

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ภาพรวมธุรกิจ

บริษัทและกลุ่มธุรกิจ :

บริษัทฯ จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศเป็นธุรกิจหลัก โดยมี บริษัทในเครือที่สามารถดำเนินการในลักษณะทำงานเป็นกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวกับการเดินเรือทะเลเพื่อช่วยสนับสนุนกองเรือของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับภาวะทางเศรษฐกิจและตลาดเดินเรือโลกอย่างต่อเนื่องและครบวงจรดังนี้

1. บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) – บริษัทแม่ มีหน้าที่รับผิดชอบกลุ่มธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศที่เป็นธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย ธุรกิจเดินเรือแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter) ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (Ship Management) และกลุ่มธุรกิจเกี่ยวกับการค้าทางเรือ ประกอบด้วย ธุรกิจนายหน้าจัดหาสินค้า ธุรกิจนายหน้าซื้อขายเรือ และธุรกิจนายหน้าเช่าเรือ

2. บริษัท จุฑาพกากรอง ชิปปิ้ง จำกัด – บริษัทย่อย เป็นฐานในประเทศสิงคโปร์มีหน้าที่รับผิดชอบกลุ่มธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ ที่เป็นธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท โดยเฉพาะธุรกิจบริหารจัดการเรือ (Ship Management)

3. บริษัท ไทยเคน มารีไทม์ จำกัด – บริษัทย่อย มีหน้าที่รับผิดชอบกลุ่มธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ

4. บริษัท เจ ชิปปิ้ง เซอร์วิส จำกัด – บริษัทร่วม มีหน้าที่รับผิดชอบกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลอื่นๆ เช่น ธุรกิจขนถ่ายสินค้าในเรือ ธุรกิจตัวแทนเรือ ธุรกิจซ่อมเรือ ธุรกิจขนส่งในประเทศ เป็นต้น

1.1 วิสัยทัศน์ ภูมิใจเรือไทยของเรา

- วัตถุประสงค์

บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทเรือไทยมหาชนแห่งแรก ที่คนไทยเป็นเจ้าของ และบริหารงานเองทั้งหมด และรับจ้างบริหารจัดการเรือ อย่างมืออาชีพเพื่อพัฒนาศักยภาพพาณิชย์นาวีของไทยให้ก้าวไกลเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ

- เป้าหมายการดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะยังคงจำนวนเรือของบริษัทฯ ไว้ที่ 6 ลำ เพราะเป็นเรืออเนกประสงค์ มีอายุน้อยและมีประสิทธิภาพสูง เป็นที่ต้องการของตลาด และคงเน้นให้บริการแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลาโดยทำสัญญากับผู้จ้างเหมารายเดิมๆ ประมาณคราวละ 6 เดือน เพื่อรักษาระดับรายได้หลักให้เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5-10 ต่อปี

ในขณะเดียวกันเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงในการลงทุนและเป็นการเพิ่มประสบการณ์ในเรือประเภทต่างๆ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เพิ่มการให้บริการจัดการเรือให้กับเจ้าของเรืออื่น ในฐานะ Technical Management

นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาคุณภาพการให้บริการตามหลักสากล เพื่อเข้าโครงการ ISO 9001:2008 และได้รับประกาศนียบัตรจาก NIPPON KAIJI KYOKAI เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2556

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

ความเป็นมา

บริษัท จุฬานาวี จำกัด (มหาชน) ได้ก่อตั้งเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2519 และเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2535 ได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 650 ล้านบาทและทุนชำระแล้ว 422,385,213 บาท (สี่ร้อยยี่สิบสองล้านสามแสนแปดหมื่นห้าพันสองร้อยสิบสามบาท) โดยมีกลุ่มตระกูลเพ็ญชาติเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจและการบริหารงานในปี 2557

ปี 2553

- วันที่ 22 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาบริหารจัดการเรือกับ Nordana Shipping (Singapore) Pte. Ltd.
- วันที่ 25 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้ส่งมอบเรือ จุฬาสุพรรณิกา (SafmarineLuba) ซึ่งมีอายุครบ 25 ปี ให้แก่ผู้ซื้อ Step Shipping Limited, Hong Kong
- วันที่ 27 เมษายน 2553 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาบริหารจัดการเรือกับ Medcoa Shipping (Singapore) Pte. Ltd.
- วันที่ 28 มิถุนายน 2553 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาบริหารจัดการเรือกับ Charlottenborg (Singapore) Pte. Ltd.
- วันที่ 29 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาบริหารจัดการเรือกับ NPC I (Singapore) Pte. Ltd.

ปี 2554

- วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2554 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาบริหารจัดการเรือกับ NPC II (Singapore) Pte. Ltd.
- วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2554 หมดสัญญาบริหารจัดการเรือกับ Charlottenborg (Singapore) Pte. Ltd. เนื่องจากลูกค้าได้ทำการขายเรือ

ปี 2555

- วันที่ 9 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ และ บริษัท NORDANA LINE A/S (Nordana) ประเทศเดนมาร์ก ร่วมกัน จัดตั้งบริษัทย่อย (บริษัท ไทยเดน มารีไทม์ จำกัด) โดยมีทุนจดทะเบียน 225 ล้านบาท และมี สัดส่วนการลงทุนระหว่างบริษัทฯ กับ Nordana ร้อยละ 51:49
- วันที่ 15 สิงหาคม 2555 บริษัทย่อยคือ บริษัท ไทยเดนมารีไทม์ จำกัด ได้ทำสัญญาซื้อเรือเดินทะเล จำนวน 1 ลำคือเรือ MV Fredensborg ในราคา 735 ล้านบาท เป็นเรือบรรทุกสินค้าอเนกประสงค์ ขนาดประมาณ 12,580 เดทเวทตัน โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยเป็นผู้สนับสนุนทางการเงิน และได้รับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการขนส่งทางเรือ ประเภท 7.9 กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่ ตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม 2555
- วันที่ 6 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้ว่าจ้าง บริษัท เอ็น ซี เอ มารีน คอนซัลแทนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษา จัดทำระบบบริหารคุณภาพ ตามข้อกำหนด ISO 9001:2008 เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพในการทำงานให้ เป็นไปตามมาตรฐานสากล สร้างความพอใจสูงสุดให้ กับลูกค้าหรือผู้รับบริการ และได้รับการ ขอมรับ ส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน และป้องกันสิ่งแวดล้อม ปลูกจิตสำนึกให้พนักงาน ทำงานอย่างมีคุณภาพมากขึ้น ก่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่องค์กร

ปี 2556

- วันที่ 16 ตุลาคม 2556 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2556 มีมติ ให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัท จากทุนจดทะเบียนจำนวน 258,000,000 บาทเป็น 325,350,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญจำนวน 22,450,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 3 บาทเพื่อขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement)
- วันที่ 24 ตุลาคม 2556 บริษัทได้ดำเนินการจดทะเบียน แก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ (เพิ่มทุนจดทะเบียน) ของบริษัท จากเดิม 258,000,000 บาท เป็นทุนจดทะเบียนใหม่ 325,350,000 บาท แบ่งออกเป็น 108,450,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 3 บาท
- วันที่ 25 ตุลาคม 2556 บริษัทฯได้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯจากทุนจดทะเบียน 258,000,00 บาท เป็น 325,350,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญจำนวน 22,450,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 3 บาทเพื่อขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement)
- วันที่ 25 ตุลาคม 2556 บริษัทฯจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 22,450,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 3 บาท ในราคา 4.50 บาทให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement)
- วันที่ 26 ธันวาคม 2556 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 2/2556 มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทจากทุนจดทะเบียน จำนวน 325,350,000 บาทเป็น 650,700,000 บาทโดยการออกหุ้นสามัญจำนวน 108,450,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 3 บาทในราคาหุ้นละ 4.50 บาท เพื่อเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering)
- วันที่ 27 ธันวาคม 2556 บริษัทฯได้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทเป็น 650,700,000 บาท มีทุนชำระแล้ว 325,350,000 บาท

ปี 2557

- วันที่ 31 มกราคม 2557 บริษัทฯได้รายงานการใช้เงินเพิ่มทุนที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด(Private Placement) เมื่อวันที่ 17-30 ตุลาคม 2556 จำนวน 22,450,000 หุ้น ในราคาหุ้นละ 4.50 บาท รวมเป็นจำนวนเงิน 101,025,000.00 บาท วัตถุประสงค์ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจ
- วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯแจ้งการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลง ทุนชำระแล้ว เป็นเงินทั้งสิ้น 422,385,213.00 บาท (สี่ร้อยยี่สิบสองล้านสามแสนแปดหมื่นห้าพันสองร้อยสิบสามบาท) และจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด 140,795,071 หุ้น (หนึ่งร้อยสี่สิบล้านเจ็ดแสนเก้าหมื่นห้าพันเจ็ดสิบเอ็ดหุ้น) มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 3 บาท(สามบาท)
- วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2557 ส่งแบบรายงานผลการขายหุ้นต่อตลาดหลักทรัพย์ F(53-5)

จำนวนเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นรวม	31,954,414.50 บาท
หัก ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นประมาณ	1,089,735.00 บาท
จำนวนเงินที่ได้รับสุทธิ	30,864,679.50 บาท

หมายเหตุ จำนวนเงินที่ได้รับสุทธินี้ไม่รวมเงินเพิ่มทุนจากโครงการแปลงหนี้เป็นทุนจำนวนรวม 113,598,405.00 บาท จากหุ้นเพิ่มทุน 25,244,090 หุ้น ที่ราคา 4.5 บาทต่อหุ้น
- วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2557 หุ้นเพิ่มทุนของ JUTHA เริ่มซื้อขายหุ้นใหม่ 422,385,213.00 บาท
หุ้นสามัญ 138,245,071 หุ้น หุ้นบุริมสิทธิ 2,550,000 หุ้น

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

บริษัท	เจ ชีปิ้ง เซอร์วิส จำกัด
สำนักงานใหญ่:	อาคารมาโนทาวเวอร์ 153 ถนนสุขุมวิท ซอย 39 แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจขนถ่ายสินค้า ช่อมเรือ และขนส่งสินค้าทางบก
ทุนจดทะเบียน:	15 ล้านบาท
มูลค่าเงินลงทุน:	ร้อยละ 33.33 ของเงินลงทุนทั้งหมด

บริษัท	จุฬาผกากรอง ชิปปิ้งไพรเวท จำกัด
สำนักงานใหญ่:	50 Raffles Place, # 17— 01 Singapore Land Tower, Singapore 048623
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ
ทุนจดทะเบียน:	8.86 ล้านบาท
มูลค่าเงินลงทุน:	ร้อยละ 100 ของเงินลงทุนทั้งหมด

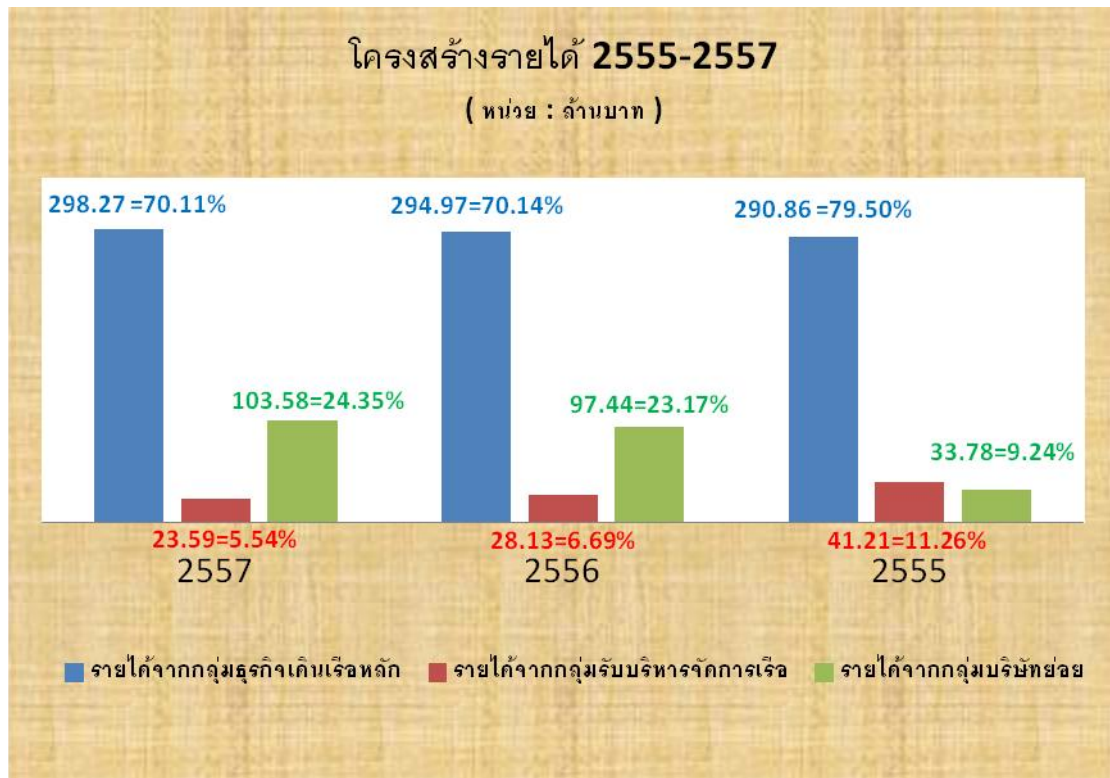
บริษัท	ไทยเดน มารีไทม์ จำกัด
สำนักงานใหญ่:	153 อาคารมาโน ทาวเวอร์ ซอยสุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ถนน สุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ
ทุนจดทะเบียน:	225 ล้านบาท
มูลค่าเงินลงทุน:	ร้อยละ 51 ของเงินลงทุนทั้งหมด

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ โครงสร้างรายได้

โครงสร้างรายได้จากการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทในปี 2555-2557 ที่ผ่านมา

			หน่วย : ล้านบาท					
			2557		2556		2555	
สายผลิตภัณฑ์/กลุ่มธุรกิจ	ดำเนินการโดย	% การถือหุ้นของ บริษัท	รายได้	%	รายได้	%	รายได้	%
กลุ่มธุรกิจเดินเรือหลัก	บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)		298.27	70.11	294.97	70.14	290.86	79.50
การบริหารจัดการเรือ	บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)		23.59	5.54	28.13	6.69	41.21	11.26
กลุ่มธุรกิจเดินเรือ (บริษัทย่อย)	บริษัท จุฬา ผกากรอง ชิปปิ้ง ไพรเวท จำกัด	100	0	0	0	0	0	0
กลุ่มธุรกิจเดินเรือ (บริษัทย่อย)	บริษัท ไทยเดิน มารีไทม์ จำกัด	51	103.58	24.35	97.44	23.17	33.78	9.24
รวม			425.44	100	420.54	100	365.85	100

โครงสร้างรายได้



2.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

จุดเด่น ปี 2557

1. ราคาน้ำมันดิบมีสัญญาณลดลง ตั้งแต่ช่วงไตรมาส 3 ของปี 2557 เป็นผลมาจากอุปทานน้ำมันจากการผลิต Shale Gas ของ สหรัฐฯ ที่เพิ่มขึ้นซึ่งน่าจะเป็นผลดีต่อการค้าโดยทั่วไปของโลก เพราะต้นทุนลดลง
1. คนประจำเรือของบริษัทฯ ได้ช่วยเหลือเรือผู้อพยพจากอัฟริกา 5 ครั้ง ครั้งละประมาณ 100 คน ขึ้นฝั่งอย่างปลอดภัย ส่งให้เจ้าหน้าที่ขององค์กรสหประชาชาติที่ประจำในประเทศมอลต้า

ผลิตภัณฑ์หรือบริการ :

บริษัทฯ ได้เสนอบริการใน 3 รูปแบบดังนี้คือ การบริการด้วยเรือของบริษัทฯเองซึ่งเป็นเรืออเนกประสงค์ (Multipurpose) สำหรับการขนส่งทั้งประจำเส้นทาง (Semi-Liner) กับเรือแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter) และการให้บริการบริหารจัดการเรือ (Ship Management)

แก่บริษัทอื่น

1. การให้บริการทั้งประจำเส้นทาง (Semi-Liner) ในแถบเอเชีย โดยบริษัทฯ เน้นเส้นทาง ระหว่าง ไทย-เกาหลีใต้ -ญี่ปุ่น สำหรับการรับสินค้าขาออกจากประเทศไทยเป็นสินค้าเกษตร เช่น น้ำตาลทรายดิบ ข้าว มันสำปะหลัง แร่ ในขณะที่สินค้าขาเข้าเป็นสินค้าประเภทเหล็ก สินค้าโครงการ (Project Cargo) และเครื่องจักร การเดินทางต่อรอบทั้งขาออกและขาเข้าประมาณ 45 วัน โดยใช้เวลาการเดินทางในทะเลประมาณ 20 วัน

2. การให้บริการเรือแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter) เรือของบริษัทฯ สามารถให้บริการ ในเส้นทางทั่วโลกตามระยะเวลาจ้างเหมาและเงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้ บริษัทฯ คัดเลือกผู้จ้างเหมา (Charterer) เรือโดยตรงและผ่านการติดต่อนายหน้าต่างประเทศที่ดีเป็นที่ไว้วางใจในตลาดและมีความสามารถในการต่อรองสูง ลูกค้านี้จะเป็นบริษัทขนาดใหญ่และมีความมั่นคงสูง ปัจจุบันบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับบริการด้านนี้มากเพราะสามารถลดความเสี่ยงในด้านการหาสินค้าและราคาน้ำมันและทำให้บริษัทมีรายได้ที่แน่นอน

3. การให้บริการบริหารจัดการเรือ (Ship Management) แก่บริษัทอื่นซึ่งเริ่มตั้งแต่ปลายปี 2550 ด้วยความพร้อมด้านประสบการณ์ที่ผู้บริหารและพนักงานสั่งสมมานาน หลังจากนั้นได้ขยายการรับบริหารจัดการเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นที่เป็นเรือประเภทอื่นเช่น เรือสำหรับบรรทุกธัญพืช และมีการค้าทั่วโลก

