บทที่ 4
ข้อทูลทั่วไปของหลักทรัพย์

การศึกษาครั้งนี้ได้ใช้ข้อมูลของหลักทรัพย์ของกลุ่มขนส่ง ที่มีมูลค่าการซื้อขายสูงสุดในกลุ่มจำนวน 5 หลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ได้แก่ ทางด่วนกรุงเทพ (BECL) พรีเชียสชิพปิ้ง (PSL) อาร์ซีแอล (RCL) การบินไทย (THAI) โทรีเซนไทยเอเยนต์ซีส์ (TTA) การศึกษาข้อมูลพื้นฐานของหลักทรัพย์ที่จะทำการลงทุน เป็นการเพิ่มความเชื่อมั่นในผลการวิเคราะห์และเพื่อลดความคลาดเคลื่อนที่อาจเกิดขึ้น จนส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจที่อาจผิดพลาดได้ ซึ่งแต่ละหลักทรัพย์มีข้อมูลพื้นฐานและลักษณะการประกอบธุรกิจ ดังนี้

4.1 หลักทรัพย์ BECL

ชื่อบริษัท	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า “BECL”)
ประกอบธุรกิจ	ดำเนินการก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษศรีรัช และส่วนต่อขยายต่างๆ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ระหว่าง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
ที่ตั้งสำนักงาน	เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

4.1.1 ความเป็นมา

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เริ่มจดทะเบียนก่อตั้ง เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2530 ด้วยทุนจดทะเบียน 100,000 บาท โดยที่รัฐบาลไทยมีความประสงค์ให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุนในการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ รวมทั้งการขยายโครงข่ายของระบบทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จึงได้เชิญชวนให้ผู้ที่สนใจจัดทำข้อเสนอเพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัชเข้าเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร ข้อเสนอของบริษัทได้รับการยอมรับจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2531 ในวันที่ 22 ธันวาคม 2531 บริษัทได้เข้าทำสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช และส่วนต่อขยายต่างๆรวมทั้งธุรกิจที่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวเป็นเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 จนถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2563

ในปี 2537 ผู้ถือหุ้นใหญ่ คือบริษัท กูมาไกกูมิ จำกัดได้ถอนตัวจากการบริหาร และผู้ถือหุ้นกลุ่มธนาคารในประเทศและกลุ่ม ช.การช่างได้เข้าบริหารงาน และรับซื้อหุ้นของบริษัท กูมาไกกูมิ จำกัด ทั้งหมด บริษัทได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2537 และหุ้นสามัญของบริษัทได้รับการจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2538 ขณะนี้บริษัทมีทุนจดทะเบียน 8,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,700 ล้านบาท

วันที่ 25 กันยายน 2539 บริษัทได้จัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ขึ้นโดยบริษัทถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน 3,000 ล้านบาทเรียกชำระเต็มจำนวนเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2542 เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้เข้าทำสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นเวลา 30 ปีนับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 จนถึงวันที่ 26 กันยายน 2569 ต่อมาบริษัทย่อยได้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2546 โดยเรียกชำระแล้ว 750 ล้านบาท ดังนั้นปัจจุบันบริษัทย่อยมีทุนจดทะเบียน 6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,750 ล้านบาท

วันที่ 17 เมษายน 2540 บริษัทได้เข้าทำสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี เป็นเวลา 30 ปีกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัชส่วนดี (พระราม 9 - ศรีนครินทร์) นับจากวันที่ 17 เมษายน 2540 จนถึงวันที่ 16 เมษายน 2570

โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด และโครงการทางด่วนส่วนดี เป็นโครงการในลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) คือ บริษัทเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารระบบทางด่วน แต่กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในระบบทางด่วนเป็นสิทธิของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยบริษัทได้รับผลตอบแทนในรูปของส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่กำหนดในสัญญา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.1.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้ร่วมกันลงทุนในโครงการระบบทางด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 3 สายคือ ดินแดง-ท่าเรือ บางนา-ท่าเรือ และท่าเรือ-ดาวคะนอง ระยะทางทั้งสิ้น 27.1 กิโลเมตร ขณะที่บริษัทเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

ศรีรัช ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และ ส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะทางทั้งสิ้น 38.5 กิโลเมตร ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชต่อเชื่อมเข้าด้วยกันที่บริเวณทางต่างระดับมักกะสันและบริเวณทางต่างระดับบางโคล่ ผู้ใช้ทางพิเศษชำระ ค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทาง ทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท นอกจากนั้นการทางพิเศษแห่งประเทศไทยและกรมทางหลวงได้ร่วมกันก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัชส่วนดี กับมอเตอร์เวย์ที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ บริษัทและกรมทางหลวงร่วมกันรับผิดชอบค่าก่อสร้างในอัตราส่วนร้อยละ 54.036 และร้อยละ 45.964

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะระยะทางทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ สำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบให้บริษัท ปัจจุบันทางพิเศษทุกเส้นทางของบริษัทและบริษัทย่อยเปิดให้บริการแล้ว

การจัดแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 นั้น ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชจะถูกนำมารวมกันและแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ พื้นที่ในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับ 60% การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับ 40% 9 ปีสุดท้าย บริษัทได้รับ 40% การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับ 60% และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้ายได้รับ 50% เท่ากัน ส่วนพื้นที่นอกเขตเมืองรายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัททั้งหมดและในส่วนของทางพิเศษอุดรรัถยารายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัทย่อยทั้งหมด

