

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ภาพรวมธุรกิจ บริษัทและกลุ่มธุรกิจ :

บริษัทฯ จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศเป็นธุรกิจหลัก โดยมี บริษัทในเครือที่สามารถดำเนินการในลักษณะทำงานเป็นกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวกับการเดินเรือทะเลเพื่อช่วยสนับสนุนกองเรือของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับภาวะทางเศรษฐกิจและตลาดเดินเรือโลกอย่างต่อเนื่อง และครบวงจรดังนี้

1. บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) – บริษัทแม่ มีหน้าที่รับผิดชอบกลุ่มธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศที่เป็นธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย ธุรกิจเดินเรือแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter) ธุรกิจบริหารจัดการเรือ (Ship Management) และกลุ่มธุรกิจเกี่ยวกับการค้าทางเรือ ประกอบด้วย ธุรกิจนายหน้าจัดหาสินค้า ธุรกิจนายหน้าซื้อขายเรือ และธุรกิจนายหน้าเช่าเรือ
2. บริษัท ไทยเคน มาริไทม์ จำกัด – บริษัทย่อย มีหน้าที่รับผิดชอบกลุ่มธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ
3. บริษัท เจ ซิปป์ เซอร์วิส จำกัด – บริษัทร่วม มีหน้าที่รับผิดชอบกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลอื่นๆ เช่น ธุรกิจขนถ่ายสินค้าในเรือ ธุรกิจตัวแทนเรือ ธุรกิจซ่อมเรือ ธุรกิจขนส่งในประเทศ เป็นต้น

1.1 วิสัยทัศน์ ภูมิใจเรือไทยของเรา

- วัตถุประสงค์

บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทเรือไทยมหาชนแห่งแรก ที่คนไทยเป็นเจ้าของและบริหารงานเองทั้งหมด และรับจ้างบริหารจัดการเรือ อย่างมืออาชีพเพื่อพัฒนาศักยภาพพาณิชย์นาวีของไทยให้ก้าวไกลเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ

- เป้าหมายการดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะยังคงจำนวนเรือของบริษัทฯไว้ที่ 5 ลำ เพราะเป็นเรืออเนกประสงค์ มีประสิทธิภาพสูง เป็นที่ต้องการของตลาด และลงเน้นให้บริการแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลาโดยทำสัญญากับผู้จ้างขนส่งรายเดิมๆประมาณคราวละ 3-6 เดือน เพื่อรักษาระดับรายได้หลักให้เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5-10 ต่อปี ในขณะที่เดียวกันเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงในการลงทุน และเป็นการเพิ่มประสบการณ์ในเรือประเภทต่างๆ บริษัทฯ ยังได้เพิ่มการให้บริการจัดการเรือให้กับเจ้าของเรืออื่น ในฐานะ Technical Management

นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาคุณภาพการให้บริการตามหลักสากล เพื่อเข้าโครงการ ISO 9001:2015 และได้รับประกาศนียบัตรจาก NIPPON KAIJI KYOKAI เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2560

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) ได้ก่อตั้งเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2519 และเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2535 ได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 650,700,000 ล้านบาทและทุนชำระแล้ว 422,385,213 บาท (สี่ร้อยยี่สิบสองล้านสามแสนแปดหมื่นห้าพันสองร้อยยี่สิบสามบาท) โดยมีกลุ่มตระกูลเพ็ญชาติเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

ปี 2558

- วันที่ 29 เมษายน 2558 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 40 มีมติให้แต่งตั้ง นายชนิตร เพ็ญชาติ เป็นกรรมการใหม่ อีก 1 ท่าน
- บริษัทได้รับผิดชอบดำเนินการขนส่งขบวนรถไฟไฟฟ้าสายสีม่วงทั้งโครงการจากเมืองท่าโยโกฮาม่า ประเทศญี่ปุ่นมายังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี โดยทยอยขนส่งลงเรือทั้งที่เป็นเรือของบริษัทเองและเรือที่บริษัทบริหารจัดการ นับเป็นการขนส่งสินค้าของรัฐบาลโดยเรือไทยเป็นครั้งแรกในรอบระยะเวลาหลายสิบปี ขบวนรถไฟฟ้าขบวนแรกได้มาถึงประเทศไทยเมื่อวันที่ 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 และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันให้เกิดการต่อต้านการทุจริตในวงกว้าง

ปี 2559

- วันที่ 26 สิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้ทราบว่ามีการซื้อขายหุ้น Big Lot เกิดขึ้นจำนวน 15,715,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 11.37 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว
- วันที่ 29 สิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้ทราบข่าวเพิ่มเติมการซื้อขายหุ้น Big Lot จำนวน 15,715,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 11.37 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วนั้น เป็นการขายหลักทรัพย์ของ นางสาว นิรัช ปานบุญหอม ให้กับนางสาว เกศริน อุ่นพงษ์เจริญสุข ทั้งจำนวนโดยผู้ซื้อได้รายงานการได้มาของหลักทรัพย์ของกิจการ (แบบ 246-2) ของหลักทรัพย์จำนวนดังกล่าว คือ 15,715,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 11.37 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว

ปี 2560

- วันที่ 16 พฤศจิกายน 2560 บริษัทฯ ได้ทำการขายเรือจุฑาธรรมรักษา เนื่องจากเรือมีอายุมากและถึงกำหนดการเข้าอู่แห้ง ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายสูงมาก ไม่คุ้มกับรายได้ที่จะได้รับ

