

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ภาพรวมธุรกิจ บริษัทและกลุ่มธุรกิจ :

บริษัทฯ จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศเป็นธุรกิจหลัก โดยมี บริษัทในเครือที่สามารถดำเนินการในลักษณะทำงานเป็นกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวกับการเดินเรือทะเลเพื่อช่วยสนับสนุนกองเรือของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับภาวะทางเศรษฐกิจและตลาดเดินเรือโลกอย่างต่อเนื่องและครบวงจรดังนี้

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

1.1 วิสัยทัศน์ ภูมิใจเรือไทยของเรา

- วัตถุประสงค์

บริษัทฯ จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทเรือไทยมหาชนแห่งแรก ที่คนไทยเป็นเจ้าของและบริหารงานเองทั้งหมด และรับจ้างบริหารจัดการเรือ อย่างมืออาชีพเพื่อพัฒนาศักยภาพพาณิชย์นาวีของไทยให้ก้าวไกลเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ

- เป้าหมายการดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะยังคงจำนวนเรือของบริษัทฯ ไว้ที่ 5 ลำ เพราะเป็นเรือเนกประสงค์ มีประสิทธิภาพสูง เป็นที่ต้องการของตลาด และคงเน้นให้บริการแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลาโดยทำสัญญากับผู้จ้างขนส่งรายเดิมๆ ประมาณคราวละ 3-6 เดือน เพื่อรักษาระดับรายได้หลักให้เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5-10 ต่อปี ในขณะเดียวกันเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงในการลงทุน และเป็นการเพิ่มประสบการณ์ในเรือประเภทต่างๆ บริษัทฯ ยังได้เพิ่มการให้บริการจัดการเรือให้กับเจ้าของเรืออื่น ในฐานะ Technical Management

นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาคุณภาพการให้บริการตามหลักสากล เพื่อเข้าโครงการ ISO 9001:2015 และได้รับประกาศนียบัตรจาก NIPPON KAIJI KYOKAI เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2562

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 บาท และทุนชำระแล้ว 422,385,213 บาท (สี่ร้อยยี่สิบสองล้านสามแสนแปดหมื่นห้าพันสองร้อยยี่สิบสามบาท) และเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2563 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 1,274,291,388 บาทและทุนชำระแล้ว 955,718,541 บาท (เก้าร้อยห้าสิบล้านเจ็ดแสนหนึ่งหมื่นแปดพันห้าร้อยสี่สิบเอ็ดบาท) โดยมีกลุ่มตระกูลเพ็ญชาติ และ AUSTIN ASSET LIMITED เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

ปี 2559

- วันที่ 29 สิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้ทราบข่าวการซื้อขายหุ้น Big Lot จำนวน 15,715,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 11.37 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วนั้น เป็นการขายหลักทรัพย์ของ นางสาว นิรชา ปานบุญหอม ให้กับนางสาว เกศริน อุ่นพงษ์เจริญสุข ทั้งจำนวน โดยผู้ซื้อได้รายงานการได้มาของหลักทรัพย์ของกิจการ (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 ลำเมื่อช่วงเดือนมิถุนายนเป็นเรือขนส่งสินค้าอเนกประสงค์ ขนาดประมาณ 12,580 เดทเวตตันที่เครนยกสินค้าขนาด 300 ตัน
- บริษัทฯ ได้รับใบประกาศเกียรติคุณจากกองบัญชาการทหารชายฝั่งแห่งสหรัฐอเมริกา(USCG) ที่จัดขึ้น ณ.จัสแม็ก ไทย กรุงเทพฯ เมื่อ 10 ตุลาคม ในโอกาสที่เรือบริหารได้เข้าร่วมปฏิบัติการซ้อมการกู้ภัยฉุกเฉินทางทะเล (AMVER AWARD)

ปี 2562

- วันที่ 20 กันยายน 2562 บริษัทฯ ได้แต่งตั้ง นายศิริชัย สาครรัตนกุล ให้เป็น ประธานกรรมการตรวจสอบ เนื่องจาก นายสุกรีชัย แก้วเจริญ ประธานกรรมการตรวจสอบคนเดิมได้ลาออกไป