ในปี 2545 สัดส่วนส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับพื้นที่ในเขตเมือง ระหว่างบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้เปลี่ยนจากบริษัทได้รับ 60% การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้รับ 40% มาเป็นได้รับ 50% เท่ากัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545

สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช อัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามสัญญา ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภค สำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกิน 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกิดเงินเฟ้อสูงกว่าปกติหรือมีเหตุสุดวิสัยหรือ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

เหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น ทางบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยสามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร โดยมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2546

สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา การปรับอัตราค่าผ่านทางจะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภค สำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกิน 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 นอกจากนี้เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้าประจำใช้ทางพิเศษเส้นนี้มากขึ้น บริษัทย่อยจึงได้ส่งเสริมการขายโดยให้ส่วนลดในอัตรา 20-50% โดยปรับลดทันทีที่จุดชำระเงินเริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2543 และตั้งแต่เดือนมกราคม 2544 บริษัทย่อยได้เพิ่มการให้ส่วนลดเป็น 25-50% ต่อเนื่องไปในปี 2547

4.1.3 ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิปี 2547 จำนวน 1,916 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 683 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 55.39 จากปีก่อน ซึ่งมีกำไรสุทธิ 1,233 ล้านบาท

เนื่องมาจากรายได้ค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้น และดอกเบี้ยจ่ายที่ประหยัดได้จากอัตราดอกเบี้ยที่ลดลงจากการปรับลดต้นทุนทางการเงิน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2546 ซึ่งมีผลต่องบการเงินปี 2547 เต็มปี ทำให้ในปี 2547 มีอัตรากำไรสุทธิต่อยอดขาย เท่ากับร้อยละ 29 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 และมีกำไรสุทธิต่อหุ้น 2.49 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 55 เมื่อเทียบกับปี 2546

งบการเงินปี 2547 สะท้อนถึงการเติบโตของปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนที่ยังมีอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด่วนสายนอกเมืองที่บริษัทและบริษัทย่อย ได้รับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดมีการเติบโตของปริมาณรถที่ใช้บริการค่อนข้างสูง ส่งผลให้ผลประกอบการดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ขณะที่ผลของการลดลงของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว จากการปรับลดต้นทุนทางการเงินด้วยการแก้ไขสัญญาสินเชื่อเมื่อเดือนกันยายน 2546 กับเจ้าหนี้เงินกู้รายเดิม ซึ่งมีผลต่องบการเงินในปี 2547 เต็มปี ประกอบกับการลดลงของเงินต้นจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ เป็นผลให้ดอกเบี้ยจ่ายซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทลดลงอย่างมาก

จากผลสำเร็จของการดำเนินงานและบริหารงานทำให้ในปี 2547 บริษัทสามารถจ่ายชำระคืนหนี้เงินกู้ ก่อนกำหนดจำนวน 500 ล้านบาท นอกเหนือจากการชำระคืนตามปกติ จำนวน 2,079 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผลแก่ ผู้ถือหุ้นจากผลการดำเนินงานประจำปี 2546 หุ้นละ 1.50 บาท รวมถึงมีการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลในปี 2547 เป็นปีแรก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.2 หลักทรัพย์ PSL

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ประกอบธุรกิจ	เจ้าของเรือเดินทะเล
ที่ตั้งสำนักงาน	เลขที่ 8 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

4.2.1 ความเป็นมา

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ พ.ศ. 2532 ด้วยทุนจดทะเบียน 1 ล้านบาท และเข้าสู่ตลาดหลักทรัพย์ในปี พ.ศ. 2536 โดยดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ ในลักษณะเดินเรือไม่ประจำเส้นทาง (Tramping) โดยในปัจจุบันบริษัทฯมีเรือทั้งสิ้น 52 ลำ รวมขนาดระวางบรรทุก 1,311,065 เดดเวทตัน บริษัทฯจัดตั้งบริษัทย่อยขึ้นมา เพื่อเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือ บริษัทละหนึ่งถึงสองลำ ทั้งนี้ บริษัทฯถือหุ้นในบริษัทย่อยเหล่านี้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 99 การที่บริษัทฯมีนโยบายจัดตั้งบริษัทย่อยขึ้น โดยให้แต่ละบริษัทย่อยถือกรรมสิทธิ์ในเรือ 1-2 ลำนั้น มีจุดประสงค์เพื่อจำกัดความเสียหายที่จะเกิดแก่ทรัพย์สินอื่นๆ ของบริษัทฯในกรณีที่เรือลำหนึ่งลำใดก่อความเสียหายขึ้น ซึ่งการจัดโครงสร้างบริษัทฯในลักษณะนี้ถือเป็นบรรทัดฐานของอุตสาหกรรมเดินเรือโดยทั่วไป

4.2.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท พรีเซียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ” หรือ “พีเอสแอล”) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็ก และให้บริการเช่าเหมาสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ โดยมีบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจเป็นเจ้าของเรือ 2 ลำ) เพื่อจำกัดความรับผิดในหนี้สิน ซึ่งโครงสร้างดังกล่าวมีลักษณะเหมือนกับโครงสร้างบริษัทเดินเรือทั่วไป ปัจจุบัน พีเอสแอล (ณ วันที่ 31 มกราคม 2548) มีเรือสำหรับขนส่งสินค้าเทกองจำนวน 51 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 1 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอลมีเดดเวทตันรวมทั้งสิ้น 1,311,065 เดดเวทตัน โดยเรือ 51 ลำเป็นเรือธงไทย และจำนวน 1 ลำเป็นเรือธงบาฮามาส

