูลค่าลดลงเมื่อแปลงค่าเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

## 7.3 การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 636.63 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปี 2561 โดยหลักเนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นสุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 71.60 ล้านบาท และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นจำนวน 80.54 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ลูกหนี้ตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 950.89 ล้านบาทหลักๆ มาจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของหุ้นกู้

ณ สิ้นปี 2562 บริษัทฯ มียอดเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือจำนวน 2,047.47 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินล่วงหน้าค่าจ้างต่อเรือสำหรับเรืออัลตราแมกซ์ จำนวน 9 ลำ ซึ่งได้ส่งต่อกับผู้ต่อเรือ Sainty ที่อยู่ในกระบวนการอนุญาตโครงการ

มูลค่าสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ลดลงจาก 27,836.91 ล้านบาทในปี 2561 เป็น 25,060.55 ล้านบาทในปี 2562 หลักๆ มาจากค่าเสื่อมราคาของเรือ

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,403.78 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี และหุ้นกู้

ณ สิ้นปี 2562 บริษัทฯ มีเงินกู้ระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 5,011.89 ล้านบาท และมีเงินกู้ระยะยาวรวมจำนวน 7,149.15 ล้านบาท ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 496.98 ล้านบาท ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,127.50 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 681.14 ล้านบาท ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯ ตัดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินสุทธิจำนวน 16.27 ล้านบาทจากค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายจำนวน 1.06 ล้านบาท แสดงอยู่ในวงเงินกู้มีหลักประกัน

หนี้สินรวมลดลงจากจำนวน 15,141.45 ล้านบาทในปี 2561 มาเป็นจำนวน 13,501.50 ล้านบาทในปี 2562

ส่วนของผู้อถือหุ้นรวมลดลงจากจำนวน 12,695.46 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2561 มาเป็นจำนวน 11,559.05 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2562 การเปลี่ยนแปลงมาจากขาดทุนสุทธิจำนวน 228.49 ล้านบาท และรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 907.92 ล้านบาท

## 7.4 การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 1,731.54 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากปีก่อนร้อยละ 30การลดลงเนื่องจากเรือมีรายได้ค่าระวางที่ลดลงในปีนี้อย่างมีนัยสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 1,890.41 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ จ่ายซื้ออุปกรณ์เรือ จ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ และจ่ายซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์เป็นจำนวน 443.09 ล้านบาท และหลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 427.48 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้จำนวน 496.98 ล้านบาท ชำระคืนเงินกู้จำนวน 1,127.50 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ก่อนครบกำหนดจำนวน 681.14 ล้านบาท ดังนั้น บริษัทฯ จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาว (รวมเงินที่จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด) จำนวน 1,808.64 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยจำนวน 692.24 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่น ๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,009.32 ล้านบาท