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของบริษัทฯ ในปี 2557

การให้บริการเรือแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter)

หลังจากสภาพเศรษฐกิจได้ตกต่ำทั่วโลกต่อเนื่องจากปีที่แล้ว เพื่อลดความเสี่ยงบริษัทฯ ได้นำเรือที่มีอยู่ทั้งหมด 5 ลำ มาให้บริการแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา ดังนี้

- M.V. จุฬามาลี (M.V. Nordana Malee), M.V. จุฬาวาสนา (M.V. Nordana Andrea) และ M.V. จุฬาพุกทษาด (M.V. Nordana Sophie) ให้บริการในเส้นทางรอบโลก Asia-TransPacific-Atlantic-Asia (ผ่านคลอง Panama และคลอง Suez)
- สำหรับเรือ M.V. จุฬารมรักษาและเรือ M.V. จุฬาปีทมา ซึ่งบริษัทฯ ได้เคยจัดให้บริการในรูปแบบผสมระหว่างเรือประจำเส้นทางและเรือแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลาในช่วงสั้นในเส้นทาง Intra-Asia บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์บริการของเรือทั้ง 2 ลำนี้ให้เป็นแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา โดยเน้นการทำสัญญาเป็นช่วงประมาณ 6 เดือนต่อครั้งเพื่อรอจังหวะของตลาด

การให้บริการบริหารจัดการเรือแก่บริษัทอื่น (Ship Management)

ด้วยประสิทธิภาพในการบริหารและสามารถควบคุมต้นทุนที่ต่ำ ส่งผลให้ได้รับความไว้วางใจจากพันธมิตรต่างๆ ให้บริหารจัดการเรือที่มีเส้นทางเดินเรือรอบโลกในฐานะ Technical Managers

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

ดัชนีค่าระวางเรือบดคิก (Baltic Dry Index – BDI)

ปี 2557 เป็นช่วงเวลาที่ดัชนีมีความผันผวนมากโดยที่ดัชนีสูงสุดอยู่ที่ระดับ 1620 จุดเศษในเดือนมีนาคม และดัชนีต่ำสุดอยู่ที่ระดับ 720 จุดเศษในเดือนกรกฎาคม ในช่วงไตรมาสแรกดัชนีเคลื่อนไหวอยู่ที่ระดับ 1,000-1600 จุดเศษ และเริ่มลดลงในไตรมาสที่สองโดยลดลงมาที่ระดับ 800-900 ในไตรมาสที่สามดัชนีลดลงมาที่ระดับ 720 จุดและปรับขึ้นไปที่ระดับ 1,100 จุดในช่วงท้ายไตรมาสสาม ดัชนีตกลงมาที่ระดับ 900 จุดเศษในต้นไตรมาสที่สี่ ไตรมาสสุดท้ายของปีเป็นช่วงที่ดัชนีมีความเปลี่ยนแปลงค่อนข้างมากโดยปรับขึ้นจากระดับ 900 จุดเศษขึ้นไปที่ระดับ 1450 จุดในเดือนเดียวกันก่อนจะลดลงต่อเนื่องและดัชนีสิ้นปีปิดที่ระดับ 780 จุดเศษ

BDI Year 2014



Source : WWW.Bloomberg.com

BDI Year 2010 – 2014



Source : WWW.Bloomberg.com

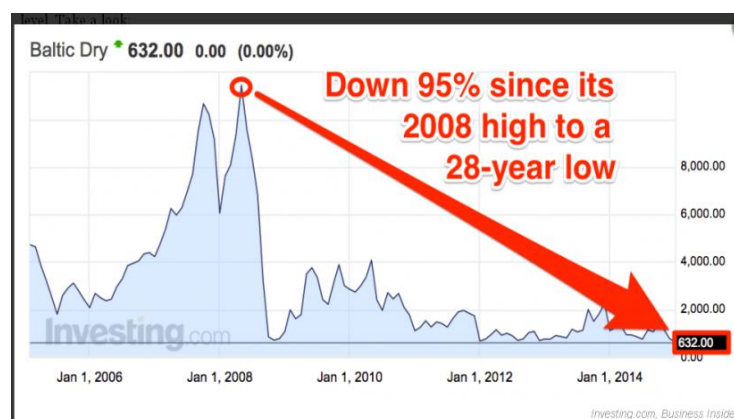
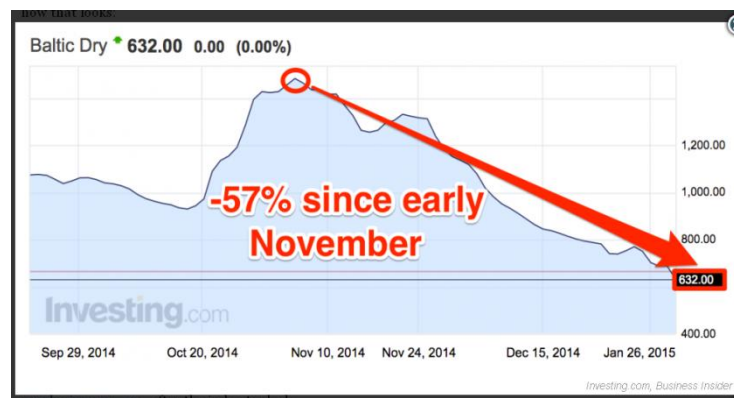
ธุรกิจการขนส่งทางเรือในปี 2557 ยังไม่สามารถฟื้นตัวได้แม้ว่าเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกาเริ่มฟื้นตัวแล้วก็ตามเนื่องจากปริมาณเรือต่อใหม่ที่กำลังทยอยเข้าตลาดซึ่งเป็นผลจากคำสั่งต่อเรือเมื่อ 3-4 ปีที่ผ่านมาทำให้เรือในตลาดมีมากเกินไปจนเกิดความจำเป็นต้องใช้งาน การคาดการณ์ทิศทางของอัตราค่าระวางเรือเป็นไปได้ยากเนื่องจากตลาดมีความผันผวนสูง ผู้ประกอบการที่ไม่สามารถปรับตัวได้จำเป็นต้องเลิกกิจการ ในส่วนของบริษัท บริษัทให้ความสำคัญในการพิจารณาเลือกคู่ค้าจากความน่าเชื่อถือ ประสิทธิภาพและความมั่นคงทางการเงิน สำหรับการเจรจาต่อรองที่ต้องผ่านทางนายหน้าคนกลาง บริษัทยังคงใช้เกณฑ์มาตรฐานเดียวกันในการพิจารณาคัดเลือก ดังนั้น ลูกค้าของบริษัทจึงมีความสัมพันธ์ยาวนาน สามารถเกื้อหนุนและมีความยืดหยุ่นทางธุรกิจทำให้การดำเนินธุรกิจลุล่วงไปได้

แนวโน้มของธุรกิจขนส่งทางเรือในปี 2558

สืบเนื่องจากปี 2557 สภาพเศรษฐกิจโลกยังไม่ฟื้นตัวโดยทั่วถึงกัน คงมีประเทศสหรัฐอเมริกาที่เริ่มดีขึ้น ประเทศใหญ่ๆ ในทวีปยุโรป เอเชีย อเมริกาใต้ และแอฟริกา ยังคงชะลอตัวและใช้เวลาที่จะฟื้นตัว อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันดิบที่ต่ำลงอย่างต่อเนื่องจากปี 2557 จะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศใหญ่ๆ ในทวีปยุโรป เอเชีย และประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นปัจจัยสนับสนุนความต้องการซื้อเครื่องจักร ชิ้นส่วนอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์จากทวีปเอเชียมากขึ้น

เศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศในทวีปเอเชียคล้ายคลึงกันคือชะลอตัวและฟื้นตัวช้ากว่าที่คาดการณ์ สาเหตุมาจากการส่งออกของประเทศที่ยังไม่ดีขึ้นเพราะเศรษฐกิจของประเทศใหญ่ๆ ของโลก – ยกเว้นอเมริกา- ยังไม่เข้มแข็ง ประกอบกับนโยบายภายในประเทศที่เน้นการปฏิรูปเพื่อระยะยาวมากกว่าจะกระตุ้นเศรษฐกิจระยะสั้น

สำหรับธุรกิจเดินเรือในปี 2558 จะเป็นปีที่ผู้ประกอบการต้องใช้ความสามารถและมีความระมัดระวังเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากการคาดการณ์ทิศทางเศรษฐกิจซึ่งส่งผลต่ออัตราค่าระวางเรือเป็นไปได้ยาก ณ ต้นปี 2558 ดัชนีบอกลดลงร้อยละ 57 ในระยะเวลาเพียง 3 เดือน และลดลงร้อยละ 95 ในระยะเวลา 7 ปี (มกราคม 2551 – มกราคม 2558) และดัชนีต่ำสุดในรอบ 29 ปีลงมาที่ระดับ 500 จุดเศษในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ ของปี ในสภาวะที่อัตราค่าระวางเรือลดต่ำลงเป็นประวัติการณ์และต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต้นทุน ผู้ประกอบการต้องมีความระมัดระวังอย่างยิ่งในการทำสัญญาขนส่ง พร้อมกับเตรียมการจัดหาแหล่งเงินทุนเนื่องจากสภาพเช่นนี้ยังดำเนินต่อเนื่องไปอีกระยะหนึ่ง