พีเอสแอล จัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุด ที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (ขนาด 10,000 ถึง 30,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองในตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ผู้ประกอบธุรกิจในกลุ่มนี้มีความหลากหลาย และมี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ลักษณะเฉพาะกล่าวคือผู้ประกอบการหนึ่งๆส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือในขนาดดังกล่าวเพียง 2-3 ลำ ทำให้พีเอสแอลเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ที่สุดในกลุ่มนี้ ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือของกองเรือพีเอสแอลด้านเทคนิค คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO9002 พีเอสแอลบริหารงานกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทางซึ่งมีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมไปทั่วโลก สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่งคือสินค้าทางการเกษตร, เหล็ก, ปุ๋ย, สินแร่และเนื้อแร่, ไม้ซุง และอื่นๆ พีเอสแอลได้ประมาณเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าวๆ เป็น 5 ภูมิภาคประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา / แคนนาดา, ยุโรป, ละตินอเมริกา-อาฟริกา, อินเดีย อนุทวีป-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล กองเรือพีเอสแอลสามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำ (เรือของพีเอสแอลมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่) เนื่องจากขนาดเรือของพีเอสแอลสามารถเข้าเทียบท่าในร่องน้ำตื้นได้ ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางมากว่าผู้ประกอบการเดินเรือขนาดใหญ่

4.2.3 ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

สินทรัพย์หมุนเวียนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2547 เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2546 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด อันเป็นผลมาจากการเช่าเรือส่วนใหญ่เป็นลักษณะการเช่าแบบเป็นระยะเวลาโดยจะมีการรับเงินค่าเช่าล่วงหน้าทุกๆ 15 วัน ลูกหนี้สุทธิลดลง 0.97 ล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ลูกหนี้ประกอบด้วยเงินที่ต้องได้รับจากตัวแทน ผู้เช่าเรือทั้งหลายและรายได้ค้างรับจากการเดินเรือแบบเป็นรายเที่ยวที่จบสิ้นแล้ว โดยธรรมเนียมปฏิบัติทั่วไปในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล บริษัทฯจะเรียกเก็บค่าขนส่งจากลูกค้าล่วงหน้าเป็นจำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้บริการเช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วัน ในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) ดังนั้นจะไม่มีปัญหาใดๆจากการติดตามหนี้ ขณะที่สินทรัพย์ถาวรเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาซึ่งมีผลมาจากการซื้อเรือ 22 ลำ ในระหว่างปี 2547 สินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ถาวร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 ปัจจุบันบริษัทฯมีกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 52 ลำ นี้ เรือของบริษัทฯอยู่ในสภาพดีเนื่องจากมีการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เรือมีมาตรฐานสูงสุดเท่าที่จะทำได้

ในด้านหนี้สินเงินกู้มีหลักประกันของบริษัทฯเพิ่มขึ้นจาก 86.12 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2546 เป็น192.87 ล้านเหรียญสหรัฐ ณสิ้นปี 2547 ในระหว่างปี 2547 บริษัทฯ ได้รับวงเงินสินเชื่อใหม่จำนวน 170 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งได้ใช้เงินจำนวน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

163.85 ล้านเหรียญสหรัฐ จากวงเงินสินเชื่อนี้ไปเพื่อซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 21 ลำ โดยเรือลำสุดท้าย (วิจิตรา นารี) บริษัทฯซื้อด้วยเงินสดส่วนเกินจากการดำเนินงาน บริษัทฯจ่ายชำระหนี้เงินกู้ 35.28 ล้านเหรียญสหรัฐแก่ธนาคารกรุงไทย ตามสัญญาเงินกู้ยืมใหม่และสัญญาเงินกู้ยืมที่ทำในปี 2546(วงเงินกู้ 100 ล้านเหรียญสหรัฐ) อีกทั้งบริษัทฯได้นำกระแสเงินสดส่วนเกินจากการดำเนินงานในระหว่างปี จ่ายชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 34.75 ล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งหมดนี้ส่งผลให้หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 98.39 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2546 เป็น 206.19 ล้านเหรียญสหรัฐ ณ สิ้นปี 2547

ในส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทฯมีผลกำไรสุทธิจำนวน 110.10 ล้านเหรียญสหรัฐสำหรับปี 2547 บริษัทฯได้จ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายสำหรับผลการดำเนินงานปี 2546 ทั้งสิ้นจำนวน 9.86 ล้านเหรียญสหรัฐ (0.75 บาทต่อหุ้น) โดยเงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายในเดือน พฤษภาคมปี 2547 นอกจากนี้บริษัทฯได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2547 จำนวน 12.22 ล้านเหรียญสหรัฐ (1 บาทต่อหุ้น) ซึ่งจ่ายแล้วในเดือนกันยายนปี 2547 และมีการซื้อหุ้นคืนจำนวน 11.22 ล้านเหรียญสหรัฐ รวมทั้งตั้งสำรองฯ จำนวน 3 ล้านเหรียญสหรัฐ และผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินและส่วนได้เสียของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยเพิ่มขึ้นจำนวน 1.89 ล้านเหรียญสหรัฐ ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นมาอยู่ที่ 171.22 ล้านเหรียญสหรัฐ ณ สิ้นปี 2547 ซึ่งเพิ่มขึ้น 75.69 ล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ผลของการเพิ่มขึ้นในส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่กล่าวข้างต้นทำให้มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นเพิ่มขึ้นจาก 0.18 เหรียญสหรัฐต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2546 เป็น 0.34 เหรียญสหรัฐ ต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2547