ปี 2561

- บริษัทฯ ได้รับบริหารเรือต่อใหม่อีก 1 ลำเมื่อช่วงเดือนมิถุนายนเป็นเรือขนส่งสินค้าเอกประสงค์ ขนาดประมาณ 12,580 เดทเวทตันที่ครนยกสินค้าขนาด 300 ตัน
- บริษัทฯ ได้รับใบประกาศเกียรติคุณจากกองบัญชาการทหารชายฝั่งแห่งสหรัฐอเมริกา(USCG) ที่จัดขึ้น ณ.จัสมั่นไทย กรุงเทพฯ เมื่อ 10 ตุลาคม ในโอกาสที่เรือบริหารได้เข้าร่วมปฏิบัติการซ้อมการกู้ภัยฉุกเฉินทางทะเล (AMVER AWARD)

ปี 2562

- วันที่ 20 กันยายน 2562 บริษัทฯ ได้แต่งตั้ง นายศิริชัย สาครรัตนกุล ให้เป็น ประธานกรรมการ ตรวจสอบ เนื่องจาก นายสุกรีชัย แก้วเจริญ ประธานกรรมการตรวจสอบคนเดิมได้ลาออกไป
- วันที่ 13 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ ได้แต่งตั้ง นายประมวล จันทร์ชีวะ เป็นกรรมการตรวจสอบ แทน นายสมพร ไพลิน เนื่องจาก เสียชีวิต
- วันที่ 15 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ ได้มีการขายหุ้น บริษัท บทด จำกัด จำนวน 2,026,086 หุ้น โดยมีราคาซื้อขายต่อหน่วยเท่ากับ 10 บาท เป็นเงินทั้งสิ้น 20,260,860 บาท ให้กับบมจ. พรินา มารีน
- วันที่ 28 พฤศจิกายน 2562 เรือ NORDANA SOPHIE ได้ประสบอุบัติเหตุสมอเกลาไปชนกับหินโสโครกและได้จมลง ที่น่านน้ำประเทศเวียดนาม

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท
นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

บริษัท เจ ซิปป์িং เซอร์วิส จำกัด

สำนักงานใหญ่:	153 อาคารมาโนทาวเวอร์ สุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจขนถ่ายสินค้า ซ่อมเรือ และขนส่งสินค้าทางบก
ทุนจดทะเบียน:	15 ล้านบาท
มูลค่าเงินลงทุน:	ร้อยละ 33.33 ของเงินลงทุนทั้งหมด

บริษัท ไทยเดน มารีไทม์ จำกัด

สำนักงานใหญ่:	153 อาคารมาโนทาวเวอร์ สุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ
ทุนจดทะเบียน:	225 ล้านบาท
มูลค่าเงินลงทุน:	ร้อยละ 51 ของเงินลงทุนทั้งหมด

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้จากการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทในปี 2560-2562 ที่ผ่านมา

กลุ่มธุรกิจ/ดำเนินการโดย	%การถือหุ้น	ปี2562		ปี2561		ปี2560	
		รายได้	%	รายได้	%	รายได้	%
กลุ่มธุรกิจเดินเรือหลัก							
บริษัท จุฬานาวี จำกัด (มหาชน)	100	134.22	38.26	190.13	61.97	195.16	57.95
กลุ่มรับบริหารจัดการเรือ							
บริษัท จุฬานาวี จำกัด (มหาชน)		11.11	3.17	14.62	4.77	17.06	5.06
กลุ่มธุรกิจเดินเรือ (บริษัทย่อย)							
บริษัท ไทยเดน มาริไทม์ จำกัด	51	88.95	25.35	87.13	28.40	100.37	29.80
รายได้อื่นๆ		116.56	33.22	14.91	4.86	24.17	7.19
รวม		350.84	100	306.79	100	336.76	100

หมายเหตุ รายได้อื่น ได้แก่ เงินปันผล , ดอกเบี้ย , เงินชดใช้ค่าเสียหาย เป็นต้น

2.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

บริษัทฯ ได้เสนอบริการใน 2 รูปแบบ คือ การบริการด้วยเรือของบริษัทฯเองซึ่งเป็นเรืออเนกประสงค์ (Multipurpose) แบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter) และการให้บริการบริหารจัดการเรือ (Ship Management) แก่บริษัทอื่น ดังนี้

1. การให้บริการเรือแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter) เรือของบริษัทฯ สามารถให้บริการ ในเส้นทางทั่วโลกตามระยะเวลาจ้างขนส่งและเงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้ บริษัทฯ คัดเลือกผู้จ้างขนส่ง (Charterer) เรือ โดยตรงและผ่านการติดต่อนายหน้าต่างประเทศที่ดีเป็นที่ไว้วางใจในตลาดและมีความสามารถในการต่อรองสูง ลูกค้านี้จะเป็นบริษัทขนาดใหญ่และมีความมั่นคงสูง ปัจจุบันบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับบริการด้านนี้มากเพราะสามารถลดความเสี่ยงในด้านการหาสินค้าและราคาน้ำมันและทำให้บริษัทฯ มีรายได้ที่แน่นอน

2. การให้บริการบริหารจัดการเรือ (Ship Management) แก่บริษัทอื่นซึ่งเริ่มตั้งแต่ปลายปี 2550 ด้วยความพร้อมด้านประสบการณ์ที่ผู้บริหารและพนักงานสั่งสมมานาน หลังจากนั้นได้ขยายการรับบริหารจัดการเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นที่เป็นเรือประเภทอื่นเช่น เรือสำหรับบรรทุกธัญพืช และมีส่วนการค้าทั่วโลก

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของกลุ่มบริษัทและบริษัทฯ ในปี 2562

การให้บริการเรือแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter)

กลุ่มบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้นำเรือที่มีอยู่ 5 ลำ มาให้บริการแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา ดังนี้

- เรือ จุฑามาลี (M.V. Nordana Malee)
- เรือ จุฑาวาสนา (M.V. Nordana Andrea)
- เรือ จุฑาพุทธชาด (M.V. Nordana Sophie)
- เรือ จุฑาปัทมา (M.V. Jutha Patthama)
- เรือ เฟรเดินสเบิร์ก (M.V. Fredensborg)

