

บทที่ 4

ข้อมูลทั่วไปของหลักทรัพย์

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ใช้ข้อมูลของหลักทรัพย์กลุ่มขนส่งซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 8 หลักทรัพย์ ได้แก่ เอเชียนมารีนเซอร์วิสเซส (ASIMAR) ทางด่วนกรุงเทพ (BECL) จุฬานาวี (JUTHA) ฟรีเชียสซิปปิง (PSL) อาร์ซีแอล (RCL) การบินไทย (THAI) โทรีเซนไทยเอเยนซ์ซีเอส (TTA) และยูนิไทยไลน์ (UTL) มาทำการศึกษา ซึ่งแต่ละหลักทรัพย์มีข้อมูลทั่วไป โดยสรุปดังนี้

4.1 หลักทรัพย์ ASIMAR

ชื่อบริษัท เอเชียนมารีน เซอร์วิสเซส จำกัด (มหาชน)
ประเภทธุรกิจ ช่อมเรือและต่อเรือ รวมถึงกิจการก่อสร้างงานด้านวิศวกรรมอื่นๆ
ที่ตั้งสำนักงาน สำนักงานใหญ่เลขที่ 599/1 ถนนริมทางรถไฟสายชองนนทบุรี แขวงคลองเตย
เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร
สำนักงานสาขาเลขที่ 128 หมู่ 3 ถ.สุขสวัสดิ์ ต.แหลมฟ้าผ่า อ.พระสมุทรเจดีย์
จ.สมุทรปราการ
โทรศัพท์ 0-2815-2060-7 โทรสาร 0-2453-7213
Home Page: <http://www.asimar.com>

1) ความเป็นมา

บริษัท เอเชียนมารีน เซอร์วิสเซส จำกัด (มหาชน) “บริษัท” หรือใช้ชื่อย่อว่า “ASIMAR” ก่อตั้งเมื่อปี 2524 เพื่อดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่คือ กลุ่มคัมภ์ไพบุตย์ (ดำเนินธุรกิจขนส่งและให้บริการทางน้ำภายใต้ชื่อ “ซีทราน”) และกลุ่มพาณิชย์วงษ์ (ดำเนินธุรกิจในภาคอุตสาหกรรมน้ำตาล) ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาบริษัทได้พัฒนาคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีคุณภาพ และระบบการทำงานที่เป็นสากลทัดเทียมต่อเรือชั้นนำ ปัจจุบันบริษัทได้ขยายสายธุรกิจทางด้านการต่อเรืออย่างเต็มตัวและครบวงจรเพื่อให้บริการแก่ลูกค้าทั้งจากภาครัฐบาลและเอกชน

2) ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัท เอเซีย มารีเนอริ่ง เซอร์วิสเซส จำกัด (มหาชน) ดำเนินธุรกิจซ่อมและต่อเรือ โดยมุ่งเน้นตลาดเรือต่างประเทศขนาดใหญ่ ที่ต้องการการบริการที่มีคุณภาพสูง ได้มาตรฐาน ISO และส่งมอบตรงเวลา นอกจากนี้บริษัทยังสามารถก่อสร้างงานทางวิศวกรรมอื่นๆ เช่น การสร้างแท่นขุดเจาะน้ำมัน การทำสะพานเหล็ก เป็นต้น

3) บริษัทร่วม

บริษัท อู่เรือ มารีเนอริ่ง แอ็คทีฟ ไทย จำกัด ก่อตั้งเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2545 เพื่อดำเนินธุรกิจซ่อมและต่อเรือ โดยมุ่งเน้นตลาดเรือในประเทศทั่วไปที่มีขนาดเล็กที่ต้องการคุณภาพการบริการปานกลางในระดับที่เจ้าของเรือรับได้ และมีความยืดหยุ่นสูงเรื่องราคาและการชำระเงิน

4) บริษัทย่อย

บริษัท เจนเนอรัล คลังสินค้า จำกัด ดำเนินธุรกิจให้เช่าคลังสินค้าขนาดพื้นที่ 8,000 ตารางเมตร ความจุ 24,000 เมตริกตัน นอกจากนี้ยังให้บริการอื่น เช่น ให้เช่าท่าเทียบเรือสินค้าต่างประเทศ ให้บริการขนถ่ายน้ำหนักและเป็นโรงพักสินค้า ปัจจุบันบริษัทย่อยให้บริษัทเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินธุรกิจซ่อมและต่อเรือ

5) ฐานะการเงิน

จากการวิเคราะห์ฐานะการเงินในปี 2545 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 433 ล้านบาทลดลงจำนวน 83 ล้านบาทจากปี 2544 หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 16 ส่วนใหญ่เนื่องจากการลดลงในส่วนของที่ดินอาคาร และอุปกรณ์จำนวน 92 ล้านบาท จากการที่บริษัทได้ขาย อู่ลอย 1 ขนาด 8,000 ตารางเมตร และที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างบริเวณถนนสุขสวัสดิ์ 49 ให้กับบริษัท อู่เรือ มารีเนอริ่ง แอ็คทีฟ ไทย จำกัด อู่ลอยดังกล่าวเป็นอู่ลอยขนาดเล็กเหมาะสำหรับการซ่อมเรือขนาดเล็ก ซึ่งบริษัทมีนโยบายเน้นการต่อและซ่อมเรือขนาดใหญ่มากขึ้น และบริษัทได้เข้าร่วมทุนร้อยละ 25 ในบริษัท อู่เรือ มารีเนอริ่ง แอ็คทีฟ ไทย จำกัด (บริษัทร่วม) จำนวน 10 ล้านบาท ส่วนหนี้สินรวมจำนวน 244 ล้านบาท ลดลง 108 ล้านบาทจากปี 2544 หรือคิดเป็นลดลงร้อยละ 31 เนื่องมาจากบริษัทได้นำเงินทุนหมุนเวียนและเงินจากการขายที่ดินและอู่ลอยไปชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น และเงินกู้ยืมระยะยาวกับสถาบันการเงิน 141 ล้านบาท นอกจากนี้ในปี 2545 บริษัทได้ลดขาดทุนสะสมจำนวน 294 ล้านบาท โดยหักกลับกับสำรองตามกฎหมาย 7.5 ล้านบาท และส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 250 ล้านบาท รวมทั้งได้ลดทุนจดทะเบียนลงจำนวน 51 ล้านบาทจาก 170 ล้านบาทลงเหลือ 119 ล้านบาท นอกจากนี้ได้ทำการ

แปลงมูลค่าหุ้นจากหุ้นละ 7 บาทเป็น 1 บาทต่อหุ้น ประกอบกับบริษัทมีมีกำไรสุทธิปี 2545 จำนวน 74 ล้านบาท ส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น จำนวน 25 ล้านบาทจาก 164 ล้านบาทในปี 2544 เป็น 189 ล้านบาทในปี 2545

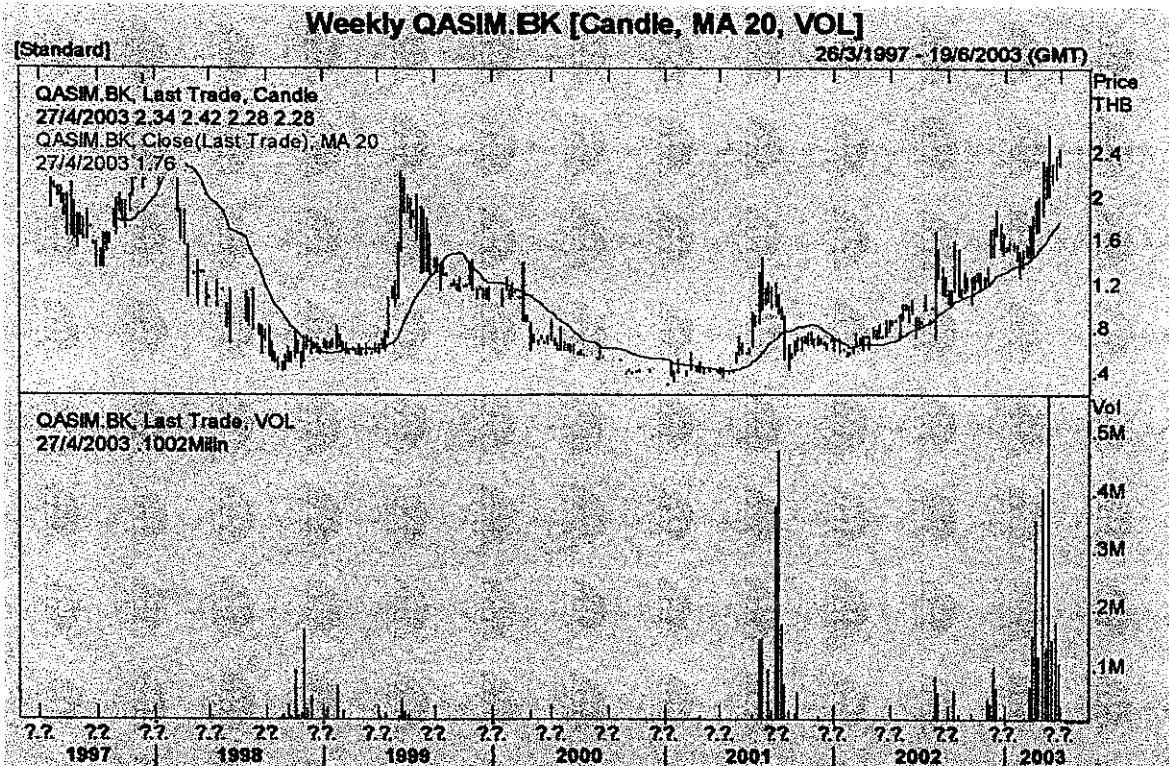
6) ผลการดำเนินงาน

ในส่วนของผลการดำเนินงาน ปี 2545 มีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้น 89 ล้านบาทจากขาดทุนสุทธิ 15 ล้านบาทในปี 2544 เป็นกำไรสุทธิ 74 ล้านบาทในปี 2545 เนื่องจากมีรายได้จากการรับจ้างเพิ่มขึ้น 54 ล้านบาทคิดเป็น 27% แบ่งเป็นรายได้จากการซ่อมเรือเพิ่มขึ้น 33 ล้านบาท (เป็นส่วนของโครงการเรือตำรวจน้ำ 24 ล้านบาท) และรายได้จากการต่อเรือเพิ่มขึ้น 21 ล้านบาทจากไม่มีรายได้ในปี 2544 โดยในปี 2545 บริษัทได้ต่อเรือโดยสารท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอีก 2 ลำคือเรือปะการัง และเรือ Catamaran และมีกำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน 68.05 ล้านบาท รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารและดอกเบี้ยจ่ายลดลง

7) การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์

จากการวิเคราะห์ราคาของหลักทรัพย์ ASIMAR พบว่า การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์นี้มีความผันผวนสูง (ดังภาพที่ 4) เนื่องจากการได้รับผลกระทบของวิกฤตเศรษฐกิจ อีกทั้งในปี 2544 เศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว โดยเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งถือเป็นตลาดส่งออกที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ได้เกิดเหตุการณ์การก่อวินาศกรรมในประเทศขึ้น เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 เป็นปัจจัยที่เพิ่มภาวะการชะลอตัวลงไปอีก ซึ่งปัจจัยที่เกิดขึ้นดังกล่าวส่งผลกระทบต่อธุรกิจพาณิชย์นาวีและธุรกิจต่อเนื่องอื่นๆ ด้วย เช่น ธุรกิจซ่อมเรือ ต่อเรือ และธุรกิจขนส่ง โดยในปี 2544 นั้น ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะชะลอโครงการการต่อเรือใหม่ที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงออกไป แต่หันมาให้ความสำคัญกับการซ่อมแซมเรือให้อยู่ในสภาพที่ดี และสามารถใช้งานได้แทน จึงส่งผลให้ปริมาณการซ่อมเรืออยู่ในภาวะที่ทรงตัว ในขณะที่ปริมาณการต่อเรือใหม่มีแนวโน้มที่ลดน้อยลง อย่างไรก็ตาม ในปี 2545 ภาวะเศรษฐกิจโลกโดยรวมเริ่มฟื้นตัวดีขึ้น โดยมีสาเหตุมาจากสหรัฐอเมริกาได้พยายามกระตุ้นเศรษฐกิจโดยใช้นโยบายทางการเงินและมีการปรับลดอัตราดอกเบี้ยลงหลายครั้งติดต่อกัน รวมทั้งใช้นโยบายการคลังประกอบกัน ซึ่งจากการที่เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาเริ่มฟื้นตัวดีขึ้นส่งผลดีต่อเนื่องไปถึงประเทศอื่นในภูมิภาคต่างๆ รวมทั้งประเทศไทยด้วย นอกจากนี้รัฐบาลไทยยังได้ใช้นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง และมีนโยบายส่งเสริมธุรกิจ

ภาพที่ 4 การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ ASIMAR



ที่มา : Reuters (2003: Online)

พาณิชย์นาวีภายในประเทศให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ เป็นผลให้ปี 2545 เศรษฐกิจไทยโดยรวมมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2544 ประมาณ 3-4% และส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย อันจะส่งผลดีต่อภาวะอุตสาหกรรมซ่อมและต่อเรือโดยรวม ทำให้ราคาหลักทรัพย์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

4.2 หลักทรัพย์ BECL

ชื่อบริษัท บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ประเภทธุรกิจ การดำเนินการก่อสร้าง และบริหารงานทางพิเศษ ศรีรัช และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

ที่ตั้งสำนักงาน สำนักงานใหญ่ที่เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ 0-2641-4611 โทรสาร 0-2641-4610

E-mail : webmaster@becl.co.th เว็บไซต์ <http://www.becl.co.th>

1) ความเป็นมา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เริ่มจดทะเบียนก่อตั้ง เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2530 ด้วยทุน จดทะเบียน 100,000 บาท โดยที่รัฐบาลไทยมีความประสงค์ให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุนในการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ รวมทั้งการขยายโครงข่ายของระบบทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยจึงได้เชิญชวนให้ผู้ที่สนใจจัดทำข้อเสนอเพื่อก่อสร้าง และบริหารทางพิเศษศรีรัช เข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานครข้อเสนอของบริษัท ได้รับการยอมรับจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2531 ในวันที่ 22 ธันวาคม 2531 บริษัทได้เข้าทำสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช และส่วนต่อขยายต่างๆรวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวเป็นเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 จนถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563

2) ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ร่วมกันลงทุนในโครงการระบบทางด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร ซึ่งประกอบด้วยทางด่วน 3 สายคือ ดินแดง-ท่าเรือ บางนา-ท่าเรือ และท่าเรือควาคะนอง ระยะทางทั้งสิ้น 27.1 กิโลเมตร ขณะที่บริษัทเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ซึ่งประกอบด้วยทางด่วน 4 ส่วน คือส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะทางทั้งสิ้น 38.5 กิโลเมตร ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชต่อเชื่อมเข้าด้วยกันที่บริเวณทางต่างระดับมักกะสัน และบริเวณทางต่างระดับบางโคล่ผู้ใช้ทางด่วนชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงินที่จุดขึ้นทางด่วน โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท นอกจากนั้นการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และกรมทางหลวงได้ร่วมกันก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัชส่วนดี กับมอเตอร์เวย์ที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ มูลค่าโครงการ 361 ล้านบาท บริษัทและกรมทางหลวงร่วมกันรับผิดชอบค่าก่อสร้างในอัตราส่วนร้อยละ 54.036 และร้อยละ 45.964

3) บริษัทย่อย

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ซึ่งมีลักษณะการประกอบธุรกิจลักษณะเดียวกัน คือ การเข้าทำสัญญาโครงการทางด่วนกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ก่อตั้งในปี 2539 เพื่อดำเนินการโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา แต่เนื่องจากเกิดผลกระทบทาง

การเงินอย่าง รุนแรงจากการที่รายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการจากผลของทางแข่งขันตั้งแต่ปี 2541 บริษัทจึงปรับปรุงการบริหารเพื่อลดค่าใช้จ่ายโดยปรับลดจำนวนพนักงานและให้การบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาดำเนินการ โดยบริษัทเป็นผู้รับจ้างดำเนินการ

4) สถานะการเงิน

สินทรัพย์รวมของบริษัทและบริษัทย่อย ในปี 2545 ลดลง เนื่องจากการตัดจำหน่ายสิทธิการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่แล้วเสร็จ และการตัดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร ส่วนใหญ่เป็นเงินสด เงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนชั่วคราวที่บริษัทและบริษัทย่อย ต้องดำรงไว้ตามสัญญาสินเชื่อ และเพื่อจ่ายชำระคืนเงินกู้ในช่วงต้นเดือนของทุกเดือน นอกจากนี้เงินลงทุนระยะยาวอื่น ก็เป็นเงินลงทุนใน บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด

เงินสดจากการดำเนินงานในปีนี้สูงกว่าปีก่อน เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางสูงขึ้น และดอกเบี้ยจ่ายลดลง บริษัทได้นำเงินส่วนนี้ไปใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน เพิ่มสูงกว่าปีก่อน อัตราส่วนสภาพคล่องของปี 2545 ต่ำกว่าในปีที่ผ่านมา เนื่องจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ตามตารางการชำระคืนในปี 2546 มีจำนวน 712 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2545 ที่มีจำนวน 99 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกบัญชีเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และการที่ปี 2545 เป็นปีที่บริษัทเริ่มมีภาระภาษีเงินได้ การบันทึกบัญชีภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายจำนวน 240 ล้านบาท เป็นผลให้หนี้สินหมุนเวียนของปี 2545 สูงกว่าปี 2544 ถึงร้อยละ 412.32 อย่างไรก็ตาม โดยที่ธุรกิจของบริษัท เป็นธุรกิจที่ได้รับเงินสดรับจากค่าผ่านทางทุกวันและจ่ายคืนหนี้เงินกู้เป็นรายเดือน บริษัทจึงไม่มีปัญหาเกี่ยวกับความสามารถในการชำระหนี้

5) ผลการดำเนินงาน

ในปี 2545 บริษัทและบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 878 ล้านบาท สูงกว่าปีที่ผ่านมาร้อยละ 0.5 การเพิ่มขึ้นของปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในทุกระบบประมาณร้อยละ 12.86 ส่งผลให้รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 407 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 6.85 รายได้โดยรวมจึงมีอัตราเพิ่มขึ้นแตกต่างจากการเพิ่มของปริมาณรถ

ค่าตัดจำหน่ายสิทธิประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว เพิ่มขึ้น 153 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.08 การเพิ่มขึ้นของค่าตัดจำหน่ายเกิดจากปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนเพิ่มขึ้น และ ในปี 2545 บริษัทฯ ได้มีการว่าจ้างวิศวกรจราจรอิสระให้สอบทานประมาณการปริมาณจราจรในอนาคตใหม่ เพื่อให้สะท้อนถึงสภาพการจราจรในปัจจุบันและที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

๖) โครงการในอนาคต

โครงการก่อสร้างเพิ่มเติมส่วนต่อขยายตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งกำหนดสิทธิของบริษัทที่จะได้รับการพิจารณาก่อน ในกรณีที่จะมีการก่อสร้างหรือการดำเนินการส่วนต่อขยายของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ทั้งนี้โดยเงื่อนไขในการเข้าดำเนินการดังกล่าวจะต้องให้ประโยชน์แก่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยไม่น้อยกว่าผู้เสนอรายอื่น

โครงการส่วนต่อขยายเพิ่มเติม มีดังนี้

- พื้นที่ต่อขยายส่วนคิบบวก

เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนคิที่ถนนศรีนครินทร์ลงไปทางทิศใต้และไป สิ้นสุดที่ถนนบางนา-ตราด โดยมีระยะทางประมาณ 9 กม.

- พื้นที่ต่อขยายส่วนบีบวก

เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ส่วนบี 1 ที่แยกจตุรพงษ์ (และ / หรือบริเวณที่เหมาะสม) ไปทางทิศตะวันตก จนถึงพุทธมณฑลและนครชัยศรี (และ/หรือบริเวณที่เหมาะสม)

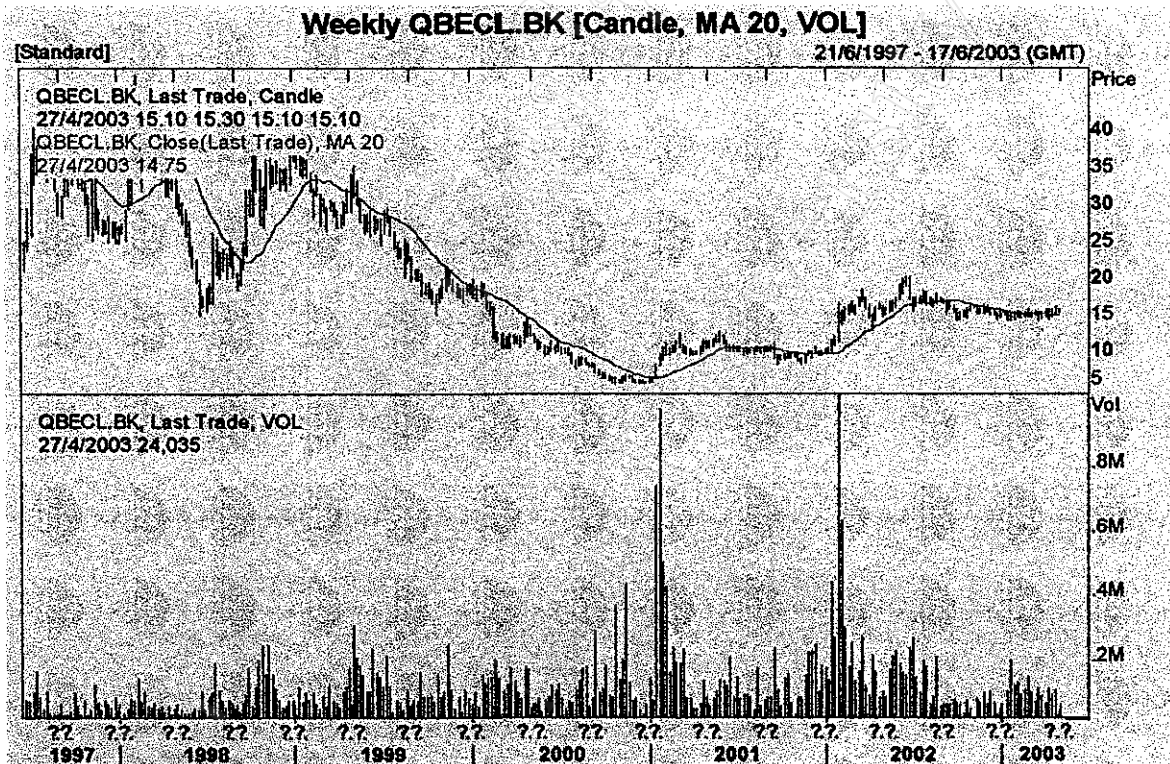
ซึ่งขณะนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ยังมิได้เปิดให้ประมูลโครงการทั้งสอง

7) การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์

จากการวิเคราะห์ราคาของหลักทรัพย์ BECL พบว่า การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์มีความผันผวน (ดังภาพที่ 5) ซึ่งเป็นผลเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบาย กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ โดยรัฐบาล รวมทั้งปัญหาเศรษฐกิจของประเทศซึ่งมีผลกระทบต่อปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางด่วนลดลง ตั้งแต่ปี 2537 - 2540 เมื่อประเทศเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำตั้งแต่ปี 2541 ปริมาณรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชต่ำกว่าประมาณการ โดยต่อเนื่องจนถึงปี 2545 ประมาณร้อยละ 4-10 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยาได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ทำให้ปริมาณรถยนต์ต่ำกว่าที่ประมาณการไว้เดิม อย่างไรก็ตามภาวะอุตสาหกรรมของระบบทางพิเศษในปี 2545 มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องจาก ปี 2544 อันเป็นผลมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจซึ่งจะเห็นได้จากการเติบโตของยอดขายรถยนต์ใหม่ นอกจากนี้ยังเป็นผลจากการส่งเสริมการขายที่บริษัทดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2543 ทำให้ราคาหลักทรัพย์มีแนวโน้มสูงขึ้น

แม้ว่าจะมีอุปสรรคเนื่องจากภาวะการแข่งขัน ที่บริษัทจะได้รับผลกระทบจากโครงการระบบการจราจรขนส่งทางบกต่างๆ ที่นอกเหนือจากระบบทางด่วนในปัจจุบันที่มีเส้นทางขนานไปกับทางด่วน หรือมีทิศทางไปในทางเดียวกับทางด่วน ซึ่งมีส่วนทำให้ปริมาณรถของระบบทางด่วน

ภาพที่ 5 การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ BECL



ที่มา : Reuters (2003: Online)

ลดลง แต่ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานคร ที่ได้เปิดดำเนินการนั้นไม่มีผลกระทบทำให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนลดลง เพราะลูกค้าส่วนใหญ่ของรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครเป็นผู้ที่เคยใช้บริการของระบบขนส่งมวลชนอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งเป็นลูกค้าคนละกลุ่มกับลูกค้าของระบบทางด่วน

4.3 หลักทรัพย์ JUTHA

ชื่อบริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)
 ประเภทธุรกิจ ธุรกิจพาณิชย์นาวี
 ที่ตั้งสำนักงาน สำนักงานใหญ่ที่ อาคารมาโนทาวเวอร์ 153 สุขุมวิท 39 ถนนสุขุมวิท
 แขวง คลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ 260-0050

โทรสาร 261-4813, 259-9825

E-mail Address Office@jutha.co.th

1) ความเป็นมา

บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) เริ่มก่อตั้งเป็นบริษัท จำกัด โดยมีคนไทยเป็นเจ้าของและบริหารเองทั้งหมด เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2519 ด้วยทุนจดทะเบียน 40 ล้านบาท เพื่อให้บริการรับขนสินค้าระหว่างประเทศ ในเส้นทาง ไทย - ญี่ปุ่น บริษัทฯ ได้เข้าเป็นสมาชิกชมรมสายการบินเรือ ไทย - ญี่ปุ่น (Thailand - Japan Freight Conference) เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2519 และต่อมาได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกชมรมสายการบินเรือ ญี่ปุ่น - ไทย (Japan - Thailand Freight Conference) เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2519 ต่อมากลุ่มของ พลเรือตรีชาโอ เพ็ญชาติ ได้เข้าซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และบริหารงานต่อมาโดยยังคงสืบทอดเจตนารมณ์เดิม ของผู้ก่อตั้งและรักษาความเป็นบริษัทเรือไทยแห่งแรกของคนไทยตลอดมา และบริษัทฯ ได้เข้าเป็นบริษัทรับอนุญาตของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปี 2532 ด้วยการจดทะเบียนเพิ่มทุนเป็น 60 ล้านบาท

2) ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทได้ประกอบธุรกิจดังนี้

- บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเรือเดินทะเลของบริษัท ในเส้นทางประจำ ได้แก่ เส้นทาง กรุงเทพ-ญี่ปุ่น-เกาหลี-กรุงเทพ และกรุงเทพ-มาเลเซีย-ญี่ปุ่น-เกาหลี-กรุงเทพ
- บริการให้เช่าเรือเป็นรายเที่ยว และเป็นระยะเวลา
- บริการขนถ่ายสินค้าในเรือเดินทะเล
- บริการซ่อมบำรุง และรักษาตัวเรือ
- บริการขนส่งสินค้าทางบก
- รับเป็นตัวแทนเรือที่เข้ามาจอดเทียบท่าในประเทศไทย

3) บริษัทร่วม

บริษัท เจ ชิปปิ้ง เซอร์วิส จำกัด ประกอบธุรกิจขนถ่ายสินค้าซ่อมบำรุง ขนส่งสินค้าทางบก รับเป็นตัวแทนเรือ โดยบริษัทเข้าถือหุ้น 33.33 % ของทุนจดทะเบียน

4) บริษัทย่อย

บริษัท จุฬาลงกรณ์ ชีปปิ้งไพรเวท จำกัด และ ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ โดยบริษัทจุฬานาวี จำกัด (มหาชน) ถือหุ้น 100 %

5) ฐานะการเงิน

ณ วันที่สิ้นงวดบัญชีปี 2545 บริษัทมีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 1,362.91 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2544 1,584.12 ล้านบาท ลดลง 13.96% และมีหนี้สินรวม ณ วันสิ้นงวดบัญชีปี 2545 ทั้งสิ้น 1,522.53 ล้านบาท เปรียบเทียบกับต้นปี 2544 1,667.23 ล้านบาท ลดลง 8.67%