ด้านการดำเนินกิจการ ในรอบปีที่ผ่านมาบริษัทฯมีรายได้รวมเป็นเงิน 8,728.12 ล้านบาท (ปี 2546: 3,990.52 ล้านบาท) และมีผลกำไรสุทธิเป็นเงิน 4,749.77 ล้านบาท (ปี 2546: กำไรสุทธิ 1,536.56 ล้านบาท) ทั้งนี้รวมถึงกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 56.14 ล้านบาท (ปี 2546 : กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 184.19 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นอย่างมากมาอยู่ที่ 5,292.51 ล้านบาท(ปี 2546 : 1,957.87 ล้านบาท) สินทรัพย์รวมของบริษัทฯเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 13,375.78 ล้านบาท (ปี 2546: 5,867.92 ล้านบาท)

ในระหว่างปีที่ผ่านมา บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนค่าภาษีเงินได้ และรายการพิเศษเป็นจำนวน 4,693.63 ล้านบาท ในส่วนของรายได้จากการเดินเรือต่อลำต่อวันเพิ่มขึ้นร้อยละ 68 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2546 รายได้รวมสูงกว่าปีก่อนเนื่องจากในปี 2547 บริษัทฯ ได้อัตราค่าระวางที่สูงขึ้นและจำนวนวันเดินเรือที่สูงขึ้น บริษัทฯฯยังคงนโยบายควบคุมค่าใช้จ่ายในการบริหารเรืออยู่ต่อไปอย่างไรก็ดีในปี2547 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือได้เพิ่มขึ้น ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเพื่อการซ่อมบำรุงก็อยู่ในระดับที่ควบคุมได้โดยเฉลี่ยประมาณ 12 วันต่อ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ลำเรือซึ่งทำให้บริษัทฯสูญเสียรายได้น้อยลง นอกจากนี้ผลของความสามารถในการทำกำไร ทำให้บริษัทฯ มีระดับสภาพคล่องที่สูงมากในระหว่างปี 2547 และสามารถชำระหนี้เงินกู้คืนก่อนกำหนดเป็นเงิน 34.75 ล้านเหรียญสหรัฐ

4.3 หลักทรัพย์ RCL

ชื่อบริษัท	บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน)
ประกอบธุรกิจ	ให้บริการขนส่งตู้สินค้าระบบฟีดเดอร์ทางทะเลระหว่างประเทศ
ที่ตั้งสำนักงาน	เลขที่ 127/35 ชั้น 30 อาคารปัญจธานีทาวเวอร์ ถนนรัชดาภิเษก แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร 10120

4.3.1 ความเป็นมา

บริษัท อาร์ ซี แอล จำกัด (มหาชน) ได้เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี 2523 จากการร่วมทุนระหว่างบริษัท โงวฮก จำกัด (ไทย) และบริษัท สิงคโปร์ชิปปิ้งคอร์ปอเรชั่น จำกัด (สิงคโปร์) โดยถือหุ้นในสัดส่วน 75 (ไทย) ต่อ 25 (สิงคโปร์) เปิดดำเนินการในปี 2524 โดยซื้อเรือลำแรกชื่อ “ศิริภูมิ” เพื่อให้บริการเส้นทางกรุงเทพฯ-สิงคโปร์ ในระบบขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลแบบฟีดเดอร์ บริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนเป็นสมาชิกตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปี 2531 และได้แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนในปี 2536

บริษัทฯ ได้มีการขยายการลงทุนไปยังประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค และก่อตั้งบริษัท อาร์ ซี แอล อินเวสเมนท์ พีทีอี จำกัด ในสิงคโปร์ ในปี 2532 เพื่อเข้าซื้อกิจการบริษัทย่อยในสิงคโปร์ และในปี 2535 บริษัทฯ ได้เข้าไปซื้อกิจการซึ่งดำเนินกิจการเดินเรือ ในฮ่องกง เพื่อขยายขอบเขตการขนส่งให้กว้างขวางขึ้น ในปี 2537 บริษัทย่อยในสิงคโปร์ได้ขยายการลงทุนในบริษัทย่อยในจีน ซึ่งได้ช่วยให้บริษัทฯ มีเครือข่ายการบริการในจีน

บริษัทฯ ได้ขยายกองเรือ โดยเซ็นสัญญาสั่งต่อสร้างเรือใหม่จำนวน 7 ลำ, 2 ลำ, และ 6 ลำ ในปี 2537, 2538, และ 2539 ตามลำดับเรือต่อสร้างใหม่ทยอยส่งมอบจำนวน 2 ลำ, 5 ลำ, 6 ลำ และ 2 ลำ ในปี 2538, 2539, 2540, และ 2541 ตามลำดับ ณ สิ้นปี 2547 เรือคอนเทนเนอร์ประจำการที่กลุ่มฯ เป็นเจ้าของ มีจำนวนรวม 27 ลำ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.3.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

กลุ่ม อาร์ ซี แอล (“กลุ่มฯ”) มุ่งมั่นต่อการพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่การเป็นผู้ให้บริการขนส่งชั้นนำของภูมิภาคที่มี ฐานสินทรัพย์ประกอบการที่มั่นคง โดยจะเน้นการให้บริการ