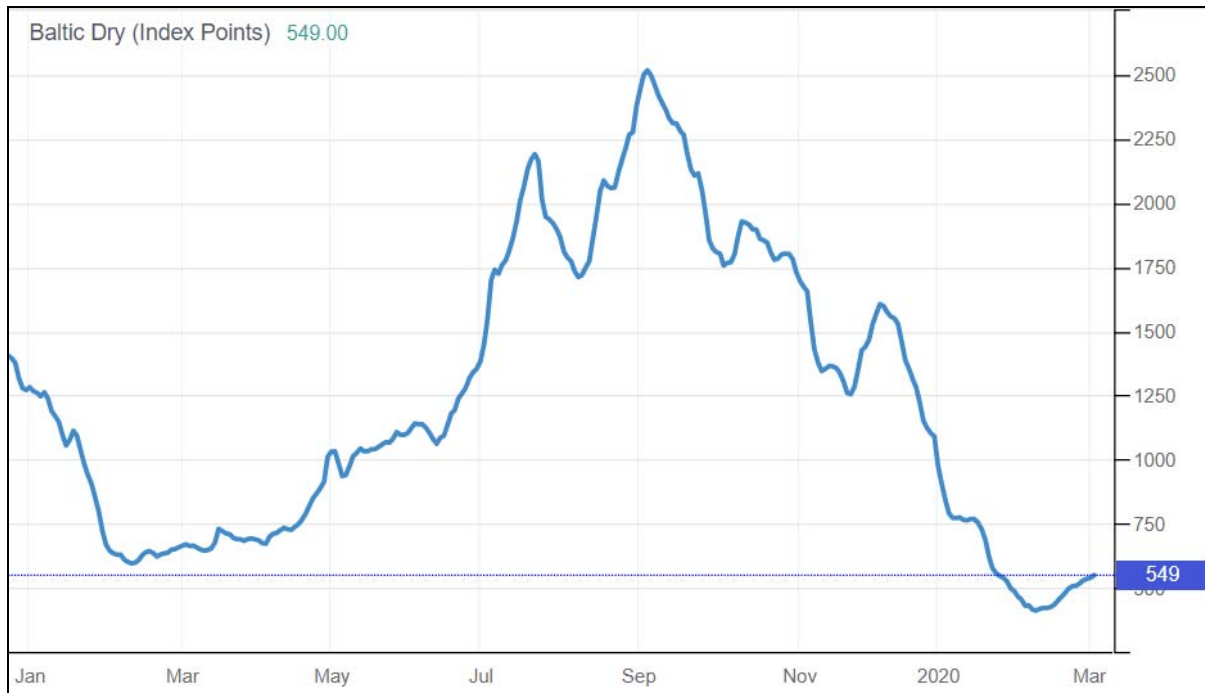
ซึ่งบริษัทฯ ให้บริการแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลาในช่วงสั้นในเส้นทาง Intra-Asia บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์บริการของเรือทั้ง 5 ลำนี้ ให้เป็นแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา โดยเน้นการทำสัญญาเป็นช่วงประมาณ 3-6 เดือนต่อครั้งเพื่อรอจังหวะของตลาด

การให้บริการบริหารจัดการเรือแก่บริษัทอื่น (Ship Management)

ด้วยประสิทธิภาพในการบริหารและสามารถควบคุมต้นทุนที่ต่ำ ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากพันธมิตรต่างๆ ให้บริหารจัดการเรือที่มีเส้นทางเดินเรือรอบโลกในฐานะ Technical Managers

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

ในปี 2562 ที่ผ่านมา ดัชนีบอสดิกมีความผันผวนมากปีก่อนๆที่ผ่านมา ดัชนีดัชนีเปิดที่ประมาณ 1,280 จุดและลดถอยลงอย่างต่อเนื่องมาอยู่ที่ระดับ 660 จุด เหตุผลหลักมาจาก อุบัติเหตุการพังทลายของเขื่อนในประเทศบราซิลซึ่งมีผลกระทบต่อราคาของแร่เหล็กอย่างรุนแรงทำให้การค่าขายแร่เหล็กลดลง ในช่วงไตรมาสสองได้มีการค่อยๆปรับตัวขึ้นไปถึงระดับ 1,100 จุด หลังจากที่ประเทศบราซิลได้เริ่มฟื้นฟูเขื่อนขึ้นและสารต่อการผลิตแร่เหล็ก ทำให้ราคาแร่เหล็กค่อยๆลดถอยลงมาและมีการค่าขายมากขึ้น ในไตรมาสสามดัชนีบอสดิกปรับตัวขึ้นไปถึง 2,500 จุด ซึ่งเป็นจุดที่สูงที่สุดในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา เนื่องจาก มีความต้องการของเรือขนส่งของเหล็กและแร่จากประเทศจีนและบราซิลเพิ่มมากขึ้น และดัชนีได้ลดถอยลงมาที่จุด 1,258 จุดในไตรมาสสุดท้าย เนื่องจากเจ้าของเรือเตรียมตัวสำหรับการผันผวนอย่างรุนแรงของราคาน้ำมันในต้นปี 2563 ตามระเบียบข้อบังคับ