ส่วนของผู้ถือหุ้นปี 2545 มีส่วนขาดของผู้ถือหุ้น 159.62 ล้านบาท สาเหตุสืบเนื่องมาจากผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2540 ถึงเดือนธันวาคม 2545 จำนวน 184.42 ล้านบาท หากไม่รวมผลขาดทุนดังกล่าว จะทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นมีค่าเป็นบวก จำนวน 24.80 ล้านบาท

ณ สิ้นปี 2545 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สิน ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นคิดลบ 9.53 เท่าปี 2544 คิดลบ 20.06 เท่า และในปี 2543 คิดลบ 14.36 เท่า สาเหตุเนื่องจากบริษัทได้ลงทุนตั้งต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้น 1 ลำ รับมอบในปี 2543 ทำให้บริษัทมีความจำเป็นในการกู้เงินเพิ่มขึ้นเพื่อซื้อเรือใหม่ ค้างกล่าว และส่วนของผู้ถือหุ้นปี 2545 ได้รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจำนวน 184.42 ล้านบาท จึงมีผลทำให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น มีค่าคิดลบ

6) ผลการดำเนินงาน

ในงวดบัญชีปี 2545 บริษัท มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิจำนวน 107.91 ล้านบาท ซึ่งเป็นการดำเนินงานขาดทุนสุทธิต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ของบริษัท และมีผลให้บริษัทมีผลการดำเนินงานขาดทุนสะสม ณ สิ้นปี 2545 เป็นจำนวน 693.50 ล้านบาท ทั้งนี้การที่บริษัทมีผลขาดทุนสะสมจำนวนมาก ในช่วงปีที่ผ่านมา เนื่องจากบริษัทมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนทั้งสิ้นจำนวน 184.42 ล้านบาท จึงยังไม่มีกำไรเงินปันผล

การขาดทุนสุทธิรวม 107.91 ล้านบาทนั้น หากไม่รวมผลหนี้สงสัยจะสูญจำนวน 170.82 ล้านบาท กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 13.27 ล้านบาท กำไรจากการขายสินทรัพย์ 7.22 ล้านบาท, กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ 52.03 ล้านบาท จะมีผลขาดทุนทั้งสิ้นของปี 2545 จำนวน 9.61 ล้านบาท เปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานในปี 2544 บริษัทฯ มียอดขาดทุนสุทธิรวม 26.90 ล้านบาท หากไม่รวมผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 9.16 ล้านบาท และผลขาดทุนจาก

หนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 5.95 ล้านบาท จะมีผลขาดทุนทั้งสิ้น ของปี 2544 จำนวน 11.79 ล้านบาท แสดงว่ามีผลขาดทุนลดลงจากปีก่อน 2.18 ล้านบาท หรือลดลงประมาณ 18.49%

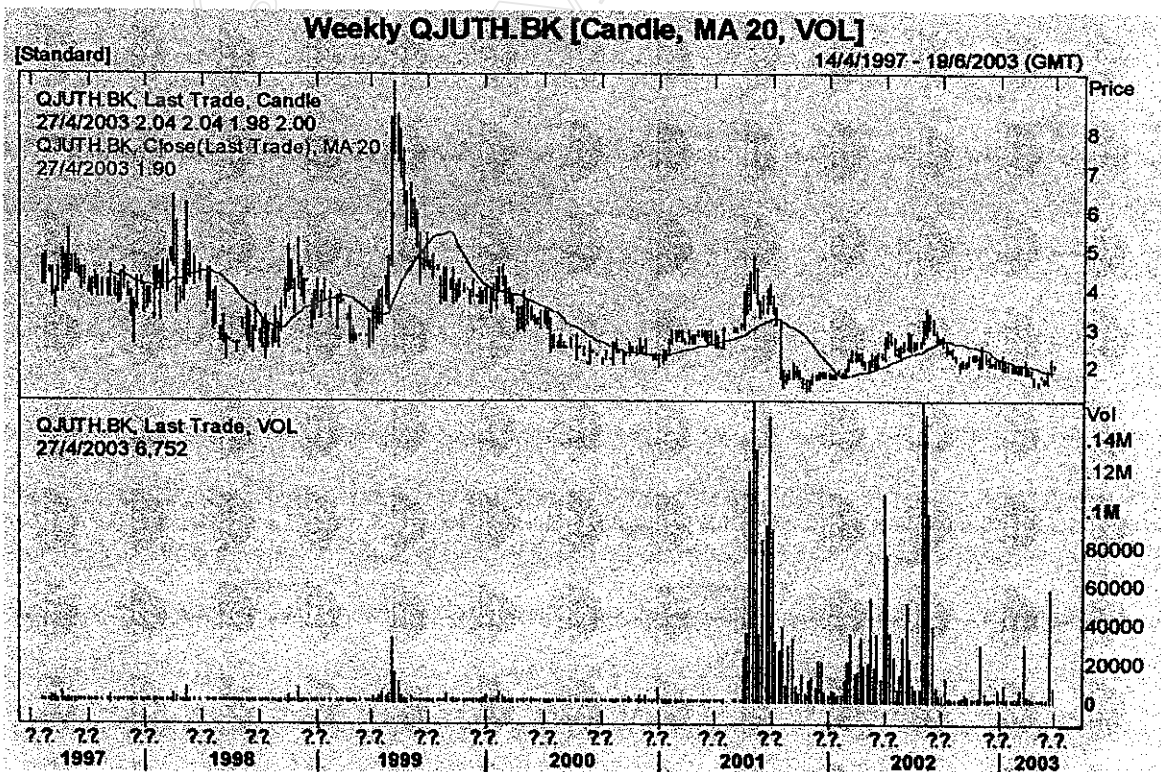
7) โครงการในอนาคต

เนื่องจากเรือในกองเรือของบริษัทมีอายุค่อนข้างมาก จึงต้องจำหน่ายเรือที่หมดอายุการใช้งาน (25 ปี) ออกไปในเวลาที่เหมาะสม และเพื่อคงขนาดของกองเรือไว้ เพื่อให้สามารถให้บริการลูกค้าได้เช่นเดิม บริษัทจะจัดหาเรือมาทดแทน ซึ่งมีทั้งเรือใช้แล้ว (Second-hand) และเรือต่อใหม่ (New Building) ขึ้นอยู่กับสินค้าเส้นทางเดินเรือและความต้องการของตลาด และผู้เช่า ในระยะเวลาต่าง ๆ กัน

จากโครงการบริษัทคาดการณ์ว่าจะรักษาสัดส่วนรายรับและรายจ่ายไว้ได้ค่อนข้างสมดุลย์ แต่ทั้งนี้ต้องพิจารณาปัจจัยหลายประการ ในการตัดสินใจ ได้แก่ ตลาดความต้องการสินค้า ตลาดความต้องการเรือเช่า และ ตลาดการซื้อขายเรือ การตัดสินใจในเวลาที่ถูกต้องจะทำให้โครงการบรรลุผลตามสมควร

8) การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์

ภาพที่ 6 การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ JUTHA



ที่มา : Reuters (2003: Online)

จากการวิเคราะห์ราคาของหลักทรัพย์ JUTHA พบว่า การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์มีความผันผวนสูง (ดังภาพที่ 6) เนื่องจากธุรกิจขนส่งทางทะเลได้รับผลกระทบค่อนข้างรุนแรงในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจ โดยปริมาณการส่งสินค้าทางทะเลลดลง ซึ่งเป็นผลจากการผลิตหดตัว ประกอบกับปัญหาการขาดสภาพคล่องของผู้ประกอบการ ทำให้ความต้องการนำเข้าสินค้าประเภททุนและวัตถุดิบลดลง ในขณะที่ด้านการส่งออกขยายตัวไม่มากนัก อย่างไรก็ตามในปี 2544 นี้ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นบ้างตามภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัว ราคาของหลักทรัพย์จึงกระเตื้องขึ้น อีกทั้งภาวะเศรษฐกิจในประเทศคู่ค้าสำคัญของไทย รวมทั้งปริมาณการค้าโลก ที่จะขยายตัวต่อเนื่อง จึงคาดว่าปริมาณการค้าทางทะเลของไทยในช่วงปี 2545-2546 จะเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย อันเป็นผลจากภาวะเศรษฐกิจในปี 2545-2546 ที่คาดว่าจะฟื้นตัวเฉลี่ยร้อยละ 5-6 ต่อปี สอดคล้องกับการขยายตัวของภาวะเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลก

4.4 หลักทรัพย์ PSL

ชื่อบริษัท บริษัท พรี่เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
 ประเภทธุรกิจ เจ้าของเรือเดินทะเล
 ที่ตั้งสำนักงาน เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
 โทรศัพท์ 662 237 8700-4 โทรสาร 662 236 7654, 662 633 8460
 E-mail psl@preciousshipping.com
 Home page <http://www.preciousshipping.com>

1) ความเป็นมา

บริษัท พรี่เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ พ.ศ. 2532 ด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท และเข้าสู่ตลาดหลักทรัพย์ในปี พ.ศ. 2536 โดยดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ ในลักษณะไม่กำหนดเส้นทางเดินเรือ (Tramping) โดยในปัจจุบันบริษัทฯมีเรือทั้งสิ้น 28 ลำ รวมขนาดระวางบรรทุก 639,948 เคบเวทตัน บริษัทฯจัดตั้งบริษัทย่อยขึ้นมาเพื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือ บริษัทฯละหนึ่งถึงสองลำ ทั้งนี้ บริษัทฯถือหุ้นในบริษัทย่อยเหล่านี้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 99 การที่บริษัทฯมีนโยบายจัดตั้งบริษัทย่อยขึ้น โดยให้แต่ละบริษัทย่อยถือกรรมสิทธิ์ในเรือ 1-2 ลำนั้น มีจุดประสงค์เพื่อจำกัดความเสียหายที่จะเกิดแก่ทรัพย์สินอื่นๆ ของบริษัทฯ ในกรณีที่เรือลำหนึ่งลำใดก่อความเสียหายขึ้น ซึ่งการจัดโครงสร้างบริษัทฯในลักษณะนี้ถือเป็นบรรทัดฐานของอุตสาหกรรมเดินเรือโดยทั่วไป

ปัจจุบัน พีเอสแอล (ณ วันที่ 1 มีนาคม 2546) มีเรือสำหรับขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 27 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอลมีเคเวทตันรวมทั้งสิ้น 639,948 เคเวทตัน โดยเรือ 27 ลำเป็นเรือธงไทย และ จำนวน 1 ลำเป็นเรือธงบาฮามาส

2) ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เคเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย และมีลักษณะเฉพาะกล่าวคือผู้ประกอบการหนึ่งๆส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือในขนาดดังกล่าวเพียง 2-3 ลำ ทำให้พีเอสแอลเป็นผู้ประกอบการใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลด้านเทคนิค คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO9002

พีเอสแอลบริหารงานกองเรือเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอล ขนส่งคือสินค้าทางการเกษตร, เหล็ก, ปูน, สินแร่และเนื้อแร่, ไม้ซุง และอื่นๆ พีเอสแอลได้ประมาณเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาคประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา / แคนาดา, ยุโรป, ละตินอเมริกา-แอฟริกา, อินเดีย อนุทวีป-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล กองเรือพีเอสแอลสามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำและมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่ เนื่องจากขนาดเรือของพีเอสแอลสามารถเข้าเทียบท่าในร่องน้ำตื้นได้ ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางมากกว่าผู้ประกอบการเดินเรือขนาดใหญ่

3) บริษัทร่วม

- บริษัท เซาท์เทอร์น แอลพีจี ลิมิเตด ประเภทธุรกิจ ศูนย์กลางบรรจุ และจัดจำหน่ายก๊าซ
- ดัม
- บริษัทอินเตอร์เนชันนอล ชิพอร์ทส์ ฟิฟตี ลิมิเตด ประเภทธุรกิจลงทุนในโครงการ
- สาธารณูปโภค
- Dhamra Port Company Pte.Ltd. ประเภทธุรกิจ ก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือ
- Kakinada Port Company Pte.Ltd. ประเภทธุรกิจ การจัดการท่าเรือ

- บริษัทอินเตอร์เนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (อินเดีย) พีทีอี ลิมิเตด ประเภทธุรกิจ ให้คำปรึกษาในการจัดการท่าเรือ

4) บริษัทย่อย

บริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือเดินทะเลที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานส่งเสริมการลงทุน BOI มีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท 프리เซียส เมททัลส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส วิซเชส จำกัด
- บริษัท 프리เซียส ริเวอร์ส จำกัด
- บริษัท 프리เซียส ซีส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส สตาร์ต จำกัด
- บริษัท 프리เซียส โอเชียนส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส แพลนเนตส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส ไคมอนด์ส จำกัด
- บริษัท 프리เซียส เวินเจอร์ส จำกัด
- บริษัท 프리เซียส เวินเจอร์ส จำกัด
- บริษัท 프리เซียส แคปิตอลส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส จัสมินส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส ออกิดส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส ลาอูนส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส กลิฟส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส ฮิลส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส เมาน์เทนส์ จำกัด
- บริษัท 프리เซียส ริสอร์ทส์ จำกัด

5) สถานะการเงิน

ในรอบปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ปลดระวางเรือเก่าลง 3 ลำ (ส่วนใหญ่เป็นเรือแบบ bulk carrier ซึ่งทำรายได้ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับเรือบรรทุกสินค้าเทกองลำอื่นๆ ของบริษัทฯ) ทำให้กำลังกองเรือของบริษัทฯ มีจำนวนเรือ 28 ลำ โดยมีระวางขับบรรทุกรวม 639,948 เดคเวทตัน การปลดระวางเรือเก่าลงไปทำให้กองเรือของบริษัทฯ มีอายุเฉลี่ย 15.8 ปี ซึ่งใกล้เคียงกับอายุเฉลี่ยเมื่อ

สิ้นสุคปีก่อน การปรับสมรรถนะกำลังกองเรือนี้ทำให้บริษัทฯ ยังคงรักษาประสิทธิภาพในการควบคุม ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือให้มีประสิทธิผลที่คืบต่อไป