ที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้าและการดำเนินงานที่สอดคล้องกับจุดประสงค์ของผู้ถือหุ้น ด้วยความอุตสาหะอย่างยิ่งยวดทั้งของฝ่ายบริหารและพนักงาน กลุ่มฯส่งเสริมสนับสนุนการใช้พัฒนาการเทคโนโลยี่สมัยใหม่และการลงทุนในทรัพยากรเพื่อการดำเนินงานให้บรรลุพันธกิจที่ตั้งไว้นี้ สำหรับวิสัยทัศน์ของกลุ่มฯ คือ การวิวัฒน์องค์กรให้เป็น “ผู้นำเสนอทางออกในทุกปัญหา” ด้านการขนส่งสินค้า โดยการให้บริการเพิ่มมูลค่าที่ตรงความประสงค์ของลูกค้า โดยส่งเสริมงานบริการที่ครบวงจรและเปี่ยมด้วยนวัตกรรม

กลุ่ม อาร์ ซี แอล ก่อตั้งขึ้นในปี 2522 เป็นสายการเดินเรือที่ประกอบธุรกิจขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลที่มีฐานหลักในการประกอบกิจการอยู่ที่ประเทศไทย และได้จดทะเบียนเป็นบริษัทมหาชนที่มีการซื้อขายหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยตั้งแต่ปี 2531 ดำเนินธุรกิจหลักในสายธุรกิจ สองประเภท ได้แก่ Shipper Owned Container หรือ SOC และ Carrier Owned Container หรือ COC โดยมีเครือข่ายการให้บริการที่ครอบคลุมทั่วภูมิภาคเอเชีย ในปัจจุบันกลุ่มฯเป็นเจ้าของและบริหารกองเรือเดินสมุทรที่มีจำนวนเรือคอนเทนเนอร์ประจำการในกองเรือ 40 ลำ โดยมีขนาดระวางเรือระหว่าง 250 ทีอียู ถึง 2500 ทีอียู และมีปริมาณการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์เฉลี่ยต่อปีจำนวน 61,000 ทีอียู ที่จะสนับสนุนกิจการในสายธุรกิจ COC ของกลุ่มฯ

ทางกลุ่มฯ มีเครือข่ายการให้บริการที่ประกอบด้วยสำนักงาน46แห่งทั่วภูมิภาค ซึ่งมีทั้งที่เป็นสำนักงานของกลุ่มฯเองโดยตรง และสำนักงานตัวแทน ปัจจุบันกลุ่มฯมีการให้บริการที่เป็นที่ยอมรับจากลูกค้าและผู้ประกอบการทั่วไปในอุตสาหกรรม ในฐานะผู้ประกอบกิจการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลชั้นแนวหน้าทั้งในสายธุรกิจ SOC และในสายธุรกิจ COC ในแถบภูมิภาคเอเชีย

ปี 2547 นับเป็นปีที่สำคัญยิ่งในประวัติการณ์ การดำเนินธุรกิจของกลุ่มฯ เนื่องจากเป็นปีครบรอบการจัดตั้งและดำเนินงานปีที่ 25ของกลุ่มฯ และยังสอดคล้องกับการเป็นปีทองแห่งการดำเนินงานทั้งในด้านปริมาณการขนส่งโดยรวมและผลกำไร

กลุ่มฯ ยังคงให้ความสำคัญต่อการขยายการให้บริการในธุรกิจหลักทั้งประเภท COC และ SOC อย่างเท่าเทียมกัน โดยธุรกิจทั้งสองต่างเป็นฐานรายได้หลักที่สร้างกระแสเงินสดอย่างสม่ำเสมอให้แก่กลุ่มฯ ซึ่งแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนจากแผนภูมิข้างล่างที่แสดงรายละเอียดและรูปแบบการเติบโตของปริมาณการขนส่งตู้สินค้าในสายธุรกิจ SOC และ COC ในสี่ปีที่ผ่านมา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.3.3 ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

ในปี 2547 (ซึ่งเป็นปีที่กลุ่มบริษัทฯ อาร์ ซี แอล ดำเนินการครบรอบ 25 ปี)กลุ่มบริษัทฯ มีจำนวนตู้สินค้าทั้งหมดที่ได้มีการขนส่งโดยกลุ่มฯ รวมทั้งปีจำนวน 2.10 ล้านทีอียู เพิ่มขึ้น

ประมาณ 21.39 % จากปีก่อนหน้าที่การขนส่งตู้สินค้ามีจำนวน 1.73 ล้าน ทีอียู ทำให้กลุ่มฯ มีรายได้จากการเดินเรืออยู่ที่ 17,933 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 37.08% จากปี 2546 ในขณะที่ รายได้รวมอยู่ที่ 18,112 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 35.37% จากปี 2546 กลุ่มฯ มีกำไรขั้นต้น 5,058 ล้านบาท และมีกำไรก่อนการหักดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้อยู่ที่ 4,082.50 ล้านบาท โดยมี EBITDA (กำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายประเภท ดอกเบี้ยจ่าย ภาษี ค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สิน และ ค่าตัดจำหน่ายทรัพย์สิน) อยู่ที่ 4,905.7 ล้านบาท ดอกเบี้ยจ่ายปี 2547 ลดลง 16.73% จากปีก่อนหน้าซึ่งเป็นผลมาจากการชำระคืนเงินกู้ อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวมอยู่ที่ 0.47 ขณะที่สินทรัพย์ของกลุ่มฯ ปรับตัวเพิ่มขึ้น 8.90% ภาระหนี้สินระยะยาวของกลุ่มฯ เมื่อสิ้นปี 2547 มีอยู่ 7,374.43 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 402.96 ล้านบาท (หมายเหตุ : กลุ่มบริษัทฯ ได้ปรับปรุงตัวเลขการรายงานงบการเงินในปี 2546 เนื่องจากบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์นำนโยบายบัญชีแบบ functional currency (การบันทึกบัญชีตามสกุลเงินจริงที่ใช้ในการดำเนินงาน) มาใช้ในการรายงานงบการเงินสำหรับปี 2547 การเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีที่เกี่ยวกับสกุลเงินทำการนี้ ทำให้ต้องปรับปรุงตัวเลขทางบัญชีในงบการเงินรวมของกลุ่มฯ ในปี 2546 และปี 2547 ใหม่เพื่อการเปรียบเทียบ ส่งผลให้กำไรสุทธิที่บันทึกในงบการเงินรวมของกลุ่มฯในปี 2546 ลดลงจากที่ได้บันทึกไว้เดิม 159 ล้านบาท และผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีที่เกี่ยวกับสกุลเงินทำการได้แสดงไว้ในงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น)