- วันที่ 13 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ ได้แต่งตั้ง นายประมวล จันทรชีวะ เป็นกรรมการตรวจสอบแทน นายสมพร ไพลิน เนื่องจาก เสียชีวิต
- วันที่ 15 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ ได้มีการขายหุ้น บริษัท บทด จำกัด จำนวน 2,026,086 หุ้น โดยมี ราคาซื้อขายต่อหน่วยเท่ากับ 10 บาท เป็นเงินทั้งสิ้น 20,260,860 บาท ให้กับบมจ. ปริมา มารีน
- วันที่ 28 พฤศจิกายน 2562 เรือ NORDANA SOPHIE ได้ประสบอุบัติเหตุสมอเกลาไปชนกับหิน โสโครกและได้จมลง ที่น่านน้ำประเทศเวียดนาม

ปี 2563

- วันที่ 12 มิถุนายน 2563 คุณ โกวิท กุวานนท์ กรรมการอิสระได้เสียชีวิต
- วันที่ 7 กรกฎาคม 2563 บริษัทจัดตั้งบริษัทย่อยในชื่อ บริษัท จูทามาร์ตีโม จำกัด มีทุนจดทะเบียน เท่ากับ 10,000 เหรียญสหรัฐและบริษัทถือหุ้น 100% และได้เช่าซื้อเรือเพื่อบำดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเล จำนวน 1 ลำ ชื่อเรือ M.V. WHITE TOKIO
- วันที่ 21 ตุลาคม 2563 บริษัทได้ทำสัญญาบริหารจัดการเรือกับ บริษัท ซีฮอรัส เฟอรัรี จำกัด เพื่อ บริหารเรือ ดี บลู คอลฟิน
- วันที่ 18 ธันวาคม 2563 บริษัทลดทุนจดทะเบียนเป็น 422,385,213 บาท แบ่งออกเป็น 140,795,071 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 3.00 บาท โดยแยกออกเป็น หุ้นสามัญ 138,245,071 หุ้น และหุ้นบุริมสิทธิ 2,550,000 หุ้น
- วันที่ 21 ธันวาคม 2563 บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 851,906,175 บาท ทำให้บริษัทมีทุนจด ทะเบียนเป็นจำนวน 1,274,291,388 บาท โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 283,968,725 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 3 บาท เป็นทุนที่ชำระแล้ว 422,385,213 บาท
- วันที่ 24 ธันวาคม 2563 บริษัทมีทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 1,274,291,388 บาททุนที่ชำระแล้ว 955,718,541 บาท จากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่บุคคลในวงจำกัด คือนายชนเศรษฐ์ เพ็ญชาติ ตาม โครงการแปลงหนี้เป็นทุน จำนวน 88,888,888 หุ้น AUSTIN ASSET LIMITED จำนวน 88,888,888 หุ้น

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

บริษัท เจ ซิปป์িং เซอร์วิส จำกัด

สำนักงานใหญ่:	153 อาคารมาโนทาวเวอร์ สุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจขนถ่ายสินค้า ช่อมเรือ 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

บริษัท จูทามริติโม จำกัด

สำนักงานใหญ่:	Capital Plaza Bldg., 8 th floor Roberto Motta Ave – Costa del Este 0819-05911 Panama Republic of Panama
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ
ทุนจดทะเบียน:	0.31 ล้านบาท
มูลค่าเงินลงทุน:	ร้อยละ 100 ของเงินลงทุนทั้งหมด

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้จากการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทในปี 2561-2563 ที่ผ่านมา

		ปี 2563		ปี 2562		ปี 2561	
กลุ่มธุรกิจ/ดำเนินการ โดย	%การถือหุ้น	รายได้	%	รายได้	%	รายได้	%
กลุ่มธุรกิจเดินเรือหลัก							
บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)	100	99.95	46.06	134.22	38.26	190.13	61.97
กลุ่มรับบริหารจัดการเรือ							
บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)		0.62	0.29	11.11	3.17	14.62	4.77
กลุ่มธุรกิจเดินเรือ (บริษัทย่อย)							
บริษัท ไทยเดน มาร์ไทม์ จำกัด	51	87.11	40.14	88.95	25.35	87.13	28.40
บริษัท จุฬามาริตีโม จำกัด	100	18.77	8.65	-	-	-	-
รายได้อื่นๆ		10.54	4.86	116.56	33.22	14.91	4.86
รวม		216.99	100	350.84	100	306.79	100