แนวโน้มของธุรกิจขนส่งทางเรือในปี 2563

ในขณะที่เศรษฐกิจโลกกำลังฟื้นตัวอย่างช้าๆ รวมถึงจำนวนเรือในตลาดที่ค่อยๆ รับผิดชอบต่อปรับลดลงตามสถานะความต้องการที่ไม่มากนัก ซึ่งก็มีผลดีต่อธุรกิจขนส่งทางเรือในระยะยาวเพราะจำนวนคู่แข่งจะลดลง แต่การระบาดของไวรัส Covid-19 ที่ยังไม่มีท่าทีว่าจะควบคุมได้ และกฎระเบียบข้อบังคับ การใช้น้ำมัน Low Sulphur ซึ่งมีผลบังคับใช้แล้วในวันที่ 1 มกราคม 2563 ทำให้ราคาน้ำมันสูงขึ้นมาก ปัจจัยหลักทั้งสองนี้ได้ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจโลก โดยรวม ผู้ประกอบการจำเป็นต้องปรับตัวตามตลาดและเศรษฐกิจโลกที่ผันผวนอย่างรุนแรง การวางแผนกลยุทธ์เพื่อรับมือกับเศรษฐกิจและการคาดหวังให้ธุรกิจการขนส่งทางเรือฟื้นตัวกลับไปสู่ระดับเดียวกันเช่นเมื่อสิบปีที่ผ่านมามีเป็นเรื่องยาก

สำหรับสภาพโดยทั่วไปของธุรกิจการขนส่งทางเรือ แม้ว่าปริมาณเรือในตลาดโลกยังคงลดจำนวนลงเรื่อยๆ ซึ่งเป็นผลจากการลดปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เนื่องจากความต้องการเรือยังไม่ได้เพิ่มมากขึ้น และการนำเรือเก่าไปตัดทำลายเป็นเศษเหล็กมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามจำนวนเรือก็ยังคงมากกว่าความต้องการเรืออยู่ การหยุดเคลื่อนไหวของประเทศไทยที่ประสบภัยของโรค Covid-19 เช่น ประเทศจีน ญี่ปุ่น สิงคโปร์ เกาหลี เป็นต้นทำให้ความต้องการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งทางเรือลดลงอย่างมาก ซึ่งส่งผลให้ธุรกิจการขนส่งทางเรือยังคงปรับตัวขึ้นค่อนข้างช้าในช่วงไตรมาสแรกของปี 2563 ประกอบกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกที่สูงขึ้นมากตามกฎระเบียบข้อบังคับใช้ Low Sulphur ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องลดจำนวนเรือลงตามการเคลื่อนไหวของตลาดโลกที่ลดถอยลงมามาก เมื่อใดที่ราคาน้ำมันคงที่แล้ว และเมื่อกรมอนามัยโลกสามารถคิดค้นวิธีการรับมือกับโรค Covid-19 ได้ ผู้ประกอบการคาดว่าความต้องการของเรือขนส่งจะกลับมา

3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้จำแนกความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งการจัดหามาตรการป้องกันและบรรเทาความเสี่ยงต่างๆ ไว้ดังนี้

- ความเสี่ยงด้านการประกอบธุรกิจ
- ความเสี่ยงด้านการตลาด
 - (1) ความเสี่ยงจากผู้จ้างเหมา
 - (2) ความเสี่ยงจากนายหน้าหาสินค้าและหาผู้จ้างเหมาเรือ
 - (3) ความเสี่ยงจากธุรกิจการรับจ้างบริหารจัดการเรือ
- ความเสี่ยงด้านการบริหาร
- ความเสี่ยงด้านการเงิน
- ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการและการเมือง

ความเสี่ยงด้านการประกอบธุรกิจ

เนื่องจากทรัพย์สินหลักของบริษัทฯ ที่เป็นเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีลักษณะที่ต้องเคลื่อนที่ไปมาตลอดเวลาทั่วโลกตามลักษณะของธุรกิจ ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงในหลายๆด้าน อาทิ อุบัติเหตุจากการพจญภัยภัยธรรมชาติ เช่น พายุ กระแสน้ำ กระแสลม และสภาพอากาศที่รุนแรง หรืออุบัติเหตุอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ของพนักงานเรือ หรือบุคคลอื่นที่ก่อเหตุให้เกิดความเสียหายได้ เช่น เรือชนกัน เรือเกยตื้น เรือหรือสินค้าไฟไหม้ สินค้าเสียหายจากการเปียกชื้นจากน้ำฝนหรือน้ำทะเล อีกทั้งปัจจุบันยังมีภัยที่เกิดจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดที่มีพฤติกรรมการปล้นจับเรือพร้อมลูกเรือเพื่อทำการแลกกับค่าไถ่ที่เป็นจำนวนเงินมหาศาล

ความเสี่ยงดังกล่าวมานี้ จะนำมาซึ่ง ความสูญเสียทั้งทรัพย์สินของบริษัทฯ ตลอดจนเสียโอกาสในการทำธุรกิจที่ต้องหยุดชะงักลงจากการที่ไม่สามารถดำเนินการให้เรือวิ่งรับส่งสินค้าได้ตามปกติ และรวมไปถึงการลดลงของรายได้ด้วย

ในเรื่องความเสี่ยงในด้านอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นนั้น บริษัทฯ มีมาตรการรองรับความเสี่ยง โดยได้มีการทำประกันภัยทางทะเลที่คุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น โดยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

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

ส่วนความเสี่ยงทางด้านภัยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด บริษัทฯ ก็ได้มีการทำประกันภัยเพิ่มเติมจากข้างต้นแล้ว รวมถึงมีมาตรการป้องกันมาเสริมเพื่อลดความเสี่ยงลงด้วย

ส่วนต้นทุนที่สำคัญของธุรกิจ คือราคาเชื้อเพลิงเรือ ที่ถูกกำหนดโดยราคาตลาดโลกเป็นต้นเหตุที่ควบคุมไม่ได้ ดังนั้นบริษัทฯ จึงเน้นการให้บริการแบบเดินเรือรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter) ทั้งหมดเพราะผู้จ้างเหมาจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเอง

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้เพิ่มธุรกิจรับบริหารจัดการเรือ จึงทำให้บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการดังกล่าวโดยมีความเสี่ยงต่ำมาก และมีต้นทุนการเงินน้อย

ด้วยเหตุนี้จึงเชื่อว่าบริษัทฯ มีมาตรการรองรับความเสี่ยงเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจในระดับที่ดีมาก