กลุ่มบริษัทฯ มีผลประกอบการที่แสดงกำไรสุทธิประจำปี 2547 จำนวน 3,677.26 ล้านบาท (2546 : กำไรสุทธิ(ปรับปรุงใหม่) 632.65 ล้านบาท) กำไรต่อหุ้นสูงถึง 5.55 บาท อัตรากำไรสุทธิ เมื่อเปรียบเทียบเป็นสัดส่วนต่อรายได้รวมอยู่ที่20.30 % และอัตรากำไรสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 33.98 %

4.4 หลักทรัพย์ THAI

ชื่อบริษัท	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ชื่อย่อ THAI
ประเภทธุรกิจ	การขนส่งทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.4.1 ความเป็นมา

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม เริ่มก่อตั้งโดยการทำสัญญาร่วมทุนระหว่าง บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับ สายการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ 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 โดยบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และ เอส. เอ. เอส. ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2520 เอส. เอ. เอส. ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด และถือเป็นการยกเลิกสัญญาร่วมทุน และบริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนโดยให้กระทรวงการคลังเข้าร่วมถือหุ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531 รัฐบาลในสมัย ฯพณฯ พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ดำเนินการรวมกิจการบินภายในประเทศที่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการเข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ เป็นผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ บริษัทฯ จึงเป็นสายการบินแห่งชาติที่รับผิดชอบกิจการการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางบินระหว่างประเทศทั้งหมด

บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2534 โดยได้ทำการแปลงกำไรสะสมให้เป็นหุ้นเพิ่มทุน ทำให้มีทุนจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็น 13,000 ล้านบาท และทำการเพิ่มทุนใหม่อีกจำนวน 1,000 ล้านบาท และ 3,000 ล้านบาท ตามลำดับ ดังนั้นปัจจุบัน บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 17,000 ล้านบาท และ มีทุนชำระแล้ว 16,850 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลัง ถือหุ้นร้อยละ 54.21 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 45.79 กระจายสู่ประชาชนทั่วไปทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งพนักงานของบริษัทฯ

4.4.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัทฯ ประกอบกิจการขนส่งทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยให้บริการจากกรุงเทพฯ ไปยังจุดบินต่างๆ รวม 74 เมือง (ไม่รวมกรุงเทพฯ) ใน 34 ประเทศ (ไม่รวมประเทศไทย) ประกอบด้วยจุดบินต่างๆ ในประเทศโดยไม่รวมกรุงเทพฯ จำนวน 13 เมือง และจุดบินในต่างประเทศจำนวน 61 เมือง ในปีการเงิน 2547 บริษัทฯ ได้ทำการขนส่งผู้โดยสารจำนวนรวม 19.6 ล้านคน โดยมีรายได้ค่าโดยสารเที่ยวบินประจำในเส้นทางบินภูมิภาคเอเชีย เส้นทางบินข้ามทวีป และเส้นทางบินภายในประเทศ คิดเป็นประมาณร้อยละ 47.1 ร้อยละ 43.4 และร้อยละ 9.5 ของรายได้ค่าโดยสารรวม และรายได้ค่าขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์คิดเป็นประมาณร้อยละ 15.9 ของรายได้การขนส่งรวม

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2544 บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างองค์กรโดยแยกการบริหารออกเป็นธุรกิจหลักซึ่งได้แก่ธุรกิจสายการบิน และ 5 หน่วยธุรกิจย่อย ประกอบด้วย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ครัวการบิน การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และการบริการลูกค้าภาคพื้น เพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีประสิทธิภาพและคล่องตัวขึ้น

4.4.3 ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม ณ วันสิ้นงวดปีการเงิน 2547 เท่ากับ 193,211 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นงวดปีก่อน เท่ากับ 28,116 ล้านบาทหรือร้อยละ 17.0 เกิดจากสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 17,396 ล้านบาท หรือร้อยละ 50.3 มีสาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น 12,314 ล้านบาทหรือร้อยละ 98.7 อันเป็นผลจากการจำหน่ายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและออกหุ้นกู้ ขณะที่สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 10,719 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.2 โดยมีรายการสำคัญที่เปลี่ยนแปลง ได้แก่ ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ เพิ่มขึ้นจาก ณ วันสิ้นงวดปีการเงิน 2546 เป็นจำนวน 10,631 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.6 เนื่องจากบริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบโบอิ้ง 747-400 จำนวน 2 ลำ และโครงการก่อสร้างที่สนามบินสุวรรณภูมิ

