

16. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

16.1 ภาพรวมการดำเนินงานที่ผ่านมา

บริษัท อาม่า มารีน จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ” หรือ “AMA”) ก่อตั้งขึ้นในปี 2539 เพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยเริ่มต้นจากการให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศ ต่อมาบริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการจากการให้บริการขนส่งสินค้าในประเทศ เป็นการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจุบัน บริษัทฯ เน้นการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 บริษัทฯ มีเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (Oil and Chemical Tanker) จำนวน 7 ลำ ที่มีน้ำหนักบรรทุกประมาณ 3,000 ถึง 10,000 เมตริกตัน

ที่ผ่านมา บริษัทฯ ให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ เป็นหลัก โดยขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มประมาณร้อยละ 90 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งหมด และส่วนที่เหลือประมาณร้อยละ 10 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งหมดเป็นการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันถั่วเหลืองและน้ำมันมะพร้าว และเน้นการให้บริการขนส่งสินค้าไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ได้แก่ ประเทศเมียนมา ประเทศเวียดนาม และประเทศฟิลิปปินส์) เป็นหลัก ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ขยายเส้นทางการให้บริการขนส่งไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลี และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น) และยังมีแผนที่จะขยายเส้นทางการให้บริการไปยังประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ (เช่น ประเทศอินเดีย ประเทศปากีสถาน ประเทศศรีลังกา และประเทศบังกลาเทศ เป็นต้น) รวมถึงมีแผนที่จะให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ประเภทอื่น นอกเหนือจากผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืช เช่น 1) น้ำมันเชื้อเพลิงสะอาด (Clean Petroleum Product) เช่น น้ำมันดีเซลพื้นฐาน หรือน้ำมันเบนซินพื้นฐาน (Base Oil) เป็นต้น 2) กากน้ำตาล (Molasses) และ 3) สารเคมีที่มีความอันตรายไม่สูง (Easy Chemical) ในปี 2559 บริษัทฯ ได้มีการซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี ได้แก่ เรือ “เมญ่า” ซึ่งมีน้ำหนักบรรทุก 9,942 เมตริกตัน เพื่อรองรับการขยายเส้นทางการให้บริการและการเพิ่มประเภทสินค้าที่จะให้บริการขนส่งดังกล่าว

นอกจากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทฯ ยังได้จัดตั้งบริษัทเอ เอ็ม เอ โลจิสติกส์ จำกัด (“AMAL”) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว เพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ โดยเน้นการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ภายในประเทศเป็นหลัก ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 AMAL มีรถบรรทุกน้ำมัน จำนวน 80 คัน (โดยรถบรรทุกน้ำมัน 1 คัน (ชุด) ประกอบไปด้วย รถหัวลากจูง (หัวลาก) 1 คัน และรถพ่วงบรรทุกน้ำมัน (หางลาก) ปริมาตรบรรทุก 45,000 ลิตร 1 คัน) AMAL เริ่มต้นจากการให้บริการขนส่งไบโอดีเซล B100 ให้กับผู้ผลิตและจำหน่ายไบโอดีเซล B100 ต่อมาจึงให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ PTG ทั้งนี้ AMAL แผนที่จะให้บริการขนส่งสินค้าเหลว (Liquid Product) ประเภทอื่น นอกเหนือจากนอกเหนือจากน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 เช่น 1) ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม และ 2) เอทานอล (Ethanol) เป็นต้น

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับ บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด (“PTGLG”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) (“PTG”) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.97 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ณ ขณะนั้น ภายหลัง PTGLG เพิ่มทุนและเสนอขายให้ PTG ทั้งจำนวน ส่งผลให้ปัจจุบัน PTG ถือหุ้น

ในสัดส่วนร้อยละ 100.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว) เป็นจำนวน 518,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท (คิดเป็นร้อยละ 32.01 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว) ต่อมาบริษัทฯ ได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน และเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้จาก 100.00 บาทต่อหุ้น เป็น 0.50 บาทต่อหุ้น ส่งผลให้จำนวนหุ้นที่บริษัทฯ เสนอขายให้กับ PTGLG เพิ่มขึ้นเป็น 103,600,000 หุ้น โดยสัดส่วนการถือหุ้นหลังการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้ยังคงเป็น 32.01 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วเหมือนเดิม (แต่ภายหลังกการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในครั้งนี้ สัดส่วนการถือหุ้นของ PTGLG จะลดลงเหลือ 24.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว)

16.2 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานในปี 2556 ถึงปี 2558 และใน 6 เดือนแรกปี 2559

16.2.1 รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า

บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า เท่ากับ 426.57 ล้านบาทในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 510.46 ล้านบาทในปี 2557 (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.67 จากปีก่อน) และเพิ่มขึ้นเป็น 643.18 ล้านบาท (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.00 จากปีก่อน) สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า เท่ากับ 412.57 ล้านบาท ทั้งนี้ รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ เกิดจากการดำเนินธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัทฯ และธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของ AMAL

	12 เดือน ปี 2556		12 เดือน ปี 2557		12 เดือน ปี 2558		6 เดือน ปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า								
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ								
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	391.72	91.83	461.38	90.39	476.35	74.06	275.25	66.72
รายได้จากค่าเสียหายเวลา	10.37	2.43	45.50	8.91	32.84	5.11	20.15	4.88
รายได้จากการให้เช่าเรือ	24.48	5.74	-	-	-	-	-	-
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ	426.57	100.00	506.88	99.30	509.19	79.17	295.40	71.60
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ								
รายได้จากค่าขนส่งสินค้า	-	-	3.58	0.70	133.98	20.83	117.17	28.40
รวมรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ	-	-	3.58	0.70	133.98	20.83	117.17	28.40
รวมรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า	426.57	100.00	510.46	100.00	643.18	100.00	412.57	100.00

(1) รายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ

บริษัทฯ มีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ เท่ากับ 426.57 ล้านบาท ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 506.88 ล้านบาท ในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 509.19 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ เท่ากับ 295.4 ล้านบาท รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือถือเป็นรายได้หลักของบริษัทฯ โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 100.00 ร้อยละ 99.30 ร้อยละ 79.17 ร้อยละ 71.60 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งหมด ในปี 2556 ถึงปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 ตามลำดับ

ในปี 2556 บริษัทฯ มีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือเพียงอย่างเดียว โดยรายได้จากการขนส่งสินค้าประกอบไปด้วย 1) รายได้จากค่าขนส่งสินค้า จำนวน 402.09 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการใช้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีให้บริการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ในลักษณะเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter หรือ Spot Charter) กับลูกค้าที่อยู่ในภูมิภาคอาเซียน โดยท่าเรือปลายทางในการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ได้แก่ ประเทศเมียนมา ประเทศเวียดนาม และประเทศฟิลิปปินส์) และ 2) รายได้จากการให้เช่าเรือ จำนวน 24.48 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการที่บริษัทฯ นำเรือ “สิติ” ที่มีแผนจะปลดระวางในปี 2556 ไปให้ลูกค้าเช่าเหมาลำตามระยะเวลาที่ตกลงกัน (Time Charter) โดยบริษัทฯ ให้เช่าเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีพร้อมผู้ทำการในเรือ (ได้แก่ นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือ) เพื่อขนส่งสินค้าไปในท่าเรือที่ลูกค้าต้องการ ในการให้เช่าเรือในลักษณะดังกล่าว ลูกค้าจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทั้งหมดระหว่างทางเรือ เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือ ค่าใช้จ่ายในการเทียบท่ารับและส่งสินค้า