หมายเหตุ รายได้อื่น ได้แก่ เงินปันผล, ดอกเบี้ย, เงินชดเชยค่าเสียหาย เป็นต้น

2.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

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

1. การให้บริการเรือแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter) เรือของบริษัทฯ สามารถให้บริการ ในเส้นทางทั่วโลกตามระยะเวลาจ้างขนส่งและเงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้ บริษัทฯ คัดเลือกผู้จ้างขนส่ง (Charterer) เรือโดยตรงและผ่านการติดต่อนายหน้าต่างประเทศที่ดีเป็นที่ไว้วางใจในตลาดและมีความสามารถในการต่อรองสูง ลูกค้านี้จะเป็นบริษัทขนาดใหญ่และมีความมั่นคงสูง ปัจจุบันบริษัทฯให้ความสำคัญกับบริการด้านนี้มากเพราะสามารถลดความเสี่ยงในด้านการหาสินค้าและราคาน้ำมันและทำให้บริษัทฯมีรายได้ที่แน่นอน

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

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของกลุ่มบริษัทและบริษัทฯ ในปี 2563

การให้บริการเรือแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter)

กลุ่มบริษัทและบริษัทฯ ได้นำเรือที่มีอยู่ 5 ลำ มาให้บริการแบบรับจ้างเหมาเป็นระยะเวลา ดังนี้

- เรือ จูตามาลี (M.V. Nordana Malee)
- เรือ จูทาวาสนา (M.V. Nordana Andrea)
- เรือ จูথাปัทมา (M.V. Jutha Patthama)
- เรือ เฟรเดนสเบิร์ก (M.V. Fredensborg) (M.V.BBC ILLINOIS)
- เรือ White Tokio (M.V. White Tokio)

ซึ่งบริษัทฯ ให้บริการแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลาในช่วงระยะสั้นในเส้นทาง Intra-Asia และช่วงระยะยาวในเส้นทางรอบโลก บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์บริการของเรือทั้ง 5 ลำนี้ ให้เป็นแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา โดยเน้นการทำสัญญาเป็นช่วงประมาณ 3-6 เดือนต่อครั้งเพื่อลดจังหวะของตลาด

การให้บริการบริหารจัดการเรือแก่บริษัทอื่น (Ship Management)

ด้วยประสิทธิภาพในการบริหารและสามารถควบคุมต้นทุนที่ต่ำ ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากพันธมิตรต่างๆ ให้บริหารจัดการเรือที่มีเส้นทางเดินเรือรอบโลกในฐานะ Technical Managers

2.2 การตลาดและการแข่งขัน

ในปี 2563 ที่ผ่านมา ดัชนีบอสดักยังคงมีความผันผวนมากเช่นเคย ดัชนีดัชนีเปิดที่ประมาณ 1,400 จุด และลดถอยลงอย่างต่อเนื่องมาอยู่ที่ระดับ 400 จุดในช่วงไตรมาสที่หนึ่ง เหตุผลหลักมากจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 ซึ่งส่งผลร้ายให้การค้าขายและอุตสาหกรรมต่างๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการนำเข้าและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องชะงักงันอย่างมาก

ดัชนีบอสดักฟื้นตัวขึ้นในเดือนมิถุนายนและเดือนกรกฎาคมมาอยู่ที่ระดับ 1900 จุด เนื่องจากราคาขายส่งของผู้คอนเทนเนอร์ที่เพิ่มสูงขึ้นหลายเท่าและจำนวนเรือประเภทคอนเทนเนอร์ที่มีจำนวนไม่พอจะรองรับความต้องการที่เพิ่มมากขึ้นของตลาด ซึ่งสาเหตุมาจากการระบาดของ Covid-19 อย่างรุนแรงทั่วโลกจึงทำให้หลายๆ ประเทศ โดยเฉพาะอเมริกาไม่สามารถทำการเคลียร์ตู้คอนเทนเนอร์ออกมาได้ทัน ตู้คอนเทนเนอร์และเรือประเภทคอนเทนเนอร์จึงขาดตลาดมาก ส่งผลให้ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าหันมาใช้เรือประเภท Bulk Carrier แทน