ในด้านหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันสิ้นงวดปีการเงิน 2547 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 138,887 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 จำนวน 9,963 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 มีสาเหตุสำคัญ ได้แก่ เงินกู้ระยะสั้น ลดลง 4,010 ล้านบาท เนื่องจากมียอดเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกระทรวงการคลังในรูป European Commercial Paper (ECP) คงเหลือยกมา ณ วันที่ 30 กันยายน 2546 จำนวน 100 ล้านเหรียญสหรัฐหรือประมาณ 4,010 ล้านบาท และในไตรมาสที่หนึ่งได้กู้เพิ่มจำนวน 100 ล้านเหรียญสหรัฐหรือประมาณ 4,010 ล้านบาท และได้ชำระคืนทั้งสิ้นจำนวน 200 ล้านเหรียญสหรัฐหรือประมาณ 8,020 ล้านบาท ขณะที่หนี้สินระยะยาว มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 91,791 ล้านบาท ซึ่งรวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 16,582 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นงวดปีการเงิน 2546 เท่ากับ 6,485 ล้านบาทหรือร้อยละ 7.6 โดยระหว่างปีบริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้จำนวน 10,000 ล้านบาท และเงินกู้ระยะยาวและตั๋วสัญญาใช้เงินลดลง จำนวน 2,465 ล้านบาท และ 1,050 ล้านบาท ตามลำดับ

ในส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2547 มีจำนวน 54,324 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นงวดปีบัญชีก่อน 18,153 ล้านบาท หรือร้อยละ 50.2 ในจำนวนนี้เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยเพิ่มขึ้น 48 ล้านบาทหรือร้อยละ 30.8 มีสาเหตุเนื่องจากบริษัทฯ ได้เพิ่มทุนเป็นจำนวนเงิน 13,777 ล้านบาท มีกำไรสุทธิ 10,077 ล้านบาท โดยได้จ่ายเงินปันผลเป็นจำนวน 5,613 ล้านบาท

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ส่วนอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันสิ้นงวด เท่ากับ 2.56 เท่า ซึ่งลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับ 3.56 เท่า ณ วันสิ้นงวดปีก่อน อันเป็นผลมาจากการจำหน่ายหุ้นสามัญเพิ่มทุน

ในด้านกระแสเงินสด ปริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน เท่ากับ 27,568 ล้านบาท ส่วนใหญ่ได้มาจากกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานซึ่งมีจำนวนถึง 25,035 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน เท่ากับ 23,948 ล้านบาท ส่วนใหญ่ใช้ไปในการจ่ายค่าเครื่องบินและซื้อสินทรัพย์อื่นๆ เงินสดสุทธิได้มาในกิจกรรมจัดหาเงิน เท่ากับ 8,205 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้มาจากการจำหน่ายหุ้นสามัญจำนวน 13,777 ล้านบาท และการกู้เงินรวม 24,478 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ระยะยาวจำนวน 10,468 ล้านบาท เงินกู้ระยะสั้นจำนวน 4,010 ล้านบาท และหุ้นกู้จำนวน 10,000 ล้านบาท แต่ได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ทั้งสิ้น 24,433 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผลจำนวน 5,617 ล้านบาท

4.5 หลักทรัพย์ TTA

ชื่อบริษัท	บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน)
ประเภทธุรกิจ	1. ธุรกิจการเดินเรือ
	2. ธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	26/26-27 อาคารอรกานต์ ชั้น 8 ซอยชิดลม ถ.เพลินจิต

4.5.1 ความเป็นมา

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2526 และได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2537 ปัจจุบันบริษัทมีทุนจดทะเบียน 770,000,000 บาท และทุนชำระแล้ว 639,567,720 บาท (ณ 30 กันยายน 2547)

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยมีธุรกิจหลัก 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ ธุรกิจการเดินเรือและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ โดยบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ลงทุนในบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจเดินเรือร้อยละ 99.9 บริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจเดินเรือจะเป็นเจ้าของเรือเดินทะเลบริษัทละ 1 ลำ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

4.5.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจเป็นบริษัทลงทุน โดยบริษัทฯ ได้ ลงทุนในบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจการเดินเรือ และบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ทั้งนี้กลุ่มบริษัท โทรีเซน มีนโยบายให้บริษัท โทรีเซน (กรุงเทพ) จำกัด

เป็นบริษัทจัดการบริหารงานในบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจการเดินเรือ สำหรับบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ บริษัทย่อยแต่ละบริษัทจะบริหารงานด้วยตนเอง

โครงสร้างการลงทุนและการประกอบธุรกิจของบริษัท โทรีเซนไทย เอเยนต์ซีส์ จำกัด (มหาชน) รายได้หลักของบริษัทมาจากธุรกิจเดินเรือ คิดเป็นร้อยละ 95.44 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ของธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ คิดเป็นร้อยละ 3.02 ของรายได้รวม

4.5.3 ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

หากไม่นับรายการกำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนแล้ว รายได้รวมในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2547 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้รวมในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2546 เพิ่มขึ้นถึง 5,770.69 ล้านบาท โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวเกิดจากค่าระวางที่สูงขึ้นผนวกกับกองเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น

ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2547 รายจ่ายของบริษัทฯ และบริษัทย่อยก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษีเงินได้ ไม่นับผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 248.8 ล้านบาท คิดเป็น 5,740.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 3,929.0 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2546 หรือเพิ่มขึ้น 1,811.7 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินเรือทะเล และค่าเสื่อมราคาที่สูงขึ้น