ในปี 2557 แม้ว่าบริษัทฯ ได้ขายเรือ “สิติ” ออกไปในปี 2556 ส่งผลให้กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเหลือเรือ จำนวน 5 ลำ แต่บริษัทฯ มีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือเพิ่มขึ้นเป็น 506.88 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.83 จากปีก่อน เนื่องจากในปี 2556 เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี 2 ลำต้องขึ้นอู่เพื่อบำรุงรักษา (Dry Dock) จึงไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าในช่วงเวลาดังกล่าวได้ ในขณะที่ ในปี 2557 เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีทั้ง 5 ลำ ไม่ต้องขึ้นอู่เรือเพื่อบำรุงรักษา จึงสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องนอกจากนี้ ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าในปี 2557 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสามารถเรียกเก็บค่าเสียเวลา (Demurrage Charge) จากลูกค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเมียนมาที่ในบางครั้งเรือของบริษัทฯ ต้องจอดรอนานกว่าที่ตกลงไว้กับลูกค้าเพราะท่าเรือไม่พร้อมให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ เข้าเทียบท่าเพื่อส่งสินค้า โดยในปี 2557 บริษัทฯ มีการจอดรอส่งสินค้ามากกว่าปีก่อน ส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้จากค่าเสียเวลา (Demurrage Charge) เพิ่มขึ้นจาก 10.37 ล้านบาท ในปี 2556 เป็น 45.50 ล้านบาท ในปี 2557

ในปี 2558 แม้ว่าบริษัทฯ มีเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี จำนวน 2 ลำ ที่ต้องขึ้นอู่เพื่อบำรุงรักษา จึงส่งผลกระทบต่อความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้า แต่การที่บริษัทฯ ได้ลงทุนซื้อเรือ “เมซอนร์” และเริ่มให้บริการขนส่งสินค้าในไตรมาส 3 ปี 2558 ได้ช่วยชดเชยผลกระทบจากการที่เรือต้องขึ้นอู่เพื่อบำรุงรักษา ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าในปี 2558 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน อย่างไรก็ตาม การปรับลดอัตราค่าขนส่งในปี 2558 ตามการลดลงของราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบเชิงลบต่อรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ แต่การอ่อนค่าลงอย่างมากของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือสูงขึ้นจากปีก่อน บริษัทฯ จึงมีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือเพิ่มขึ้นเป็น 509.19 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.46 จากปีก่อน

ใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ เท่ากับ 295.40 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งอยู่ที่ 219.00 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.88 จากในช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากใน 6 เดือนแรก ปี 2559 กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีมีเรือทั้งหมด 7 ลำ ในขณะที่ใน 6 เดือนแรก ปี 2558 กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีมีเรือทั้งหมด 5 ลำ (บริษัทฯ ลงทุนซื้อ เรือ “เมซอนร์” และให้บริการในไตรมาส 3 ปี 2558

และลงทุนซื้อเรือ “เมญ่า” และให้บริการในไตรมาส 2 ปี 2559) ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าใน 6 เดือนแรก ปี 2559 สูงกว่าใน 6 เดือนแรก ปี 2558 นอกจากนี้ อัตราแลกเปลี่ยนตัวเฉลี่ยที่ใช้ในการแปลงค่าบใน 6 เดือนแรก ปี 2559 ยังสูงกว่าใน 6 เดือนแรก ปี 2558

(2) รายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ

บริษัทฯ มีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ เท่ากับ 3.58 ล้านบาท ในปี 2557 เพิ่มขึ้นเป็น 133.98 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถ เท่ากับ 117.17 ล้านบาท บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถในช่วงไตรมาส 4 ปี 2557 รายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถในปี 2557 จึงยังไม่สูงมาก หลังจากนั้นรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถเพิ่มสูงขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ ทั้งนี้ รายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.70 ร้อยละ 20.83 และร้อยละ 28.40 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งหมด ในปี 2557 ในปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 ตามลำดับ

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดตั้ง AMAL ขึ้นในช่วงไตรมาส 2 ปี 2557 เพื่อดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ AMAL เริ่มต้นจากการเข้าเสนอการให้บริการขนส่งสินค้าและได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้ากับผู้ผลิตและจำหน่ายไบโอดีเซล B100 แห่งหนึ่ง และเริ่มขนส่งไบโอดีเซล B100 ให้กับผู้ผลิตและจำหน่ายไบโอดีเซล B100 รายดังกล่าวในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2557 ทำให้ AMAL มีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถในปี 2558 เพียง 3.58 ล้านบาท ต่อมา AMAL ได้เข้าร่วมการเสนอราคา (Bidding) เพื่อให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงกับ PTG และได้เข้าทำสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้ากับ PTG และเริ่มขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ PTG ในช่วงไตรมาสแรก ปี 2558 ส่งผลให้ปริมาณสินค้าที่ขนส่งในปี 2558 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนมาก รายได้จากการขนส่งสินค้าทางรถจึงเพิ่มขึ้นเป็น 133.98 ล้านบาท

ใน 6 เดือนแรก ปี 2559 AMAL มีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ เท่ากับ 117.17 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งอยู่ที่ 60.15 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 94.79 จากในช่วงเดียวกันของปีก่อน รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถที่เพิ่มขึ้นเกิดจาก ในปี 2558 AMAL ได้เข้าร่วมการเสนอราคา (Bidding) เพื่อให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงกับ PTG และได้เข้าทำสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้า (ฉบับที่สอง) และเริ่มขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ PTG ในช่วงไตรมาสแรก ปี 2559 ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถใน 6 เดือนแรก ปี 2559 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน

16.2.2 รายได้อื่น

นอกจากรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า บริษัทฯ มีรายได้อื่นรวม เท่ากับ 7.79 ล้านบาทในปี 2556 เท่ากับ 4.27 ล้านบาท ในปี 2557 และเท่ากับ 15.61 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรกปี 2559 บริษัทฯ มีรายได้อื่นรวม เท่ากับ 0.70 ล้านบาท ทั้งนี้ รายได้อื่นที่สำคัญ คือ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเกิดจากการจัดหางบการเงิน ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง ปี 2558) เรื่องผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ที่ทำให้บริษัทฯ ต้องพิจารณาว่าสกุลเงินใดเป็นสกุลเงินในสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่บริษัทฯ ประกอบ

กิจการ และระบุเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและจัดการทางการเงิน โดยบริษัทฯ ได้กำหนดให้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน เนื่องจากรายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ รับและจ่ายเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ ทำให้รายได้และค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้เป็นเงินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ (ได้แก่ เงินสกุลบาท) ถือเป็นเงินตราต่างประเทศ ส่งผลให้บริษัทฯ ต้องรับรู้รายการ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเกิดจากความแตกต่างของอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่บริษัทฯ รับรายได้หรือค่าใช้จ่าย กับวันที่บริษัทฯ รับเงินหรือชำระหนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน เท่ากับ 4.01 ล้านบาทในปี 2556 และเท่ากับ 3.04 ล้านบาทในปี 2557 และเท่ากับ 15.02 ล้านบาท ในปี 2558 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเท่ากับ 6.06 ล้านบาท ใน 6 เดือนแรก ปี 2559

16.2.3 ต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้า

บริษัทฯ มีต้นทุนจากการให้บริการขนส่งสินค้า เท่ากับ 361.96 ล้านบาทในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 368.38 ล้านบาท ในปี 2557 (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.77 จากปีก่อน) และเพิ่มขึ้นเป็น 437.31 ล้านบาท (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.71 จากปีก่อน) สำหรับ ใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีต้นทุนจากการให้บริการขนส่งสินค้า เท่ากับ 293.41 ล้านบาท ทั้งนี้ ต้นทุนจากการให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ เกิดจากการดำเนินธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัทฯ และธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของ AMAL

	12 เดือนปี 2556		12 เดือนปี 2557		12 เดือนปี 2558		6 เดือนปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ต้นทุนจากการให้บริการขนส่งสินค้า								
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ								
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	161.05	44.49	170.79	46.71	124.10	35.69	59.26	28.31
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	55.62	15.36	55.04	15.05	57.78	16.62	37.59	17.96
ค่าเสื่อมราคาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี	54.27	14.99	53.68	14.68	65.14	18.73	36.47	17.42
ค่าใช้จ่ายเรือเทียบท่าต่างประเทศ	49.82	13.76	58.45	15.99	65.20	18.75	38.91	18.59
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	41.2	11.38	27.67	7.57	35.52	10.21	37.07	17.71
รวมต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางเรือ	361.96	100.00	365.63	100.00	347.74	100.00	209.30	100.00
ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ								
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	-	-	0.89	31.12	32.49	36.27	29.11	34.61
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	-	-	0.87	30.42	29.90	33.37	29.94	35.60
ค่าเสื่อมราคารถบรรทุกน้ำมัน	-	-	0.38	13.29	14.03	15.66	12.62	15.01
ค่าทางด่วน	-	-	0.16	5.59	4.16	4.64	3.19	3.80
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	-	-	0.56	19.58	8.98	10.06	9.24	10.98
รวมต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางรถ	-	-	2.85	100.00	89.56	100.00	84.10	100.00
รวมต้นทุนจากการให้บริการขนส่งสินค้า	361.96		368.38		437.31		293.41	