ในไตรมาสสามและสี่ค่าดัชนีบอกลดก็ยังคงผันผวนเช่นเดิม สะท้อนให้เห็นถึงการค้าขายในตลาดโลกที่ค่อยๆ ฟื้นตัวจากเชื้อไวรัส Covid-19 และมาตรการต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าขาย ซึ่งดัชนีบอกลดก็สามารถฟื้นตัวขึ้นมาที่ 1400 จุดปลายปี 2563



แนวโน้มของธุรกิจขนส่งทางเรือในปี 2564

ในขณะที่การระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 ทั่วโลกได้ถูกควบคุมไว้ได้ถึงระดับหนึ่งควบคู่ไปกับจำนวนผู้ป่วยที่ลดน้อยลง และการแจกจ่ายวัคซีนต่อต้านเชื้อ Covid-19 เศรษฐกิจโลกก็มีแนวโน้มที่จะสามารถฟื้นตัวขึ้นมาได้ เมื่อประเทศต่างๆ สามารถทำการค้าขายได้ ซึ่งก็จะส่งผลดีต่อธุรกิจขนส่งทางเรือในระยะยาว เนื่องจากการฟื้นตัวของประเทศต่างๆ ทั่วโลกนั้นจำเป็นต้องเกิดขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป รวมถึงมาตรการในการกักตัวและการตรวจหาเชื้อไวรัสนั้นยังคงเป็นสิ่งจำเป็นอยู่

การระบาดของเชื้อไวรัส Covid-19 ในปี 2563 ส่งผลให้ธุรกิจทั่วโลกจำเป็นต้องปิดตัวลง และการค้าขายทั่วโลกต้องลดถอยลงมาก ทางบริษัทมั่นใจว่าในปี 2564 หลังจากที่รัฐบาลทั่วโลกสามารถควบคุมเชื้อไวรัสได้แล้ว สินค้าส่งออกและสินค้านำเข้าต่างๆ จำเป็นต้องได้ระบบการระบายออก ดังนั้นการเพิ่มเติมของสินค้าในตลาดจะส่งผลดีต่อธุรกิจขนส่ง ทางบริษัทได้สามารถรับรู้ถึงผลกระทบที่ดีขึ้นของการฟื้นตัวของตลาดโลก เมื่อ BDI เริ่มต้นในปี 2564 ที่ 1,400 จุด ตามความต้องการที่เพิ่มมากขึ้นของเรือขนส่ง และสินค้าที่มีการหมุนเวียนในตลาดมากขึ้นหลังประเทศต่างๆ สามารถทำการค้าขายได้แล้ว ดังนั้นบริษัทมองแนวโน้มว่าธุรกิจขนส่งทางเรือจะยังคงเติบโตได้ในปี 2564

3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้จำแนกความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งการจัดหามาตรการป้องกันและบรรเทาความเสี่ยงต่างๆ ไว้ดังนี้

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

ความเสี่ยงด้านการประกอบธุรกิจ

เนื่องจากทรัพย์สินหลักของบริษัทฯ ที่เป็นเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีลักษณะที่ต้องเคลื่อนที่ไปมาตลอดเวลาทั่วโลกตามลักษณะของธุรกิจ ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงในหลายๆ ด้าน อาทิ อุบัติเหตุจากภัยธรรมชาติ เช่น พายุ กระแสน้ำ กระแสลม และสภาพอากาศที่รุนแรง หรืออุบัติเหตุอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ของพนักงานเรือ หรือบุคคลอื่นที่ก่อเหตุให้เกิดความเสียหายได้ เช่น เรือชนกัน เรือเกยตื้น เรือหรือสินค้าไฟไหม้ 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 รวมถึงมีมาตรการป้องกันมาเสริมเพื่อลดความเสี่ยงลงด้วยส่วนต้นทุนที่สำคัญของธุรกิจ คือราคาเชื้อเพลิงเรือ ที่ถูกกำหนดโดยราคาตลาดโลกเป็นต้นเหตุที่ควบคุมไม่ได้ ดังนั้นบริษัทฯ จึงเน้นการให้บริการแบบเดินเรือรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter) ทั้งหมดเพราะผู้จ้างเหมาจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าน้ำมันเอง