ความเสี่ยงด้านการตลาด

เนื่องจากธุรกิจด้านพาณิชย์นาวีเป็นธุรกิจเปิดเสรีและปริมาณการขนส่งสินค้าขึ้นอยู่กับปริมาณการค้าของโลก ซึ่งถ้าช่วงใดภาวะเศรษฐกิจดี ตลาดเรือก็จะดีด้วย นอกจากนั้นการเข้ามาของกลุ่มแข่งอาจทำให้อุปทานด้านจำนวนกองเรือมากกว่าอุปสงค์ของตลาด สภาพการขึ้นลง ตามวัฏจักรทำให้เกิดความไม่แน่นอนของผลประกอบการ

โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพตลาดในปัจจุบัน ปริมาณการค้าของโลกเกิดความถดถอยอย่างเห็นได้ชัด อันสืบเนื่องมาจากภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจของหลายๆ ประเทศ ทั้งยุโรปและเอเชีย อีกทั้งความต่อเนื่องของการที่มีปริมาณการเร่งต่อเรือใหม่ๆ เข้าสู่ตลาด ที่ก่อให้เกิดจำนวนกองเรือที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในอดีต จึงเกิดการสวนกันระหว่าง อุปสงค์และอุปทาน กล่าวคือ อุปสงค์ลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่อุปทานก็ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน จึงนำไปสู่การแข่งขันกันสูงเป็นอย่างมากของบริษัทเจ้าของเรือ ผลที่ตามมาคือ ราคาค่าระวางขนส่งได้ถูกบีบลงมาเป็นอย่างมาก และต้องแข่งขันกันตลอดเวลา

บริษัทฯ จึงได้ปรับกลยุทธ์โดยได้เน้น การบริการประเภทเดินเรือแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter) เพราะผู้จ้างเหมาจะเป็นผู้รับผิดชอบในการหาสินค้าเอง ซึ่งเชื่อว่า บริษัทฯ มีมาตรการรองรับความเสี่ยงเกี่ยวกับตลาดได้ในระดับดี ถึงแม้ปัจจัยความเสี่ยงด้านการตลาดเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ควบคุมได้ยาก แต่บริษัทฯ ได้มีการเตรียมมาตรการป้องกันอย่างสม่ำเสมอ ด้วยการศึกษาวเคราะห์สภาพตลาดอยู่ตลอดเวลาโดยอาศัยแหล่งข้อมูลการวิจัยต่างๆ สถิติจาก The Baltic Dry Index (BDI) ข้อมูลจากลูกค้า นายหน้า ฯลฯ และที่สำคัญคือการเลือกใช้เรือแบบอเนกประสงค์ (Multipurpose Vessel) ขนาดเหมาะสม ที่มีอุปกรณ์การขนถ่ายพร้อม ช่วยให้บริษัทฯ สามารถปรับกลยุทธ์การตลาดเพื่อเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงของตลาดได้ทันทั่วทั้งที่

1. ความเสี่ยงจากผู้จ้างเหมา

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้เน้นการให้บริการแบบเดินเรือรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter) ทั้งหมด ซึ่งลักษณะธุรกิจประเภทนี้บริษัทฯ จะต้องเป็นผู้จัดเรือ อุปกรณ์อื่นๆ และคนประจำเรือ ซึ่งถือเป็นทรัพย์สินหลักที่สำคัญของบริษัทฯ ให้บริการทั่วโลกตามความต้องการและลักษณะธุรกิจของผู้จ้างเหมา หรือผู้จ้างเหมาต่อ ซึ่งผู้จ้างเหมาเหล่านี้ อาจมีปัญหาด้านการเงินอันจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงได้หาทางป้องกันความเสี่ยงด้วยการเลือกทำธุรกิจเฉพาะกับบริษัทใหญ่และตรวจสอบประวัติของผู้จ้างเหมาจากลูกค้าและนายหน้าก่อนเสมอ 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 มีการปรับปรุงสถานะองค์กรให้ทันเหตุการณ์ตลอดเวลา

4. ความเสี่ยงเรื่องอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ.2549 (Maritime Labour Convention 2006) บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอน และสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม 2556

ความเสี่ยงด้านการเงิน

1. ด้านอัตราแลกเปลี่ยน

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

2. ด้านอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ ได้บริหารความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและลดต้นทุนดอกเบี้ย โดยใช้อัตราดอกเบี้ยทั้งแบบคงที่และลอยตัวสำหรับเงินกู้ยืม และบริหารจัดการระยะเวลาโดยรวมของเงินกู้ยืมอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ มีความเสี่ยงด้านตลาดที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินดอลลาร์ สรอ. เนื่องจากเงินกู้ยืมในสกุลเงินดอลลาร์ สรอ. เกือบทั้งหมดมีอัตราส่วนต่างคงที่ซึ่งผูกกับอัตราดอกเบี้ย LIBOR แบบลอยตัว

ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการและการเมือง

ภัยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัดบริเวณน่านน้ำประเทศโซมาเลีย ได้ถูกขยายพื้นที่ออกมาจนครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของมหาสมุทรอินเดีย อันเป็นการเพิ่มแรงกดดันให้แก่บริษัทเดินเรือทั่วทั้งโลกเป็นอันมาก ซึ่งหาก เรือลำหนึ่งลำใดตกอยู่ภายใต้การยึดครองของโจรสลัด ก็จะนำมาซึ่งความสูญเสียทางการเงิน คือจะต้องนำเงินจำนวนมากเพื่อทำการไถ่ถอนเรือและลูกเรือ คืนจากโจรสลัด อีกทั้งยังต้องเสียโอกาสในการทำการเดินเรือ และรวมไปถึงการสูญเสียด้านขวัญกำลังใจของลูกเรืออีกด้วย