สินทรัพย์หมุนเวียนสิ้นสุควันที่ 31 ธันวาคม 2545 ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2544 เนื่องจากการลดลงของจำนวนเรือเดินทะเล และสินทรัพย์ถาวรลดลงจากปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากการขายเรือเดินทะเลที่ปลดระวางแล้ว 4 ลำ ปี 2543 และ 3 ลำในปี 2544 เรือของบริษัทอยู่ในสภาพดี เนื่องจากการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เรือมีมาตรฐานสูงสุดเท่าที่จะทำได้

หนี้สินมีหลักประกันของบริษัทลดลงจาก 118.55 ล้านดอลลาร์. ในปี 2543 เหลือ 72.46 ล้านดอลลาร์. ในปี 2545 เนื่องจากการจ่ายชำระคืนเงินต้นระหว่าง 2ปีที่ผ่านมา และทำให้ดอกเบี้ยจ่ายลดลงซึ่งมีผลต่ออัตราความสามารถในการจ่ายชำระเพิ่มขึ้น

ปี 2545 ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงจำนวน 7.42 ล้านดอลลาร์. ประกอบกับมีขาดทุนสุทธิสำหรับปีและการเพิ่มในผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 77.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2545 ลดลง 7.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเมื่อเปรียบเทียบกับส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2544 ทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้น ลดลงจาก 1.75 เหรียญสหรัฐต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2543 เป็น 1.48 เหรียญสหรัฐต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2545

ความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทมีมากกว่า 1.25 เท่าซึ่งสอดคล้องกับเงื่อนไขข้อบังคับทางการเงิน อัตราสัดส่วนของ กำไรก่อนหักค่าเสื่อมราคา ดอกเบี้ย และ ภาษี(EBITDA) ต่อดอกเบี้ย ปรับตัวดีขึ้นตั้งแต่ปี 2543 และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2543 อยู่ที่ 6.04 เท่า อัตราส่วนทั้งสองดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความสามารถอันแข็งแกร่งต่อการชำระหนี้สินที่มีอยู่ปัจจุบันหรือในทางตรงข้ามคือความสามารถในการจัดหาเงินกู้ที่มากขึ้นเพื่อนำมาปรับเปลี่ยนกำลังกองเรือ

6) ผลการดำเนินงาน

รายได้รวมลดลงจาก 113.85 ล้านดอลลาร์. ในปี 2543 เป็น 76.82 ล้านดอลลาร์. ในปี 2545 เนื่องจากการขายเรือเดินทะเลจากที่มีอยู่ 35 ลำในปี 2543 เหลือ 28 ลำในปี 2545 ซึ่งเป็นไปตามนโยบายการปลดระวางเรือและตามแผนจากการปรับโครงสร้างหนี้ของบริษัท ดังนั้นส่งผลให้กระแสเงินสดจากการดำเนินงานหรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ลดลงจาก 36.58 ล้านดอลลาร์. สำหรับปี 2543 เป็น 28.28 ล้านดอลลาร์. ในปี 2545 สำหรับอัตรารายได้โดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 5,760 เหรียญสหรัฐ. สำหรับปี 2543 เป็น 5,854 เหรียญสหรัฐ. สำหรับปี 2545 ในขณะที่เดียวกันบริษัทสามารถควบคุมต้นทุนการเดินเรือโดยต้นทุนการเดินเรือโดยเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือลดลงจาก 2,648 เหรียญสหรัฐ. ในปี 2543 เหลือ 2,604 เหรียญสหรัฐ. ในปี 2545 ดังนั้นกำไรขั้นต้นในปี 2545 จะปรับตัวดีขึ้นจากปี 2543

ในระหว่างปีค่าเสื่อมราคาตกลงตามสัดส่วนของเรือเดินทะเลที่มีอยู่ สำหรับดอกเบี้ยจ่ายได้ลดลงอย่างมากจาก 11.53 ล้านบาทหรือ 4.68 ล้านบาทหรือ 2543 เป็นผลจากการจ่ายชำระคืนเงินต้นในช่วงเวลาดังกล่าวและผลจากการลดลงของอัตรดอกเบี้ยในท้องตลาดด้วย เนื่องจากอัตรดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนใหญ่ของบริษัทเป็นแบบลอยตัว สิ่งเหล่านี้ได้ส่งผลให้กำไรจากการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นจาก 1.05 ล้านบาทหรือ 2543 เป็น 5.30 ล้านบาทหรือ 2545 ในปี 2545

ในปี 2545 บริษัทมีผลขาดทุนสุทธิ 0.47 ล้านบาทหรือ 2545 เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากภาระผูกพันจากการค้าประกันและค่าเพื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในโครงการร่วมทุนประมาณ 5.80 ล้านบาทหรือ 2545 และขาดทุน 0.50 ล้านบาทหรือ 2545 จากการขายเรือเดินทะเลที่ถึงกำหนดปลดระวางจำนวน 2 ลำ ค่าใช้จ่ายหนี้สูญและค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญได้รวมค่าเพื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในโครงการร่วมทุนจำนวน 0.67 ล้านบาทหรือ 2545 ส่วนที่เหลือจำนวน 0.30 ล้านบาทหรือ 2545 เป็นค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ

7) โครงการในอนาคต

แผนงานธุรกิจที่บริษัทจะดำเนินต่อไปมีดังนี้

- ยังคงดำเนินการขายเรือที่มีอายุมากต่อไป
- จัดหาเงินทุนก้อนใหม่เพื่อจ่ายคืนเงินกู้ปัจจุบันอันทำให้บริษัทสามารถขยายการค้า

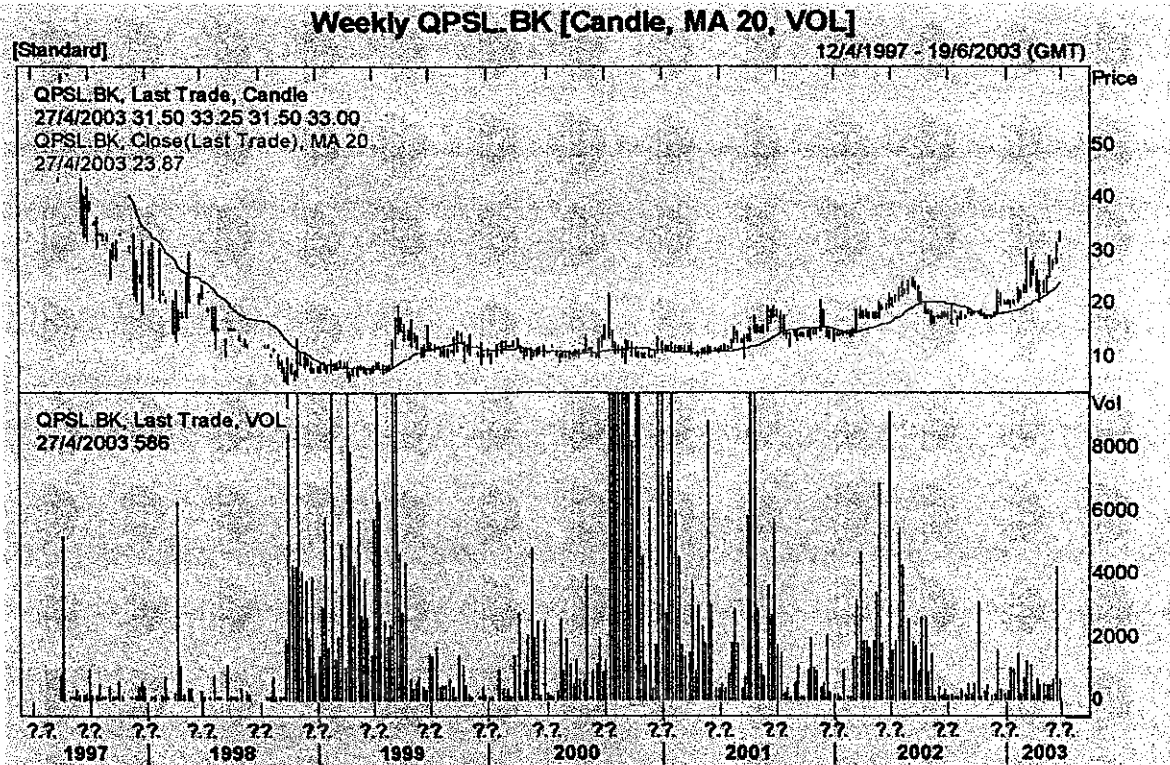
ธุรกิจได้

- ซื้อคืนหุ้นกู้ในราคาส่วนลด
- จัดหาเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าและ อายุน้อยกว่ามาแทนที่เรือเก่าที่กำลังจะปลดระวาง
- เมื่อตลาดเอื้ออำนวยจะมีการซื้อขายเรือเพื่อทำกำไรให้บริษัท

9) การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์

จากการวิเคราะห์ราคาของหลักทรัพย์ PSL พบว่า การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์มีความผันผวน (ดังภาพที่ 7) เนื่องจากอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักร โดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตรค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงประมาณสองปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ก่อนที่อัตรค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวสูงขึ้น ช่วงตกต่ำ

ภาพที่ 7 การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ PSL



ที่มา : Reuters (2003: Online)

ครั้งต่ำสุดเริ่มต้นในกลางปี 2540 อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์เอเชียทำให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง อย่างไรก็ตามการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในทุกภูมิภาคของโลกทำให้มีความต้องการสินค้าแห่งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงดีขึ้นจนกระทั่งถึงครั้งแรกของปี 2544 นอกจากนี้ราคาเรือบรรทุกสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นช่วยให้เกิดการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้นทำให้อุปทานในกองเรือกลุ่มนี้ลดลงและส่งผลกระทบต่อราคาเรือที่เพิ่มขึ้น หลังจากนั้นตั้งแต่ต้นปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่าง อย่างไรก็ตามตลาดได้มีแนวโน้มที่ดีขึ้นนับจากไตรมาสที่ 4 ของ ปี 2545 และคาดการณ์ว่าจะคงเป็นเช่นนี้ไปจนถึงปี 2546 และ 2547 ดังจะเห็นได้จากราคาหลักทรัพย์ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

4.5 หลักทรัพย์ RCL

- ชื่อบริษัท บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)
- ประเภทธุรกิจ ให้บริการขนส่งตู้สินค้าระบบฟิดเดอร์ทางทะเลระหว่างประเทศ
- ที่ตั้งสำนักงาน สำนักงานใหญ่ เลขที่ 127/35 ชั้น 30 อาคารปัญญาธานีทาวเวอร์
ถนนรัชดาภิเษก แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120

โทรศัพท์ 0-2296-1096-7 โทรสาร 0-2296-1098

Website : www.rclgroup.com

1) ความเป็นมา

บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี 2523 จากการร่วมทุนระหว่าง บริษัท โงวฮก จำกัด (ไทย) และบริษัท ลิงค โปร์ชิปปิ้งคอร์ปอเรชั่น จำกัด (สิงคโปร์) โดยถือหุ้นใน สัดส่วน 75 (ไทย) ต่อ 25 (สิงคโปร์) เปิดดำเนินการในปี 2524 โดยชื่อเรือลำแรกชื่อ “ศิริภูมิ” เพื่อให้บริการเส้นทางกรุงเทพฯ-สิงคโปร์ ในระบบขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลแบบฟีดเดอร์ บริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนเป็นสมาชิกตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปี 2531 และได้แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนในปี 2536

บริษัทฯ ได้มีการขยายการลงทุนไปยังประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค และก่อตั้งบริษัท อาร์ ซี แอล อินเวสเมนต์ ฟิซิคัล จำกัด ในสิงคโปร์ ในปี 2532 เพื่อเข้าซื้อกิจการบริษัทย่อยในสิงคโปร์ และในปี 2535 บริษัทฯ ได้เข้าไปซื้อกิจการซึ่งดำเนินกิจการเดินเรือ ในฮ่องกง เพื่อขยายขอบเขต การขนส่งให้กว้างขวางขึ้น ในปี 2537 บริษัทย่อยในสิงคโปร์ได้ขยายการลงทุนในบริษัทย่อยใน จีน ซึ่งได้ช่วยให้บริษัทฯ มีเครือข่ายการบริการในจีน ปัจจุบันกลุ่ม อาร์ ซี แอล เป็นเจ้าของเรือทั้งหมด 23 ลำ

2) ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

กลุ่มบริษัท อาร์ ซี แอล ประกอบธุรกิจการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล ประเภทฟีดเดอร์ กล่าวคือ ให้บริการขนส่งในเส้นทาง ระหว่างเมืองท่าหลักที่เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้า กับเมืองท่าย่อยทั้งต้นทาง และปลายทางที่อยู่ในละแวกใกล้เคียง โดยมีตารางกำหนดวันและเวลา ของเรือที่แน่นอน กองเรือฟีดเดอร์จะประกอบด้วยเรือที่มีขนาดเล็กจนถึงปานกลาง เพื่อสามารถหา สินค้าให้เต็มลำเรือได้อย่างรวดเร็ว และสามารถเสนอบริการที่มีความถี่ของเที่ยวการเดินเรือรับส่ง สินค้าสูง นอกจากนี้ขนาดของเรือเล็กทำให้เรือสามารถเข้าถึงท่าเรือบางแห่งที่เรือขนาดใหญ่ของ สายการเดินเรือหลัก หรือ Main Line Operator ที่วิ่งรับส่งสินค้าข้ามมหาสมุทรไม่สามารถเข้าไป รับส่งสินค้าได้ และด้วยข้อจำกัดดังกล่าวนี้เรือขนาดใหญ่จึงจำเป็นต้องเลือกจอดเฉพาะท่าเรือสำคัญๆ ที่เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้า เช่น สิงคโปร์ ฮ่องกง ซึ่งมีปริมาณการผ่านเข้าออกของผู้สินค้าสูง ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุน โดยจะใช้เวลาอยู่ในท่าเรือให้น้อยที่สุด ส่วนกองเรือฟีดเดอร์นั้นจะทำการรับผู้ สินค้า จากเมืองท่าใกล้เคียงมา

ส่งที่เรือใหญ่ และในขณะที่เดียวกันก็รับตู้สินค้าจากเรือใหญ่กลับไปส่งยังเมืองท่าเล็กๆเหล่านั้น การให้บริการในลักษณะนี้เรียกว่า Shipper Owned Container หรือ SOC