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้เพิ่มธุรกิจรับบริหารจัดการเรือ จึงทำให้บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการดังกล่าวโดยมีความเสี่ยงต่ำมาก และมีต้นทุนการเงินน้อย

ด้วยเหตุนี้จึงเชื่อว่าบริษัทฯ มีมาตรการรองรับความเสี่ยงเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจในระดับที่ดี

ความเสี่ยงด้านการตลาด

เนื่องจากธุรกิจด้านพาณิชย์นาวีเป็นธุรกิจเปิดเสรีและปริมาณการขนส่งสินค้าขึ้นอยู่กับปริมาณการค้าของโลก ซึ่งถ้าช่วงใดภาวะเศรษฐกิจดี ตลาดเรือก็จะดีด้วย นอกจากนั้นการเข้ามาของกลุ่มคู่แข่งอาจทำให้อุปทานด้านจำนวนกองเรือมากกว่าอุปสงค์ของตลาด สภาพการขึ้นลง ตามวัฏจักรทำให้เกิดความไม่แน่นอนของผลประกอบการ

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

บริษัทฯ จึงได้ปรับกลยุทธ์โดยได้เน้น การบริการประเภทเดินเรือแบบรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (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 ได้เน้นการให้บริการแบบเดินเรือรับจ้างขนส่งเป็นระยะเวลา (Time Charter) ทั้งหมด ซึ่งลักษณะธุรกิจประเภทนี้บริษัทฯ จะต้องเป็นผู้จัดเรือ อุปกรณ์อื่นๆ และคนประจำเรือ ซึ่งถือเป็นทรัพย์สินหลักที่สำคัญของบริษัทฯ ให้บริการทั่วโลกตามความต้องการและลักษณะธุรกิจของผู้จ้างเหมาหรือผู้จ้างเหมาต่อ ซึ่งผู้จ้างเหมาเหล่านี้อาจมีปัญหาด้านการเงินอันจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงได้หาทางป้องกันความเสี่ยงด้วยการเลือกทำธุรกิจเฉพาะกับบริษัทใหญ่และตรวจสอบประวัติของผู้จ้างเหมาจากลูกค้าและนายหน้าก่อนเสมอ ตลอดจนมีการติดต่อสร้างความสัมพันธ์ที่ต่อเนื่องตลอดเวลา

2. ความเสี่ยงจากนายหน้าหาสินค้าและหาผู้จ้างเหมาเรือ

เพื่อป้องกันความเสี่ยงในด้านนี้ บริษัทฯ ได้ติดต่อกับนายหน้าระดับโลกที่มีความสามารถ น่าเชื่อถือ และคุ้นเคยเป็นอย่างดีกับบริษัทฯ มาเป็นเวลานาน จนสามารถวางใจได้ว่า บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงน้อยที่สุด

3. ความเสี่ยงจากธุรกิจการรับจ้างบริหารจัดการเรือ

สัญญาการจ้างบริหารจัดการเรือให้แก่บริษัทเจ้าของเรือ จะมีระยะเวลา ปีต่อปี ซึ่งจะเกิดรายได้ให้แก่บริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ หากลูกค้าพึงพอใจในประสิทธิภาพและผลงานของการให้บริการ ก็สามารถต่อสัญญาต่อไปได้เป็นระยะๆ และมูลค่าของรายได้ก็จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามจำนวนของเรือ แต่หากลูกค้า ไม่พึงพอใจในประสิทธิภาพของผลการปฏิบัติงาน ก็จะไม่ทำการต่อสัญญาจ้างเพื่อบริหารเรือ ซึ่งนำมาสู่ความสูญเสียรายได้และโอกาสทางธุรกิจ ซึ่งปัจจัยสำคัญอันจะส่งผลต่อความสำเร็จหรือไม่นั้น 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 มีความชำนาญในการดำเนินธุรกิจด้านนี้มาเป็นเวลากว่า 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 ก็จะต้องนำเงินจำนวนมากเพื่อทำการไถ่ถอนเรือและลูกเรือ คืนจากโจรสลัด อีกทั้งยังต้องเสียโอกาสในการทำการค้าเรือ และรวมไปถึงการสูญเสียด้านขวัญกำลังใจของลูกเรืออีกด้วย