(1) ต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางเรือ

บริษัทฯ มีต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางเรือ เท่ากับ 361.69 ล้านบาทในปี 2556 เท่ากับ 365.63 ล้านบาท ในปี 2557 และเท่ากับ 347.74 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางเรือ เท่ากับ 209.30 ล้านบาท ทั้งนี้ ต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางเรือที่สำคัญ ได้แก่ 1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น 2) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน 3) ค่าใช้จ่ายเรือเทียบท่าต่างประเทศ 4) ค่าเสื่อมราคาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น

บริษัทฯ มีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น เท่ากับ 161.05 ล้านบาท ในปี 2556 และเพิ่มขึ้นเป็น 170.79 ล้านบาท ในปี 2557 ซึ่งเพิ่มขึ้นตามปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากกองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีมีเรือต้องขึ้นอยู่เพื่อบำรุงรักษา จำนวน 2 ลำ ในปี 2556 ในขณะที่ไม่มีเรือที่ต้องขึ้นอยู่เพื่อบำรุงรักษาในปี 2557 เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีทุกลำจึงสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง

ในปี 2558 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น ลดลงเหลือ 124.10 ล้านบาท แม้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าในปี 2558 เพิ่มมากกว่าปีก่อน แต่ปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นในปี 2558 ลดลงอย่างมาก เกิดจากราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือที่ลดลงอย่างต่อเนื่องและลดลงอย่างมากในปี 2558 ซึ่งจะเห็นได้จากสัดส่วนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นในปี 2558 ที่คิดเป็นร้อยละ 35.59 ของต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางเรือ ต่ำกว่าสัดส่วนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นในปี 2557 ที่คิดเป็นร้อยละ 46.71 ของต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางเรือ

ใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น เท่ากับ 59.26 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งอยู่ที่ 60.58 ล้านบาท แม้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าใน 6 เดือนแรก ปี 2559 จะสูงกว่าในช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้น 2 ลำ (ได้แก่ เรือ “เมซอนร์” และเรือ “เมญา”) รวมทั้ง อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทที่ใช้ในการแปลงค่าใน 6 เดือนแรก ปี 2559 จะสูงกว่าใน 6 เดือนแรก ปี 2559 แต่การลดลงของราคาจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นใน 6 เดือนแรก ปี 2559 ต่ำกว่าในช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยสัดส่วนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นใน 6 เดือนแรก ปี 2559 คิดเป็นร้อยละ 28.31 ของต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางเรือ ในขณะที่สัดส่วนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันเชื้อเพลิงใน 6 เดือนแรก ปี 2558 คิดเป็นร้อยละ 37.35 ของต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางเรือ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

ในการขนส่งสินค้าทางเรือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเป็นต้นทุนการให้บริการที่สำคัญอย่างหนึ่ง โดยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานหลักๆ ประกอบไปด้วย 1) เงินเดือน ค่าจ้าง และโบนัส 2) ค่าเที่ยววิ่งเรือในต่างประเทศ 3) สวัสดิการพนักงาน เช่น ค่าอาหารสำหรับผู้ทำการในเรือ (ได้แก่ นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือ) และค่าเครื่องแบบ

พนักงาน เป็นต้น และ 4) เงินสมทบกองทุนทดแทน กองทุนประกันสังคม และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายคงที่และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามขนาดกองเรือบรรทุกทุกน้ำมันและสารเคมีในแต่ละปี บริษัท มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานซึ่งเป็นต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางเรือ เท่ากับ 55.62 ล้านบาท ในปี 2556 ลดลงเหลือ 55.04 ล้านบาท ในปี 2557 เนื่องจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในช่วง 3 ไตรมาสแรก ปี 2556 เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับเรือ 6 ลำ หลังจากบริษัท ได้ขายเรือ “สิดี” ออกไปในช่วงไตรมาส 4 ปี 2556 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานจึงลดลงเหลือสำหรับเรือ 5 ลำ ในขณะที่ในปี 2557 บริษัท มีเรือบรรทุกสินค้าและสารเคมีทั้งหมด 5 ลำ ตลอดทั้งปี ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานในปี 2557 จึงต่ำกว่าในปี 2556

ในปี 2558 บริษัท มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานซึ่งเป็นต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางเรือ เท่ากับ 57.78 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในปี 2557 เนื่องจากในช่วงไตรมาส 3 และไตรมาส 4 ของปี 2558 บริษัท ต้องจัดหาผู้ทำการในเรือ (ได้แก่ นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือ) เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับแผนการซื้อ เรือ “เมซอนร์” ในช่วงปลายปี 2558 และเรือ “เมญา” ในช่วงต้นปี 2559

ใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัท มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานซึ่งเป็นต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางเรือ เท่ากับ 37.59 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งอยู่ที่ 26.35 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้ทำการในเรือ (ได้แก่ นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือ) สำหรับเรือ “เมซอนร์” และเรือ “เมญา” ในขณะที่ช่วง 6 เดือนแรก ปี 2558 บริษัท ยังไม่มีการเพิ่มจำนวนผู้ทำการในเรือ

- ค่าใช้จ่ายเรือเทียบท่าต่างประเทศ

บริษัท มีค่าใช้จ่ายเรือเทียบท่าต่างประเทศ เท่ากับ 49.82 ล้านบาท ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 58.45 ล้านบาท ในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 65.20 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัท มีค่าใช้จ่ายเรือเทียบท่าต่างประเทศ เท่ากับ 38.91 ล้านบาท เพิ่มสูงขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งอยู่ที่ 29.24 ล้านบาท ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเรือเทียบท่าต่างประเทศเป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

- ค่าเสื่อมราคาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

บริษัท มีค่าเสื่อมราคาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี เท่ากับ 54.27 ล้านบาท ในปี 2556 เท่ากับ 53.68 ล้านบาท ในปี 2557 และเท่ากับ 65.14 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัท มีค่าเสื่อมราคาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี เท่ากับ 36.47 ล้านบาท เพิ่มสูงขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งอยู่ที่ 28.27 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาเรือบรรทุกสินค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามจำนวนเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีทั้งหมดที่บริษัท ใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยค่าเสื่อมในปี 2557 ลดลงจากปีก่อน เนื่องจากการขายเรือ “สิดี” ออกไปในปี 2556 ในขณะที่ ค่าเสื่อมในปี 2558 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการซื้อเรือ “เมซอนร์” รวมถึงค่าเสื่อมราคาใน 6 เดือนแรก ปี 2559 เพิ่มขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการซื้อเรือ “เมซอนร์” และเรือ “เมญา” (ในช่วง 6 เดือนแรก ปี 2558 ยังไม่มีค่าเสื่อมราคาของเรือ “เมซอนร์” เนื่องจากบริษัท ซื้อและเริ่มให้บริการในช่วงไตรมาส 3 ปี 2558) ทั้งนี้ ค่าเสื่อม

ราคาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี ประกอบไปด้วยค่าเสื่อมราคาของเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและส่วนควบของเรือ และ อุปกรณ์และเครื่องมือบนเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี

(2) ต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางรถ

บริษัทฯ มีต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางรถ เท่ากับ 2.85 ล้านบาท ในปี 2557 เท่ากับ 89.56 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางรถ เท่ากับ 84.10 ล้านบาท ทั้งนี้ ต้นทุนจากการขนส่งสินค้าทางเรือที่สำคัญ ได้แก่ 1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง 2) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน 3) ค่าทางด่วน 4) ค่าเสื่อมราคารถบรรทุกน้ำมัน

- ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

บริษัทฯ มีค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เท่ากับ 0.89 ล้านบาทในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 32.49 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เท่ากับ 29.11 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 15.48 ล้านบาท ทั้งนี้ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามปริมาณการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงและไบโอดีเซล B100 ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี ที่ผ่านมาในการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถ บริษัทฯ กำหนดให้ พนักงานขับรถเติมน้ำมันจากสถานีบริการน้ำมันที่กำหนดซึ่งอยู่บนเส้นทางการขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ลงทุนซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในอำเภอ ศรีราชา เพื่อใช้เป็นสำนักงานย่อยสำหรับติดต่อประสานงานกับลูกค้า และใช้เป็นจุดจอดรถบรรทุกน้ำมันเพื่อรอรับสินค้า บริษัทฯ จึงมีแผนที่จะสร้างสถานีบริการน้ำมันภายในพื้นที่ดังกล่าว และซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันขนาดใหญ่เพื่อใช้เติมรถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ การซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันขนาดใหญ่ในราคาขายส่งน้ำมันจะช่วยลดต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับบริษัทฯ ได้

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานซึ่งเป็นต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางรถ เท่ากับ 0.87 ล้านบาทในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 29.90 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานซึ่งเป็นต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางรถ เท่ากับ 29.94 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 11.64 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานซึ่งเป็นต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางรถที่สำคัญประกอบไปด้วย 1) เงินเดือนและโบนัส รวมถึงค่าล่วงเวลา 2) ค่าเที่ยววิ่งรถ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนพนักงานที่ขึ้นอยู่กับจำนวนครั้งในการเดินรถของพนักงานขับรถแต่ละคน 3)สวัสดิการพนักงาน เช่น ค่าเครื่องแบบพนักงาน เป็นต้น และ 4) เงินสมทบกองทุนทดแทนกองทุนประกันสังคม และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายคงที่และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามขนาดกองรถบรรทุกน้ำมันที่เติบโตขึ้นตามปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

- ค่าทางด่วน

บริษัท มีค่าทางด่วน เท่ากับ 0.16 ล้านบาทในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 4.64 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัท มีค่าทางด่วน เท่ากับ 3.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 1.90 ล้านบาท บริษัท กำหนดให้เส้นทางขนส่งที่สามารถใช้ทางด่วน เช่น ทางหลวงหมายเลข 7 (ถนนมอเตอร์เวย์) หรือ ทางหลวงหมายเลข 9 (วงแหวนฝั่งตะวันออก) เป็นต้น เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้ถนนสายหลักที่มีปริมาณการจราจรสูงจึงช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและช่วยวางแผนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนั้น ค่าทางด่วนจึงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

- ค่าเสื่อมราคารถบรรทุกน้ำมัน

บริษัท มีค่าเสื่อมราคารถบรรทุกน้ำมัน เท่ากับ 0.38 ล้านบาท ในปี 2557 และเท่ากับ 14.03 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัท มีค่าเสื่อมราคารถบรรทุกน้ำมัน เท่ากับ 12.62 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 5.34 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคารถบรรทุกน้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามขนาดกองรถบรรทุกน้ำมันใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ ค่าเสื่อมราคารถบรรทุกน้ำมัน ประกอบไปด้วยค่าเสื่อมราคาของรถบรรทุกน้ำมันและส่วนควบของรถ อุปกรณ์บนรถบรรทุกน้ำมัน และเครื่องมือและอุปกรณ์ช่างที่อยู่ในรถฉุกเฉินที่ใช้ในการซ่อมแซมรถบรรทุกน้ำมันที่เสียระหว่างทางหรือระงับเหตุในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

16.2.4 ค่าใช้จ่ายในการขาย

บริษัท มีค่าใช้จ่ายในการขาย เท่ากับ 19.90 ล้านบาท ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 21.90 ล้านบาท ในปี 2557 และลดลงเหลือ 17.68 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัท มีค่าใช้จ่ายในการขาย เท่ากับ 10.38 ล้านบาท ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายที่สำคัญของบริษัท คือ ค่านายหน้า (Commission Fee) โดยคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 99 ของค่าใช้จ่ายในการขายทั้งหมด

ค่านายหน้าเป็นค่าใช้จ่ายที่บริษัท จ่ายให้กับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) สำหรับการประสานงานกับลูกค้า (ซึ่งคือผู้เช่าเรือ) ให้กับบริษัท ค่านายหน้าที่บริษัท ตกลงจ่ายให้กับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือคิดตามอัตราที่กำหนด (ร้อยละ) ของรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัท ไม่ต้องจ่ายค่านายหน้าเนื่องจากบริษัท ให้บริการขนส่งภายในประเทศจึงสามารถติดต่อและประสานกับลูกค้าโดยตรง

ทั้งนี้ ค่านายหน้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัท จึงมีค่านายหน้า เท่ากับ 21.87 ล้านบาท ในปี 2557 เพิ่มขึ้นจากในปี 2556 ซึ่งเท่ากับ 19.79 ล้านบาท เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ในขณะที่ในปี 2558 แม้ว่าบริษัท ยังคงมีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีก่อน แต่บริษัท สามารถเจรจากับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพื่อปรับลดอัตราค่านายหน้าลงได้ ค่านายหน้าในปี 2558 จึงลดลงเหลือ

17.64 ล้านบาท สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีค่านายหน้า เท่ากับ 10.37 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 7.62 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นตามปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน

16.2.5 ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการบริหาร เท่ากับ 15.49 ล้านบาท ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 32.69 ล้านบาท ในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 50.98 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการขายเท่ากับ 33.84 ล้านบาท ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการบริหารที่สำคัญของบริษัทฯ คือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ซึ่งได้แก่ 1) เงินเดือนและโบนัส รวมถึงค่าเบี้ยเลี้ยงและค่าล่วงเวลา 2) เงินสมทบกองทุนทดแทน กองทุนพัฒนาฝีมือแรงงาน และกองทุนประกันสังคม และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหาร เท่ากับ 11.50 ล้านบาท ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 20.11 ล้านบาท ในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 36.81 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหาร เท่ากับ 23.64 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 15.77 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายในการบริหารอื่นๆ เช่น ค่าสาธารณูปโภค ค่าเช่าพื้นที่ และค่าเสื่อมราคา เป็นต้น ก็มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการขยายตัวของธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถเช่นเดียวกัน

16.2.6 ต้นทุนทางการเงิน

บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงิน เท่ากับ 8.21 ล้านบาท ในปี 2556 และลดลงเหลือ 6.25 ล้านบาท ในปี 2557 เนื่องจาก บริษัทฯ ได้ชำระเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับการซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีบางวงเงินแล้วเสร็จในปี 2557 ในขณะที่ในปี 2558 บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นเป็น 16.92 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ กู้ยืมเงินระยะยาวเพิ่มขึ้นเพื่อซื้อเรือ “เมซอนร” และมีสินเชื่อบริษัทเพิ่มขึ้นจากการซื้อเรือบรรทุกน้ำมันในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงิน เท่ากับ 14.75 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 6.31 ล้านบาท จากการกู้ยืมเงินระยะยาวเพิ่มขึ้นเพื่อซื้อเรือ “เมญ่า” และการเช่าซื้อเรือบรรทุกน้ำมันในช่วง 6 เดือนแรก ปี 2559

16.2.7 กำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ เท่ากับ 20.39 ล้านบาท ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 85.40 ล้านบาท ในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 130.12 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ เท่ากับ 56.84 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 44.59 ล้านบาท กำไรสุทธิของบริษัทฯ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของธุรกิจขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ

16.2.8 กำไรสุทธิเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิเบ็ดเสร็จ เท่ากับ 47.91 ล้านบาท ในปี 2556 เท่ากับ 87.51 ล้านบาท ในปี 2557 เท่ากับ 175.84 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิเบ็ดเสร็จ เท่ากับ 40.84 ล้านบาท ทั้งนี้ กำไรสุทธิเบ็ดเสร็จเกิดจากกำไรสุทธิภายหลังการรับรู้ผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ) เป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน (สกุลเงินบาท) ในกรณีที่อัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลง บริษัทฯ จะรับรู้ผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินเป็นบวก ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรสุทธิเบ็ดเสร็จสูงกว่ากำไรสุทธิในงวดเดียวกัน ในทางตรงกันข้ามหากอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐแข็งค่าขึ้น บริษัทฯ จะรับรู้ผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินเป็นลบ ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรสุทธิเบ็ดเสร็จต่ำกว่ากำไรสุทธิในงวดเดียวกัน