กลุ่มบริษัท อาร์ ซี แอล เป็นทั้งเจ้าของกองเรือและผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล กองเรืออาร์ ซี แอล นับได้ว่าเป็นกองเรือหนึ่งของภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุด มีทั้งเรือขายการให้บริการและเส้นทางเดินเรือที่ครอบคลุมบรรดาเมืองท่าหลักและจุดหมายปลายทางที่สำคัญต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ โดยปัจจุบันมีเรือสินค้าที่ประจำการในกองเรือของกลุ่มฯ ถึง 36 ลำ

นอกจากนี้ทางกลุ่มฯ ยังได้ให้บริการในลักษณะบริการขนส่งตู้สินค้าทางเรือแบบประจำเส้นทาง (Liner Business) ซึ่งเป็นการให้บริการโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ของกลุ่มเอง ที่เรียกว่า Carrier Owned Container หรือ COC กล่าวคือ เมื่อลูกค้ามีความประสงค์จะส่งสินค้าไปยังที่ต่าง ๆ ทางกลุ่มฯ จะเป็นผู้ติดต่อลูกค้าเพื่อให้การบริการในการขนส่งโดยตรง และจะขนส่งสินค้าของลูกค้าโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่ทางกลุ่มฯ จัดหามา การให้บริการประเภทนี้กลุ่มฯ จะคิดค่าธรรมเนียมในอัตราที่สูงกว่าการให้บริการในลักษณะของ SOC เนื่องจากในการขนส่งประเภท COC นั้น ลูกค้าเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น ค่าบรรจุสินค้า ค่าเปิดตู้สินค้า ค่าทำความสะอาดตู้ ค่ากองเก็บตู้ และอื่น ๆ

การให้ความสำคัญต่อบริการหลักทั้งประเภท COC และ SOC อย่างเท่าเทียมกันถือเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงในการดำเนินการแก่ทางกลุ่มฯ และยังเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายหลักที่มุ่งสร้างสมดุลในโครงสร้างและแหล่งที่มาของรายได้ระหว่างฐานรายได้ทั้งสอง เพราะในขณะที่รายได้จากรธุรกิจ COC มีความสัมพันธ์กับเศรษฐกิจภูมิภาค รายได้จากธุรกิจ SOC ก็ผูกอิงกับกระแสการค้าโลก ตามปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างซีกโลกตะวันตกกับซีกโลกตะวันออกของสายการเดินเรือหลัก

3) บริษัทร่วมและบริษัทย่อย

บริษัทฯ มีบริษัทย่อยและบริษัทร่วมทั้งหมด 22 บริษัท กระจายอยู่ตามประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากสำนักงานใหญ่ที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ แล้วนั้น บริษัทฯ ยังมีสำนักงานหลักอีกสองแห่งตั้งอยู่ในสิงคโปร์และฮ่องกง ซึ่งถือเป็นเมืองท่าเทียบเรือที่มีสินค้าผ่านเข้าออกปริมาณมากแห่งหนึ่งของโลก รายชื่อบริษัทมี ดังนี้

- บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ริจินเทลคอนเทนเนอร์โลนส์ ฟิฟตี จำกัด
- บริษัท อาร์ ซี แอล ซีปแมนเนจเม้นท์ ฟิฟตี จำกัด

- บริษัท อาร์ ซี แอล ฟิคเคอร์ ฟิทีอี จำกัด
- บริษัท อาร์ ซี แอล เซียแมน จำกัด
- บริษัท อาร์ ซี แอล เซอร์วิส เอส เอ
- บริษัท อาร์ ซี แอล โฮลดิ้งส์ จำกัด
- บริษัท เอกซ์ซีบีปิ้ง เอเย่นซี อิงค์
- บริษัท อาร์ เอฟ เอส จำกัด
- บริษัท อาร์ ซี แอล ออสเตรเลีย ฟิทีวาย จำกัด
- บริษัท อาร์ ซี แอล กัมพูชา จำกัด
- บริษัท ยูโรเอเชียไลน์ (เอสเค) จำกัด
- บริษัท ริจินเนลคอนเทนเนอร์ไลน์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท อาร์ ซี แอล เอเย่นซี (เอ็ม) จำกัด
- บริษัท อาร์ เอฟ เอส จำกัด
- บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด
- บริษัท เอ็น เอส พรอสเพอริตี้ จำกัด
- บริษัท จูรงคิสทริกเซนเตอร์ ฟิทีอี จำกัด
- บริษัท ริจินเนลเฟรทเตอร์ จำกัด
- บริษัท ริจินเนลชิปปิ้ง ไลน์ เอส เอ
- บริษัท อาร์ ซี แอล อินเวสเมนต์ ฟิทีอี จำกัด
- บริษัท เอเชียนบัลค์ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท อาร์ ซี แอล โลจิสติกส์ จำกัด

4) ฐานะการเงิน

สภาพภาพของสภาพคล่องทางการเงินยังมั่นคงเนื่องจาก สัดส่วนสินทรัพย์ระยะสั้นต่อหนี้สินระยะสั้นอยู่ที่ 0.98 ในปี 2545 เมื่อเทียบกับ 0.90 ในปี 2544 ในขณะที่เกณฑ์เฉลี่ยการเรียกเก็บบัญชีลูกหนี้ (คำนวณจากจำนวนวันลูกหนี้การค้า) ของกลุ่มฯ ก็ลดลง จาก 55.8 วันในปี 2544 เป็น 54.3 วันในปี 2545

สินทรัพย์ของกลุ่มในปี 2545 ได้ปรับตัวลดลง 0.3% ส่วนสัดส่วนของสินทรัพย์ของกลุ่มนั้น ประกอบด้วย สินทรัพย์หมุนเวียน 20% (2544 : 17%) เงินลงทุนในบริษัท 1% (2544 : 1%) สินทรัพย์ถาวร 80% (2544 : 82%) และสินทรัพย์อื่น ๆ น้อยกว่า 1% (2544 : น้อยกว่า 1%)

ในระหว่างปี 2545 กลุ่มบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ได้ทำสัญญาปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ยืมทั้งสิ้นกับสถาบันการเงินหลายแห่ง โดยขยายระยะเวลาการชำระหนี้ ส่วนในด้านการบริหารความเสี่ยง เนื่องจากรายได้ของกลุ่มอยู่ในรูปของเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯ ดังนั้นกลุ่มจึงหาเงินกู้ในรูปแบบเงินเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งจะเป็นการป้องกันความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยนไปในตัว สำหรับเงินกู้ที่อยู่ในรูปเงินบาท ก็มีการทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินบาทเป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯเช่นกัน จากอัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ยของกลุ่มอยู่ 3.66 เท่าในปี 2545 สะท้อนให้เห็นว่ากลุ่มมีความสามารถในการชำระดอกเบี้ยที่สูง จากผลประกอบการที่ผ่านมา กลุ่มเชื่อมั่นว่าจะยังสามารถชำระหนี้ในอนาคตได้

5) ผลการดำเนินงาน

การดำเนินงานของกลุ่มบริษัท อาร์ ซี แอลในปี 2545 แสดงถึงความสำเร็จที่น่าชื่นชม โดยมียอดกำไรสุทธิที่สูงสุดเป็นประวัติการณ์จำนวน 1,227 ล้านบาท และกำไรต่อหุ้นสูงถึง 18.7 บาท อัตรากำไรสุทธิเมื่อเปรียบเทียบกับปีเดียวกันต่อรายได้รวมอยู่ที่ 9.4 % และอัตรากำไรสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น อยู่ที่ 19.4 %

การขยายกำลังกองเรือในระยะสองสามปีที่ผ่านมาของผู้ประกอบการหลักหลายรายก่อให้เกิดสถานะกำลังขนส่งส่วนเกินขึ้นในภาคอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ในส่วนของการขนส่งระยะไกลในเส้นทางทรานส์ แปซิฟิก และระหว่างยุโรป – เอเชีย และกดดันให้มีการแข่งขันด้านราคาอย่างรุนแรงระหว่างผู้ประกอบการฟีดเดอร์ด้วยกันเอง จนทำให้อัตราค่าระวางสินค้าครึ่งตัวอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำ ดังนั้น ถึงแม้ปริมาณรวมของการขนส่งตู้ทั้งหมดของกลุ่มฯ จะเพิ่มขึ้นเป็น 1.6 ล้านทีอียูในปี 2545 หรือสูงขึ้นประมาณ 6 % จากปี 2544 แต่รายได้จากการเดินเรือกลับลดลง 7.8% อยู่ที่ 12,367 ล้านบาท ในขณะที่รายได้รวมอยู่ที่ 13,081 ล้านบาท หรือลดลง 3.3 %

ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าในรูปแบบ COC เพิ่มขึ้น 13.1% โดยมีสัดส่วนประมาณ 45 % ของจำนวนตู้สินค้าทั้งหมดหรือ 719,011 ตู้ และมีอัตรากำไรขยายตัวโดยเฉลี่ยใน 6 ปีที่ผ่านมาสูงถึง 24.3% ส่วนจำนวนรวมของการขนส่งตู้สินค้าในรูปแบบ SOC นั้น อยู่ที่ 883,245 ทีอียู หรือ คิดเป็นสัดส่วน 55 % ของจำนวนตู้สินค้าที่ขนส่งทั้งหมด

ปี 2545 กำไรขั้นต้นจากการเดินเรือสำหรับปี 2545 อยู่ที่ 2,181 ล้านบาท และมีอัตราส่วนกำไรขั้นต้นจากการเดินเรือ อยู่ที่ 18% และมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้อยู่ที่ 1,813 ล้านบาท โดยมี EBITDA (กระแสเงินสดจากกิจกรรมการดำเนินการก่อนหักค่าใช้จ่ายประเภท ดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สิน และ ค่าตัดจำหน่ายทรัพย์สิน) อยู่ที่ 2,454 ล้านบาท ปรับสูงขึ้น 91 % จากปีก่อนหน้า

สำหรับภาระหนี้สินของกลุ่มฯ นั้น หนี้สินส่วนใหญ่เป็นหนี้สินระยะยาว และในปีที่ผ่านมาหนี้สินโดยรวมลดลงถึง 10% ในขณะที่ สินทรัพย์รวมก็ปรับลดน้อยมาก การปรับขึ้นของผู้ถือหุ้นลดลง 24% ทำให้สัดส่วนของ หนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวมอยู่ที่ 0.66 ซึ่งดีขึ้นกว่าปีก่อนหน้าเล็กน้อย

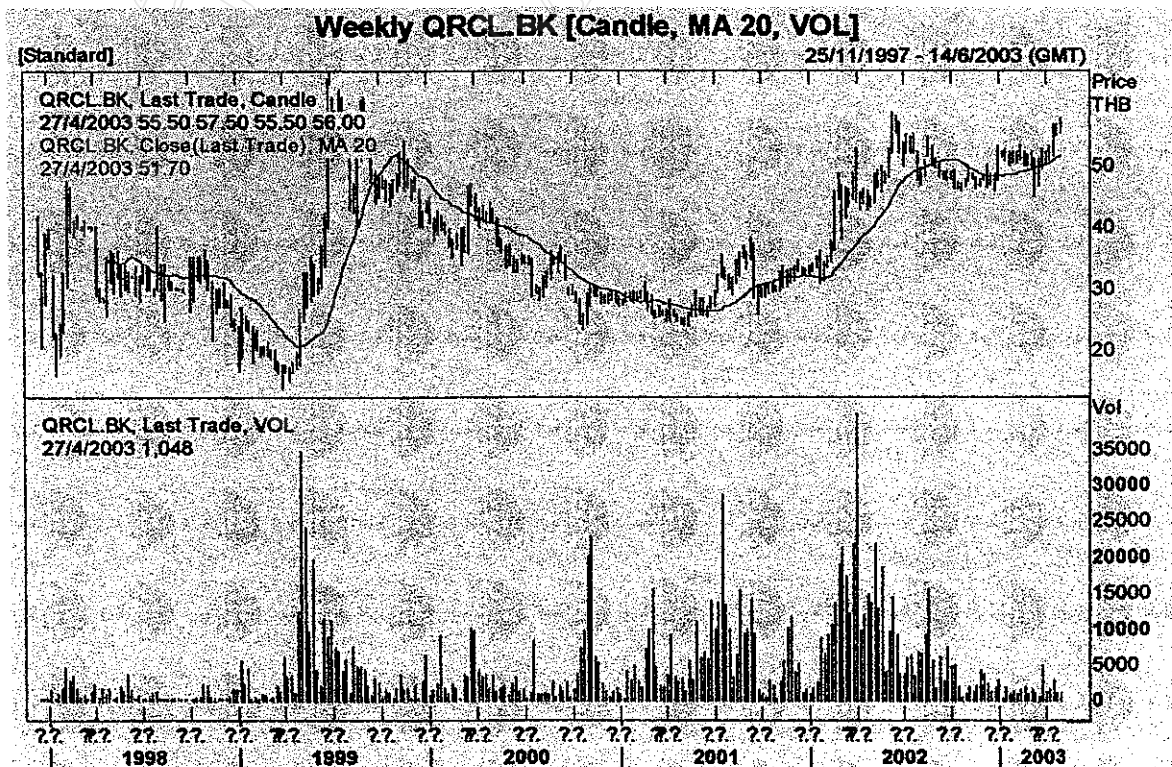
นอกจากนี้ปัจจัยและอิทธิพลที่มีผลต่อการดำเนินงานหรือฐานะการเงินในอนาคต ได้แก่ แก่ค้ำของกำลังบรรทุกของกลุ่ม ในปี 2545 กลุ่มมีอัตราการใช้กำลังบรรทุกเพียงร้อยละ 91 จะเห็นได้ว่ายังคงมีกำลังบรรทุกเหลือในการให้บริการแก่ลูกค้า เมื่อความต้องการในตลาดเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตามกลุ่มสามารถหากำลังบรรทุกเสริมได้จากการเช่าเรือ ซึ่งไม่เป็นอุปสรรคแต่อย่างใด

6) โครงการในอนาคต

บริษัทมีโครงการจะขยายกำลังการให้บริการเพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจ

7) การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์

ภาพที่ 8 การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ RCL



ที่มา : Reuters (2003: Online)

จากการวิเคราะห์ราคาของหลักทรัพย์ RCL พบว่า การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์มีความผันผวนสูง (ดังภาพที่ 8) เนื่องจากรายได้ของกลุ่มอยู่ในรูปของเงินสดหรือเงินตราต่างประเทศ ดังนั้นจึงขึ้นอยู่กับความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งการแกว่งตัวของสกุลเงินบาท และสกุลเงินเหรียญสิงคโปร์ เมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ทำให้ในปัจจุบันบริษัทมีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้น ประกอบกับผลประกอบการที่ดีขึ้น ทำให้ราคาหลักทรัพย์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