การแข่งขันในกลุ่มธุรกิจการขนส่งทางเรือในประเทศไทยไม่เด่นชัดเนื่องจากผู้ประกอบการแต่ละรายบริหารเรือต่างประเภทกัน สำหรับบริษัท กลุ่มลูกค้ายังคงเหมือนในปีที่ผ่านมา คือเป็นลูกค้าเรือ (ที่จ้างเหมาเป็นระยะเวลา) และลูกค้าที่บริษัทบริหารจัดการเรือเพื่อขนส่งสินค้าทั่วโลก ธุรกิจบริหารจัดการเรือนี้เป็นธุรกิจที่แตกต่างไปจากบริษัทฯ อื่นในประเทศจึงทำให้ภาพรวมของการแข่งขันเป็นไปในระดับประเทศและระดับสากล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อประเทศในอาเซียนจะเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) ในสิ้นปี 2558

การเลื่อนกำหนดการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้บริษัทมีเวลาเตรียมความพร้อมมากยิ่งขึ้นในการพัฒนาคุณภาพของบุคลากรด้วยการปรับปรุงและเพิ่มเติมการอบรมคนประจำเรือ และจัดหาโปรแกรมการพัฒนาทักษะคนประจำเรือ และการพัฒนาระบบเทคโนโลยีและคอมพิวเตอร์ให้สมบูรณ์มากขึ้นเพื่อให้บริการที่ราบรื่นและสมบูรณ์ ในด้านกองเรือ ความสำคัญยังคงเป็นการปฏิบัติตามมาตรฐานต่างๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization -IMO) และสถาบันจัดชั้นมาตรฐานเรือ (Classification Society) การพัฒนาความรู้และทักษะของบุคลากรผู้ควบคุมเรือให้ทันสมัยและเชี่ยวชาญ สามารถติดตามเทคโนโลยีได้ทันการณ์ สำหรับการปรับปรุงกองเรือ บริษัทยังคงปริมาณเรือไว้เท่าเดิมแต่ปรับปริมาณเรือที่บริหารจัดการให้มากขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับสถานะตลาด

3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้จำแนกความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งการจัดหามาตรการป้องกันและบรรเทาความเสี่ยงต่างๆ ไว้ดังนี้

- ความเสี่ยงด้านการประกอบธุรกิจ
- ความเสี่ยงด้านการตลาด
 - (1) ความเสี่ยงจากผู้จ้างเหมา
 - (2) ความเสี่ยงจากนายหน้าหาสินค้า
 - (3) ความเสี่ยงจากผู้ว่าจ้างบริหารเรือ
- ความเสี่ยงด้านการบริหาร
- ความเสี่ยงด้านการเงิน
- ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการและการเมือง

- **ความเสี่ยงด้านการประกอบธุรกิจ**

เนื่องจากทรัพย์สินหลักของบริษัทฯ ที่เป็นเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีลักษณะที่ต้องเคลื่อนที่ไปมาตลอดเวลาทั่วโลกตามลักษณะของธุรกิจ ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงในหลายด้าน อาทิ อุบัติเหตุจากการพจญภัยภัยธรรมชาติ เช่น พายุ กระแสน้ำ กระแสลม และสภาพอากาศที่รุนแรง หรืออุบัติเหตุอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ของพนักงานเรือ หรือบุคคลอื่นที่ก่อเหตุให้เกิดความเสียหายได้ เช่น เรือชนกัน เรือเกยตื้น เรือ หรือสินค้าไฟไหม้ สินค้าเสียหายจากการเปียกชื้นจากน้ำฝนหรือน้ำทะเล อีกทั้งปัจจุบันยังมีภัยที่เกิดจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่มีพฤติกรรมการปล้นจับเรือพร้อมลูกเรือเพื่อทำการแลกกับค่าไถ่ที่เป็นจำนวนเงินมหาศาล

ความเสี่ยงดังกล่าวมานี้ จะนำมาซึ่ง ความสูญเสียทั้งทรัพย์สินของบริษัทฯ ตลอดจนเสียโอกาสในการทำธุรกิจที่ต้องหยุดชะงักลงจากการที่ไม่สามารถดำเนินการให้เรือวิ่งรับส่งสินค้าได้ตามปกติ และรวมไปถึงการลดลงของรายได้ด้วย

ในเรื่องความเสี่ยงในด้านอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นนั้น บริษัทฯ มีมาตรการรองรับความเสี่ยงโดยได้มีการทำประกันภัยทางทะเลที่คุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น โดยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance)
2. การประกันภัยคุ้มครองความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (Protection and Indemnity Insurance)

ส่วนความเสี่ยงทางด้านภัยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด บริษัทฯ ก็ได้มีการทำประกันภัยเพิ่มเติมจากข้างต้นแล้ว รวมถึงมีมาตรการป้องกันมาเสริมเพื่อลดความเสี่ยงลงด้วย

ส่วนต้นทุนที่สำคัญของธุรกิจ คือราคาเชื้อเพลิงเรือ ที่ถูกกำหนดโดยราคาดตลาดโลกเป็นต้นทุนที่ควบคุมไม่ได้ ดังนั้นบริษัทฯ จึงเน้นการให้บริการแบบเดินเรือรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter) ทั้งหมดเพราะผู้จ้างเหมาจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเอง

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้เพิ่มธุรกิจรับบริหารจัดการเรือ จึงทำให้บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการดังกล่าวโดยมีความเสี่ยงต่ำมาก และมีต้นทุนการเงินน้อย

ด้วยเหตุนี้จึงเชื่อว่าบริษัทฯ มีมาตรการรองรับความเสี่ยงเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจในระดับที่ดีมาก

- **ความเสี่ยงด้านการตลาด**

เนื่องจากธุรกิจด้านพาณิชย์นาวีเป็นธุรกิจเปิดเสรีและปริมาณการขนส่งสินค้าขึ้นอยู่กับปริมาณการค้าของโลก ซึ่งถ้าช่วงใดภาวะเศรษฐกิจดี ตลาดเรือก็จะดีด้วย นอกจากนั้นการเข้ามาของคู่แข่งอาจทำให้อุปทานด้านจำนวนกองเรือมากกว่าอุปสงค์ของตลาด สภาพการขึ้นลง ตามวัฏจักรทำให้เกิดความไม่แน่นอนของผลประกอบการ

โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพตลาดในปัจจุบันปริมาณการค้าของโลกเกิดความถดถอยอย่างเห็นได้ชัด อันสืบเนื่องมาจากภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจของหลายๆประเทศ ทั้งยุโรปและเอเชีย อีกทั้งความต่อเนื่อง

ของการที่มีปริมาณการเร่งต่อเรือใหม่ๆเข้าสู่ตลาด ที่ก่อให้เกิดจำนวนกองเรือที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงเกิดการสวนกันระหว่าง อุปสงค์และอุปทาน กล่าวคือ อุปสงค์ลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่อุปทานก็ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน จึงนำไปสู่การแข่งขันกันสูงเป็นอย่างมากของบริษัทเจ้าของเรือ ผลที่ตามมาคือ ราคาค่าระวางขนส่งได้ถูกบีบลงมาเป็นอย่างมาก และต้องแข่งขันกันตลอดเวลา

บริษัทฯ จึงได้ปรับกลยุทธ์โดยได้เน้น การบริการประเภทเดินเรือแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter) เพราะผู้จ้างเหมาจะเป็นผู้รับผิดชอบในการหาสินค้าเอง ซึ่งเชื่อว่า บริษัทฯ มีมาตรการรองรับความเสี่ยงเกี่ยวกับตลาดได้ในระดับดีถึงแม้ปัจจัยความเสี่ยงด้านการตลาดเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ควบคุมได้ยากแต่บริษัทฯ ได้มีการเตรียมมาตรการป้องกันอย่างสม่ำเสมอ ด้วยการศึกษาวเคราะห์สภาพตลาดอยู่ตลอดเวลาโดยอาศัยแหล่งข้อมูลการวิจัยต่างๆ สถิติจาก The Baltic Dry Index (BDI) ข้อมูลจากลูกค้า นายหน้า ฯลฯ และที่สำคัญคือการเลือกใช้เรือแบบอเนกประสงค์ (Multipurpose Vessel) ขนาดเหมาะสม ที่มีอุปกรณ์การขนถ่ายพร้อม ช่วยให้บริษัทฯ สามารถปรับกลยุทธ์การตลาดเพื่อเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงของตลาดได้ทันทั่วทั้งที่

(1) ความเสี่ยงจากผู้จ้างเหมา

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้เน้นการให้บริการแบบเดินเรือรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter) ทั้งหมด ซึ่งลักษณะธุรกิจประเภทนี้บริษัทฯ จะต้องเป็นผู้จัดเรือ อุปกรณ์อื่นๆ และคนประจำเรือ ซึ่งถือเป็นทรัพย์สินหลักที่สำคัญของบริษัทฯ ให้บริการทั่วโลกตามความต้องการและลักษณะธุรกิจของผู้จ้างเหมา หรือผู้จ้างเหมาต่อซึ่งผู้จ้างเหมาเหล่านี้อาจมีปัญหาด้านการเงินอันจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ บริษัทฯจึงได้หาทางป้องกันความเสี่ยงด้วยการเลือกทำธุรกิจเฉพาะกับบริษัทใหญ่และตรวจสอบประวัติของผู้จ้างเหมาจากลูกค้าและนายหน้าก่อนเสมอ ตลอดจนมีการติดต่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา

(2) ความเสี่ยงจากนายหน้าหาสินค้าและหาผู้จ้างเหมาเรือ

เพื่อป้องกันความเสี่ยงในด้านนี้ บริษัทฯ ได้ติดต่อกับนายหน้าระดับโลกที่มีความสามารถ น่าเชื่อถือและคุ้นเคยเป็นอย่างดีกับบริษัทฯ มาเป็นเวลานาน จนสามารถวางใจได้ว่า บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงน้อยที่สุด

(3) ความเสี่ยงจากธุรกิจการรับจ้างบริหารจัดการเรือ

สัญญาการจ้างบริหารจัดการเรือให้แก่บริษัทเจ้าของเรือ จะมีระยะเวลา ปีต่อปี ซึ่งจะเกิดรายได้ให้แก่บริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ หากลูกค้าพึงพอใจในประสิทธิภาพและผลงานของการให้บริการ ก็สามารถต่อสัญญาต่อไปได้เป็นระยะๆและมูลค่าของรายได้ก็จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามจำนวนของเรือ แต่หากลูกค้าไม่พึงพอใจในประสิทธิภาพของผลการปฏิบัติงาน ก็จะไม่ทำการต่อสัญญาจ้างเพื่อบริหารเรือ ซึ่งนำมาสู่ความสูญเสียรายได้และโอกาสทางธุรกิจ ซึ่งปัจจัยสำคัญอันจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จหรือไม่นั้น ขึ้นอยู่กับความรู้ความสามารถของบุคลากรทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ ทั้งในสำนักงานและบนเรือ และรวมไปถึงการมีเครื่องมือช่วยในการบริหารงานที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงอีกด้วย บริษัทฯ จึงให้

ความสำคัญในการคัดสรรพนักงานและส่งเสริมให้มีการพัฒนาความรู้ได้อย่างสม่ำเสมอ และได้คัดสรรนำเทคโนโลยีใหม่ๆที่มีประสิทธิภาพมาใช้งานในองค์กร เพื่อให้มั่นใจในการบริหารจัดการ และนำมาซึ่งการลดความเสี่ยงดังกล่าวด้วย

- **ความเสี่ยงด้านการบริหาร**

ถึงแม้การจัดการในการประกอบธุรกิจด้านพาณิชย์นาวีจะมีรายละเอียดในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับหลายฝ่ายทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ ซึ่งเป็นทั้งการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (โดยเฉพาะคนประจำเรือ) และบริหารจัดการทรัพย์สิน เช่น การดูแลตัวเรือ การขนถ่ายสินค้า ฯลฯ แต่นับว่าความเสี่ยงยังจัดอยู่ในเกณฑ์ที่น้อยมากและสามารถควบคุมได้ ดังนี้

1. ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรทางเรือที่มีประสบการณ์และความชำนาญเฉพาะ

บริษัทฯ ได้ให้การสนับสนุนและพัฒนากำลังคนโดยส่งพนักงานเข้าทำการฝึกอบรมในสถาบันต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศเพื่อเตรียมพร้อมด้านบุคลากร

2. ความเสี่ยงในเรื่องค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง

บริษัทฯ มีการวางแผนการซ่อมบำรุงเรือตามกำหนดเวลาไว้เพื่อให้เรือสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา

3. ความเสี่ยงจากข้อบังคับตามมาตรฐานสากลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) หรือ IMO ซึ่งมีผลบังคับใช้กับเรือที่รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลก

บริษัทฯ ได้มีหลักปฏิบัติอย่างเคร่งครัด บริษัทฯ มีความชำนาญในการดำเนินธุรกิจด้านนี้มาเป็นเวลากว่า 30 ปี มีบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจอย่างแท้จริง มีการปรับปรุงสถานะองค์กรให้ทันเหตุการณ์ตลอดเวลา

4. ความเสี่ยงเรื่องอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006)

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอน และสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม 2556

- **ความเสี่ยงด้านการเงิน**

- ก) ด้านอัตราแลกเปลี่ยน

ความผันแปรของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ เนื่องจากรายได้ทั้งหมดเป็นเงินดอลลาร์ สรอ. อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีมาตรการรองรับไว้เป็นการเฉพาะและสามารถลดความเสี่ยงได้ กล่าวคือ รายได้ของบริษัทฯ ทั้งหมดที่ได้รับมาเป็นเงินดอลลาร์ สรอ. นั้น จะนำไปชำระหนี้ที่เป็นเงินดอลลาร์ สรอ. และเงินตราต่างประเทศสกุลอื่นๆ ด้วยเหตุนี้บริษัทฯ จึงกู้เงินส่วนใหญ่เป็นเงินสกุลดอลลาร์ สรอ. เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้ระดับหนึ่ง

- ข) ด้านอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ ได้บริหารความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและลดต้นทุนดอกเบี้ย โดยใช้อัตราดอกเบี้ยทั้งแบบคงที่และลอยตัวสำหรับเงินกู้ยืม และบริหารจัดการระยะเวลาโดยรวมของเงินกู้ยืมอย่าง

ต่อเนื่อง บริษัทฯ มีความเสี่ยงด้านตลาดที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินดอลลาร์ สรอ. เนื่องจากเงินกู้ยืมในสกุลเงินดอลลาร์ สรอ.เกือบทั้งหมดมีอัตราส่วนต่างคงที่ซึ่งผูกกับอัตราดอกเบี้ย LIBOR แบบลอยตัว

- **ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการและการเมือง**

ภัยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดบริเวณน่านน้ำประเทศโซมาเลีย ได้ถูกขยายพื้นที่ออกมาจนครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของมหาสมุทรอินเดีย อันเป็นการเพิ่มแรงกดดันให้แก่บริษัทเดินเรือทั่วทั้งโลก เป็นอันมาก ซึ่งหาก เรือลำหนึ่งลำใดตกอยู่ภายใต้การยึดครองของโจรสลัด ก็จะนำมาซึ่งความสูญเสียทางการเงิน คือจะต้องนำเงินจำนวนมากเพื่อทำการไถ่ถอนเรือและลูกเรือ คืนจากโจรสลัด อีกทั้งยังต้องเสียโอกาสในการทำการเดินเรือ และรวมไปถึงการสูญเสียด้านขวัญกำลังใจของลูกเรืออีกด้วย

บริษัทฯ ได้จัดให้เรือแต่ละลำมีการประกันภัยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด อีกทั้งยังมีมาตรการป้องกันการถูกโจมตีจากโจรสลัดโดยปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆที่ได้รับการแนะนำจากหน่วยงานนานาชาติที่เกี่ยวข้อง (BMP4- Best Management Practices volume 4) รวมไปถึงการจ้างหน่วยรักษาความปลอดภัยติดอาวุธเพื่อเป็นชุดคุ้มครองเรืออีกด้วย ทั้งนี้ ย่อมก่อให้เกิดต้นทุนที่มากขึ้นในการเดินเรือ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับ การลดความเสี่ยงดังกล่าวลง ก็นับว่ามีความคุ้มค่าอยู่

- **ความเสี่ยงจากธุรกิจเดินเรือที่มีลักษณะเป็นวัฏจักร มีผลกระทบต่อบริษัทกล่าวคือ**

ธุรกิจเดินเรือ มีสภาพเป็นวัฏจักร

ธุรกิจเดินเรือเป็นธุรกิจประเภทการบริการ ที่มีวงจรชีวิตขึ้นอยู่กับประมาณความต้องการขนส่งสินค้า กับปริมาณจำนวนเรือที่มีให้บริการในช่วงนั้นๆ และมักจะมีช่วงเวลาแต่ละรอบค่อนข้างยาวนานกว่าวัฏจักรของธุรกิจประเภทผลิตภัณฑ์อุปโภคบริโภค วัฏจักรของธุรกิจเดินเรือมักสำรวจจากสถิติการรับขนส่งสินค้าของเรือ ขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน (BDI) ในแต่ละปีที่ผ่านมา ซึ่งโดยทั่วไปพบว่าวัฏจักรธุรกิจเดินเรืออยู่ที่ประมาณ 7 ปี ต่อรอบ โดยเริ่มจากลักษณะที่กำลังมีแนวโน้มขึ้น จนกระทั่งเติบโตสูงสุด และเริ่มหดตัวลงเรื่อยๆ ซึ่งแต่ละช่วงที่เกิดขึ้นอาจจะกินช่วงระยะเวลาต่างกัน ตัวอย่างจากช่วงปีที่เติบโตสูงสุด 2550-2551 ซึ่งหลังจากนั้นคาดว่าธุรกิจจะหดตัวจนถึงจุดต่ำสุดในปี 2557 และจะเริ่มมีการปรับตัวขึ้นใหม่ในช่วงปลาย 2558 อย่างไรก็ตามในแต่ละช่วงก็มีช่วงวัฏจักรเล็กๆ เกิดขึ้นด้วย ดังนั้นในปัจจุบัน นักวิเคราะห์จะลดความเสี่ยง ของการคาดการณ์วัฏจักรของธุรกิจนี้ โดยการกำหนดวัฏจักรในช่วงที่สั้นๆ และถี่ขึ้น