16.3 การวิเคราะห์ฐานะการเงินสำหรับปี 2556 ถึงปี 2558 และสำหรับไตรมาสแรก ปี 2559

16.3.1 สินทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม เท่ากับ 486.38 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 564.53 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.07 จาก ณ สิ้นปี 2556) และเพิ่มขึ้นเป็น 987.00 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 74.84 จาก ณ สิ้นปี 2557) และเพิ่มขึ้นเป็น 1,764.15 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 78.74 จาก ณ สิ้นปี 2558) สินทรัพย์ที่สำคัญของบริษัทฯ ได้แก่ 1) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 2) ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น 3) สินค้าคงเหลือ 4) เรือเดินทะเล ยานพาหนะ และอุปกรณ์

(1) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบไปด้วย เงินสดย่อย และ เงินฝากกระแสรายวันและเงินฝากออมทรัพย์ในธนาคารพาณิชย์ บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เท่ากับ 25.84 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 และเพิ่มขึ้นเป็น 110.51 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 การเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเกิดจากผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นในปี 2557 เป็นหลัก

สำหรับในปี 2558 บริษัทฯ ยังคงมีผลการดำเนินงานที่ดีในปี 2558 จึงเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้บริษัทฯ มีเงินสดเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ใช้เงินส่วนหนึ่งในการซื้อเรือ “เมซอนร” และชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงิน รวมถึงจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นเดิม จำนวน 77.00 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2558 ที่ประชุมเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2558 ส่งผลให้บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงเหลือ 35.98 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 หรือลดลง เท่ากับ 74.53 ล้านบาท จาก ณ สิ้นปี 2557

สำหรับใน 6 เดือนแรกปี 2559 ผลการดำเนินงานที่ดีเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยให้บริษัทฯ มีเงินสดเพิ่มขึ้น แม้ว่าบริษัทฯ ได้ใช้เงินส่วนหนึ่งในการซื้อเรือ “เมญา” และชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงิน รวมถึงจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นเดิม จำนวน 223.30 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2559 ที่ประชุมเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในช่วงไตรมาสแรกปี 2559 ให้กับ PTGLG จำนวน 518,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 100.00 บาทต่อหุ้น (หรือเท่ากับ 103.60 ล้านบาท) เมื่อบริษัทฯ เปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้ เป็น 0.50 บาทต่อหุ้น) ในราคา 1,200 บาทต่อหุ้น ทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนเท่ากับ 621.80 ล้านบาท ดังนั้น การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ส่งผลให้บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นเป็น 287.34 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 หรือเพิ่มขึ้น เท่ากับ 251.36 ล้านบาท จาก ณ สิ้นปี 2558

(2) ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

บริษัทฯ มีลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เท่ากับ 11.45 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 เท่ากับ 19.91 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เท่ากับ 35.44 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 และเท่ากับ 52.39 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นมีรายละเอียด ดังนี้

- ลูกหนี้การค้าสุทธิ

บริษัทฯ มีลูกหนี้การค้าสุทธิ เท่ากับ 8.58 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 เท่ากับ 11.79 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เท่ากับ 14.36 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 และเท่ากับ 33.36 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 ลูกหนี้การค้าสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือเกิดจากเงินค่าบริการขนส่งสินค้าที่ยังไม่ครบกำหนดชำระและเงินค่าบริการขนส่งสินค้าที่ยังไม่ได้รับจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ และลูกหนี้การค้าสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถเกิดจากการให้วงเงินสินเชื่อทางการค้า (Credit Term) กับลูกค้าทั้ง 2 ราย โดยบริษัทฯ จะรวบรวมค่าบริการขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้นในแต่ละเดือนและเรียกเก็บค่าบริการขนส่งสินค้าเป็นรายเดือน ทั้งนี้ สาเหตุที่ลูกหนี้การค้าสุทธิ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2558 ค่อนข้างมาก เกิดจากการขยายตัวอย่างมากของธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ ทั้งนี้ กองรถบรรทุกน้ำมันมีจำนวนรถเพิ่มขึ้นจาก 43 คัน ณ สิ้นปี 2558 เป็น 80 คัน ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 ขนาดกองรถบรรทุกน้ำมันที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้บริษัทฯ สามารถให้บริการขนส่งสินค้าทางรถได้มากขึ้น ลูกหนี้การค้าสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 จึงเพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2558 ค่อนข้างมาก

	12 เดือนปี 2556		12 เดือนปี 2557		12 เดือนปี 2558		6 เดือนปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
กิจการที่เกี่ยวข้องกัน								
ภายในกำหนดระยะเวลาชำระหนี้	-	-	-	-	6.88	47.9	21.81	65.4
เกินกว่ากำหนดเวลาชำระหนี้								
อายุระหว่าง 1 – 30 วัน	-	-	-	-	-	-	-	-
อายุระหว่าง 31 – 60 วัน	-	-	-	-	-	-	-	-

	12 เดือนปี 2556		12 เดือนปี 2557		12 เดือนปี 2558		6 เดือนปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
มากกว่า 60 วัน	-	-	-	-	-	-	-	-
รวมลูกหนี้การค้ากิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	-	6.88	47.9	21.81	65.4
กิจการอื่น								
ภายในกำหนดระยะเวลาชำระหนี้	8.58	100.0	11.79	100.0	5.99	41.7	1.22	3.7
เกินกว่ากำหนดระยะเวลาชำระหนี้								
อายุระหว่าง 1 – 30 วัน	-	-	-	-	0.33	2.3	8.49	25.4
อายุระหว่าง 31 – 60 วัน	-	-	-	-	0.27	1.9	1.42	4.3
มากกว่า 60 วัน	-	-	-	-	0.90	6.3	0.42	1.3
รวมลูกหนี้การค้ากิจการอื่น	8.58	100.0	11.79	100.0	7.49	52.1	11.55	34.6
หัก: ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ	-	-	-	-	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าสุทธิ	8.58	100.0	11.79	100.0	14.36	100.0	33.36	100.0

บริษัทฯ มีลูกหนี้การค้ากิจการอื่นที่เกินกำหนดระยะเวลาชำระหนี้ เท่ากับ 1.50 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 ทั้งนี้ ลูกหนี้การค้าที่เกินกำหนดชำระเกิดจากการเรียกเก็บค่าเสียหายเวลา (Demurrage Charge) ซึ่งจะรับรู้และคำนวณได้ในช่วงการเตรียมความพร้อมของเรือเพื่อส่งสินค้าหรือหลังจากที่เรือจอดรอส่งสินค้าถึงกำหนดที่ตกลง จากนั้นบริษัทฯ จึงสามารถแจ้งให้ลูกค้า (ผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ) และเรียกเก็บเงินค่าเสียหายเวลาดังกล่าว โดยลูกค้าจะทำการตรวจสอบเพื่อหาสาเหตุที่ทำให้เกิดการจอดเกินกว่ากำหนดเวลา จึงมียอดหนี้บางส่วนที่ชำระเกินกำหนดเวลา อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ กำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการทำหน้าที่ประสานและติดตามกับลูกค้า (ผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ) เพื่อติดตามการชำระเงินค่าเสียหายเวลา สำหรับ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 บริษัทฯ มีลูกหนี้การค้ากิจการอื่นที่เกินกำหนดระยะเวลาชำระหนี้ เท่ากับ 10.33 ล้านบาท โดยลูกหนี้การค้าที่เกินกำหนดชำระส่วนหนึ่งยังเกิดจากการเรียกเก็บค่าเสียหายเวลา (Demurrage Charge) แต่ลูกหนี้การค้าที่เกินกำหนดชำระที่สำคัญเป็นเงินค่าขนส่งสินค้าทางเรือที่บริษัทฯ กำหนดให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือรวบรวมเงินค่าขนส่งสินค้าที่เรียกเก็บจากลูกค้าไม่เกิน 2 ถึง 3 เทียบ และโอนเป็นครั้งเดียว โดยก่อนหน้าปี 2559 บริษัทฯ ถือเสมือนว่าบริษัทฯ ได้ให้วงเงินสินเชื่อทางการค้า (Credit Term) จึงแสดงรวมอยู่ในส่วนที่ยังไม่ครบกำหนดชำระ แต่ตั้งแต่ปี 2559 บริษัทฯ รับรู้หนี้ดังกล่าวในลักษณะที่ต้องชำระทันที ทำให้เงินค่าขนส่งสินค้าที่อยู่ระหว่างการรวบรวมและรอโอนจึงแสดงในส่วนที่เป็นลูกหนี้การค้าที่เกินกำหนดชำระ โดยเงินค่าขนส่งสินค้าที่รอโอนจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือมีมูลค่าเท่ากับ 6.02 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 ปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับเงินค่าขนส่งสินค้าดังกล่าวจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือแล้ว