4.6 หลักทรัพย์ THAI

ชื่อบริษัท บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
 ประเภทธุรกิจ ธุรกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและในประเทศ
 ที่ตั้งสำนักงาน สำนักงานใหญ่ที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงลาดยาว
 เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
 โทรศัพท์ 0-2513-0121 โทรสาร 0-2513-0203
 Home Page: www.thairways.com

1) ความเป็นมา

บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม เริ่มก่อตั้งโดยการทำสัญญาร่วมทุนระหว่าง บริษัท เคนอากาศไทย จำกัด กับ สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม (เอส. เอ. เอส.) เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2502 โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริหาร อุปกรณ์ และ ด้านการช่าง จาก เอส. เอ. เอส. บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนแรกเริ่ม 2 ล้านบาท เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 โดย บริษัท เคนอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และ เอส. เอ. เอส. ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

บริษัทได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2534 โดยได้ทำการแปลงกำไรสะสมให้เป็นหุ้นเพิ่มทุน ทำให้มีทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็น 13,000 ล้านบาท และทำการเพิ่มทุนใหม่อีกจำนวน 1,000 ล้านบาท ดังนั้น ปัจจุบัน บริษัทฯ มีทุนชำระแล้ว 14,000 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลัง ถือหุ้นร้อยละ 79.46 และธนาคารออมสิน ถือหุ้นร้อยละ 13.39 ส่วนที่เหลือถือร้อยละ 7.15 กระจายสู่ประชาชนทั่วไปทั้งในและ ต่างประเทศ รวมทั้งพนักงานของบริษัทฯ

2) ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทฯ ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและในประเทศ (Transportation Activities) โดยให้บริการจากกรุงเทพฯ ไปยังจุดบินต่างๆ รวม 71 เมือง ใน 35 ประเทศ ประกอบด้วยจุดบินต่างๆ ในประเทศโดยไม่รวมกรุงเทพฯ จำนวน 17 เมือง และจุดบินในต่างประเทศจำนวน 54 เมือง ในปีงบประมาณ 2545 บริษัทฯ ได้ทำการขนส่งผู้โดยสารจำนวนรวม 18.3 ล้านคน โดยมีรายได้ค่าโดยสารเที่ยวบินประจำในเส้นทางบินภูมิภาคเอเชีย เส้นทางบินข้ามทวีป และเส้นทางบินภายในประเทศ คิดเป็นประมาณร้อยละ 48.0 ร้อยละ 40.4 และร้อยละ 11.6 ของรายได้ค่าโดยสารรวมและค่าขนส่งของเที่ยวบินประจำคิดเป็นประมาณร้อยละ 16.8 ของรายได้การขนส่งรวม

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศมีลักษณะแตกต่างจากการขนส่งทางบกและทางน้ำ เนื่องจากธุรกิจการขนส่งทางอากาศ สายการบินที่รับขนส่งต้องให้บริการผู้โดยสารเริ่มตั้งแต่ภายในอาคารท่าอากาศยาน ณ จุดต้นทาง จากนั้นจะมีบริการ ณ ลานจอด การให้บริการบนเครื่องบินตลอดเส้นทางบิน จนถึงการบริการ ณ จุดปลายทาง การขนส่งสินค้าทางอากาศมีลักษณะเช่นเดียวกัน กล่าวคือสายการบินที่รับขนส่งสินค้าจะต้องให้บริการดูแลรักษาสินค้าในคลังสินค้าทั้งสินค้าที่จะส่งออกไปหรือรับเข้ามา (Cargo Services) รวมทั้งให้บริการรับส่งสินค้านี้ระหว่างคลังสินค้ากับเครื่องบิน (Cargo Handling) ในปีงบประมาณนี้ บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างองค์กรโดยแยกการบริหารออกเป็นธุรกิจหลักซึ่งได้แก่ธุรกิจสายการบิน และ 5 หน่วยธุรกิจย่อย ประกอบด้วย การซ่อมบำรุงอากาศยาน การพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ครีวการบิน การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และการบริการลูกค้า เพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีประสิทธิภาพและคล่องตัวขึ้น

3) บริษัทร่วม

- บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด มีวัตถุประสงค์ในการประกอบ

กิจการประเภทโรงแรมและร้านอาหาร (เป็นเจ้าของและบริหารงานโรงแรม อมารี แอร์พอร์ต)

- บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประกอบกิจการครีวการบินโดยขายอาหารให้แก่สายการบินต่างๆ เพื่อบริการบนเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต

- บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประกอบกิจการโรงแรมและร้านอาหาร (โรงแรม รอยัลออคิด เซอรادتัน)

- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประกอบกิจการคลัง (น้ำมัน) เชื้อเพลิง เพื่อจัดเก็บ (น้ำมัน) เชื้อเพลิงให้แก่สายการบินต่างๆ รวมทั้งให้บริการเติม (น้ำมัน) เชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบินของสายการบินต่างๆ ที่ท่าอากาศยานสาทลกรุงเทพฯ

4) บริษัทย่อย

- บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด เป็นบริษัทในเครือของบริษัทการบินไทย จำกัด

- บริษัท ไทยอินฟอร์เมชัน โซลูชั่นส์ จำกัด โดยบริษัทการบินไทย จำกัด ถือหุ้นทั้งหมด มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และแก้ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัท ซึ่งปัจจุบันยังไม่เริ่มดำเนินการแต่อย่างใด

5) ฐานะการเงิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม ณ วันสิ้นงวดปีงบประมาณ 2545 เท่ากับ 178,410 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 148 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.1 โดยสินทรัพย์หมุนเวียน เพิ่มขึ้น 8,104 ล้านบาทหรือร้อยละ 23 มีสาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น 12,089 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ลดลง 7,956 ล้านบาทหรือร้อยละ 5.6 มีสาเหตุใหญ่จากมูลค่าสุทธิตามบัญชีของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ลดลง ประกอบกับค่าสิทธิประโยชน์รอโอนลดลง เนื่องจากการปรับโอนสิทธิประโยชน์ของเครื่องบินที่ได้รับมอบแล้วรวมทั้งที่มีได้ใช้สิทธิออกจากบัญชี

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 150,056 ล้านบาท ลดลงจากปีที่ผ่านมา 10,195 ล้านบาทหรือร้อยละ 6.4 มีสาเหตุสำคัญเนื่องจากหนี้สินระยะยาว จำนวน 99,604 ล้านบาท ลดลง 15,296 ล้านบาทหรือร้อยละ 13.3 ในจำนวนนี้เป็นหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 20,628 ล้านบาท

○ ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่ ณ 30 กันยายน 2545 เท่ากับ 28,229 ล้านบาท เมื่อรวมกับส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย จำนวน 125 ล้านบาท ส่วนของผู้ถือหุ้นจึงมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 28,354 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 10,343 ล้านบาท หรือร้อยละ 57.4 เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2545

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันสิ้นงวด เท่ากับ 5.29 เท่า ซึ่งลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับ 8.90 เท่า ณ วันสิ้นงวดปีก่อน เนื่องจากหนี้สินลดลง ในขณะที่ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น 18,901 ล้านบาท จาก 6,662 ล้านบาทในปีก่อน เป็น 25,563 ล้านบาทในปีงบประมาณ 2545 เนื่องจากมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานเท่ากับ 19,218 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,138 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน เท่ากับ 3,453 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการใช้ไปเพื่อซื้อสินทรัพย์ถาวร สำหรับเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน เท่ากับ 10,309 ล้านบาท เนื่องจาก

การจ่ายชำระเงินกู้

6) ผลการดำเนินงาน

ในช่วงปีงบประมาณ 2544 ภาวะเศรษฐกิจของโลกยังคงชะลอตัว รวมทั้งผลกระทบจากวิกฤติการณ์ในประเทศสหรัฐอเมริกาส่งผลให้การแข่งขันในธุรกิจการบินทวีความรุนแรงขึ้น แม้กระนั้นสถานการณ์การท่องเที่ยวของไทยนับว่าไม่ตกต่ำ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจากตลาดระยะใกล้ ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยวหลักของไทยขยายตัวค่อนข้างดี และนักท่องเที่ยวจากยุโรปและออสเตรเลียยังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งบริษัทฯ ได้มีการปรับแผนกลยุทธ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ทำให้บริษัทฯ มีรายได้ใกล้เคียงกับปีก่อน และมีกำไรจากการขายและให้บริการจำนวน 18,688 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6,461 ล้านบาทหรือร้อยละ 52.8

นอกจากนี้ ค่าเงินบาท ณ วันสิ้นงวดที่แข็งค่าขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับวันเดียวกันของปีก่อน ทำให้บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศรวม 2,410 ล้านบาท เปรียบเทียบกับขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 3,910 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2544 ประกอบด้วยอัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินที่ลดลงทำให้ดอกเบี้ยจ่ายลดลง เป็นผลให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้ จำนวน 14,416 ล้านบาท และมีกำไรสุทธิจำนวน 10,182 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

7) โครงการในอนาคต

- การลงทุนจัดหาเครื่องบิน เครื่องยนต์ อุปกรณ์และอะไหล่เครื่องบิน

ตามแผนการขยายเส้นทางบิน ไปยังจุดบินใหม่จำนวน 22 เมือง และการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน บริษัทฯ จะต้องเพิ่มปริมาณการผลิตโดยรวม (ATK) เพื่อรองรับการขยายเครือข่ายการบินดังกล่าว คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 4.6 ต่อปี ในระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า ดังนั้น บริษัทฯ จะต้องจัดหาเครื่องบินเพิ่มทั้งหมด 12 ลำ ซึ่งเป็นการนำมาทดแทนเครื่องบินแบบ โบอิง 747-300 จำนวน 2 ลำ ที่จะปลดออกจากฝูงบิน ในปี 2549/50 โดยเป็นเครื่องบินพิสัยไกลจำนวน 11 ลำ และพิสัยปานกลางจำนวน 1 ลำ บริษัทฯ คาดว่าจะต้องใช้เงินลงทุนทั้งหมดประมาณ 79,724 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีแผนการลงทุนในค่าอุปกรณ์และอะไหล่ มูลค่ารวม 19,361 ล้านบาท

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น

เพื่อให้การบริหารงานของบริษัทฯ เป็นไปได้ด้วยความราบรื่นและให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และเพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต บริษัทฯ มีแผนการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ดังนี้

การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นที่ใช้ในการดำเนินงาน ซึ่งไม่รวมการลงทุนในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวนเงินลงทุนทั้งสิ้น 7,333 ล้านบาท

ด้านปฏิบัติการบิน (Flight Operation) เป็นการลงทุนในการพัฒนาด้านการบิน เครื่องมือ อุปกรณ์ในการฝึกและพัฒนานักบิน โดยการปรับปรุงและพัฒนาระบบต่างๆ ของเครื่องบินฝึกจำลองเพื่อให้ สอดคล้องกับเครื่องบินที่ใช้งานอยู่ตลอดเวลา และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของนักบินในการบินอย่างมีมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด นอกจากนี้ยังมีการลงทุนในการพัฒนาระบบอุปกรณ์การฝึก ลูกเรือสำหรับใช้ในการฝึกลูกเรือที่ศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือ

ด้านการซ่อมบำรุง (Technical Operation) เป็นการลงทุนในการจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ซ่อมบำรุงในโรงซ่อมบำรุงขั้นพื้นฐาน ศูนย์ทดลองเครื่องยนต์อากาศยาน ศูนย์ปฏิบัติการซ่อมเครื่องยนต์อากาศยาน และโรงซ่อมบำรุงใหญ่ทั้งที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ และ โรงซ่อมใหญ่ที่อยู่ตะกั่ว

ด้านการบริการลูกค้า (Customer Services) ซึ่งประกอบด้วยบริการบนเครื่องบิน และการบริการภาคพื้น ส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนเพื่อทดแทนสินทรัพย์ถาวรที่เสื่อมสภาพและมีอายุการใช้งานมานาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้แข่งขันกับคู่แข่งได้ และการนำเทคโนโลยีทางคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยมาใช้งาน

ด้านการพาณิชย์ (Commercial Operation) เป็นการลงทุนทางด้านการพัฒนาระบบต่างๆ ให้ทันสมัย การลงทุนขยายพื้นที่การขนส่งและปรับปรุงอุปกรณ์ภาคพื้นดินในการขนถ่ายสินค้า และการลงทุนในโครงการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศ การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เป็นการเพิ่มผลผลิตเพื่อให้สามารถรองรับกับความเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ การลงทุนต่างๆ จะเป็นไปตามสถานการณ์และสอดคล้องกับสภาพธุรกิจด้านการบิน

โครงการลงทุนที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้นมาแทนท่าอากาศยานสากลกรุงเทพเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนเลยขีดความสามารถที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพจะรับได้ การบินไทยซึ่งใช้กรุงเทพฯ เป็นฐานปฏิบัติการ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องลงทุนในโครงการต่างๆ 6 โครงการ ณ ท่าอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อใช้ในการปฏิบัติการบิน คิดเป็นเงินลงทุนรวมประมาณ 13,755 ล้านบาท โดยบริษัทฯ จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จพร้อมกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงกลางปี 2548

การย้ายฐานปฏิบัติการไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างสูงต่อ บริษัทฯ ดังต่อไปนี้

การเพิ่มคุณภาพของผลิตภัณฑ์และการให้บริการ เนื่องจากสภาพที่ค่อนข้างแออัด ณ ท่าอากาศยานสาทรกรุงเทพ ทำให้การบริการก่อนและหลังการบินของบริษัทฯ ถูกจำกัด เช่น ห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นหนึ่ง และชั้นธุรกิจที่ขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสบายที่เหมาะสม

ด้านการเพิ่มกำลังการผลิตของหน่วยธุรกิจต่างๆ เช่น กรัฟการบิน ซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันมีข้อจำกัดในการขยายธุรกิจ เนื่องจากกำลังการผลิตที่จำกัด ณ ท่าอากาศยานสาทร กรุงเทพฯ