บริษัทฯ ได้จัดให้เรือแต่ละลำมีการประกันภัยจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด อีกทั้งยังมีมาตรการป้องกันการถูกโจมตีจากโจรสลัดโดยปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ได้รับการแนะนำจากหน่วยงานนานาชาติที่เกี่ยวข้อง (BMP4- Best Management Practices volume 5) รวมไปถึงการจ้างหน่วยรักษาความปลอดภัยติดอาวุธเพื่อเป็นชุดคุ้มครองเรืออีกด้วย ทั้งนี้ ย่อมก่อให้เกิดต้นทุนที่มากขึ้นในการเดินเรือ แต่เมื่อเปรียบเทียบกับ การลดความเสี่ยงดังกล่าวลง ก็นับว่ามีความคุ้มค่าอยู่

ความเสี่ยงจากธุรกิจเดินเรือที่มีลักษณะเป็นวัฏจักร มีผลกระทบต่อบริษัทกล่าวคือ ธุรกิจเดินเรือ มีสภาพเป็นวัฏจักร

ธุรกิจเดินเรือเป็นธุรกิจประเภทการบริการ ที่มีวงจรชีวิตขึ้นอยู่กับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า กับปริมาณจำนวนเรือที่มีให้บริการในช่วงนั้นๆ และมักจะมีช่วงเวลาแต่ละรอบค่อนข้างยาวนานกว่าวัฏจักรของธุรกิจประเภทผลิตภัณฑ์อุปโภคบริโภค วัฏจักรของธุรกิจเดินเรือมักสำรวจจากสถิติการรับขนส่งสินค้าของเรือ ขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน (BDI) ในแต่ละปีที่ผ่านมา ซึ่งโดยทั่วไปพบว่าวัฏจักรธุรกิจเดินเรืออยู่ที่

ประมาณ 7 ปี ต่อรอบ โดยเริ่มจากลักษณะที่กำลังมีแนวโน้มขึ้น จนกระทั่งเติบโตสูงสุด และเริ่มหดตัวลงเรื่อยๆ ซึ่งแต่ละช่วงที่เกิดขึ้นอาจจะกินช่วงระยะเวลายาวนานต่างกัน ตัวอย่างจากช่วงปีที่เติบโตสูงสุด 2550-2551 ซึ่งหลังจากนั้นคาดว่าธุรกิจจะหดตัวจนถึงจุดต่ำสุดในปี 2559 และจะเริ่มมีการปรับตัวขึ้นใหม่ในช่วงปลาย 2560 อย่างไรก็ตามในแต่ละช่วงก็มีช่วงวัฏจักรเล็กๆ เกิดขึ้นด้วย ดังนั้นในปัจจุบัน นักวิเคราะห์จะลดความเสี่ยงของการคาดการณ์วัฏจักรของธุรกิจนี้ โดยการกำหนดวัฏจักรในช่วงที่สั้นๆ และถี่ขึ้น

ความเสี่ยงจากวัฏจักรของธุรกิจเดินเรือ

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

วัฏจักรของธุรกิจเดินเรือ เป็นการอธิบายตามหลักทางเศรษฐศาสตร์ที่ต้องการศึกษาว่าบริษัทเดินเรือและการกำหนดค่าระวางเรือมีผลอย่างไรต่ออุปสงค์และอุปทานในการสร้างเรือเพื่อตอบสนองต่อการค้าทางทะเลอย่างไร นอกจากนั้นวัฏจักรยังช่วยอธิบายผลกระทบของราคาเรือต่อประเภทของเรือในช่วงที่ธุรกิจตกต่ำ ดังนั้นเราจึงแบ่งวัฏจักร โดยวัดจากอุปสงค์ของลูกค้าได้เป็นดังนี้

● ระยะตกต่ำ (TROUGH)

เป็นระยะแรกของวัฏจักรซึ่งโดยรวมเกิดจากอุปทานล้น เห็นได้จากเริ่มมีเรือมาสะสมในมือท่าในขณะที่เริ่มจะมีการลดความเร็วของเรือเพื่อลดปริมาณการเข้ามาเทียบท่า และช่วยประหยัดน้ำมันด้วย ในระยะนี้อัตราค่าระวางเรือเริ่มมีแนวโน้มลดลงในอัตราที่พอกับต้นทุนของเรือ บริษัทเรือเริ่มรู้สึกได้ถึงปัญหาสภาพคล่องการเงินและเริ่มเตรียมการขายเรือ ราคาขายเรือเริ่มลดลงและเริ่มมีการขายซาก

● ระยะฟื้นตัว (RECOVERY)

เป็นระยะสองของวัฏจักรซึ่งอุปสงค์และอุปทานมีปริมาณพอๆกัน อัตราค่าระวางเรือสูงขึ้นกว่าต้นทุน เรือประเภทคอนเทนเนอร์เริ่มขับเคลื่อนเนื่องจากมีคำสั่งซื้อขายสินค้ากัน ในระยะนี้ความคาดหวังในตลาดมีทั้งด้านดีและด้านลบ เพราะยังไม่แน่ใจในสภาวะการของตลาดมากนัก แต่สภาพคล่องทางการเงินของธุรกิจของบริษัทเริ่มดีขึ้น

● ระยะสูงสุด (PEAK)

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

● ภาวะพังทลาย (COLLAPSE)

เป็นระยะที่ที่เกิดจากอุปทานมีระดับสูงกว่าอุปสงค์ อัตราค่าระวางเริ่มลดลง เรือจำนวนมากเริ่มชะงักอยู่ในเมือง ทำอีกครั้ง ถึงแม้ว่าสภาพคล่องทางการเงินยังคงสูงแต่เรือเริ่มลดการทำงานลง ทั้งนี้ระยะนี้อาจเกิดจากวัฏจักรของธุรกิจ ความหนาแน่นของเรือในท่าและการส่งมอบเรือใหม่ที่ต้องใช้เวลามากขึ้น

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ลักษณะของทรัพย์สิน

บริษัทฯ ได้เช่าอาคารที่ทำการเลขที่ 153 อาคารมาโนทาวเวอร์ ซอยพร้อมพงษ์ ถนนสุขุมวิท 39 แขวง คลองตันเหนือ เขตวัฒนา จังหวัด กรุงเทพมหานคร 10110 เนื้อที่ประมาณ 719.14 ตารางเมตร มีกำหนด ระยะเวลาเช่าปีต่อปี ค่าเช่าในปี 2563 จำนวน 952,298.49 บาท ค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าความเย็น 3,022,030.46 บาท รวม 3,974,328.95 บาท

เรือเดินทะเลและอุปกรณ์ สิ้นทรัพย์ไม่มีตัวตน

ประเภท / ลักษณะทรัพย์สิน	มูลค่าทางบัญชี	ภาระผูกพัน
เรือ	1,190.34	ติดจำนอง
อุปกรณ์ประจำเรือ	8.96	-
อุปกรณ์สำนักงาน	0.12	-
ยานพาหนะ	1.66	-
รายจ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรอตัดจ่าย	25.12	-
สิ้นทรัพย์ไม่มีตัวตน	0.27	-

กองเรือที่กลุ่มบริษัทและบริษัทฯ เป็นเจ้าของปี 2563

ลำดับ	ชื่อเรือ(ปัจจุบัน)	ปีสร้าง	อายุการใช้งาน คงเหลือ	เดทเวทตัน	ประเภทเรือ	ประเทศที่ จดทะเบียน	เส้นทางที่ให้บริการ ในปัจจุบัน
1	Nordana Malee	2552	14 ปี	11,945	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	เอเชีย-ตะวันออกกลาง
2	Nordana Andrea	2543	5 ปี	8,974	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	เอเชีย-ตะวันออกกลาง
3	Jutha Patthama	2539	1 ปี	8,241	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	เอเชีย-ตะวันออกกลาง
4	Fredensborg	2554	16 ปี	12,580	เทกอง/ อเนกประสงค์	ไทย	ทั่วโลก

บริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาล โดยได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิเป็นเวลา 8 ปี นอกจากนี้ยังได้รับสิทธิอื่นๆ โดยเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ชักธงไทยได้รับสิทธิในการขนส่งสินค้า ของราชการไทย รัฐวิสาหกิจและยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเล ระหว่างประเทศ ตามพระราชกฤษฎีกา ออกตามความในประมวลรัษฎากร ฉบับที่ 314 ลงวันที่ 1 พฤศจิกายน 2540 สำหรับ บริษัท ไทยเดน มาร์ไทม์ จำกัด ได้รับ บัตรส่งเสริม เลขที่ 2895(2)/2555 จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม 2555 ประเภท 7.9 กิจการขนส่งมวลชนและสินค้าขนาดใหญ่

สิทธิประโยชน์และเงื่อนไขหลักที่ได้รับ

1. ตามมาตรา 25 ให้ได้รับอนุญาตนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ คู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลทั้งสองประเภทนี้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ตามจำนวน 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: NordanaMalce)

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

CARGO CAPACITIES

	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

CLASSIFICATION

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

HATCH DIMENSIONS

TONNAGE

GRT: 8479

NRT: 3824

DWT: 11,944.75 MT

SUMMER DRAFT: 8.864 M

LIGHTSHIP: 3,612.55 MT

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

DIMENSIONS

LOA: 116.99 M

LBP: 109.01 M

BEAM: 19.60 M

CARGO GEAR

CRANE 30.7 MT x 2 (NO.1 AFT) OR

(60 MT TANDEM)

SINGLE DERRICK 25 MT x 1 (NO.2 AFT)

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

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

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*

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

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



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 2563 บริษัทมีเงินลงทุน ในบริษัทย่อย และ บริษัทร่วม ในธุรกิจต่างๆ ดังนี้

ชื่อบริษัทย่อย	ประเภทและลักษณะธุรกิจ	ทุนชำระแล้ว	% การถือหุ้น	ต้นทุนเงินลงทุน	มูลค่าเงินลงทุนสุทธิ	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นที่เหลือ
บริษัทร่วม เจ.ซี.บี.ซี. เซอร์วิส	ขนถ่ายสินค้า ตัวแทนเรือ	15,000,000.00	33.33	5,000,000.00	5,000,000.00	พลเรือตรีชาโน เพ็ญชาติ นายชนันท์ เพ็ญชาติ
บริษัทอื่นๆ มิตซูบิชิ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย)	ส่งสินค้าเข้า ส่งสินค้าออก ขนส่งสินค้า ทางบก ทางเรือ ทางอากาศ	24,000,000.00	7.50	1,800,000.00	1,800,000.00	บ.มิตซูบิชิ โลจิสติกส์ คอร์ปอเรชั่น จก. บ.โตเกียวมารีนเซาท์อีสต์ (อาเคเนย์) 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)
บริษัท จุฬามาริตีโม จำกัด	พาณิชย์นาวี	313,307	100	313,307	313,307	บริษัท จุฬานาวี จำกัด(มหาชน)

มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ

1. ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เท่ากับ 232,410,191.42 บาท
(ส่วนของบริษัทใหญ่ 77,241,050.20 บาทและส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 155,169,141.22 บาท)
2. มูลค่าตามบัญชี ต่อหุ้นเท่ากับ 0.24 บาท

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

- ไม่มี -

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่นๆ

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท	บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน)
ธุรกิจหลัก	ธุรกิจพาณิชย์นาวี
ทุนชำระแล้วทั้งสิ้น	955,718,541 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 ซิปปิง เซอร์วิส จำกัด
สำนักงานใหญ่:	153 อาคารมาโนทาวเวอร์ สุขุมวิท 39 (ซอยพร้อมพงษ์) ถนนสุขุมวิท แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจขนถ่ายสินค้า ช่อมเรือ 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

บริษัท	จูตามาริติโม จำกัด
สำนักงานใหญ่:	Capital Plaza Bldg., 8 th floor Roberto Motta Ave – Costa del Este 0819-05911 Panama Republic of Panama
ประเภทของกิจการ:	ธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ
ทุนจดทะเบียน:	0.31 ล้านบาท
มูลค่าเงินลงทุน:	ร้อยละ 100 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
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 ไพรัตน์กร ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 7645
นางสุวิมล กฤตยาเกียรติ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 2982
นางสาวสมจินตนา พลหิรัญรัตน์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 5599