ความเสี่ยงจากวัฏจักรของธุรกิจเดินเรือ

ความเสี่ยงของธุรกิจนี้ได้ตั้งแต่ความเสี่ยงต่ำ จนกระทั่งสูงสุด ซึ่งมีผลกระทบต่อบริษัทฯ ทั้งในด้านบวกและด้านลบ ผลกระทบด้านดี คือ ทำให้บริษัทฯ สามารถวางแผนคาดการณ์การบริการได้เนื่องจากวัฏจักรโดยทั่วไปช่วยให้สามารถบริษัทคาดคะเนได้ถูกต้องพอสมควร ส่วนผลกระทบด้านลบ คือ วัฏจักรของ

ธุรกิจเดินเรือแต่ละช่วงกินเวลาค่อนข้างยาวนาน โดยเฉพาะช่วงของการตกต่ำ ซึ่งทำให้บริษัทมีความเสี่ยงในการบริหารต้นทุนเพื่อรอสถานการณ์

วัฏจักรของธุรกิจเดินเรือ เป็นการอธิบายตามหลักทางเศรษฐศาสตร์ที่ต้องการศึกษาว่าบริษัทเดินเรือและการกำหนดค่าระวางเรือมีผลอย่างไรต่ออุปสงค์และอุปทานในการสร้างเรือเพื่อตอบสนองต่อการค้าทางทะเลอย่างไร นอกจากนี้วัฏจักรยังช่วยอธิบายผลกระทบของราคาเรือต่อประเภทของเรือในช่วงที่ธุรกิจตกต่ำ ดังนั้นเราจึงแบ่งวัฏจักรโดยวัดจากอุปสงค์ของลูกค้าได้เป็นดังนี้

- **ระยะตกต่ำ (TROUGH)**

เป็นระยะแรกของวัฏจักรซึ่งโดยรวมเกิดจากอุปทานล้น เห็นได้จากเริ่มมีเรือมาสะสมในเมืองท่าในขณะที่เริ่มจะมีการลดความเร็วของเรือเพื่อลดปริมาณการเข้ามาเทียบท่า และช่วยประหยัดน้ำมันด้วย ในระยะนี้อัตราค่าระวางเรือเริ่มมีแนวโน้มลดลงในอัตราที่พอกับต้นทุนของเรือ บริษัทเรือเริ่มรู้สึกได้ถึงปัญหาสภาพคล่องการเงินและเริ่มเตรียมการขายเรือ ราคาขายเรือเริ่มลดลงและเริ่มมีการขายซาก

- **ระยะฟื้นตัว (RECOVERY)**

เป็นระยะที่ 2 ของวัฏจักรซึ่งอุปสงค์และอุปทานมีปริมาณพอกัน อัตราค่าระวางเรือสูงขึ้นกว่าต้นทุน เรือประเภทคอนเทนเนอร์เริ่มขับเคลื่อนเนื่องจากมีคำสั่งซื้อขายสินค้ากัน ในระยะนี้ความคาดหวังในตลาดมีทั้งด้านดีและด้านลบ เพราะยังไม่แน่ใจในสถานะการของตลาดมากนัก แต่สภาพคล่องทางการเงินของบริษัทเริ่มดีขึ้น

- **ระยะสูงสุด (PEAK)**

เป็นระยะสามของระดับสูงสุด เนื่องจากอัตราค่าระวางค่อนข้างสูงถึง 2 หรือ 3 เท่าของต้นทุนเรือ อุปสงค์และอุปทานเท่ากัน เรือมีการวิ่งอย่างต่อเนื่อง สภาพคล่องการเงินของบริษัทค่อนข้างสูง ระยะนี้อาจกินเวลาเพียงไม่กี่สัปดาห์หรือหลายปีขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทาน ราคาเรือมีสองเท่ากว่าต้นทุน วัตถุประสงค์ของเรือมีคำสั่งเยอะมาก

- **ระยะพังทลาย (COLLAPSE)**

เป็นระยะที่สี่ที่เกิดจากอุปทานมีระดับสูงกว่าอุปสงค์ อัตราค่าระวางเริ่มลดลง เรือจำนวนมากเริ่มชะงักอยู่ในเมืองท่าอีกครั้ง ถึงแม้ว่าสภาพคล่องทางการเงินยังคงสูงแต่เรือเริ่มลดการทำงานลง ทั้งนี้ระยะนี้อาจเกิดจากวัฏจักรของธุรกิจความหนาแน่นของเรือในท่าและการส่งมอบเรือใหม่ที่ต้องใช้เวลามากขึ้น

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ลักษณะของทรัพย์สิน

อาคารสำนักงาน

บริษัทฯ ได้เช่าอาคารที่ทำการเลขที่ 153 อาคารมาโนทาวเวอร์ ซอยพร้อมพงษ์ ถนน สุขุมวิท 39 แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา จังหวัด กรุงเทพมหานคร 10110 เนื้อที่ประมาณ 719.14 ตารางเมตร มีกำหนดระยะเวลาเช่าปีต่อปี ค่าเช่าในปี 2557 จำนวน 959,330.67 บาท ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าความเย็น 3,276,506.72 บาท รวม 4,235,837.39 บาท

เรือเดินทะเล

กองเรือที่บริษัทฯและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของปี 2557

	ชื่อเรือ(ปัจจุบัน)	ปีสร้าง	ประเทศที่สร้าง	เดทเวทตัน	ประเภทเรือ	ประเทศที่จดทะเบียน	เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน
1	Nordana Malee	2552	ญี่ปุ่น	11,945	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	ทั่วโลก
2	Nordana Andrea	2543	ญี่ปุ่น	8,974	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	ทั่วโลก
3	Nordana Sophie	2541	ญี่ปุ่น	8,976	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	ทั่วโลก
4	Jutha Patthama	2539	ไต้หวัน	8,241	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	เอเชีย-ตะวันออกกลาง
5	Jutha Dhammarksa	2538	ญี่ปุ่น	8,691	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	เอเชีย-ตะวันออกกลาง
6	Fredensborg	2554	จีน	12,580	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	ทั่วโลก
				<u>59,407</u>			

บริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาล โดยได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิเป็นเวลา 8 ปี นอกจากนี้ยังได้รับสิทธิอื่นๆ โดยเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ชักธงไทยได้รับสิทธิในการขนส่งสินค้า ของราชการไทย รัฐวิสาหกิจและยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเล ระหว่างประเทศ ตามพระราชกฤษฎีกา ออกตามความในประมวลรัษฎากร ฉบับที่ 314 ลงวันที่ 1 พฤศจิกายน 2540

สำหรับ บริษัท ไทยเดน มารีไทม์ จำกัด ได้รับ บัตรส่งเสริม เลขที่ 2895(2)/2555 จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม 2555 ประเภท 7.9 กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่

สิทธิประโยชน์และเงื่อนไขหลักที่ได้รับ

1. ตามมาตรา 25 ให้ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส และบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ตามจำนวน และกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร
2. ตามมาตรา 26 ให้คนต่างด้าว ซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา 25 ได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร
3. ตามมาตรา 28 ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ
4. ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน มีกำหนดเวลาแปดปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น
5. ตามมาตรา 34 ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น
6. ตามมาตรา 37 ให้ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตราต่างประเทศได้



DESCRIPTION OF MV JUTHA MALEE

(Current Name: NordanaMalee)
 BUILT: 2009 BY HIGAKI SHIP BUILDING, JAPAN
 FLAG: THAI / CALL SIGN: HSB4371
 IMO NO. : 9437490
 INMARSAT-C: 456700272
 INMARSAT-F TEL: (+870) 764944190
 INMARSAT-F FAX: (+870) 764944193
 INMARSAT-F E-MAIL: HSB4371@globeemail.com

CLASSIFICATION

NIPPON KAIJI KYOKAI, NK, NS* (BC-XII) MNS*

TONNAGE

GRT: 8479
 NRT: 3824
 DWT: 11,944.75 MT
 SUMMER DRAFT: 8.864 M
 LIGHTSHIP: 3,612.55 MT

DIMENSIONS

LOA: 116.99 M
 LBP: 109.01 M
 BEAM: 19.60 M

SPEED/CONSUMPTION

SERVICE SPEED: 13.4 KTS
 CONSUMPTION: 15 MT IFO-380 + 1.3 MT MGO / DAY
 PORT CONSUMPTION: 2.25 MT MGO / 24 HRS

CARGO

	GRAIN	BALE
NO.1 UPPER HOLD	3,715.09	3,599.46
NO.1 LOWER HOLD	3,936.80	3,807.52
NO.2 UPPER HOLD	4,866.29	4,680.42
NO.2 LOWER HOLD	5,102.06	4,967.69
TOTAL	17,620.24	17,055.09