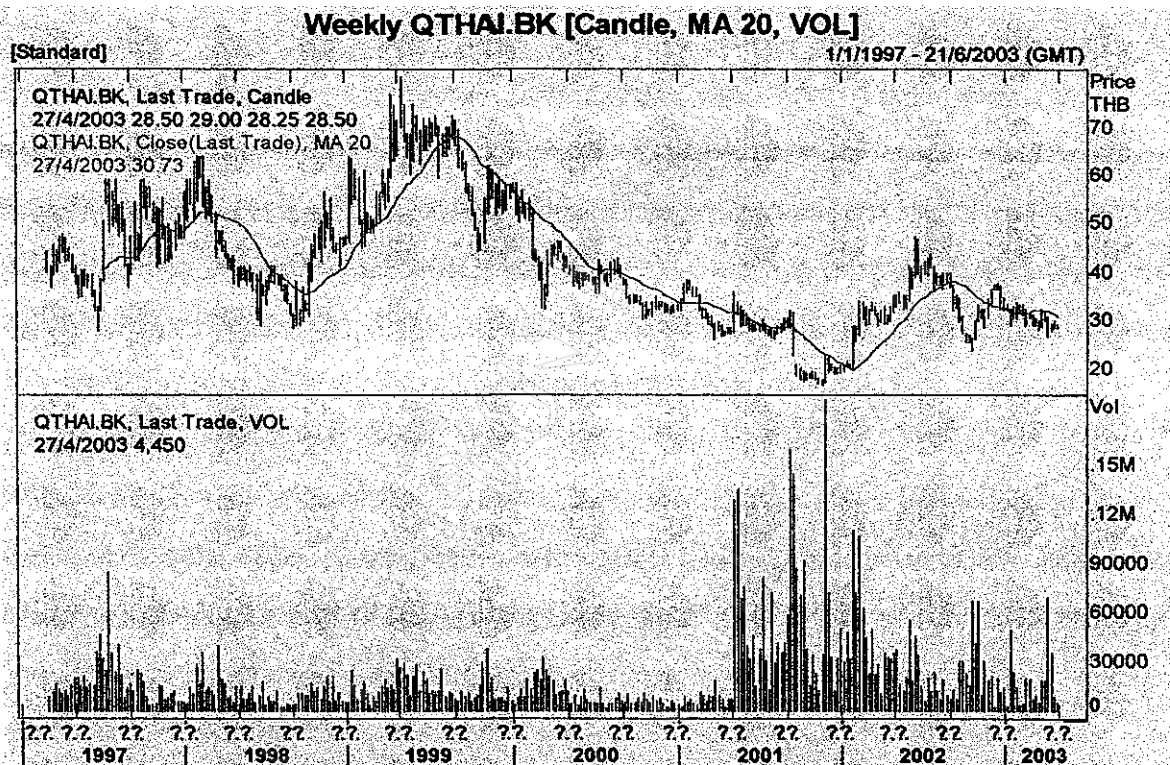
- การปรับปรุงผลิตภัณฑ์

บริษัทฯ มีแผนที่จะปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้ผู้โดยสาร โดยมีกำหนดที่จะทยอยปรับปรุงภายในเครื่องบินที่ใช้ในเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 31 ลำ โดยคาดว่าจะต้องใช้งบลงทุน 7,366 ล้านบาท

8) การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์

จากการวิเคราะห์ราคาของหลักทรัพย์ THAI พบว่าการเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์มีความผันผวนสูง (ดังภาพที่ 9) เนื่องจากธุรกิจได้รับผลกระทบจากฤดูกาลรวมถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจ เช่น เหตุการณ์ก่อวินาศกรรมในวันที่ 11 กันยายน 2544 ได้ทำให้สภาพอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกเลวร้ายลง ส่งผลต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัท ซึ่งสายการบินในเอเชียได้รับผลกระทบโดยตรงจากเหตุการณ์ก่อการร้ายในช่วงต้นประมาณ 6 เดือน อีกทั้งบริษัทยังได้รับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน โดยเฉพาะอัตราแลกเปลี่ยนต่อเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และเงินเยน แต่ผลกระทบดังกล่าวจะลดลงเนื่องจากรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จะอยู่ในสกุลเงินต่างประเทศเช่นกัน ในปีงบประมาณ 2543 และปีงบประมาณ 2544 ที่ผ่านมา การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก ซึ่งราคาน้ำมันได้ปรับตัวลดลงในปีงบประมาณ 2545 ทำให้ สภาพเศรษฐกิจของเอเชียเริ่มกระเตื้องขึ้น โดยเฉพาะเกาหลีใต้ จีน และหลายๆ ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบกับจำนวนนักท่องเที่ยวจากยุโรปยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในเอเชียอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี อีกทั้งราคาน้ำมันและอัตราดอกเบี้ยในช่วงที่ผ่านมาอยู่ในระดับต่ำ ราคาหลักทรัพย์ในปัจจุบันจึงมีแนวโน้มผันผวนจากอดีตไม่มากนัก

ภาพที่ 9 การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ THAI



ที่มา : Reuters (2003: Online)

4.7 หลักทรัพย์ TTA

ชื่อบริษัท บริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน)

ประเภทธุรกิจ ธุรกิจการเดินเรือ และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ที่ตั้งสำนักงาน สำนักงานใหญ่ เลขที่ 26/26-27 อาคารอรกานต์ ชั้น 8 ซอยชิดลม

ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

โทรศัพท์ +66 (0) 2250-0569

โทรสาร +66 (0) 2253-9497

อีเมล tta@thoresen.th.com

1) ความเป็นมา

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนต์ชีส์ จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2526 และได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2537 ปัจจุบันบริษัทมีทุนจดทะเบียน 770,000,000 บาท และทุนชำระแล้ว 426,404,570 บาท

บริษัทฯ มีธุรกิจหลักคือ ธุรกิจเดินเรือ และธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ แต่รายได้หลักจะเกิดจากธุรกิจเดินเรือ (ประมาณร้อยละ 88.64 ของรายได้รวม) ส่วนธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือมีรายได้รวมกันร้อยละ 6.83 ของรายได้รวม และรายได้อื่นๆ มีจำนวนร้อยละ 4.53 ของรายได้รวม

2) ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท โทริเซนไทย เอเจนซีส์ จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจการเป็นตัวแทนเรือและเป็นบริษัทลงทุน โดยบริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทในรูปแบบบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจการเดินเรือ และบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ทั้งนี้กลุ่มบริษัท โทริเซน มินโยบายให้บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด เป็นผู้บริหารงานในบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจการเดินเรือ สำหรับบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ บริษัทย่อยแต่ละบริษัทจะเป็นผู้บริหารงานด้วยตนเอง

3) บริษัทย่อย

- บริษัท เฮลิออส ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เซอร์มิส ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เฮลิคอน ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เซรอน ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เซอริเทจ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เซราเคิลส์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เฮกเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท เซอร์เมลิน ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์สกีปเปอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์สตาร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์เซลเลอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์สกาย ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์สปิริต ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ชัน ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ซี ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ เมอร์แซนท์ ชิปปิ้ง จำกัด

- บริษัท ทอร์ มาริเนอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ เมอร์คิวรี ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ มาสเตอร์ ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ ออร์คิด ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ ไฟลิ่ง ชิปปิ้ง จำกัด
- บริษัท ทอร์ จัสติน ชิปปิ้ง จำกัด

4) สถานะการเงินและผลการดำเนินงาน

หากไม่นับผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 60 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2545 ซึ่งเป็นผลมาจากการแข็งตัวของค่าเงินบาทต่อสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวมลดลงจาก 3,764.3 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2544 เป็น 3,655.32 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2545 หรือลดลง 108.98 ล้านบาท โดยการลดลงดังกล่าวเกิดจากจำนวนวันเดินเรือ

หากไม่นับผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 35.7 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2544 รายจ่ายของบริษัทฯ และบริษัทย่อยลดลงจาก 3,399.10 ล้านบาทในปี 2544 เป็น 3,302.38 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2545 หรือลดลง 96.72 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายที่ลดลงส่วนใหญ่เกิดจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินเรือทะเล และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคอกเบียร์

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลลดลงจากปีที่แล้ว 79.5 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2545 เท่ากับ 883.14 ล้านบาท เทียบกับ 863.3 ล้านบาทในปีก่อน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเบียร์ประกันภัยจำนวน 20.5 ล้านบาท

อย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินเรือแต่ละเที่ยวในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2545 เท่ากับ 1,642 ล้านบาท เทียบกับ 1,741.3 ล้านบาทในปี 2544 หรือลดลง 99.3 ล้านบาท สาเหตุหลักของการลดลงดังกล่าวเกิดจากจำนวนวันเดินเรือ (vessel days) ที่ลดลงจาก 9,059 วันในปี 2544 เป็น 8,852 วันในปี 2545

ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและการบริหารในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2545 เท่ากับ 423.5 ล้านบาท เทียบกับ 386.8 ล้านบาทในปีก่อน หรือเพิ่มขึ้น 36.7 ล้านบาท สาเหตุหลักของการเพิ่มขึ้นดังกล่าวเกิดจากการมีบริษัทย่อยที่ตั้งขึ้นใหม่เพิ่มเติมหลายบริษัทในปีนี้

ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2545 สินทรัพย์รวมของบริษัทและบริษัทย่อยเท่ากับ 3,842.9 ล้านบาท เทียบกับ 3,099.4 ล้านบาทในปีก่อน หรือเพิ่มขึ้น 743.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของที่ดิน อาคาร อุปกรณ์จำนวน 668.9 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนจำนวน 63.8 ล้านบาท

การเพิ่มขึ้นของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์จำนวน 668.9 ล้านบาทนั้นเป็นผลโดยตรงจากการปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2545 กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวนทั้งสิ้น 25 ลำ ขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ยประมาณ 20,516 เดทเวทตัน และอายุเรือโดยเฉลี่ยประมาณ 20.4 ปี เทียบกับปีที่แล้วที่มีเรือทั้งสิ้น 25 ลำ โดยมีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ยประมาณ 17,496 เดทเวทตัน และอายุเรือเฉลี่ยประมาณ 21.3 ปี

ในด้านหนี้สิน หนี้สินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยเพิ่มขึ้นจาก 2,827.4 ล้านบาทในปี 2544 เป็น 3,166.3 ล้านบาทในปี 2545 หรือเพิ่มขึ้น 338.9 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ระยะยาวจำนวน 187.9 ล้านบาท เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ และเกิดจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินหมุนเวียนจำนวน 109.36 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะสั้น, เจ้าหนี้การค้า และเงินรับล่วงหน้าจากลูกค้า

ในด้านงบกระแสเงินสดจะเห็นว่าการปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อย โดยมีเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 675.2 ล้านบาทในปี 2545 เทียบกับ 655.4 ล้านบาทในปีก่อน อย่างไรก็ตาม ตัวเลขอัตราส่วนสภาพคล่องปรับตัวลดลงเล็กน้อยโดยอยู่ที่ 0.73 เท่าในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2545 เทียบกับ 0.78 เท่าในปีก่อน

ทั้งนี้หากไม่รวมส่วนของเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 431.1 ล้านบาทแล้ว ตัวเลขอัตราส่วนสภาพคล่องควรจะอยู่ที่ 1.09 เท่าในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2545 ผู้บริหารมีความเห็นว่าตัวเลขอัตราส่วนสภาพคล่องดังกล่าว ไม่ทำให้กลุ่มบริษัทฯ ขาดสภาพคล่องทางการเงินในรอบปีบัญชีหน้า ทั้งนี้เพราะส่วนของเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปีจะจ่ายในรอบปีบัญชีถัดไป นอกจากนี้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2545 กลุ่มบริษัทฯ ยังมีวงเงินเบิกเกินบัญชีที่ยังไม่ได้ใช้และเงินที่คาดว่าจะได้รับจากการที่ผู้ถือใบสำคัญแสดงสิทธิใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญอีกจำนวน 157 ล้านบาท อีกทั้งยังมีค่าระวางเรือซึ่งส่วนใหญ่ลูกค้าจะชำระเงินให้ล่วงหน้า ดังนั้นบริษัทขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลส่วนใหญ่ จึงมีแนวโน้มที่จะมียอดเจ้าหนี้การค้าสูงกว่ายอดลูกหนี้การค้า และผู้บริหารมีความเห็นว่าผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และกระแสเงินสดจากการดำเนินงานน่าจะปรับตัวดีขึ้นในรอบปีบัญชีหน้าด้วยเช่นกัน

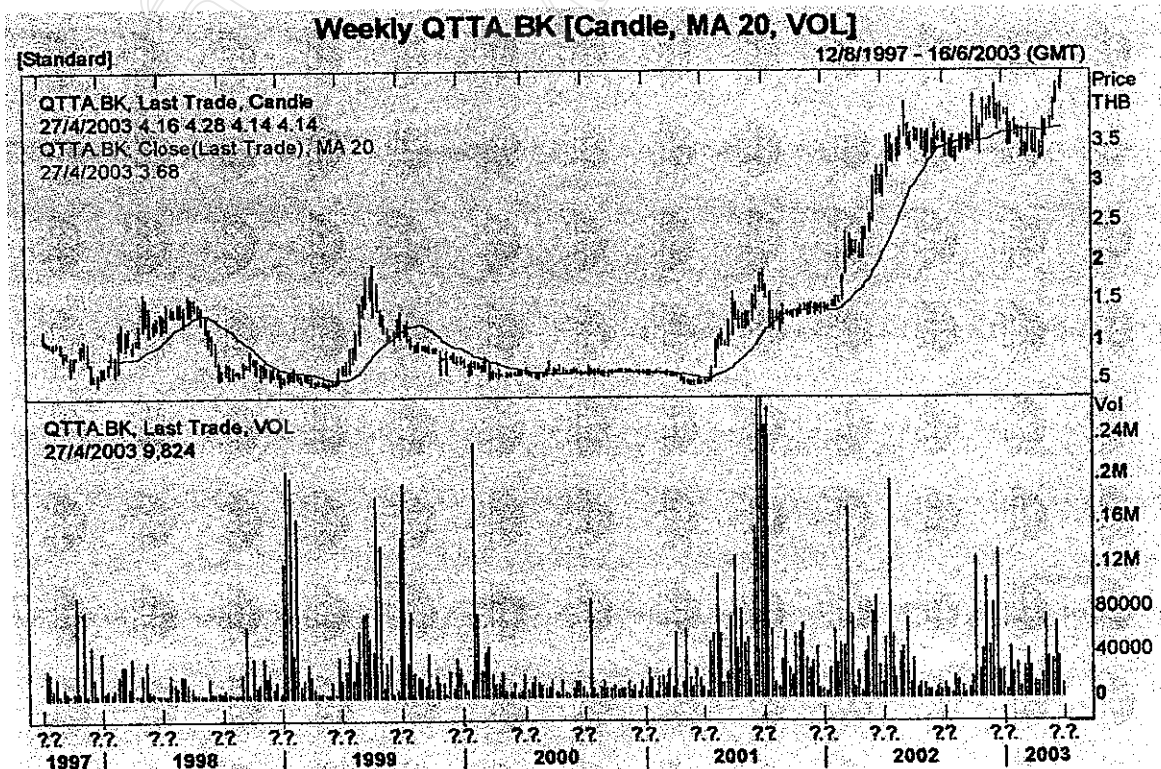
5) โครงการในอนาคต

ณ วันที่ 30 กันยายน 2545 กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 25 ลำ ทั้งนี้ภายใน 3 ปีข้างหน้า บริษัทฯ มีโครงการที่จะขายเรือเก่าซึ่งจะหมดอายุการใช้งานลงจำนวน 9 ลำ และซื้อเรือขนาดระวางบรรทุกประมาณ 25,000 – 38,000 เดทเวทตัน จำนวน 9 ลำ มาทดแทนเรือเก่าซึ่งปลดระวางไป นอกเหนือจากเรือ 9 ลำ ดังกล่าว บริษัทฯ คาดว่าจะซื้อเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป/เรือบรรทุกสินค้าเทกองเพิ่มเติมอีก 5 ลำ เพื่อเสริมประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้า นอกจากนี้บริษัทฯ จะยังคงขยายการลงทุนในธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และบริษัทฯ ไม่มีโครงการที่จะขยายธุรกิจไปสู่ธุรกิจประเภทอื่น

6) การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์

จากการวิเคราะห์ราคาของหลักทรัพย์ TTA พบว่า การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์มีความผันผวน (ดังภาพที่ 10) เนื่องจากบริษัทฯ มีเงินกู้ส่วนใหญ่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และสกุลเงินเงินบาท ซึ่งการอ่อนตัวของค่าเงินบาทจะส่งผลให้เกิดการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ดังเช่นในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจที่ผ่านมาซึ่งส่งผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ อีกทั้ง กลุ่มบริษัทต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงใน

ภาพที่ 10 การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ TTA



ที่มา : Reuters (2003: Online)

ปริมาณมากเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงในการเดินเรือ ซึ่งประมาณปี 2543 และปี 2544 ที่ผ่านมามีการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก หลังจากราคาน้ำมันได้ปรับตัวลดลงในปีงบประมาณ 2545 ทำให้ สภาพเศรษฐกิจเริ่มกระเตื้องขึ้นประกอบกับภาวะตลาดสินค้าเทกองโดยรวมปรับตัวดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ทำให้คาดว่าสถานการณ์จะดีขึ้นต่อไปเรื่อย ๆ รวมทั้งอัตราค่าระวางของเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป และเรือบรรทุกสินค้าเทกองขนาดเล็กได้ปรับตัวดีขึ้นมากเช่นกัน ในขณะที่จำนวนเรือลดน้อยลงไปเรื่อยๆ เนื่องจากจำนวนเรือใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาดมีน้อยลง ราคาหลักทรัพย์นี้จึงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

4.8 หลักทรัพย์ UTL

ชื่อบริษัท บริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน)
 ประเภทธุรกิจ การขนส่งระหว่างประเทศทางเรือ
 ที่ตั้งสำนักงาน สำนักงานใหญ่อยู่ที่ ชั้น 11 อาคารอัลมาลิ่งค์ ซอยชิดลม ถนนเพลินจิต
 แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร
 โทรศัพท์ (662) 2548400 โทรสาร (662) 2551155, (662) 2548424
 Homepage : www.unithai.com

1) ความเป็นมา

บริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) ได้จดทะเบียนต่อสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2530 บริษัทได้จดทะเบียนแปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชน เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2536 และหุ้นของบริษัทได้รับอนุมัติให้ซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2537

บริษัทฯ ให้บริการเรือขนส่งสินค้าทั่วไปแบบประจำเส้นทาง ระหว่าง เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กับประเทศในยุโรป และแอฟริกา, บริการเรือไม่ประจำเส้นทาง หรือเช่าเหมาลำ, บริการรับขนส่ง โดยให้เช่าระวางเรือของบริษัทอื่น และการเป็นตัวแทนเรือ ปัจจุบันบริษัทฯ บริหารกองเรือ 9 ลำ ประกอบด้วยเรือเอนกประสงค์ 8 ลำ และเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ 1 ลำ

2) ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยมีธุรกิจหลัก คือ การให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ทำเทียบเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ และธุรกิจเรือสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเล ให้บริการขนส่งบุคลากรและอุปกรณ์ให้แก่แท่นขุดเจาะ

น้ำมันในอ่าวไทย และรวมถึงธุรกิจของบริษัทย่อยที่ให้บริการเฉพาะบริษัทในกลุ่ม ได้แก่ ธุรกิจบริหารกองเรือ และจัดหาแหล่งเงินทุน

นอกจากนั้น ยังมีธุรกิจของบริษัทร่วม คือ กลุ่มบริษัท ยูไนเต็ด ไทย โลจิสติกส์ จำกัด ที่ให้บริการเป็นศูนย์กระจายสินค้า ธุรกิจของกลุ่มบริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ค แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด คือ อู่เรือและงานประกอบโครงสร้างเหล็กขนาดใหญ่ รวมถึงบริการเสริมอื่น ได้แก่ บริการให้เช่าพาหนะทางน้ำและบริการเคลื่อนที่ย้ายของทางน้ำ และธุรกิจของบริษัท เอสดีวี โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินธุรกิจเป็นตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าทั้งทางทะเลและทางอากาศ

ประกอบด้วย อู่ลอย 2 ตัวที่มีขีดความสามารถในการรองรับเรือขนาด 150,000 เดทเวทตัน งานเมื่อ เดือนมีนาคม 2540 โดยมีพื้นที่ในการให้บริการครอบคลุมเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

3) บริษัทร่วม

- บริษัท เอสดีวี โลจิสติกส์ (ประเทศไทย)
- บริษัท ยูนิไวส์ โฮลดิ้งส์ และบริษัทย่อย
- บริษัท ยูไนเต็ด ไทย โลจิสติกส์ และบริษัทย่อย

4) บริษัทย่อย

- บริษัท ยูนิไทย โลน (มาร์แชลไอส์แลนด์)
- บริษัท ยูไนเต็ด ไทย ชิปปิง
- บริษัท ยูนิเม
- บริษัท ยูนิไทยมิงวาแทงก์เกอร์ส, โลปีเรีย
- บริษัท ยูนิไวส์ โฮลดิ้งส์
- บริษัท ยูไนเต็ด ไทย โลจิสติกส์
- บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ค แอนด์ เอนจิเนียริง

5) สถานะการเงินและผลการดำเนินงาน

งบการเงินรวมของบริษัท ยูนิไทย โลน จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ประจำปี 2545 มีกำไรสุทธิรวม 221.85 ล้านบาท หรือคิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.98 บาท เปรียบเทียบกับปี 2544 ซึ่งมีผล

กำไรสุทธิรวม 363.09 ล้านบาท หรือคิดเป็นกำไรต่อหุ้น 1.61 บาท กำไรสุทธิมีอัตราลดลงร้อยละ 38.90 จากปี 2544

รายได้รวมของบริษัทฯ เท่ากับ 2,406.28 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2544 จำนวน 63.22 ล้านบาท เป็นผลมาจากกำไรจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการให้บริการในปี 2545

ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทฯ เท่ากับ 2,174.35 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2544 รวม 241.02 ล้านบาท เป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายในการให้บริการเพิ่มขึ้น

สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เท่ากับ 3,618.03 ล้านบาท เพิ่มจากปี 2544 รวม 172.36 ล้านบาท อันเป็นผลมาจากเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสียและเงินสดในบริษัทร่วมค้าและบริษัทย่อย เพิ่มขึ้น

หนี้สินรวมของบริษัทฯ เท่ากับ 1,341.18 ล้านบาท ลดลงจากปี 2544 เท่ากับ 65.75 ล้านบาท เนื่องจากในขณะที่เงินกู้ยืมหนี้ระยะยาวลดลงจำนวน 292.09 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้น 157.58 ล้านบาท

ในส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ปี 2545 รวม 2,276.84 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2544 เท่ากับ 238.12 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนหนี้สินระยะยาวต่อทุนเท่ากับ 0.06 : 1

ในด้านสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทในปี 2545 บริษัทฯ มีสภาพคล่องเพียงพอในการดำเนินธุรกิจและชำระเงินกู้ยืม โดยมีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนเท่ากับ 0.7 : 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้องดังนี้

บริษัทย่อยแห่งหนึ่งถูกฟ้องร้องโดยกองบัญชาการทหารสูงสุด จำนวน 30 ล้านบาท ซึ่งศาลได้พิจารณาและตัดสินให้บริษัทต้องจ่ายค่าเสียหายดังกล่าวจำนวน 20.22 ล้านบาท และดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยดังกล่าวอยู่ในระหว่างการยื่นอุทธรณ์ต่อศาล ซึ่งผลของคดียังไม่เป็นที่สิ้นสุดและบริษัทย่อยได้ตั้งสำรองเพื่อผลเสียหายจากคดีดังกล่าวไว้แล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2545 สำรองดังกล่าวมีจำนวน 25.0 ล้านบาท

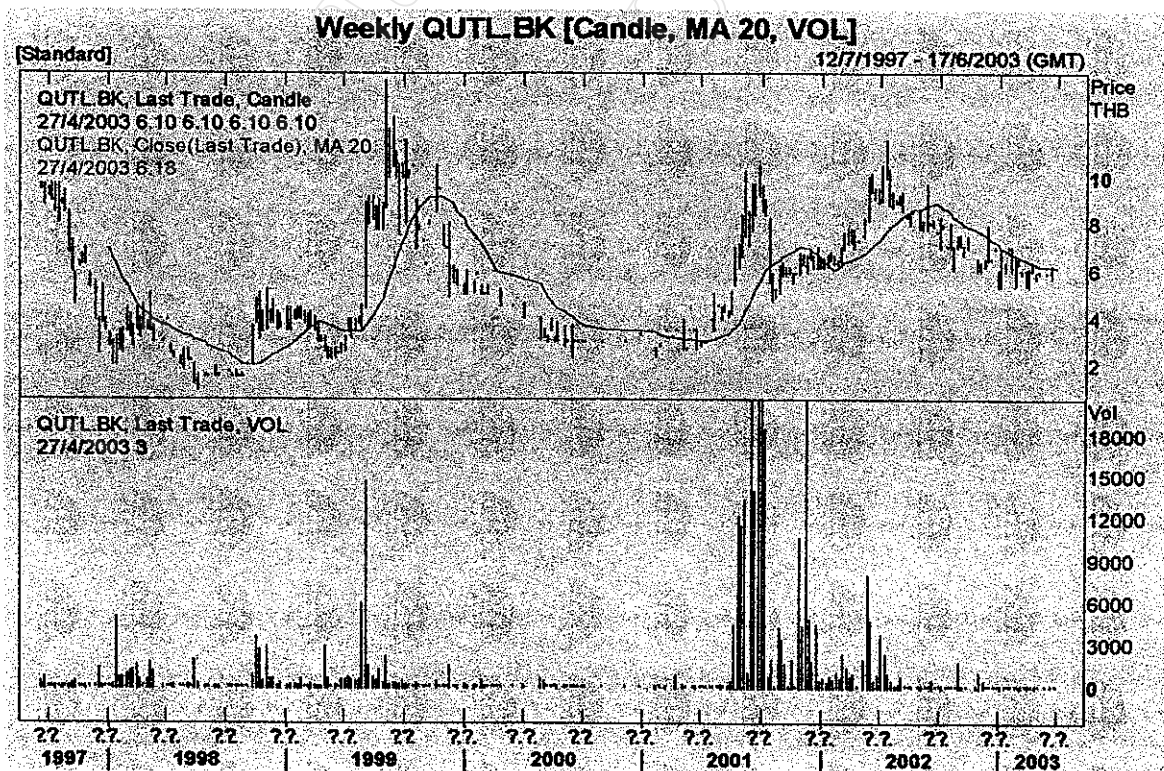
6) โครงการในอนาคต

แนวโน้มการดำเนินการในอนาคต บริษัทฯ มีแผนการจะจัดเรือมาทดแทนเรือของบริษัทที่จะปลดระวางตามอายุการใช้งานในช่วง 1-2 ปีข้างหน้า การจัดหาเรือดังกล่าว บริษัทฯ จะพิจารณาถึงความเหมาะสมและคุ้มค่าของการจัดซื้อและการเช่า นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมุ่งจะขยายการให้บริการในการเป็นตัวแทนในประเทศไทยของสายการเดินเรือต่างประเทศ รวมถึงการขยายฐานลูกค้าของท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ของบริษัทย่อยที่จังหวัดสมุทรปราการ การขยายธุรกิจศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้า และการขยายกองเรือสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียม

7) การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์

จากการวิเคราะห์ราคาของหลักทรัพย์ UTL พบว่าการเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์มีความผันผวน (ดังภาพที่ 11) เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจ รายได้ของบริษัทมักจะได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เนื่องจากในการดำเนินธุรกิจเดินเรือทุกๆเส้นทางการเดินเรือ บริษัทจะเรียกเก็บค่าระวาง หรือค่าเช่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ส่วนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นตามเมืองท่าต่างๆนั้น จะต้องจ่ายตามสกุลเงินของประเทศนั้นๆ นอกจากนี้ ความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราและอัตราดอกเบี้ยยังส่งผลกระทบต่อผลประกอบการรวมของบริษัทประกอบกับความผันผวนของราคาน้ำมันซึ่งประมาณปี 2543 และปี 2544 ที่ผ่านมา การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก อย่างไรก็ตามในปีปัจจุบันบริษัทมีผลประกอบการดีขึ้น จึงคาดว่าราคาหลักทรัพย์จะมีความผันผวนลดลง

ภาพที่ 11 การเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ UTL



ที่มา : Reuters (2003: Online)