บริษัทฯ ได้จัดให้เรือแต่ละลำมีการประกันภัยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด อีกทั้งยังมีมาตรการป้องกันการถูกจู่โจมจากโจรสลัดโดยปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ได้รับการแนะนำจากหน่วยงานนานาชาติที่เกี่ยวข้อง (BMP4- Best Management Practices volume 5) รวมไปถึงการจ้างหน่วยรักษาความปลอดภัยติดอาวุธเพื่อเป็นชุดคุ้มครองเรืออีกด้วย ทั้งนี้ ย่อมก่อให้เกิดต้นทุนที่มากขึ้นในการเดินเรือ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับการลดความเสี่ยงดังกล่าวลง ก็นับว่ามีความคุ้มค่าอยู่

ความเสี่ยงจากธุรกิจเดินเรือที่มีลักษณะเป็นวัฏจักร มีผลกระทบต่อบริษัทกล่าวคือ ธุรกิจเดินเรือ มีสภาพเป็นวัฏจักร

ธุรกิจเดินเรือเป็นธุรกิจประเภทการบริการ ที่มีวงจรชีวิตขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้ากับปริมาณจำนวนเรือที่มีให้บริการในช่วงนั้นๆ และมักจะมีช่วงเวลาแต่ละรอบค่อนข้างยาวนานกว่าวัฏจักรของธุรกิจประเภทผลิตภัณฑ์อุปโภคบริโภค วัฏจักรของธุรกิจเดินเรือมักสำรวจจากสถิติการรับ

ขนส่งสินค้าของเรือ ขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน (BDI) ในแต่ละปีที่ผ่านมา ซึ่งโดยทั่วไปพบว่าวัฏจักรธุรกิจเดินเรืออยู่ที่ประมาณ 7 ปี ต่อรอบ โดยเริ่มจากลักษณะที่กำลังมีแนวโน้มขึ้น จนกระทั่งเติบโตสูงสุด และเริ่มหดตัวลงเรื่อยๆ ซึ่งแต่ละช่วงที่เกิดขึ้นอาจจะกินช่วงระยะเวลายาวนานต่างกัน ตัวอย่างจากช่วงปีที่เติบโตสูงสุด 2550-2551 ซึ่งหลังจากนั้นคาดว่าธุรกิจจะหดตัวจนถึงจุดต่ำสุดในปี 2559 และจะเริ่มมีการปรับตัวขึ้นใหม่ในช่วงปลาย 2560 อย่างไรก็ตามในแต่ละช่วงก็มีช่วงวัฏจักรเล็กๆ เกิดขึ้นด้วย ดังนั้นในปัจจุบัน นักวิเคราะห์จะลดความเสี่ยง ของการคาดการณ์วัฏจักรของธุรกิจนี้ โดยการกำหนดวัฏจักรในช่วงที่สั้นๆ และถี่ขึ้น

ความเสี่ยงจากวัฏจักรของธุรกิจเดินเรือ

ความเสี่ยงของธุรกิจนี้ได้ตั้งแต่ความเสี่ยงต่ำ จนกระทั่งสูงสุด ซึ่งมีผลกระทบต่อบริษัทฯ ทั้งในด้านบวกและด้านลบ ผลกระทบด้านดี คือ ทำให้บริษัทฯ สามารถวางแผนคาดการณ์การบริการได้เนื่องจากวัฏจักรโดยทั่วไปช่วยให้บริษัทฯ สามารถคาดคะเนได้ถูกต้องพอสมควร ส่วนผลกระทบด้านลบ คือ วัฏจักรของธุรกิจเดินเรือแต่ละช่วงกินเวลาค่อนข้างยาวนาน โดยเฉพาะช่วงของการตกต่ำ ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงในการบริหารต้นทุนเพื่อรอสถานการณ์

วัฏจักรของธุรกิจเดินเรือ เป็นการอธิบายตามหลักทางเศรษฐศาสตร์ที่ต้องการศึกษาว่าบริษัทเดินเรือและการกำหนดค่าระวางเรือมีผลอย่างไรต่ออุปสงค์และอุปทานในการสร้างเรือเพื่อตอบสนองต่อการค้าทางทะเลอย่างไร นอกจากนี้วัฏจักรยังช่วยอธิบายผลกระทบของราคาเรือต่อประเภทของเรือ ในช่วงที่ธุรกิจตกต่ำ ดังนั้นเราจึงแบ่งวัฏจักรโดยวัดจากอุปสงค์ของลูกค้าได้เป็นดังนี้

● **ระยะตกต่ำ (TROUGH)**

เป็นระยะแรกของวัฏจักรซึ่งโดยรวมเกิดจากอุปทานล้น เห็นได้จากเริ่มมีเรือมาสะสมในเมืองท่าในขณะที่เริ่มจะมีการลดความเร็วของเรือเพื่อลดปริมาณการเข้ามาเทียบท่า และช่วยประหยัดน้ำมันด้วย ในระยะนี้อัตราค่าระวางเรือเริ่มมีแนวโน้มลดลงในอัตราที่พอกๆกับต้นทุนของเรือ บริษัทเรือเริ่มรู้สึกได้ถึงปัญหาสภาพคล่องการเงินและเริ่มเตรียมการขายเรือ ราคาขายเรือเริ่มลดลงและเริ่มมีการขายซาก

● **ระยะฟื้นตัว (RECOVERY)**

เป็นระยะสองของวัฏจักรซึ่งอุปสงค์และอุปทานมีปริมาณพอกๆกัน อัตราค่าระวางเรือสูงขึ้นกว่าต้นทุนเรือ ประเภทคอนเทนเนอร์เริ่มขับเคลื่อนเนื่องจากมีคำสั่งซื้อขายสินค้ากัน ในระยะนี้ความคาดหวังในตลาดมีทั้งด้านดีและด้านลบ เพราะยังไม่แน่ใจในสถานะการของตลาดมากนัก แต่สภาพคล่องทางการเงินเดินเรือของบริษัทเริ่มดีขึ้น