CAPACITIES

HATCH DIMENSIONS

HOLD #1	HATCH COVER 23.80 x 14.00 M TWEEN DECK COVER 24.50 x 14.00 M
HOLD #2	HATCH COVER 32.20 x 14.00 M TWEEN DECK COVER 32.20 x 14.00 M
	HATCH COVER: SINGLE PULL FLASH TWEEN DECK COVER: PONTOON

CARGO GEAR

CRANE 30.7 MT x 2 (NO.1 AFT) OR
 (60 MT TANDEM)
 SINGLE DERRICK 25 MT x 1 (NO.2 AFT)

MACHINERY

MAIN ENGINE: MAN - B&W, 6L 35MC-3,900 KW
 AUX ENGINE: 2 x YANMAR 6 NY16L-UN, 320 KW



DESCRIPTION OF MV JUTHA VASANA
(Current Name : NORDANA ANDREA)

BUILT: 2000 BY HIGAKI SHIP BUILDING, JAPAN
FLAG: THAI / CALL SIGN: HSCU2
IMO NO. : 9205586
INMARSAT-C : 456729210
MINI-M TEL: 764584315
MINI-M FAX: 764584316
MINI-M E-MAIL: HSCU2@globeemail.com

CLASSIFICATION

NIPPON KAIJI KYOKAI, NK, NS* AND MNS*

TONNAGE

GRT: 7,659
NRT: 2,686
DWT: 8,973.60 MT
SUMMER DRAFT : 7.432 M
LIGHTSHIP : 3,219.82 MT

DIMENSIONS

LOA: 114.10 M
LBP: 105.40 M
BEAM: 19.60 M

SPEED/CONSUMPTION

SERVICE SPEED: 13.6 KTS
CONSUMPTION: 15 MT IFO-180 + 1.1 MT MGO
/ DAY
PORT CONSUMPTION : 1.3 MT / DAY

CARGO CAPACITIES

	GRAIN	BALE
NO.1 UPPER HOLD	3,516.09	3,224.87
NO.1 LOWER HOLD	2,878.79	2,667.24
NO.2 UPPER PART	5,594.24	5,192.40
NO.2 LOWER HOLD	4,616.63	4,209.79
TOTAL	16,605.75	15,294.30

HATCH DIMENSIONS

HOLD #1	HATCH COVER 20.30 x 12.60 M TWEEN DECK COVER 21.00 x 12.60 M
HOLD #2	HATCH COVER 33.60 x 12.60 M TWEEN DECK COVER 36.40 x 12.60 M
HATCH COVER: SINGLE PULL FLASH	
TWEEN DECK COVER: PONTOON	

CARGO GEAR

SINGLE CRANE 25 MT x 2 (NO.1 AFT) OR
(50 MT TANDEM)
DERRICK 25 MT x 1 (NO.2 AFT)

MACHINERY

MAIN ENGINE: MAN - B&W, 5L35 4,400 PS
AUX ENGINE: 2 x YANMAR S 165 L, 480 PS



DESCRIPTION OF MV JUTHA BUDDHACHART
 (Current Name: NORDANA SOPHIE)
 BUILT: 1999 BY HIGAKI SHIP BUILDING, JAPAN
 FLAG: THAI / CALL SIGN: HSCP2
 IMO NO. : 9205562
 INMARSAT-C : 456727410
 MINI-M TEL: 764465747
 MINI-M FAX: 764465749
 MINI-M E-MAIL: HSCP2@globeemail.com

CLASSIFICATION
 NIPPON KAIJI KYOKAI, NK, NS* AND MNS*

TONNAGE
 GRT: 7,659
 NRT: 2,686
 DWT: 8,976.45 MT
 SUMMER DRAFT : 7.42 M
 LIGHTSHIP : 3,216.98 MT

DIMENSIONS
 LOA: 114.10 M
 LBP: 105.40 M
 BEAM: 19.60 M

SPEED/CONSUMPTION
 SERVICE SPEED: 13.6 KTS
 CONSUMPTION: 15 MT IFO-180 + 1.1 MT MGO / DAY
 PORT CONSUMPTION : 1.3 MT / DAY

CARGO

	GRAIN	BALE
NO.1 UPPER HOLD	3,516.09	3,224.87
NO.1 LOWER HOLD	2,878.79	2,667.24
NO.2 UPPER PART	5,594.24	5,192.40
NO.2 LOWER HOLD	4,616.63	4,209.79
TOTAL	16,605.75	15,294.30

HATCH DIMENSIONS

HOLD #1	HATCH COVER 20.30 x 12.60 M TWEEN DECK COVER 21.00 x 12.60 M
HOLD #2	HATCH COVER 33.60 x 12.60 M TWEEN DECK COVER 36.40 x 12.60 M
	HATCH COVER: SINGLE PULL FLASH TWEEN DECK COVER: PONTOON

CARGO GEAR
 SINGLE CRANE 25 MT x 2 (NO.1 AFT) OR
 (50 MT TANDEM)
 DERRICK 25 MT x 1 (NO.2 AFT)

MACHINERY
 MAIN ENGINE: MAN - B&W, 5L35 4,400 PS
 AUX ENGINE: 2 x YANMAR S 165 L, 480 PS



DESCRIPTION OF MV JUTHA PATTHAMA

BUILT: 1996 BY CHING FU SHIPBUILDING,
TAIWAN
FLAG: THAI / CALL SIGN: HSCU2
IMO NO. : 9205586
INMARSAT-C : 456729210
MINI-M TEL: 764584315
MINI-M FAX; 764584316
MINI-M E-MAIL: HSCU2@globeemail.com

CLASSIFICATION

NIPPON KAIJI KYOKAI, NK NS*MNS*NO.961339

TONNAGE

GRT: 6,635
NRT: 2,792
DWT: 8,240.92 MT
SUMMER DRAFT : 7.67 M
LIGHTSHIP : 2,893.75 MT

DIMENSIONS

LOA: 104.13 M
LBP: 96.95 M
BEAM: 19.00 M

SPEED/CONSUMPTION

SERVICE SPEED: 12.7 KTS
CONSUMPTION: 11.2 MT IFO-180 + 0.4 MT MGO
/ DAY
PORT CONSUMPTION : 1.3 MT / DAY

CARGO CAPACITIES

	GRAIN	BALE
CAPACITY	15,762.47	14,586.66

HATCH DIMENSIONS

HOLD #1	HATCH COVER 26.00 x 10.15 M
HOLD #2	HATCH COVER 26.00 x 10.15 M

HATCH COVER: END ROLLING STEEL HATCH COVER

CARGO GEAR

DERRICK BOOM 25T X 2 SET
30T X 2SET
BOOM LENGTH 19.0M X 4 SET OUT REACH 4.0M

MACHINERY

MAIN ENGINE: MAKITA MITSUI 5L35MCX1SET
MCR. RATING 4000 PS X 200 RPM (2942KW)
NCR.RATING 3400 PS X193 RPM

GENERATOR NO.OF SET:

DIESEL 380 PSX900RPM X 2 SET (YANMER S165L-SN)
300 KVA.240KW.X900 RPMX2 SET
AC440V X60 HZ



DESCRIPTION OF MV JUTHA DHAMMARAKSA

BUILT: 1995 BY SHIN KOCHIJUKO, JAPAN
 FLAG: THAI / CALL SIGN: HSB3370
 IMO NO. : 9114050
 INMARSAT-C : 456761530
 INMARSAT M TEL: 656703610
 INMARSAT M FAX: 656703611
 NTT DoCoMo TEL: (81) 90 - 30228466
 NTT DoCoMo FAX: (81) 90 - 30228467

CLASSIFICATION
 NK NS* AND MNS*

TONNAGE

GRT: 6,275
 NRT: 3,891
 DWT: 8,691 MT
 SUMMER DRAFT : 8.219 M
 LIGHTSHIP : 2,571 MT

DIMENSIONS

LOA: 100.59 M
 LBP: 93.50 M
 BEAM: 18.80 M

SPEED/CONSUMPTION

SERVICE SPEED: 12.40 KTS
 CONSUMPTION: 12 MT IFO-180 + 1.0 MT MGO
 / DAY
 PORT CONSUMPTION: 1.35 MT / DAY

CARGO

	GRAIN	BALE
NO.1 HATCH PART	496.83	496.83
NO.1 UPPER HOLD	3,446.56	3,219.74
NO.1 LOWER HOLD	3,172.25	2,931.22
NO.2 HATCH PART	496.83	496.83
NO.2 UPPER PART	3,161.85	2,995.72
NO.2 LOWER HOLD	3,166.48	2,955.79
TOTAL	13,940.80	13,096.13

CAPACITIES

HATCH DIMENSIONS

HOLD #1	HATCH COVER 24.00 x 12.60 M TWEEN DECK COVER 24.00 x 12.60 M
HOLD #2	HATCH COVER 24.00 x 12.60 M TWEEN DECK COVER 24.00 x 12.60 M
HATCH COVER: SINGLE PULL FLASH	
TWEEN DECK COVER: PONTOON	

CARGO GEAR

DERRICK 25 MT x 2 (NO.1 FWD AND NO.2 AFT)
 SINGLE CRANE 30 MT x 2 (NO.1 AFT) OR
 (60 MT TANDEM)

MACHINERY

MAIN ENGINE: MAN - B&W, 5L35 4,400 PS
 AUX ENGINE: 2 x YANMAR S 165 L, 480 PS

บริษัทห่วย่อย บริษัท ไทยเดน มารitime จำกัด

	ชื่อเรือ(ปัจจุบัน)	ปีสร้าง	ประเทศที่สร้าง	เคหเวทตัน	ประเภทเรือ	ประเทศที่จดทะเบียน	เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน
	M.V.Fredensborg	2554	จีน	12,580	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	ทั่วโลก



M.V.Fredensborg

General information

Builder: Sanfu Shipyard, PRC

Flag: Thai

Homeport: Thai

Class: GL + 100 A5, Multi Purpose Cargo

Vessel, ESP, E3, G, IW BMW F, equipped for heavy cargoes, SOLAS II-2 reg 54, +MC EJ AUT.

Vessel: Fredensborg built 02/2011

Type: Heavy Lift Multi Purpose Dry Cargo

Vessel, strengthened for heavy cargoes, equipped for the carriage of containers, tweendecks can be used as bulkheads in holds.

IMO / Lakes / Aussie / ITF fitted.

Engines

Main engine: MAK 6M43; MCR: 5400 kW

Bowthruster: Jastram 500 kW

Tweendeck heights

Hold 1: 5,38 / 4,55 m

Hold 2 - lower level: 3,20 / 7,18 m

Hold 2 - middle level: 5,95 / 4,43 m

Hold 2 - upper level: 7,40 / 2,98 m

Hold 3: 5,54 / 4,43 m

Above basis tanktop / tweendeck

Load distribution

Tanktop: 16,00 mt/sqm

Hatch covers: 1,75 mt/sqm

Hold 1 - tweendeck: 2,50 mt/sqm

Hold 2 - tweendeck, upper level: 2,50 mt/sqm

Hold 2 - tweendeck, middle level: 4,00 mt/sqm

Hold 2 - tweendeck, lower level: 4,00 mt/sqm

Hold 3 - tweendeck: 4,00 mt/sqm

Tonnage

DWT: 12.580 tons

GR/NT: 9.611/4.260 tons

Speed and consumption

About 15 knots on abt 24 mtfo 380 cst

Dimensions

LOA: 138,50 m

LPP: 130,00 m

Beam: 21,00 m

Draught: 8,00 m

Holds / Hatches

3 holds - dims:

Hold 1: 18,75 x 15,00 / 10,00 m

Hold 2: 42,00 x 17,50 m

Hold 3: 25,50 x 17,50 m

3 hatches - dims:

Hatch 1: 18,75 x 15,00 / 10,00 m

Hatch 2: 42,00 x 17,50 m

Hatch 3: 25,50 x 17,50 m

Tweendeck: Same dimensions as holds.

No abstractions between hatches, thus making

clear deck space up to 104,05 x 17,50 m

Port consumption idle: Abt 1,5 mt MGO

Port consumption with gear working: Abt 2,5 mt

MGO

Cargo capacities

Cargo capacity: About 15.953 cbm

Containers in holds: 334 TEU

Containers in deck: 331 TEU

Containers in total: 665 TEU

- including 50 reefer containers

Cranes

Two NMF cranes - lifting capacity (SWL):

150,0 t - outreach: 4,5 - 16,0 m

120,0 t - outreach: 4,5 - 19,0 m

95,0 t - outreach: 4,0 - 24,0 m

70,0 t - outreach: 3,5 - 33,0 m

38,0 t - outreach: 3,5 - 33,0 m

Cranes able to lift up to 300 mt in combination

4.2 นโยบายการลงทุน

ตารางนโยบายการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อย และ บริษัทร่วมในธุรกิจต่างๆ ดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	ประเภทและลักษณะธุรกิจ	ทุนชำระแล้ว	% การถือหุ้น	ต้นทุนเงินลงทุน	มูลค่าเงินลงทุนสุทธิ	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นที่เหลือ
จุฬาลงกรณ์ ชิปปิง โปรเวท	พาณิชย์นาวี	8,863,850.00	100	8,863,850.00	8,863,850.00	-ไม่มี-
บริษัทร่วม เจ ชิปปิง เซอร์วิส	ขนถ่ายสินค้า ตัวแทนเรือ	15,000,000.00	33.33	5,000,000.00	5,000,000.00	บริษัท ซี แอนด์ พี จำกัด พลเรือตรีชาโน เพ็ญชาติ นายชนนศรี เพ็ญชาติ
บริษัทอื่นๆ มิตซูบิชิโลจิสติกส์ (ประเทศไทย)	ส่งสินค้าเข้า ส่งสินค้าออก ขนส่งสินค้า ทางบก ทางเรือ ทางอากาศ	12,000,000.00	7.50	900,000.00	900,000.00	บ.มิตซูบิชิโลจิสติกส์ คอร์ปอเรชั่น จก. บ.โตเกียวมารีนเชาท์วอเตอร์ (อาเคเนย์) บริการ จก. บ.บีทีเอ็ม โฮสติ้ง (ประเทศไทย) จก.
บริษัท บทด จำกัด	พาณิชย์นาวี	499,500,000.00	3.04	15,195,645.00	15,195,645.00	รัฐบาล
บริษัท ไทยเคน มารีไทม์ จำกัด	พาณิชย์นาวี	225,000,000.00	51	114,749,900.00	114,749,900.00	NORDANA LINE A/S (ประเทศเดนมาร์ก)

มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ

1. มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เท่ากับ 748,497,750 บาท (ส่วนของบริษัทใหญ่ 606,536,205 บาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 141,961,545 บาท)
2. มูลค่าสินทรัพย์ ต่อหุ้นเท่ากับ 4.31 บาท

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ไม่มี

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ข้อมูลทั่วไป

- | | |
|---------------------|---|
| ชื่อบริษัท | บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) |
| ธุรกิจหลัก | ธุรกิจพาณิชย์นาวี |
| ทุนชำระแล้วทั้งสิ้น | 422,385,213 บาท |
| เลขทะเบียนบริษัท | 0107536001613 (เดิม บมจ. 235) |
| สำนักงานใหญ่ที่ | อาคารมาโนทาวเวอร์ 153 สุขุมวิท 39
ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110 |
| โทรศัพท์ | 02-260-0050 |
| โทรสาร | 02-259-9825, 02-259-9824 |
| E-mail Address | office@jutha.co.th |
| Website | www.jutha.co.th |
- | | |
|--|---|
| นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป | |
| บริษัท | เจ ชีปปิง เซอร์วิส จำกัด |
| สำนักงานใหญ่: | อาคารมาโนทาวเวอร์ 153 ถนนสุขุมวิท ซอย 39 แขวงคลองตัน
เหนือเขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110 |
| ประเภทของกิจการ: | ธุรกิจขนถ่ายสินค้า ช่อมเรือ และขนส่งสินค้าทางบก |
| ทุนจดทะเบียน: | 15 ล้านบาท |
| มูลค่าเงินลงทุน: | ร้อยละ 33.33 ของเงินลงทุนทั้งหมด |
| บริษัท | จุฬาพกากรอง ชิปปิงไพรเวท จำกัด |
| สำนักงานใหญ่: | 50 Raffles Place, # 17— 01 Singapore Land Tower, Singapore
048623 |
| ประเภทของกิจการ: | ธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ |
| ทุนจดทะเบียน: | 8.86 ล้านบาท |
| มูลค่าเงินลงทุน: | ร้อยละ 100 ของเงินลงทุนทั้งหมด |

บริษัท	ไทยเดน มารีไทม์ จำกัด
สำนักงานใหญ่:	153 อาคารมาโน ทาวเวอร์ ซอยสุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ถนน สุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ
ทุนจดทะเบียน:	225 ล้านบาท
มูลค่าเงินลงทุน:	ร้อยละ 51 ของเงินลงทุนทั้งหมด

3. บุคคลอ้างอิงอื่นๆ

หน่วยงานกำกับบริษัทที่ออกหลักทรัพย์:

สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)
333/3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร
กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 02-695-999
โทรสาร : 02-695-9660
อีเมล : info@sec.or.th
เว็บไซต์ : [http : www.sec.or.th](http://www.sec.or.th)

หน่วยงานกำกับบริษัทจดทะเบียน

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท)
อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
62 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 02-229-2000,02-654-5656
โทรสาร : 02-229-2030,02-654-5649
ศูนย์บริการข้อมูล : 02-229-2222
อีเมล : SETCallCenter@set.or.th
เว็บไซต์ : <http://www.set.or.th>

นายทะเบียนหลักทรัพย์:

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ : 02-229-2800
โทรสาร: 02-359-1259
อีเมล : SETCallCenter@set.or.th
เว็บไซต์ : <http://www.set.or.th>

ผู้สอบบัญชี

บริษัท สอบบัญชี ดี ไอ เอ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
316/32 ซอยสุขุมวิท22 ถนนสุขุมวิท
แขวงคลองเตย เขตคลองเตย
กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์: 02-259-5300
โทรสาร: 02-260-1553

นางสุวิมล กฤตยาเกียรติ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 2982
นางสาวสมจินตนา พลหิรัญรัตน์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 5599
นางสาวสุภาภรณ์ มั่งจิตร ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 8125