- ลูกหนี้อื่น

นอกเหนือจากลูกหนี้การค้าที่เกิดจากการให้บริการขนส่งสินค้า บริษัทฯ ยังมีลูกหนี้อื่นที่เกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจ เช่น รายได้ค้างรับ เงินมัดจำ ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า และเงินทดรองจ่าย เป็นต้น บริษัทฯ มีลูกหนี้อื่น เท่ากับ 2.86 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 เท่ากับ 8.12 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เท่ากับ 21.07 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 และ เท่ากับ 19.03 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายล่วงหน้า เท่ากับ 1.04 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 เท่ากับ 1.44 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เท่ากับ 7.28 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 เท่ากับ 11.33 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 โดยค่าใช้จ่ายล่วงหน้าที่สำคัญเป็นค่าเบี้ยประกันภัยจ่ายล่วงหน้า ซึ่งเกิดจากการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยครั้งเดียวและทยอยรับรู้ตามระยะเวลาที่ผู้รับประกันภัยได้ให้ความคุ้มครองแล้ว ดังนั้นค่าเบี้ยประกันภัยจ่ายล่วงหน้าจึงมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นตามค่าเบี้ยประกันภัยที่บริษัทฯ ต้องชำระในแต่ละปี โดยค่าเบี้ยประกันภัยจะขึ้นอยู่กับขนาดกองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและกองเรือบรรทุกน้ำมัน ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในแต่ละปี

บริษัทฯ มีรายได้ค่ารับ เท่ากับ 2.27 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เท่ากับ 7.33 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 เท่ากับ 5.84 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 โดยรายได้ค่ารับเกิดจากรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าที่อยู่ระหว่างการขนส่ง ณ สิ้นงวดบัญชี ซึ่งบริษัทฯ รับรู้เป็นรายได้ตามสัดส่วนการให้บริการและรับรู้เป็นรายได้ค่ารับ ดังนั้นรายได้ค่ารับดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหากกองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ มีเรือจำนวนมากที่อยู่ระหว่างการให้บริการขนส่งสินค้า ณ สิ้นงวดบัญชี

บริษัทฯ มีเงินมัดจำ เท่ากับ 2.95 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เท่ากับ 5.40 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 แต่ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 บริษัทฯ ไม่มีเงินมัดจำ ทั้งนี้ เงินมัดจำที่เกิดขึ้นเกิดจากการวางเงินให้กับผู้ผลิตรถหาลากและรถพ่วงบรรทุกน้ำมันเพื่อสั่งซื้อรถบรรทุกน้ำมันสำหรับการให้บริการขนส่ง ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป

บริษัทฯ มีเงินทดลองจ่าย เท่ากับ 1.18 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 เท่ากับ 0.94 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เท่ากับ 0.28 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 เท่ากับ 0.81 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 โดยเงินทดลองจ่ายเป็นเงินที่บริษัทฯ จ่ายให้กับตัวแทนเจ้าของเรือ (Ship Agent) เพื่อใช้ชำระค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเรือเทียบท่า และเป็นเงินที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นเพื่อใช้ในการซ่อมแซมเรือเมื่อเรือขึ้น坞 (Dry Dock)

(3) สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือของบริษัทฯ มีมูลค่า เท่ากับ 18.70 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 เท่ากับ 18.75 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เท่ากับ 19.84 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 และเท่ากับ 27.21 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 สินค้าคงเหลือของบริษัทฯ ประกอบไปด้วย 1) น้ำมันเชื้อเพลิงคงเหลือบนเรือและในรถ 2) อุปกรณ์และวัสดุสิ้นเปลืองคงเหลือบนเรือ (เช่น อะไหล่เครื่องยนต์ที่สำคัญ เชือกผูกเรือ สีทาเรือเพื่อซ่อมแซม เป็นต้น) 3) วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับรถยนต์ (เช่น ยางรถยนต์ อะไหล่รถยนต์ ใสกรองน้ำมันเครื่อง และน้ำมันหล่อลื่น เป็นต้น) ที่สำรองอยู่ในศูนย์ซ่อมรถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ ดังนั้น สินค้าคงเหลือจึงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของกองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและกองเรือบรรทุกน้ำมันที่เพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือและทางรถ

(4) เรือเดินทะเล ยานพาหนะ และอุปกรณ์

เรือเดินทะเล ยานพาหนะ และอุปกรณ์เป็นสินทรัพย์ที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของบริษัทฯ ซึ่งประกอบไปด้วยเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี รถบรรทุกน้ำมัน อุปกรณ์ที่ติดตั้งในเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและรถบรรทุกน้ำมัน ส่วนปรับปรุงอาคารสำนักงาน อุปกรณ์และเครื่องใช้สำนักงาน และยานพาหนะที่ใช้ในสำนักงาน ทั้งนี้ มูลค่ารวมของ เรือเดินทะเล ยานพาหนะ และอุปกรณ์ ของบริษัทฯ เท่ากับ 405.49 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 ลดลงเหลือ 388.14 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เนื่องจากค่าเสื่อมราคาที่เกิดขึ้นในระหว่างปีและการจำหน่ายเรือ “สีดี” ที่ปลดระวางลงในปี 2556 จากนั้น มูลค่ารวมของ เรือเดินทะเล ยานพาหนะ และอุปกรณ์ ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 821.84 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 และเพิ่มขึ้นเป็น 1,335.06 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 เนื่องจากการลงทุนซื้อเรือ “เมซอนร์” ในปี 2558 เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้าทางเรือในเส้นทางเมียนมา และการลงทุนซื้อเรือ “เมญา” ในปี 2559 เพื่อเพิ่มศักยภาพในการให้บริการขนส่งและขยายเส้นทางบริการให้บริการขนส่งไปยังภูมิภาคเอเชียตะวันออก (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น) รวมถึงการลงทุนขยายกองรถบรรทุกน้ำมันจาก 5 คัน ณ สิ้นปี 2557 เพิ่มเป็น 43 คัน ณ สิ้นปี 2558 และเพิ่มเป็น 80 คัน ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถที่เพิ่มขึ้น

16.3.2 หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สินรวม เท่ากับ 171.63 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 ลดลงเหลือ 162.27 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 (หรือลดลงร้อยละ 5.45 จาก ณ สิ้นปี 2556) และเพิ่มขึ้นเป็น 485.90 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 199.44 จาก ณ สิ้นปี 2557) และเพิ่มขึ้นเป็น 823.91 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 69.56 จาก ณ สิ้นปี 2558) หนี้สินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้แก่ 1) เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น 2) เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน 3) หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน 4) ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

(1) เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นมีมูลค่า เท่ากับ 15.31 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 20.94 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เพิ่มขึ้นเป็น 28.49 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 และเพิ่มขึ้นเป็น 58.79 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นที่สำคัญ คือ เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศที่เกิดจากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี และเจ้าหนี้การค้าในประเทศที่เกิดจากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถบรรทุกน้ำมัน เนื่องจากบริษัทฯ ได้รับวงเงินสินเชื่อทางการค้า (Credit Term) จากผู้ขาย

(2) เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

ในการลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี บริษัทฯ ใช้เงินสดที่ได้จากการดำเนินธุรกิจร่วมกับการกู้ยืมเงินระยะยาวจากสถาบันการเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (ทั้งส่วนที่ครบกำหนดชำระภายใน 1 ปี และส่วนที่ครบกำหนดชำระเกินกว่า 1 ปี) เท่ากับ 141.86 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 และลดลงเหลือ 109.73 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ลดลงเกิดจากการที่บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ตามสัญญา หลังจากนั้น บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นเป็น 246.40 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 และเพิ่มขึ้นเป็น 383.06 ล้าน

บาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 เนื่องจากบริษัทฯ กู้ยืมเงินระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น เพื่อใช้ลงทุนซื้อเรือ “เมซอนร์” ในปี 2558 และเรือ “เมญ่า” ในปี 2559

(3) หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

สำหรับการลงทุนซื้อรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทฯ ใช้เงินสดที่ได้จากการดำเนินธุรกิจร่วมกับการขอสินเชื่อเช่าซื้อรถยนต์จากสถาบันการเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ มีหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน (ทั้งส่วนที่ครบกำหนดชำระใน 1 ปี และส่วนที่ครบกำหนดชำระเกินกว่า 1 ปี) เท่ากับ 19.15 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 188.10 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 และเพิ่มขึ้นเป็น 356.31 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินเกิดจากการที่บริษัทฯ เช่าซื้อรถบรรทุกน้ำมันจากสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง ดังนั้น หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจึงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการลงทุนขยายกองรถบรรทุกน้ำมันเพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ

(4) ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทฯ ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์พนักงาน (ปรับปรุง ปี 2555) โดยบริษัทฯ ต้องประเมินค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นผลประโยชน์สำหรับพนักงานของบริษัทฯ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ตามภาระผูกพันทางกฎหมายและสวัสดิการที่บริษัทฯ มีให้กับพนักงาน และบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายและหนี้สินของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน เท่ากับ 9.12 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 11.01 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 เพิ่มขึ้นเป็น 12.77 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2558 และเพิ่มขึ้นเป็น 13.30 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากบริษัทจำเป็นต้องเพิ่มจำนวนพนักงานเพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ โดยเฉพาะผู้ทำการในเรือ (ได้แก่ นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือ) ที่เพิ่มขึ้นตามการเพิ่มจำนวนเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี และพนักงานขับรถที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนรถบรรทุกน้ำมัน เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ

16.3.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ 314.74 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 402.26 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.80 จาก ณ สิ้นปี 2556) บริษัทฯ มีส่วนผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นในปี 2557 โดยบริษัทฯ มีกำไรสุทธิในปี 2557 เท่ากับ 85.40 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีองค์ประกอบอื่นของส่วนผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน เท่ากับ 2.11 ล้านบาท

สำหรับ ณ สิ้นปี 2558 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็น 501.10 ล้านบาท (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.57 จาก ณ สิ้นปี 2557) แม้ว่าบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นเดิมเป็นจำนวน 77.00 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2558 ที่ประชุมเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2558 แต่ผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นในปี 2558 ยังเป็น

สาเหตุหลักที่ทำให้บริษัทฯ มีส่วนผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น โดยบริษัทฯ มีกำไรสุทธิในปี 2558 เท่ากับ 130.12 ล้านบาท รวมทั้งบริษัทฯ ยังมีองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอทางการเงิน เท่ากับ 45.73 ล้านบาท

สำหรับ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 แม้ว่าบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นเดิมเป็นจำนวน 223.30 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2559 ที่ประชุมเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 และองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอทางการเงิน เท่ากับ 16.00 ล้านบาท แต่ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 ยังคงเพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2558 เนื่องจากผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นใน 6 เดือนแรก ปี 2559 โดยบริษัทฯ มีกำไรสุทธิ เท่ากับ 56.84 ล้านบาท รวมทั้งการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับ PTGLG ในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 ทำให้บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว เพิ่มขึ้น 51.80 ล้านบาท และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้น เท่ากับ 569.80 ล้านบาท จากการเสนอขายหุ้นสามัญในราคาที่สูงกว่ามูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น บริษัทฯ จึงมีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็น 940.24 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 (หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 87.64 จาก ณ สิ้นปี 2558)

16.4 การวิเคราะห์สภาพคล่องในปี 2556 ถึงปี 2558 และใน 6 เดือนแรกปี 2559

(1) กระแสเงินสดจากกิจกรรมการดำเนินงาน

บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา โดยมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน เท่ากับ 83.22 ล้านบาท ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 133.04 ล้านบาท ในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็น 199.15 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน เท่ากับ 102.43 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 87.64 ล้านบาท ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นในแต่ละปี เกิดจากการกำไรสุทธิที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีค่าเสื่อมราคาของเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและรถบรรทุกน้ำมัน ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายทางบัญชีที่สำคัญ แต่เป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปีตามการขยายธุรกิจขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ

(2) กระแสเงินสดจากกิจกรรมการลงทุน

บริษัทฯ มีกระแสเงินสดใช้ไปในการลงทุนอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา โดยมีกระแสเงินสดใช้ไปในการลงทุน เท่ากับ 17.05 ล้านบาท ในปี 2556 เท่ากับ 14.83 ล้านบาท ในปี 2557 เท่ากับ 142.72 ล้านบาท ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดใช้ไปในการลงทุน เท่ากับ 136.09 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากในงวดเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 92.19 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ ใช้เงินสดส่วนใหญ่ไปในการลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและรถบรรทุกน้ำมัน รวมถึง เครื่องตกแต่ง เครื่องติดตั้ง อุปกรณ์ และซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ ที่ใช้ในสำนักงาน เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังนำเงินส่วนหนึ่งไปใช้เป็นหลักประกันในการ

ออกหนังสือค้ำประกันต่างๆ ได้แก่ ค้ำประกันการใช้ไฟฟ้า ค้ำประกันการส่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากสถานีบริการน้ำมัน PT ค้ำประกันการว่าจ้างขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงฝากประจำเพื่อใช้ค้ำประกันวงเงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร

(3) กระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงิน

บริษัทฯ มีกระแสเงินสดใช้ไปในการจัดหาเงิน เท่ากับ 52.90 ล้านบาท ในปี 2556 และ เท่ากับ 34.68 ล้านบาท ในปี 2557 เนื่องจากบริษัทฯ นำกระแสเงินสดที่ได้จากการดำเนินงานส่วนหนึ่งไปใช้ในการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

ในปี 2558 นอกจากบริษัทฯ ได้ใช้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานส่วนหนึ่งไปในการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน บริษัทฯ ยังจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นเดิม เป็นจำนวน 77.00 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2558 ที่ประชุมเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2558 ทำให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดใช้ไปในการจัดหาเงิน เท่ากับ 114.85 ล้านบาท ในปี 2558

สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ ยังคงใช้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานไปในการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินและชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน และบริษัทฯ ยังจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นเดิม เป็นจำนวน 223.30 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2559 ที่ประชุมเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2559 อย่างไรก็ตาม การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับ PTGLG ทำให้บริษัทมีเงินสดรับจากการเพิ่มทุน จำนวน 621.60 ล้านบาท ส่งผลให้ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดได้มาจากการจัดหาเงิน เท่ากับ 273.35 ล้านบาทใน 6 เดือนแรกปี 2559

16.5 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

16.5.1 อัตราส่วนสภาพคล่อง

บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ 1.07 เท่า ณ สิ้นปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็น 2.75 เท่า ณ สิ้นปี 2557 ปัจจัยที่ทำให้บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่อง ณ สิ้นปี 2557 เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบกับปีก่อน คือ ผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นอย่างมากในปี 2557 ทำให้บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นอย่างมาก ณ สิ้นปี 2557

อย่างไรก็ตามในปี 2558 บริษัทฯ ได้ใช้เงินส่วนหนึ่งไปสำหรับการจ่ายเงินปันผลและการลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและรถบรรทุกน้ำมันเพื่อขยายธุรกิจ ทำให้บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงอย่างมาก ณ สิ้นปี 2558 นอกจากนี้ การกู้ยืมเงินเพื่อซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและการเช่าซื้อรถบรรทุกน้ำมัน ยังทำให้บริษัทฯ มีหนี้สินระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ครบกำหนดชำระภายใน 1 ปี และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ครบกำหนดชำระภายใน 1 ปี ณ สิ้นปี 2558 เพิ่มขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่อง ลดลงเหลือ 0.71 เท่า ณ สิ้นปี 2558