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือเดินทะเลเพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 1,242.33 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือ (owner expenses) ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมและบำรุงรักษาเรือ ค่าประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการบริหารบนเรือ ค่าติดต่อสื่อสาร การตัดจำหน่ายเกี่ยวกับการซ่อมเรือครั้งใหญ่ และค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบสภาพเรือตามข้อกำหนดของมาตรฐานสากล และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินเรือแต่ละเที่ยว (voyage related expenses) (ได้แก่ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายที่ท่าเรือ และค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ)

ค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือเพิ่มขึ้นจาก 1,062.30 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2546 เป็น 1,662.81 ล้านบาท ในปี2547 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 56.52 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขยายกองเรือของบริษัทฯ ทำให้จำนวนวันเดินเรือ (vessel days) เพิ่มขึ้น

ในส่วนค่าใช้จ่ายในด้านการให้บริการและการบริหารเพิ่มขึ้นจาก 483.6 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2546 เป็น 628.57 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2547 เพิ่มขึ้น 144.98 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 30 นั้น นับว่าได้ลดลงโดยเฉลี่ย ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนวันเดินเรือ (vessel days) ที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 47.5 ในช่วงเวลาดังกล่าว ในด้านค่าเสื่อมราคาที่เพิ่มสูงขึ้นมาก จาก 341.1 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2546

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

เป็น 764.2 ล้านบาท ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2547 เพิ่มขึ้น 423.1 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 124.0 นั้นเป็นผลโดยตรงมาจากจำนวนวันเดินเรือที่เพิ่มขึ้นรวมทั้งอายุของเรือโดยเฉลี่ยที่ลดลง แต่มีอุปกรณ์ที่ดีขึ้น และแพงขึ้นกว่าปีที่แล้ว

ในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2547 สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเท่ากับ 15,766.99 ล้านบาท เทียบกับ 5,763.6 ล้านบาทในปีก่อน หรือเพิ่มขึ้น 10,003.39 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์จำนวน 6,155.69 ล้านบาท อันเป็นผลโดยตรงจากการปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2547 กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวนทั้งสิ้น 43 ลำ ขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ยประมาณ 25,767 เดทเวทตัน และอายุเรือโดยเฉลี่ยประมาณ 18.6 ปี เทียบกับปีที่แล้วที่มีเรือทั้งสิ้น 33 ลำ โดยมีขนาดระวางบรรทุกเฉลี่ยประมาณ 22,954 เดทเวทตัน และอายุเรือเฉลี่ยประมาณ 20.0 ปี รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของเงินสดและเงินลงทุนระยะสั้นจำนวน 2,617.8 ล้านบาท ในส่วนของสินทรัพย์อย่างอื่น เช่น ยอดลูกหนี้ เพิ่มขึ้นเป็น 504.08 ล้านบาท อันเป็นผลมาจากค่าระวางเรือที่สูงขึ้นและกองเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น

ในด้านหนี้สิน หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเพิ่มขึ้นจาก 4,072.4 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2546 เป็น 9,071.9 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2547 หรือเพิ่มขึ้น 4,999.47 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ระยะยาวจำนวน 4,767.3 ล้านบาท เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงกองเรือของบริษัทฯ และการลดลงของเงินกู้ระยะสั้น จำนวน 245.0 ล้านบาท รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและยอดเจ้าหนี้ทางการค้าจำนวน 449.66 ล้านบาท อันเป็นผลมาจากกองเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น

ในด้านงบกระแสเงินสดจะเห็นว่าการปรับตัวดีขึ้น โดยมีเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 5,195.8 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2547 เทียบกับ 928.2 ล้านบาทในปีก่อน หรือเพิ่มขึ้น 4,267.6 ล้านบาท อัตราส่วนสภาพคล่องปรับตัวดีขึ้นมาก โดยอยู่ที่ 2.18 เท่าในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2547 เทียบกับ 0.72 เท่าในปีก่อน อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นปรับตัวดีขึ้นมากเช่นกัน โดยอยู่ที่ 1.36 เท่า เทียบกับ 2.42 เท่าในปีก่อนหน้านี้ แม้ว่าบริษัทฯ ได้เพิ่มสินทรัพย์อย่างมากในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาก็ตาม

ในด้านเงินสดและเงินลงทุนระยะสั้นสิ้นงวด ณ 30 กันยายน 2547 เพิ่มขึ้นเป็น 2,899.7 ล้านบาทจาก 281.8 ล้านบาทในปีก่อน หรือเพิ่มขึ้นจำนวน 2,617.9 ล้านบาท ในขณะที่วงเงินเบิกเกินบัญชี และเงินกู้ระยะสั้นลดลงจาก 304.3 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2546 เป็น 10.8 ล้านบาทในรอบปีบัญชีสิ้นสุด 30 กันยายน 2547 หรือลดลง 293.5 ล้านบาท

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาวะตลาดสินค้าเทกองโดยรวมปรับตัวดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ตั้งแต่ช่วงปลายรอบปีบัญชี 2547 โดย ณ สิ้นเดือนพฤศจิกายน 2547 บริษัทฯ ได้มีการทำสัญญาให้เช่าเรือแบบไม่ประจำเส้นทางชนิดให้เช่าแบบ เหมาลำเป็นระยะเวลาไว้ล่วงหน้าแล้วประมาณร้อยละ 55 จากระวางบรรทุกสินค้าทั้งหมดของบริษัทฯ ในปีหน้า และมีสัญญารับขนส่งสินค้าล่วงหน้าไว้แล้วในอัตราค่าระวางที่สูงมาก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved