

# 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 จุฑาผลการกรอง ชิปปิ้ง จำกัด – บริษัทย่อย เป็นฐานในประเทศสิงคโปร์มีหน้าที่รับผิดชอบกลุ่มธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ ที่เป็นธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท โดยเฉพาะธุรกิจบริหารจัดการเรือ (Ship Management)

3. บริษัท ไทยเดน 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

- เป้าหมายการดำเนินงานธุรกิจ

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

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

#### 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 และมีสัดส่วนการลงทุนระหว่างบริษัทฯ 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 ปฏิบัติงานให้พนักงาน 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 และจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด 140,795,071 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 3 บาท
- 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

ปี 2558

- วันที่ 29 เมษายน 2558 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 40 มีมติให้แต่งตั้ง นายชนิตร์ เพ็ญชาติ เป็นกรรมการใหม่ อีก 1 ท่าน
- บริษัทได้รับผิดชอบดำเนินการขนส่งขบวนรถไฟไฟฟ้าสายสีม่วงทั้งโครงการจากเมืองท่าโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่นมายังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี โดยทยอยขนส่งลงเรือทั้งที่เป็นเรือของบริษัทเองและเรือที่บริษัทบริหารจัดการ นับเป็นการขนส่งสินค้าของรัฐบาลโดยเรือไทยเป็นครั้งแรกในรอบระยะเวลาหลายสิบปี ขบวนรถไฟไฟฟ้าขบวนแรกได้มาถึงประเทศไทยเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2558 และทยอยเดินทางมาประเทศไทยมาเป็นลำดับจนเสร็จสิ้นทั้งโครงการจำนวนรวมทั้งสิ้น 63 ขบวน
- วันที่ 6 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมประกาศเจตนารมณ์ เป็นแนวร่วมปฏิบัติ(Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทย ในการต่อต้านการทุจริต ในโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต(Private Sector Collective Action Coalition Against Corruption – CAC ) ซึ่งเป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนการจัดทำโดยรัฐบาลและสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ(ป.ป.ช.) ดำเนินการโดยความร่วมมือของ 8 องค์กรชั้นนำ ได้แก่ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย หอการค้าไทย หอการค้านานาชาติ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย สมาคมธนาคารไทย สภาธุรกิจตลาดทุนไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันให้เกิดการต่อต้านการทุจริตในวงกว้าง

### 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

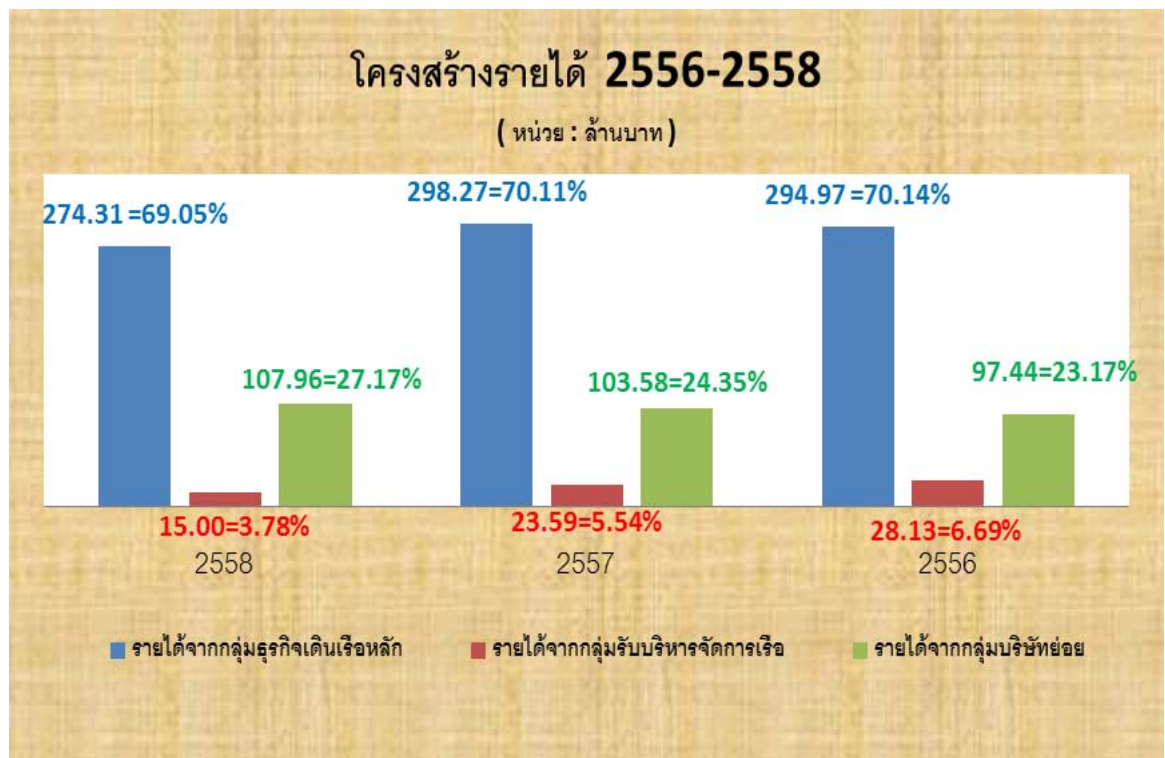
โครงสร้างรายได้จากการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทในปี 2556-2558 ที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

สายผลิตภัณฑ์/กลุ่มธุรกิจ	ดำเนินการโดย	% การถือหุ้นของ บริษัท	2558		2557		2556	
			รายได้	%	รายได้	%	รายได้	%
กลุ่มธุรกิจเดินเรือหลัก	บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)		274.31	69.05	298.27	70.11	294.97	70.14
การบริหารจัดการเรือ	บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)		15.00	3.78	23.59	5.54	28.13	6.69
กลุ่มธุรกิจเดินเรือ (บริษัทย่อย)	บริษัท จุฬา ผกากรอง ชิปปิ้ง ไพรเวท จำกัด	100	0	0	0	0	0	0
กลุ่มธุรกิจเดินเรือ (บริษัทย่อย)	บริษัท ไทยเดิน มารีไทม์ จำกัด	51	107.96	27.17	103.58	24.35	97.44	23.17
รวม			397.27	100	425.44	100	420.54	100



## โครงสร้างรายได้



## 2.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

จุดเด่น ปี 2558

1. บริษัทได้รับผิดชอบดำเนินการขนส่งขบวนรถไฟไฟฟ้าสายสีม่วงทั้งโครงการจากเมืองท่าโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่นมายังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี โดยทยอยขนส่งเรือทั้งที่เป็นเรือของบริษัทเองและเรือที่บริษัทบริหารจัดการ นับเป็นการขนส่งสินค้าของรัฐบาลโดยเรือไทยเป็นครั้งแรกในรอบระยะเวลาหลายสิบปี ขบวนรถไฟไฟฟ้าขบวนแรกได้มาถึงประเทศไทยเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2558 และทยอยเดินทางมาประเทศไทยมาเป็นลำดับจนเสร็จสิ้นทั้งโครงการจำนวนรวมทั้งสิ้น 63 ขบวน
2. ได้รับความไว้วางใจจากบริษัทคู่ค้า **NORDANA LINE** ประเทศ เดนมาร์ก เมื่อประมาณเดือน กันยายน ให้บริหารเรือเพิ่มขึ้นอีก 1 ลำ ชื่อเรือ ซิลด์บอร์ก ขนาดประมาณ 12,000 เดทเวตัน ซึ่งเป็นเรือขนส่งอเนกประสงค์ต่อใหม่ มีเครนใหญ่ขนาด 500 ตัน

ผลิตภัณฑ์หรือบริการ :

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

แก่บริษัทอื่น ดังนี้

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 เรือสำหรับบรรทุกถ่านหิน ฯลฯ และมีเส้นทางเดินเรือทั่วโลก

**ผลิตภัณฑ์หรือบริการของบริษัทฯ ในปี 2558**

**การให้บริการเรือแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter)**

หลังจากสภาพเศรษฐกิจได้ตกต่ำทั่วโลกต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา เพื่อลดความเสี่ยงบริษัทฯ ได้นำเรือที่มีอยู่ทั้งหมด 5 ลำ มาให้บริการแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา ดังนี้

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

**การให้บริการบริหารจัดการเรือแก่บริษัทอื่น (Ship Management)**

ด้วยประสิทธิภาพในการบริหารและสามารถควบคุมต้นทุนที่ต่ำ ส่งผลให้ได้รับความไว้วางใจจากพันธมิตรต่างๆ ให้บริหารจัดการเรือที่มีเส้นทางเดินเรือรอบโลกในฐานะ Technical Managers

## **2.2 การตลาดและการแข่งขัน**

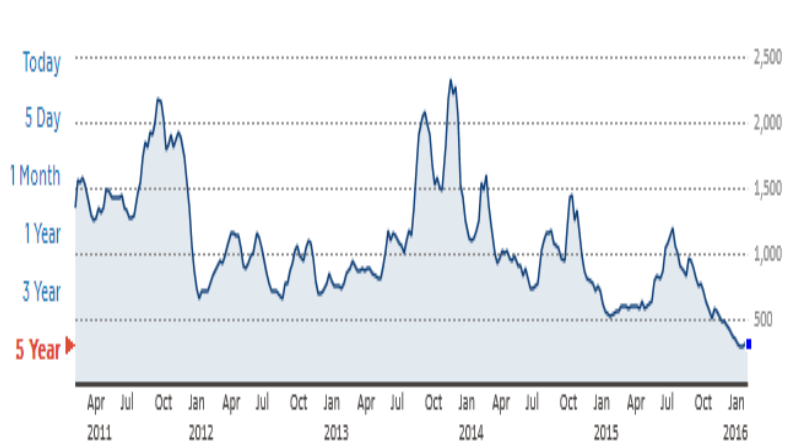
**ดัชนีค่าระวางเรือบอลติก (Baltic Dry Index – BDI)**

ปี 2558 ดัชนีเคลื่อนไหวที่ระดับต่ำกว่าระดับ 1,000 เกือบทั้งปี ดัชนีสูงสุดของปีเท่ากับ 1,220 จุดในเดือนสิงหาคม โดยที่ดัชนีต้นปีเริ่มที่ระดับ 700 จุดเศษ และลดลงมาที่ระดับ 500 จุดในเดือนกุมภาพันธ์และต่อเนื่องไปเกือบสิ้นไตรมาสสองของปี ดัชนีเริ่มสูงขึ้นในเดือนมิถุนายน โดยมีจุดสูงสุดของปีที่ 1,220 จุดในเดือนสิงหาคม และลดลงต่อเนื่องตลอดไตรมาสสามและสี่ ดัชนีลดลงต่ำสุดที่ 474 จุดเมื่อสิ้นปี 2558

BDI Year 2015



BDI Year 2011–2015



Source : <http://data.cnbc.com/quotes/.BDI>

ธุรกิจการขนส่งทางเรือในปี 2558 ยังไม่ฟื้นตัว ปริมาณเรือในตลาดสูงกว่าความต้องการ เนื่องจากปริมาณเรือที่เพิ่มขึ้นจากคำสั่งต่อเรือเมื่อ 4-5 ปี ก่อนประกอบกับเศรษฐกิจที่ยังชะลอตัวอยู่อย่างต่อเนื่องทำให้ความต้องการขนส่งสินค้าลดน้อยลงมาก อัตราค่าระวางเรือลดลงต่ำกว่าที่เคยเป็นมาในรอบ 30 ปี เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการหลายรายที่ไม่สามารถปรับตัวได้ต้องเลิกกิจการ ในส่วนของบริษัท บริษัทให้ความสำคัญในการพิจารณาเลือกคู่ค้าจากความน่าเชื่อถือ ประสิทธิภาพและความมั่นคงทางการเงิน สำหรับการเจรจาต่อรองที่ต้องผ่านทางนายหน้าคนกลาง บริษัทยังคงใช้เกณฑ์มาตรฐานเดียวกันในการพิจารณาคัดเลือก ดังนั้น ลูกค้าของบริษัทจึงมีความสัมพันธ์ยาวนาน สามารถเกื้อหนุนและมีความยืดหยุ่นทางธุรกิจทำให้การดำเนินธุรกิจลุล่วงไปได้

## แนวโน้มของธุรกิจขนส่งทางเรือในปี 2559

เศรษฐกิจไทยปี 2559 จะฟื้นตัวมากหรือน้อยเพียงใดขึ้นกับเศรษฐกิจโลก และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่เป็นรูปธรรมของรัฐบาล ค่าเงินบาทที่มีแนวโน้มอ่อนค่าลงช่วยสนับสนุนความสามารถทางการแข่งขันสินค้าไทยในตลาดโลก อย่างไรก็ตามตลาดการเงินโลกมีความผันผวนมาก ผู้ประกอบการทุกภาคส่วนจึงควรใช้มาตรการป้องกันความเสี่ยงเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนและมาตรการป้องกันความเสี่ยงอื่นๆ ต่อไป

ธุรกิจขนส่งทางเรือยังคงชะงักงันต่อเนื่องในปี 2559 อัตราค่าขนส่งมีแนวโน้มที่จะลดลงและมีการเปลี่ยนแปลงมาก เนื่องจากปริมาณเรือในตลาดยังคงสูงกว่าความต้องการใช้เรือ ประกอบกับการชะลอตัวของเศรษฐกิจในประเทศจีน ในสถานะเช่นนี้ ผู้ประกอบการต้องติดตามสถานการณ์เศรษฐกิจโลกอย่างใกล้ชิด มีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ดีด้านอัตราแลกเปลี่ยนแม้ในขณะที่เงินบาทมีแนวโน้มอ่อนค่าลง เนื่องจากตลาดการเงินมีความผันผวนสูงทำให้การเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนไม่เป็นไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่งเพียงด้านเดียว ดัชนีบอกลดในปี 2558 ที่ลดลงต่ำกว่าจุดต่ำสุดในรอบ 30 ปี ไปถึงระดับ 470 จุดเศษนั้น มีแนวโน้มที่จะลดลงต่อไปอีกในปี 2559 ในสถานะที่อัตราค่าระวางเรือลดต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต้นทุน และลดลงอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อน ผู้ประกอบการต้องพิจารณาอย่างรอบคอบและระมัดระวังอย่างยิ่งในการทำการรับขนส่งสินค้า มีมาตรการลดค่าใช้จ่ายที่เข้มงวดมากขึ้น พิจารณาเรื่องการจัดหาแหล่งเงินทุน การควบรวมกิจการ หรือการปรับลดขนาดองค์กรเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้

การแข่งขันในกลุ่มธุรกิจการขนส่งทางเรือในประเทศไทยยังไม่เปลี่ยนแปลงไปจากปีที่ผ่านมา กล่าวคือ การแข่งขันไม่เด่นชัดเนื่องจากผู้ประกอบการแต่ละรายบริหารเรือต่างประเภทกัน สำหรับบริษัท กลุ่มลูกค้ายังคงเป็นลูกค้าเรือรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (time charter) และลูกค้าที่บริษัทบริหารจัดการเรือเพื่อขนส่งสินค้าทั่วโลก ธุรกิจบริหารจัดการเรือนี้เป็นธุรกิจที่แตกต่างไปจากบริษัทฯ อื่นในประเทศ จึงทำให้ภาพรวมของการแข่งขันเป็นไปในระดับประเทศและระดับสากล

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในช่วงสิ้นปี 2558 มีส่วนช่วยภาคส่งออกของประเทศ แต่ก็มีส่วนทำให้ผู้ประกอบการไทยจะต้องเผชิญกับภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น บริษัทได้เตรียมความพร้อมมาตลอดและได้ให้ความสำคัญเรื่องการพัฒนาคุณภาพของบุคลากรโดยการปรับปรุงและเพิ่มเติมการอบรมคนประจำเรือ การจัดหาโปรแกรมการพัฒนาทักษะคนประจำเรือ และการพัฒนาระบบเทคโนโลยีและคอมพิวเตอร์ให้สมบูรณ์มากขึ้น เพื่อให้บริการที่ราบรื่นและสมบูรณ์ ในด้านกองเรือ ความสำคัญยังคงเป็นการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization -IMO) และสถาบันจัดชั้นมาตรฐานเรือ (Classification Society) การพัฒนาความรู้และทักษะของบุคลากรผู้ควบคุมเรือให้ทันสมัยและเชี่ยวชาญ สามารถติดตามเทคโนโลยีได้

พันการณ์ สำหรับการปรับปรุงกองเรือ บริษัทยังคงปริมาณเรือไว้เท่าเดิมแต่ปรับปริมาณเรือที่รับบริหารจัดการมากขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับสถานะตลาด

### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้จำแนกความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งการจัดหามาตรการป้องกันและบรรเทาความเสี่ยงต่างๆ ไว้ดังนี้

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

- **ความเสี่ยงด้านการประกอบธุรกิจ**

เนื่องจากทรัพย์สินหลักของบริษัทฯ ที่เป็นเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีลักษณะที่ต้องเคลื่อนที่ไปมาตลอดเวลาทั่วโลกตามลักษณะของธุรกิจ ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงในหลายๆด้าน 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 บริษัทก็ได้มีการทำประกันภัยเพิ่มเติมจากข้างต้นแล้ว รวมถึงมีมาตรการป้องกันมาเสริมเพื่อลดความเสี่ยงลงด้วย

ส่วนต้นทุนที่สำคัญของธุรกิจ คือราคาเชื้อเพลิงเรือ ที่ถูกกำหนดโดยราคาตลาดโลกเป็นต้นเหตุที่ควบคุมไม่ได้ ดังนั้นบริษัทฯ จึงเน้นการให้บริการแบบเดินเรือรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter) ทั้งหมดเพราะผู้จ้างเหมาจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเอง

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้เพิ่มธุรกิจรับบริหารจัดการเรือ จึงทำให้บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการดังกล่าวโดยมีความเสี่ยงต่ำมาก และมีต้นทุนการเงินน้อย

ด้วยเหตุนี้จึงเชื่อว่าบริษัทฯ มีมาตรการรองรับความเสี่ยงเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจในระดับที่ดีมาก

### ● ความเสี่ยงด้านการตลาด

เนื่องจากธุรกิจด้านพาณิชย์นาวีเป็นธุรกิจเปิดเสรีและปริมาณการขนส่งสินค้าขึ้นอยู่กับปริมาณการค้าของโลก ซึ่งถ้าช่วงใดภาวะเศรษฐกิจดี ตลาดเรือก็จะดีด้วย นอกจากนี้การเข้ามาของคู่แข่งอาจทำให้อุปทานด้านจำนวนกองเรือมากกว่าอุปสงค์ของตลาด สภาพการขึ้นลง ตามวัฏจักรทำให้เกิดความไม่แน่นอนของผลประกอบการ

โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพตลาดในปัจจุบัน ปริมาณการค้าของโลกเกิดความถดถอยอย่างเห็นได้ชัด อันสืบเนื่องมาจากภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจของหลายๆประเทศ ทั้งยุโรปและเอเชีย อีกทั้งความต่อเนื่องของการที่มีปริมาณการเร่งต่อเรือใหม่ๆเข้าสู่ตลาด ที่ก่อให้เกิดจำนวนกองเรือที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงเกิดการสวนกันระหว่าง อุปสงค์และอุปทาน กล่าวคือ อุปสงค์ลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่อุปทานก็ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน จึงนำไปสู่การแข่งขันกันสูงเป็นอย่างมากของบริษัทเจ้าของเรือ ผลที่ตามมาคือ ราคาค่าระวางขนส่งได้ถูกบีบลงมาเป็นอย่างมาก และต้องแข่งขันกันตลอดเวลา

บริษัทฯ จึงได้ปรับกลยุทธ์โดยได้เน้น การบริการประเภทเดินเรือแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา (Time Charter) เพราะผู้จ้างเหมาจะเป็นผู้รับผิดชอบในการหาสินค้าเอง ซึ่งเชื่อว่า บริษัทฯ มีมาตรการรองรับความเสี่ยงเกี่ยวกับตลาดได้ในระดับดี ถึงแม้ปัจจัยความเสี่ยงด้านการตลาดเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ควบคุมได้ยาก แต่บริษัทฯ ได้มีการเตรียมมาตรการป้องกันอย่างสม่ำเสมอ ด้วยการศึกษาวิเคราะห์สภาพตลาดอยู่ตลอดเวลาโดยอาศัยแหล่งข้อมูลการวิจัยต่างๆ 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

หรือผู้จ้างเหมาต่อ ซึ่งผู้จ้างเหมาเหล่านี้อาจมีปัญหาด้านการเงินอันจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ บริษัทฯจึงได้หาทางป้องกันความเสี่ยงด้วยการเลือกทำธุรกิจเฉพาะกับบริษัทใหญ่และตรวจสอบประวัติของผู้จ้างเหมาจากลูกค้าและนายหน้าก่อนเสมอ ตลอดจนมีการติดต่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา

### (2) ความเสี่ยงจากนายหน้าหาสินค้าและผู้จ้างเหมาเรือ

เพื่อป้องกันความเสี่ยงในด้านนี้ บริษัทฯ ได้ติดต่อกับนายหน้าระดับโลกที่มีความสามารถ น่าเชื่อถือและคุ้นเคยเป็นอย่างดีกับบริษัทฯ มาเป็นเวลานาน จนสามารถวางใจได้ว่า บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงน้อยที่สุด

### (3) ความเสี่ยงจากธุรกิจการรับจ้างบริหารจัดการเรือ

สัญญาการจ้างบริหารจัดการเรือให้แก่บริษัทเจ้าของเรือ จะมีระยะเวลา ปีต่อปี ซึ่งจะเกิดรายได้ให้แก่บริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ หากลูกค้าพึงพอใจในประสิทธิภาพและผลงานของการให้บริการ ก็สามารถต่อสัญญาต่อไปได้เป็นระยะๆ และมูลค่าของรายได้ก็จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามจำนวนของเรือ แต่หากลูกค้าไม่พึงพอใจในประสิทธิภาพของผลการปฏิบัติงาน ก็จะไม่ทำการต่อสัญญาจ้างเพื่อบริหารเรือ ซึ่งนำมาสู่ความสูญเสียรายได้และโอกาสทางธุรกิจ ซึ่งปัจจัยสำคัญอันจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จหรือไม่นั้น ขึ้นอยู่กับความรู้ความสามารถของบุคลากรทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ ทั้งในสำนักงานและบนเรือ และรวมไปถึงการมีเครื่องมือช่วยในการบริหารงานที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงอีกด้วย บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญในการคัดสรรพนักงานและส่งเสริมให้มีการพัฒนาความรู้ได้อย่างสม่ำเสมอ และได้คัดสรรนำเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่มีประสิทธิภาพมาใช้งานในองค์กร 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 มีความชำนาญในการดำเนินธุรกิจด้านนี้ มาเป็นเวลากว่า 30 ปี มีบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจอย่างแท้จริง มีการปรับปรุง สถานะองค์กรให้ทันเหตุการณ์ตลอดเวลา

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

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอน และสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดที่มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม 2556

- **ความเสี่ยงด้านการเงิน**

- ก) ด้านอัตราแลกเปลี่ยน

ความผันแปรของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ เนื่องจากรายได้ ทั้งหมดเป็นเงินดอลลาร์ สรอ. อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีมาตรการรองรับไว้เป็นการเฉพาะและสามารถลด ความเสี่ยงได้ กล่าวคือ รายได้ของบริษัทฯ ทั้งหมดที่ได้รับมาเป็นเงินดอลลาร์ สรอ.นั้น จะนำไปชำระหนี้ที่ เป็นเงินดอลลาร์ สรอ. และเงินตราต่างประเทศสกุลอื่นๆ ด้วยเหตุนี้บริษัทฯ จึงกู้เงินส่วนใหญ่เป็นเงินสกุล ดอลลาร์ สรอ. เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้ระดับหนึ่ง

- ข) ด้านอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ ได้บริหารความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและลดต้นทุนดอกเบี้ย โดยใช้อัตรา ดอกเบี้ยทั้งแบบคงที่และลอยตัวสำหรับเงินกู้ยืม และบริหารจัดการระยะเวลาโดยรวมของเงินกู้ยืมอย่าง ต่อเนื่อง บริษัทฯ มีความเสี่ยงด้านตลาดที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินดอลลาร์ สรอ. เนื่องจากเงินกู้ยืมในสกุลเงินดอลลาร์ สรอ.เกือบทั้งหมดมีอัตราส่วนต่างคงที่ซึ่งผูกกับอัตราดอกเบี้ย LIBOR แบบลอยตัว

- **ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการและการเมือง**

ภัยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดบริเวณน่านน้ำประเทศโซมาเลีย ได้ถูกขยายพื้นที่ออกมาจน ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของมหาสมุทรอินเดีย อันเป็นการเพิ่มแรงกดดันให้แก่บริษัทเดินเรือทั่วโลก เป็นอันมาก ซึ่งหาก เรือลำหนึ่งลำใดตกอยู่ภายใต้การยึดครองของโจรสลัด ก็จะนำมาซึ่งความสูญเสีย ทางด้านการเงิน ก็จะต้องนำเงินจำนวนมากเพื่อทำการไถ่ถอนเรือและลูกเรือ คืนจากโจรสลัด อีกทั้งยังต้อง เสียโอกาสในการทำการเดินเรือ และรวมไปถึงการสูญเสียด้านขวัญกำลังใจของลูกเรืออีกด้วย

บริษัทฯ ได้จัดให้เรือแต่ละลำมีการประกันภัยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด อีกทั้งยังมีมาตรการ ป้องกันการถูกจู่โจมจากโจรสลัดโดยปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆที่ได้รับการแนะนำจากหน่วยงานนานาชาติที่ เกี่ยวข้อง (BMP4- Best Management Practices volume 4) รวมไปถึงการจ้างหน่วยรักษาความปลอดภัยติด อาวุธเพื่อเป็นชุดคุ้มครองเรืออีกด้วย ทั้งนี้ ย่อมก่อให้เกิดต้นทุนที่มากขึ้นในการเดินเรือ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับ การลดความเสี่ยงดังกล่าวลง ก็นับว่ามีความคุ้มค่าอยู่

- ความเสี่ยงจากธุรกิจเดินเรือที่มีลักษณะเป็นวัฏจักร มีผลกระทบต่อบริษัทกล่าวคือ

ธุรกิจเดินเรือ มีสภาพเป็นวัฏจักร

ธุรกิจเดินเรือเป็นธุรกิจประเภทการบริการ ที่มีวงจรชีวิตขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้ากับปริมาณจำนวนเรือที่มีให้บริการในช่วงนั้นๆ และมักจะมีช่วงเวลาแต่ละรอบค่อนข้างยาวนานกว่าวัฏจักรของธุรกิจประเภทผลิตภัณฑ์อุปโภคบริโภค วัฏจักรของธุรกิจเดินเรือมักสำรวจจากสถิติการรับขนส่งสินค้าของเรือ ขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน (BDI) ในแต่ละปีที่ผ่านมา ซึ่งโดยทั่วไปพบว่าวัฏจักรธุรกิจเดินเรืออยู่ที่ประมาณ 7 ปี ต่อรอบ โดยเริ่มจากลักษณะที่กำลังมีแนวโน้มขึ้น จนกระทั่งเติบโตสูงสุด และเริ่มหดตัวลงเรื่อยๆ ซึ่งแต่ละช่วงที่เกิดขึ้นอาจจะกินช่วงระยะเวลาต่างกัน ตัวอย่างจากช่วงปีที่เติบโตสูงสุด 2550-2551 ซึ่งหลังจากนั้นคาดว่าธุรกิจจะหดตัวจนถึงจุดต่ำสุดในปี 2558 และจะเริ่มมีการปรับตัวขึ้นใหม่ในช่วงปลาย 2559 อย่างไรก็ตามในแต่ละช่วงก็มีช่วงวัฏจักรเล็กๆ เกิดขึ้นด้วย ดังนั้นในปัจจุบัน นักวิเคราะห์จะลดความเสี่ยงของการคาดการณ์วัฏจักรของธุรกิจนี้ โดยการกำหนดวัฏจักรในช่วงที่สั้นๆ และถี่ขึ้น

ความเสี่ยงจากวัฏจักรของธุรกิจเดินเรือ

ความเสี่ยงของธุรกิจนี้ได้ตั้งแต่ความเสี่ยงต่ำ จนกระทั่งสูงสุด ซึ่งมีผลกระทบต่อบริษัทฯ ทั้งในด้านบวกและด้านลบ ผลกระทบด้านดี คือ ทำให้บริษัทฯ สามารถวางแผนคาดการณ์การบริการได้เนื่องจากวัฏจักรโดยทั่วไปช่วยให้สามารถบริษัทฯ คาดคะเนได้ถูกต้องพอสมควร ส่วนผลกระทบด้านลบ คือ วัฏจักรของธุรกิจเดินเรือแต่ละช่วงกินเวลาค่อนข้างยาวนาน โดยเฉพาะช่วงของการตกต่ำ ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงในการบริหารต้นทุนเพื่อรอสถานการณ์

วัฏจักรของธุรกิจเดินเรือ เป็นการอธิบายตามหลักทางเศรษฐศาสตร์ที่ต้องการศึกษาว่าบริษัทเดินเรือและการกำหนดค่าระวางเรือมีผลอย่างไรต่ออุปสงค์และอุปทานในการสร้างเรือเพื่อตอบสนองต่อการค้าทางทะเลอย่างไร นอกจากนั้นวัฏจักรยังช่วยอธิบายผลกระทบของราคาเรือต่อประเภทของเรือในช่วงที่ธุรกิจตกต่ำ ดังนั้นเราจึงแบ่งวัฏจักรโดยวัดจากอุปสงค์ของลูกค้าได้เป็นดังนี้

- ระยะตกต่ำ (TROUGH)

เป็นระยะแรกของวัฏจักรซึ่งโดยรวมเกิดจากอุปทานล้น เห็นได้จากเริ่มมีเรือมาสะสมในเมืองท่าในขณะที่เริ่มจะมีการลดความเร็วของเรือเพื่อลดปริมาณการเข้ามาเทียบท่า และช่วยประหยัดน้ำมันด้วย ในระยะนี้อัตราค่าระวางเรือเริ่มมีแนวโน้มลดลงในอัตราที่พอๆกับต้นทุนของเรือ บริษัทเรือเริ่มรู้สึกได้ถึงปัญหาสภาพคล่องการเงินและเริ่มเตรียมการขายเรือ ราคาขายเรือเริ่มลดลงและเริ่มมีการขายซาก

- **ระยะฟื้นตัว (RECOVERY)**

เป็นระยะที่ 2 ของวัฏจักรซึ่งอุปสงค์และอุปทานมีปริมาณพอๆกัน อัตราค่าระวางเรือสูงขึ้นกว่าต้นทุนเรือประเภทคอนเทนเนอร์เริ่มขับเคลื่อนเนื่องจากมีคำสั่งซื้อขายสินค้ากัน ในระยะนี้ความคาดหวังในตลาดมีทั้งด้านดีและด้านลบ เพราะยังไม่แน่ใจในสถานะการของตลาดมากนัก แต่สภาพคล่องทางการเงินของบริษัทเริ่มดีขึ้น

- **ระยะสูงสุด (PEAK)**

เป็นระยะสามของระดับสูงสุด เนื่องจากอัตราค่าระวางค่อนข้างสูงถึง 2 หรือ 3 เท่าของต้นทุนเรือ อุปสงค์และอุปทานเท่ากัน เรือมีการวิ่งอย่างต่อเนื่อง สภาพคล่องการเงินของบริษัทค่อนข้างสูง ระยะนี้อาจกินเวลาเพียงไม่กี่สัปดาห์หรือหลายปีขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทาน ราคาเรือมือสองแพงกว่าต้นทุน อนาคตเรือมีคำสั่งเยอะมาก

- **ระยะพังทลาย (COLLAPSE)**

เป็นระยะที่สี่ที่เกิดจากอุปทานมีระดับสูงกว่าอุปสงค์ อัตราค่าระวางเริ่มลดลง เรือจำนวนมากเริ่มชะงักอยู่ในเมืองท่าอีกครั้ง ถึงแม้ว่าสภาพคล่องทางการเงินยังคงสูงแต่เรือเริ่มลดการทำงานลง ทั้งนี้ระยะนี้อาจเกิดจากวัฏจักรของธุรกิจความหนาแน่นของเรือในท่าและการส่งมอบเรือใหม่ที่ต้องใช้เวลานานขึ้น

#### 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 2558 จำนวน 956,562.83 บาท ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าความเย็น 3,231,049.80 บาท รวม 4,187,612.63 บาท

###### เรือเดินทะเล

กองเรือที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นเจ้าของปี 2558

	ชื่อเรือ(ปัจจุบัน)	ปีสร้าง	ประเทศที่สร้าง	เขตเวตตัน	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
				59,407			

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
<b>TOTAL</b>	<b>17,620.24</b>	<b>17,055.09</b>

#### 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

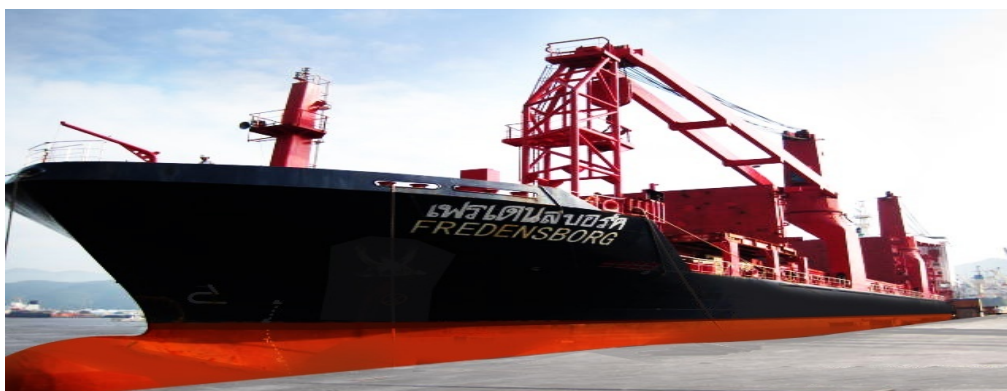
HOLD #1	HATCH COVER 24.00 x 12.60 M TWEEN DECK COVER 24.00 x 12.60 M
HOLD #2	HATCH COVER 24.00 x 12.60 M TWEEN DECK COVER 24.00 x 12.60 M
HATCH COVER: SINGLE PULL FLASH	
TWEEN DECK COVER: PONTOON	

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

**บริษัท ย่อย บริษัท ไทยเดน มาริไทม์ จำกัด**

	ชื่อเรือ(ปัจจุบัน)	ปีสร้าง	ประเทศที่สร้าง	เดทเวทตัน	ประเภทเรือ	ประเทศที่จดทะเบียน	เส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบัน
	<b>M.V.Fredensborg</b>	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 mto 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 2558 บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อย และ บริษัทร่วมในธุรกิจต่างๆ ดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	ประเภทและลักษณะธุรกิจ	ทุนชำระแล้ว	% การถือหุ้น	ต้นทุนเงินลงทุน	มูลค่าเงินลงทุนสุทธิ	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นที่เหลือ
จุฬาลงกรณ์ ชิปปิ้ง โปรเวท	พาณิชย์นาวี	8,863,850.00	100	8,863,850.00	8,863,850.00	-ไม่มี-
บริษัทร่วม เจ ชิปปีง เซอร์วิส	ขนถ่ายสินค้า ตัวแทนเรือ	15,000,000.00	33.33	5,000,000.00	5,000,000.00	บริษัท ซี แอนด์ พี จำกัด พลเรือตรีชาโน เพ็ญชาติ นายชนศรี 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.โตเกียวมารีนเชาท์อีสต์ (อาเคเนซ) 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 ไทยเดน มาร์ไทม์ จำกัด	พาณิชย์นาวี	225,000,000.00	51	114,749,900.00	114,749,900.00	NORDANA LINE A/S (ประเทศเดนมาร์ก)

### มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ

1. ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เท่ากับ 795,743,846 บาท (ส่วนของบริษัทใหญ่ 626,014,811 บาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 169,729,035 บาท )
2. มูลค่าตามบัญชี ต่อหุ้นเท่ากับ 4.45 บาท

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ไม่มี

## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

### ข้อมูลทั่วไป

- |                     |   |
|---------------------|---|
| ชื่อบริษัท          | บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)   |
| ธุรกิจหลัก          | ธุรกิจพาณิชย์นาวี   |
| ทุนชำระแล้วทั้งสิ้น | 422,385,213 บาท   |
| เลขทะเบียนบริษัท    | 0107536001613 (เดิม บมจ. 235 )  |
| สำนักงานใหญ่ที่     | อาคารมาโนทาวเวอร์ 153 สุขุมวิท 39<br>ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110 |
| โทรศัพท์            | 02-260-0050   |
| โทรสาร              | 02-259-9825, 02-259-9824  |
| E-mail Address      | office@jutha.co.th  |
| Website             | <a href="http://www.jutha.co.th">www.jutha.co.th</a>                                      |
- |  |  |
|--|--|
| นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป |  |
| บริษัท   | เจ ชีปิ้ง เซอร์วิส จำกัด   |
| สำนักงานใหญ่:                                    | อาคารมาโนทาวเวอร์ 153 ถนนสุขุมวิท ซอย 39 แขวงคลองตัน<br>เหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110 |
| ประเภทของกิจการ:                                 | ธุรกิจขนถ่ายสินค้า ช่อมเรือ และขนส่งสินค้าทางบก  |
| ทุนจดทะเบียน:                                    | 15 ล้านบาท   |
| มูลค่าเงินลงทุน:                                 | ร้อยละ 33.33 ของเงินลงทุนทั้งหมด   |
| บริษัท   | จุฬาพกากรอง ชิปปิ้งไพรเวท จำกัด  |
| สำนักงานใหญ่:                                    | 50 Raffles Place, # 17— 01 Singapore Land Tower, Singapore<br>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](mailto:info@sec.or.th)  
เว็บไซต์ : [http : www.sec.or.th](http://www.sec.or.th)

หน่วยงานกำกับบริษัทจดทะเบียน

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท)  
อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง  
กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 02-009-9000,02-009-9740  
โทรสาร : 02-009-9991  
ศูนย์บริการข้อมูล : 02-009-9999  
อีเมล : [SETCallCenter@set.or.th](mailto:SETCallCenter@set.or.th)  
เว็บไซต์ : <http://www.set.or.th>

นายทะเบียนหลักทรัพย์:

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด  
อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง  
กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 02-009-9378  
โทรสาร: 02-009-9476  
ศูนย์บริการข้อมูล : 02-009-9999  
อีเมล : srg\_tsd@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