● **ระยะสูงสุด (PEAK)**

เป็นระยะสามของระดับสูงสุด เนื่องจากอัตราค่าระวางค่อนข้างสูงถึง 2 หรือ 3 เท่าของต้นทุนเรือ อุปสงค์และอุปทานเท่ากัน เรือมีการว่างจอด สภาพคล่องการเงินของบริษัทค่อนข้างสูง ระยะนี้อาจกินเวลาเพียงไม่กี่สัปดาห์หรือหลายปีขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทาน ราคาเรือมือสองแพงกว่าต้นทุน ฝู่ต่อเรือมีคำสั่งเยอะมาก

● **ระยะพังทลาย (COLLAPSE)**

เป็นระยะที่เกิดจากอุปทานมีระดับสูงกว่าอุปสงค์ อัตราค่าระวางเริ่มลดลง เรือจำนวนมากเริ่มชะงักอยู่ในเมืองท่าอีกครั้ง ถึงแม้ว่าสภาพคล่องทางการเงินยังคงสูงแต่เรือเริ่มลดการทำงานลง ทั้งนี้ระยะนี้อาจเกิดจากวัฏจักรของธุรกิจ ความหนาแน่นของเรือในท่าและการส่งมอบเรือใหม่ที่ต้องใช้เวลามากขึ้น

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ลักษณะของทรัพย์สิน

อาคารสำนักงาน

บริษัทฯ ได้เช่าอาคารที่ทำการเลขที่ 153 อาคารมาโนทาวเวอร์ ซอยพร้อมพงษ์ ถนนสุขุมวิท 39 แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา จังหวัด กรุงเทพมหานคร 10110 เนื้อที่ประมาณ 719.14 ตารางเมตร มีกำหนดระยะเวลาเช่าปีต่อปี ค่าเช่าในปี 2562 จำนวน 955,530.39 บาท ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าความเย็น 3,134,335.65 บาท รวม 4,089,866.04 บาท

เรือเดินทะเลและอุปกรณ์ สิ้นทรัพย์สินไม่มีตัวตน

<u>ประเภท / ลักษณะทรัพย์สิน</u>	<u>มูลค่าทางบัญชี</u>	<u>ภาวะผูกพัน</u>
เรือ	1,275.07	ติดจำนอง
อุปกรณ์ประจำเรือ	8.73	-
อุปกรณ์สำนักงาน	0.33	-
ยานพาหนะ	2.35	-
รายจ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรอตตัดจ่าย	26.39	-
สิ้นทรัพย์สินไม่มีตัวตน	0.30	-

กองเรือที่กลุ่มบริษัทและบริษัทฯ เป็นเจ้าของปี 2562

ลำดับ	ชื่อเรือ(ปัจจุบัน)	ปีสร้าง	อายุการใช้งาน คงเหลือ	เดทเวทตัน	ประเภทเรือ	ประเทศที่ จดทะเบียน	เส้นทางที่ให้บริการ ในปัจจุบัน
1	Nordana Malee	2552	21 ปี	11,945	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	ทั่วโลก
2	Nordana Andrea	2543	7 ปี	8,974	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	ทั่วโลก
3	Nordana Sophie	2541	6 ปี	8,976	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	ทั่วโลก
4	Jutha Patthama	2539	8 ปี	8,241	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	เอเชีย-ตะวันออกกลาง
5	Fredensborg	2554	23 ปี	12,580	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	ทั่วโลก

บริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาล โดยได้รับยกเว้น
อากรขาเข้าเครื่องจักร ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิเป็นเวลา 8 ปี นอกจากนี้ยังได้รับ
สิทธิอื่นๆ โดยเรื่องที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ชักธงไทยได้รับสิทธิในการขนส่งสินค้า ของราชการไทย
รัฐวิสาหกิจและยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเล ระหว่างประเทศ ตาม
พระราชกฤษฎีกา ออกตามความในประมวลรัษฎากร ฉบับที่ 314 ลงวันที่ 1 พฤศจิกายน 2540

สำหรับ บริษัท ไทยเคน มาริไทม์ จำกัด ได้รับ บัตรส่งเสริม เลขที่ 2895(2)/2555 จากคณะกรรมการ
ส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม 2555 ประเภท 7.9 กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่

สิทธิประโยชน์และเงื่อนไขหลักที่ได้รับ

1. ตามมาตรา 25 ให้ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรส
และบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ตาม
จำนวน และกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักรเท่าที่คณะกรรมการพิจารณา
เห็นสมควร
2. ตามมาตรา 26 ให้คนต่างด้าว ซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ใน
ราชอาณาจักรตามมาตรา 25 ได้รับอนุญาตทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่
คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักร
3. ตามมาตรา 28 ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการพิจารณา
อนุมัติ
4. ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จาก
การประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมรวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุน ไม่รวมค่า
ที่ดินและทุนหมุนเวียน มีกำหนดเวลาแปดปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบ
กิจการนั้น
5. ตามมาตรา 34 ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับ
ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามมาตรา 31 ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอด
ระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น
6. ตามมาตรา 37 ให้ได้รับอนุญาตให้นำหรือส่งเงินออกนอกราชอาณาจักรเป็นเงินตรา
ต่างประเทศได้

**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

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@globecemail.com

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

CLASSIFICATION

NIPPON KAIJI KYOKAI, NK, NS* AND MNS*

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

TONNAGE

GRT: 7,659

NRT: 2,686

DWT: 8,973.60 MT

SUMMER DRAFT : 7.432 M

LIGHTSHIP : 3,219.82 MT

HATCH COVER: SINGLE PULL FLASH

TWEEN DECK COVER: PONTOON

DIMENSIONS

LOA: 114.10 M

LBP: 105.40 M

BEAM: 19.60 M

CARGO GEAR

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

DERRICK 25 MT x 1 (NO.2 AFT)

SPEED/CONSUMPTION

SERVICE SPEED: 13.6 KTS

CONSUMPTION: 15 MT IFO-180 + 1.1 MT MGO / DAY

PORT CONSUMPTION : 1.3 MT / DAY

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)	CARGO	CAPACITIES	
BUILT: 1999 BY HIGAKI SHIP BUILDING, JAPAN		GRAIN	BALE
FLAG: THAI / CALL SIGN: HSCP2			
IMO NO. : 9205562	NO.1 UPPER HOLD	3,516.09	3,224.87
INMARSAT-C : 456727410	NO.1 LOWER HOLD	2,878.79	2,667.24
MINI-M TEL: 764465747	NO.2 UPPER PART	5,594.24	5,192.40
MINI-M FAX: 764465749	NO.2 LOWER HOLD	4,616.63	4,209.79
MINI-M E-MAIL: HSCP2@globeemail.com	TOTAL	16,605.75	15,294.30
CLASSIFICATION			
NIPPON KAIJI KYOKAI, NK, NS* AND MNS*			
TONNAGE	HATCH DIMENSIONS		
GRT: 7,659	HOLD #1 HATCH COVER 20.30 x 12.60 M		
NRT: 2,686	TWEEN DECK COVER 21.00 x 12.60 M		
DWT: 8,976.45 MT	HOLD #2 HATCH COVER 33.60 x 12.60 M		
SUMMER DRAFT : 7.42 M	TWEEN DECK COVER 36.40 x 12.60 M		
LIGHTSHIP : 3,216.98 MT	HATCH COVER: SINGLE PULL FLASH		
DIMENSIONS	TWEEN DECK COVER: PONTOON		
LOA: 114.10 M	CARGO GEAR		
LBP: 105.40 M	SINGLE CRANE 25 MT x 2 (NO.1 AFT) OR		
BEAM: 19.60 M	(50 MT TANDEM)		
SPEED/CONSUMPTION	DERRICK 25 MT x 1 (NO.2 AFT)		
SERVICE SPEED: 13.6 KTS	MACHINERY		
CONSUMPTION: 15 MT IFO-180 + 1.1 MT MGO / DAY	MAIN ENGINE: MAN - B&W, 5L35 4,400 PS		
PORT CONSUMPTION : 1.3 MT / DAY	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



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

Dimensions

LOA: 138,50 m

LPP: 130,00 m

Beam: 21,00 m

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 mtifo 380 cst

Port consumption idle: Abt 1,5 mt MGO

Port consumption with gear working: Abt 2,5 mt
MGO

Cargo capacities



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

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 2562 บริษัทมีเงินลงทุน ในบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ในธุรกิจต่างๆ ดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	ประเภทและลักษณะธุรกิจ	ทุนชำระแล้ว	% การถือหุ้น	ต้นทุนเงินลงทุน	มูลค่าเงินลงทุนสุทธิ	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นที่เหลือ
บริษัทร่วม เจ ซีปี่ง เซอร์วิส	ขนถ่ายสินค้า ตัวแทนเรือ	15,000,000.00	33.33	5,000,000.00	5,000,000.00	บริษัท ซี แอนด์ พี จำกัด พลเรือตรีชาโด เพ็ญชาติ นายชนศรี เพ็ญชาติ
บริษัทอื่นๆ มิตซูบิชิโลจิสติกส์ (ประเทศไทย)	ส่งสินค้าเข้า ส่งสินค้าออก ขนส่งสินค้า ทางบก ทางเรือ ทางอากาศ	24,000,000.00	7.50	1,800,000.00	1,800,000.00	บ.มิตซูบิชิโลจิสติกส์ คอร์ปอเรชั่น จก. บ.โตเกียวมารีนเซาท์อีสต์ (อาคเนย์) บริการ จก. บ.บีทีเอ็ม โฮสติ้ง (ประเทศไทย) จก.
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 2562 เท่ากับ 291,597,817.32บาท (ส่วนของบริษัทใหญ่ 135,513,490.17 บาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 156,084,327.15 บาท)
2. มูลค่าตามบัญชี ต่อหุ้นเท่ากับ 0.96 บาท

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

- ไม่มี -

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่นๆ

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท	บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)
ธุรกิจหลัก	ธุรกิจพาณิชย์นาวี
ทุนชำระแล้วทั้งสิ้น	422,385,213 บาท
เลขทะเบียนบริษัท	0107536001613 (เดิม บมจ. 235)
สำนักงานใหญ่ที่	153 อาคารมาโนทาวเวอร์ สุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) 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 ชีปปิ้ง เซอร์วิส จำกัด
สำนักงานใหญ่:	153 อาคารมาโนทาวเวอร์ สุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจขนถ่ายสินค้า ซ่อมเรือ และขนส่งสินค้าทางบก
ทุนจดทะเบียน:	15 ล้านบาท
มูลค่าเงินลงทุน:	ร้อยละ 33.33 ของเงินลงทุนทั้งหมด

บริษัท	ไทยเดน มารีไทม์ จำกัด
สำนักงานใหญ่:	153 อาคารมาโนทาวเวอร์ สุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ
ทุนจดทะเบียน:	225 ล้านบาท
มูลค่าเงินลงทุน:	ร้อยละ 51 ของเงินลงทุนทั้งหมด

บุคคลอ้างอิงอื่นๆ

หน่วยงานกำกับบริษัทที่ออกหลักทรัพย์:

สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

(ก.ล.ต.)

333/3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร

กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 02-695-9999

โทรสาร : 02-695-9660

อีเมล : 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

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
เว็บไซต์ : <http://www.diaaudit.com>

นายจุมพฏ ไพรรัตนากร ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 7645
นางสุวิมล กฤตยาเกียรติ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 2982
นางสาวสมจินตนา พลหิรัญรัตน์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 5599