สำหรับ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 บริษัทฯ มีอัตราส่วนสภาพคล่องเพิ่มขึ้นเป็น 1.82 เท่า แม้ว่าบริษัทฯ มีการจ่ายเงินปันผลในช่วงไตรมาสแรกปี 2559 ที่ และการลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและรถบรรทุกน้ำมัน แต่การออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับ PTGLG ในช่วงไตรมาสแรกปี 2559 ทำให้บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้อัตราส่วนสภาพคล่อง ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 ปรับตัวเพิ่มขึ้น

ที่ผ่านมาแม้ว่าบริษัทฯ จะมีการจ่ายเงินปันผลและมีการลงทุนขยายกองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและกองรถบรรทุกน้ำมันอย่างต่อเนื่อง แต่ผลการดำเนินงานที่ดีและการจัดหาเงินทุนที่เหมาะสม ทำให้บริษัทฯ สามารถรักษาอัตราส่วนสภาพคล่องให้อยู่ในระดับที่ดี ดังนั้น หากบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องชำระหนี้สินหมุนเวียนทั้งหมด บริษัทฯ ยังสามารถใช้สินทรัพย์หมุนเวียนทั้งหมดมาชำระได้

นอกจากนี้ การที่บริษัทฯ มีกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือและทางรถ ทำให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา ส่งผลให้บริษัทฯ อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด เท่ากับ 1.42 เท่า ณ สิ้นปี 2556 เท่ากับ 2.49 เท่า ณ สิ้นปี 2557 เท่ากับ 2.18 เท่า ณ สิ้นปี 2558 และเท่ากับ 1.24 เท่า ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 จึงแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานมากเพียงพอที่จะชำระหนี้สินหมุนเวียนทั้งหมดได้

16.5.2 อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร

บริษัทฯ มีอัตรากำไรขั้นต้น เท่ากับร้อยละ 15.15 ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 27.83 ในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 32.01 ในปี 2558 การที่บริษัทฯ มีอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา ส่วนหนึ่งเกิดจากความสามารถในการเจรจาต่อรองกับลูกค้าโดยเฉพาะการให้บริการขนส่งทางเรือ เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมาราคาค่าจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่บริษัทฯ สามารถเจรจากับลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) เพื่อให้คงอัตราค่าขนส่งหรือชะลอการปรับลดอัตราค่าขนส่ง บริษัทฯ จึงมีอัตรากำไรขั้นต้นที่ดี สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีอัตรากำไรขั้นต้น ลดลงเหลือร้อยละ 28.88 สาเหตุที่อัตรากำไรขั้นต้นลดลงส่วนหนึ่งเกิดจากการปรับลดอัตราค่าขนส่ง อีกปัจจัยหนึ่งเกิดจากการขึ้นอยู่เพื่อบำรุงรักษาของเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีในช่วงไตรมาสแรก ปี 2559 และวันหยุดเทศกาลต่างๆ ในต่างประเทศในช่วงไตรมาสแรก ปี 2559 ทำให้ผู้นำเข้าสินค้าในบางประเทศชะลอการนำเข้าสินค้า จึงส่งผลต่อปริมาณการขนส่งสินค้าในช่วงดังกล่าว

สำหรับอัตรากำไรสุทธิมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกันกับอัตรากำไรขั้นต้น โดยเท่ากับร้อยละ 4.69 ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 16.59 ในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 19.75 ในปี 2558 สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีอัตรากำไรสุทธิลดลงเหลือร้อยละ 13.75

16.5.3 อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

ในช่วงที่ผ่านมาบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่ดีอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้บริษัทฯ มีอัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่ดีขึ้น โดยบริษัทฯ มีอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ เท่ากับร้อยละ 4.08 ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 16.25 ในปี 2557 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 16.77 ในปี 2558 แต่การลงทุนขยายกองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและการขยายกองเรือบรรทุกน้ำมันอย่างมากใน 6 เดือนแรกปี 2559 ในขณะที่กองเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและกองเรือบรรทุกน้ำมันที่ลงทุนยังไม่สามารถก่อให้เกิดรายได้และผลกำไรได้เต็มที่ อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์จึงลดลงเหลือร้อยละ 8.26 ใน 6 เดือนแรก ปี 2559

สำหรับอัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวรมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกันกับอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ โดยเท่ากับร้อยละ 18.20 ในปี 2556 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 35.24 ในปี 2557 และลดลงเหลือร้อยละ 34.78 ในปี 2558 เนื่องจากการลงทุนซื้อเรือ “เมซอนร์” ในช่วงปลายปี 2558 จึงยังไม่สามารถก่อให้เกิดรายได้และผลกำไรได้เต็มที่ สำหรับใน 6 เดือนแรก ปี 2559 อัตราส่วนผลตอบแทนจากสินทรัพย์ยังคงปรับลดลง โดยลดลงเหลือร้อยละ 19.80 เพราะบริษัทฯ ยังมีการลงทุนซื้อเรือ “เมญา” และการขยายกองเรือบรรทุกน้ำมันจาก 43 คัน ณ สิ้นปี 2558 เป็น 80 คัน ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 ในขณะที่สินทรัพย์ดังกล่าวยังไม่สามารถก่อให้เกิดรายได้และผลกำไรได้เต็มที่

16.5.4 อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน

บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 0.55 เท่า ณ สิ้นปี 2556 เท่ากับ 0.40 เท่า ณ สิ้นปี 2557 เท่ากับ 0.97 เท่า ณ สิ้นปี 2558 เท่ากับ 0.88 เท่า ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2559 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วงที่ผ่านมา เนื่องจากบริษัทฯ มีการใช้เงินกู้ยืมระยะยาวในการลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและการใช้สินเชื่อเช่าซื้อเพื่อซื้อเรือบรรทุกน้ำมัน ในขณะที่ในช่วงไตรมาสแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีการออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับ PTGLG เพื่อรองรับการลงทุนขยายธุรกิจและการใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในธุรกิจ ส่งผลให้บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง

แม้ว่า บริษัทฯ จะมีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา แต่อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นยังอยู่ในระดับที่ไม่มาก นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาอัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย ซึ่งเท่ากับ 11.73 เท่า ในปี 2556 เท่ากับ 22.71 เท่า ในปี 2557 เท่ากับ 12.85 เท่า ในปี 2558 และ 8.08 เท่า ใน 6 เดือนแรก ปี 2559 จะเห็นว่าบริษัทฯ ยังมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานมากเพียงพอที่จะชำระดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นได้

16.6 ปัจจัยและอิทธิพลหลักที่อาจมีผลต่อการดำเนินงานหรือฐานะการเงินในอนาคต

16.6.1 ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ผลจากการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง ปี 2558) เรื่องผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทำให้งบการเงินของบริษัทฯ จัดทำโดยกำหนดให้สกุลเงินดอลลาร์

สหรัฐเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ทำให้รายได้และค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้เป็นเงินสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐถือเป็นเงินตราต่างประเทศ ส่งผลให้ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนได้

16.6.2 ความผันผวนของราคาต้นทุนการให้บริการ

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ ต้นทุนการให้บริการที่สำคัญ คือ ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและรถบรรทุกน้ำมัน ที่ผ่านมาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งที่จำหน่ายในประเทศ (สำหรับรถบรรทุกน้ำมัน) และที่จำหน่ายในต่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี) เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญตามการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันดิบของโลก แม้ว่าบริษัทฯ จะสามารถเจรจาซื้อกับลูกค้าเพื่อปรับเพิ่มอัตราค่าขนส่งสินค้าทางเรือเพื่อชดเชยกับการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ แต่หากการเจรจาใช้เวลานาน ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ก็อาจจะได้รับผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ อัตราค่าขนส่งที่บริษัทตกลงไว้กับลูกค้าแต่ละราย กำหนดโดยอ้างอิงจากราคาน้ำมันดีเซลที่จำหน่ายในสถานีบริการในประเทศแล้ว ผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถจึงไม่ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง