



บริษัท ปตท. เคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน)

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี  
รายงานประจำปี  
2567  
(FORM 56-1 ONE REPORT)



# วิสัยทัศน์และพันธกิจ ของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก

โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก

## ค่านิยม



ความซื่อสัตย์สุจริต



นวัตกรรม



ความยั่งยืน



ธรรมเนียมปฏิบัติ



ความปลอดภัย







# สารบัญ

## รายงานจากคณะกรรมการ

4

### ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินการ

ภาพรวมการประกอบธุรกิจ	52
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	66
กองเรือ	95
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	96
ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท	98
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	104
การบริหารความเสี่ยง และ ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	105
การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน	118
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	210
ข้อพิพาททางกฎหมาย	233

### ส่วนที่ 2 การกำกับดูแลกิจการ

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ	235
โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร	248
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	264
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	288
รายงานคณะกรรมการบริหาร	292
รายงานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	293
รายงานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาตอบแทน	295
การควบคุมภายใน	297
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	299

### ส่วนที่ 3 ผลการดำเนินงานทางการเงิน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	305
งบการเงิน	306

### เอกสารแนบ

รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร	405
รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	431
คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ	432
คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ	432
GRI Content Index	432
รายงานการทวนสอบค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	432



## รายงานจากคณะกรรมการ



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา  
ประธานคณะกรรมการบริษัท

### เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 36 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

### ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสปี 2567/ ผลประกอบการประจำปี (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงฐานะการเงินของบริษัท ฟรีเชิส จีพี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัทฯ”) ครึ่งล่าสุด รายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสที่อยู่ 12,177 เหรียญสหรัฐ โดยตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 12,700 เหรียญสหรัฐ โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ

ในไตรมาสนี้ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 5,382 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าตัวเลขประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ที่ 5,200 เหรียญสหรัฐ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือทั้งปี 2567 อยู่ที่ 5,293 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้และสูงกว่า 5,205 เหรียญสหรัฐที่เกิดขึ้นจริงในปีก่อน

รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสที่อยู่ 19.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับทั้งปีอยู่ที่ 82.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในไตรมาสที่ บริษัทฯ มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 7.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยกำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.16 บาทต่อหุ้น สำหรับปี 2567 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 41.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.94 บาทต่อหุ้น

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2567	ปี 2566	ไตรมาส 4 ปี 2567*	ไตรมาส 4 ปี 2566*
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	27,210	26,546	16,655	26,546
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	12,700	10,907	12,177	12,429
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแชนดีไซด์)	11,698	10,280	11,532	11,414
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูเปราแมกซ์)	12,983	10,638	11,920	12,607





นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2567	ปี 2566	ไตรมาส 4 ปี 2567*	ไตรมาส 4 ปี 2566*
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	15,102	12,856	14,329	14,890
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์)	14,024	11,682	13,124	13,682
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,293	5,205	5,382	5,332
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	82.60	63.81	19.50	20.70
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	36.03	18.97	6.63	9.14
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	41.31	20.35	7.33	7.03
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นบาท)	0.82	0.42	0.15	0.21
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.94	0.46	0.16	0.16

\* ตัวเลขมาจากการอ้างอิง

## จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

บริษัทฯ รายงานผลกำไรสุทธิจำนวน 1,468.28 ล้านบาท (ปี 2566 : 709.60 ล้านบาท) โดยมีรายได้รวมเป็นจำนวน 6,267.15 ล้านบาท (ปี 2566 : 5,192.98 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 16,863.53 ล้านบาท (ปี 2566 : 16,245.75 ล้านบาท) ในขณะที่สินทรัพย์รวมอยู่ที่ 26,208.28 ล้านบาท (ปี 2566 : 24,345.82 ล้านบาท) จำนวนเรือโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ มีจำนวน 37.81 ลำ และ 38 ลำ ในปี 2567 และปี 2566 ตามลำดับ



เรือของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือคิดเป็น 12,700 เหรียญสหรัฐในปี 2567 ซึ่งสูงกว่าเมื่อเทียบกับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือที่ 10,907 เหรียญสหรัฐในปี 2566 รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ในสกุลเงินบาทสูงขึ้นร้อยละ 18 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 5,205 เหรียญสหรัฐในปี 2566 เป็น 5,293 เหรียญสหรัฐในปี 2567 โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในสกุลเงินบาทเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.44 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 12 วันต่อลำเรือ โดยมีเรือ 17 ลำเข้ารับการซ่อมแซมและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีสำหรับ 31 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันที่ 16 กันยายน 2567 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 8.55 บาทต่อหุ้น (วันแรกของการซื้อขายของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ คือเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) และหากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 31 ปี นักลงทุนจะได้รับอัตราผลตอบแทน IRR ร้อยละ 15.72 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญจากงบการเงินของบริษัทฯ ปีที่ผ่านมา มาดังต่อไปนี้

ปี	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ค่าเฉลี่ยดัชนี ค่าระวางเรือ (BDI)	1,206	1,105	719	673	1,145	1,353	1,353	1,066	2,943	1,934	1,378	1,755
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	17.49	(2.54)	(69.41)	(75.61)	(3.76)	14.10	(7.25)	(40.80)	136.96	138.61	20.35	41.31
จำนวนเรือเฉลี่ย	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36	36	36	36	36.99	38	37.81
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)	0.39	(0.20)	(1.13)	3.80	3.75	0.54	1.09

ในช่วงที่ตลาดต่ำสุดในปี 2558 และในปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกัน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันอีก 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดลดค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 ถึง ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 ถึง ปี 2560) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญากู้ 1 ฉบับ และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนและถอนจำนวนเรือเพิ่มอีกจำนวน 2 ลำ เพื่อเป็นการลดผลกระทบทางลบจากสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2563 บริษัทฯ ได้เลื่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้สองฉบับ จำนวนเงินรวม 124 ล้านเหรียญสหรัฐ ออกไปเป็นระยะเวลา 1 ปีครึ่ง บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 40.5 ล้านเหรียญสหรัฐจากการระงับข้อพิพาทกับคู่ต่อเรือ Sainty นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับเงินค่าเช่าเรือล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 12 เดือน จำนวน 26.55 ล้านเหรียญสหรัฐจากลูกค้ารายหนึ่ง ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯ ได้ทำการไถ่ถอนหุ้นกู้คงค้างทั้งสองชุดก่อนครบกำหนดซึ่งหุ้นกู้ดังกล่าวได้รับการขยายเวลาในการชำระคืนเมื่อปีก่อน และจัดหาเงินกู้ยืมจำนวน 133.45 ล้านเหรียญสหรัฐผ่านการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมวงใหม่จำนวน 3 ฉบับ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ยืมจำนวน 17.10 ล้านเหรียญสหรัฐ ผ่านการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมวงใหม่จำนวน 1 ฉบับ และได้ชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดจำนวน 2 วง และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 2 ลำ บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมสำหรับปีนี้เป็นจำนวนรวม 69.44 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ 6 ฉบับ มูลค่ารวมจำนวน 244.05 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 105.15 ล้านเหรียญสหรัฐ บริษัทฯ จ่ายชำระ



คืนเงินกู้ล่วงหน้าและจ่ายชำระคืนเงินกู้ตามกำหนดจำนวนรวม 67.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2567 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ 4 ฉบับ มูลค่ารวมจำนวน 70.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ จ่ายชำระคืนเงินกู้ล่วงหน้าและจ่ายชำระคืนเงินกู้ตามกำหนดจำนวนรวม 67.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเป็นบริษัทเดินเรือแห่งแรกในเอเชียซึ่งออกหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืนจำนวน 1,360 ล้านบาท (เทียบเท่า 40.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่ออกหุ้นกู้) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มียอดเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้รวมทั้งสิ้นจำนวน 127.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีระยะเวลาเบกกลอนได้ภายใน 15 เดือน

ณ สิ้นปี 2567 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 40 ลำในกองเรือ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 20 ลำ และเรือขนส่งซีเมนต์ (Cement carrier) จำนวน 4 ลำ มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,737,504 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 43,438 เดทเวทตันต่อลำ โดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 12 ปี นอกจากนี้ บริษัทฯ มีเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 4 ลำที่ได้สั่งซื้อและอยู่ในระหว่างการต่อเรือ

## รางวัลและเกียรติยศ

- รางวัล Best Sustainability-Linked Bond – Transportation จาก The Asset Triple A Sustainable Finance Awards 2568
- รางวัล Climate Action Leading Organization (CALO) Award 2567 จากองค์กรจัดการก๊าซเรือนกระจกแห่งประเทศไทย (TGO)
- ได้รับการรับรอง Carbon Neutral จาก TGO สำหรับปี 2565 และปี 2566
- ได้รับการรับรอง Carbon Footprint for Organization จาก TGO สำหรับปี 2565 และปี 2566
- ได้รับคะแนนการประเมิน ESG ระดับ AA จากการประเมินของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยสำหรับปี 2567
- ได้รับการจัดอันดับในรายชื่อ Thailand Sustainability Investment (THSI) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นปีที่สี่ติดต่อกัน
- ได้รับการจัดประเภทเป็นบริษัทที่มี “Corporate Governance ดีเยี่ยม” ติดต่อกันเป็นเวลา 15 ปี (ปี 2553 ถึงปี 2567) โดยสถาบันกรรมการบริษัทไทยและคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการบริษัทแห่งชาติ
- ได้รับคะแนนการประเมิน AGM 100 เต็ม ติดต่อกันเป็นเวลา 7 ปี (ปี 2561 ถึงปี 2567) จากสมาคมนักลงทุนไทย (TIA)
- ได้รับการจัดอันดับในอันดับในกลุ่มร้อยละ 12 แรกของบริษัทขนส่งที่จดทะเบียนทั่วโลกในอันดับการประเมิน Corporate Sustainability ของ S&P (CSA) สำหรับปี 2567

## การแบ่งส่วนตลาดในปี 2567

ในระหว่างปี 2567 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (BHSI) อยู่ในระดับ 703 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 12,657 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 11,698 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 7.58 ในระหว่างปี 2567 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ในระดับ 1,241 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 13,601 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่าเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 14,024 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.11 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

## สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 24.5 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 217.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	2567	2568	2569	2570	2571
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,839	14,600	14,600	14,600	14,640
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	6,043	3,873	2,108	1,825	1,464
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	44%	27%	14%	13%	10%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	13,958	14,065	14,454	14,550	15,000
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	84.35	54.47	30.47	26.55	21.96

\* จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 5 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 17 ลำในอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปร

\*\* อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประเมินการตามอัตราค่าระวางในเดือนมกราคม 2568 สำหรับรายรับในอนาคตและรายรับที่แท้จริงสำหรับรายรับที่เกิดขึ้นในอดีต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสและเศรษฐกิจอำนวย

**วัน SET Opportunity Day** ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสามปี 2567 เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2567 มีผู้เข้าชมผ่านทาง การถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 692 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 93 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 785 ราย บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการครั้งต่อไป ซึ่งจะมีขึ้นในวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2568 เวลา 15:15 นาฬิกา [ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์](#) โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสี่โดยละเอียดมากขึ้น

## ข้อมูลล่าสุดถึงเหตุการณ์ลักลอบขนยาเสพติดของเรือ ชญานี นารี

การพิจารณาคดีต่อเรือและลูกเรือทั้ง 10 รายได้เริ่มขึ้น ณ ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียในเดือนกรกฎาคม 2565 ฝ่ายอัยการได้สิ้นสุดการเบิกความพยานฝ่ายโจทก์ในเดือนกรกฎาคม 2567 ซึ่งหลังจากนั้นบริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) ต่อมา เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียได้พิจารณาคดีเพื่อรับฟังข้อโต้แย้งด้วยวาจาสำหรับข้อโต้แย้งขอให้ไม่มีคดีความ ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2567 ศาลได้ปฏิเสธการยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) (ของบริษัทฯ โดยให้เหตุผลว่าเนื่องจากพบยาเสพติดบนเรือ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องยื่นคำให้การและดำเนินการพิจารณาคดีอย่างเต็มรูปแบบ โดยมีกำหนดนัดไต่สวนพยานในวันที่ 8 ถึงวันที่ 10 ตุลาคม 2567 เป็นระยะเวลา 3 วัน ซึ่งมีพยาน 2 ปากให้การในนามของเรือ เลื่อนการพิจารณาคดีจากเดือนมกราคม 2568 โดยการพิจารณาคดีครั้งถัดไปจะมีขึ้นในวันที่ 5 ถึงวันที่ 7 มีนาคม 2568 ทั้งนี้ ในวันที่ 4 มีนาคม 2567 ทีมกฎหมายของบริษัทฯ ในประเทศไนจีเรียได้ยื่นอุทธรณ์คำตัดสินเกี่ยวกับคำร้องขอให้ไม่มีคดีความของบริษัทฯ ซึ่งจะได้รับการพิจารณาโดยคณะผู้พิพากษาที่แตกต่างกันสามคน บริษัทฯ ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมายเพื่อให้แน่ใจว่าคดีดังกล่าวนี้สิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

## จุดคัดค้านทางการขนส่งที่สร้างความเสียหาย

ตามข้อมูลจาก Clarksons การค้าระหว่างประเทศร้อยละ 24 ดำเนินการผ่านช่องแคบมะละกา ร้อยละ 11 ผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ร้อยละ 9 ผ่านคลองสุเอซ ร้อยละ 4 ผ่านช่องแคบเดนมาร์ก/ทางเข้าไปยังทะเลบอลติก ร้อยละ 3 ผ่านช่องแคบบอสฟอรัส ในตุรกีเพื่อเข้าสู่ทะเลดำ และร้อยละ 3 ผ่านคลองปานามา ขณะที่การเชื่อมโยงระหว่างประเทศและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีผลกระทบมากขึ้นกว่าที่เคย จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องเฝ้าติดตามจุดคัดค้านเหล่านี้อย่างใกล้ชิด

## การต่ออายุกองเรือของฟิเอสแอล

ในปี 2567 บริษัทได้ขายเรือเก่า 3 ลำที่ใช้เครื่องยนต์แบบไม่ประหยัดพลังงาน และแทนที่ด้วยเรือรุ่นใหม่มากกว่า 5 ลำ ซึ่งติดตั้งเครื่องยนต์ประหยัดพลังงาน โดยเรือใหม่เหล่านี้มีขนาดประมาณ 40,000 เดทเวทตันต่อลำ สำหรับเรือลำที่ 6 ซึ่งเดิมมีกำหนดส่งมอบเข้ากองเรือก่อนสิ้นปี 2567 ได้เกิดความล่าช้าเกินควร ส่งผลให้บริษัทฯ ตัดสินใจยกเลิกคำสั่งซื้อ และได้รับ



เงินมัดจำคืนพร้อมดอกเบี้ย นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ประกาศขายเรือเก่าอีก 1 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์แบบไม่ประหยัดพลังงาน โดยมีกำหนดส่งมอบให้เจ้าของใหม่ภายในสิ้นไตรมาสแรกของปี 2568 บริษัทฯ มีแผนที่จะขายเรือเก่าที่ใช้เครื่องยนต์แบบไม่ประหยัดพลังงานอย่างต่อเนื่อง และแทนที่ด้วยเรือขนาดใหญ่ขึ้นที่ติดตั้งเครื่องยนต์แบบประหยัดพลังงาน และมีอายุไม่เกิน 10 ปี ขณะเดียวกัน เรือขนาดอัลตราแมกซ์ที่ใช้เชื้อเพลิงแบบดั้งเดิมจำนวน 4 ลำ ซึ่งส่งต่อที่อยู่อู่เรือ Taizhou Sanfu ในประเทศจีน มีกำหนดส่งมอบในปี 2569 ถึงปี 2570 โดยจะเป็นเรือที่ใช้เชื้อเพลิงในปริมาณต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับเรือลำอื่นที่มีขนาดเดียวกัน แผนการต่ออายุกองเรือของบริษัทฯ คือการดำเนินการขายเรือเก่าที่ใช้เครื่องยนต์แบบไม่ประหยัดพลังงาน และแทนที่ด้วยเรือที่มีอายุน้อยกว่า ขนาดใหญ่กว่า และใช้เครื่องยนต์แบบประหยัดพลังงาน เพื่อลดอายุเฉลี่ยของกองเรือ ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ต่อระยะทางขนส่งสินค้า และบรรลุเป้าหมายด้านความยั่งยืนที่ระบุไว้ในรายงานฉบับนี้ อีกทั้งยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถลดความชัดเจนเกี่ยวกับกฎระเบียบซึ่งเกี่ยวข้องกับการลดคาร์บอนในอนาคต และแนวทางเชื้อเพลิงสีเขียว โดยไม่ต้องเผชิญกับต้นทุนสูงที่บริษัทซึ่งเริ่มการเปลี่ยนแปลงเป็นกลุ่มแรกต้องแบกรับ

## อุบัติเหตุของเรือ ‘Dali’ ที่เมืองบัลติมอร์

เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จะได้รับผลกระทบจากต้นทุนการประกันภัยที่สูงขึ้นราวร้อยละ 24 ตามความจำเป็นของกลุ่มสมาคมประกันภัยเรือ (IG) เพื่อนำไปใช้ชดเชยค่าเสียหายจากเหตุการณ์ของเรือ Dali หากเจ้าของเรือ Dali สามารถจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายสหรัฐฯ ได้ที่ 44 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของเบี้ยประกันที่คาดการณ์ไว้อาจลดลง อย่างไรก็ตามในปีหน้า เบี้ยประกันภัยของเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทุกลำจะเพิ่มขึ้นในช่วงร้อยละ 12 ถึงร้อยละ 20 เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่จะต้องจ่ายในกรณีนี้ จากความเสียหายที่เกิดขึ้น เรือจำเป็นต้องมีการซ่อมแซมเป็นจำนวนมากเพื่อให้เรือกลับมาอยู่ในสภาพสมบูรณ์ เรือ Dali เดินทางถึงอู่ต่อเรือ Fujian Huadong เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2567 และหลังจากผ่านไป 2 เดือน ก็สามารถออกจากอู่เพื่อเริ่มการทดสอบการเดินเรือในวันที่ 12 มกราคม 2568 โดยเรือลำนี้หยุดปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2567 และขณะเกิดอุบัติเหตุอยู่ภายใต้สัญญาเช่ากับบริษัท Maersk ซึ่งดูเหมือนว่า Maersk จะยังคงเช่าเรือต่อไป แม้ว่าเรือจะหยุดให้บริการเกือบ 10 เดือน ในขณะเดียวกัน เรือพี่น้องของ Dali คือ Maersk Saltoro ซึ่งต่อขึ้นในปี 2558 เกิดปัญหาทางเทคนิคกับเครื่องยนต์หลักเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2568 ขณะเดินทางจากเมืองซานอันโตนิโอ ประเทศจิลี ไปยังท่าเรือ Nansha New Port ในประเทศจีน ขณะนี้อยู่ระหว่างการซ่อมแซมโดยประสานงานอย่างใกล้ชิดกับผู้ผลิตเครื่องยนต์ และมีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง ทีมช่างเทคนิคของผู้ผลิตเครื่องยนต์กำลังเดินทางไปยังเรือลำดังกล่าว และคาดว่าจะขึ้นเรือในเร็ว ๆ นี้ โดยเรือจะสามารถเดินทางต่อไปได้ในระยะเวลาอันใกล้ เดิมทีเรือ Saltoro มีกำหนดเดินทางถึงประเทศจีนในวันที่ 19 มกราคม 2568 ซึ่งจะช่วยให้สามารถขนถ่ายสินค้าก่อนวันหยุดตรุษจีนในวันที่ 29 มกราคม 2568

## คำทำนายสำหรับปี 2568 และอนาคต

### ปีมะเส็ง

นักเศรษฐศาสตร์จาก HSBC แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับเทศกาลตรุษจีนและผู้ที่เกิดในปีนักษัตรมะเส็ง โดยกล่าวว่า “เชื่อกันว่าผู้ที่เกิดในปีมะเส็งมีสติปัญญา เสน่ห์ และสัญชาตญาณที่เฉียบแหลม เอเชียจะต้องการผู้ที่มีคุณสมบัติเหล่านี้อย่างมากเพื่อรับมือกับอุปสรรคทางเศรษฐกิจที่กำลังจะมาถึงในปี 2568” หนึ่งในความท้าทายสำคัญคือความผันผวนของการค้า หลังจากปีแห่งการส่งออกที่ทำสถิติสูงสุด การชะลอตัวอาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ มาตรการภาษีศุลกากรใหม่ของสหรัฐฯ ต่อประเทศคู่ค้าอาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ โดยขึ้นอยู่กับรายละเอียดของมาตรการดังกล่าว รวมถึงเป้าหมายและช่วงเวลา การดำเนินการ สำหรับจีน การปรับขึ้นภาษีนำเข้าจากสหรัฐฯ ในช่วงเวลาที่อุปสงค์ภายในประเทศอ่อนแออาจเป็นอุปสรรคสำคัญ ส่งผลให้รัฐบาลอาจต้องออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติมแต่คาดว่าจะยังคงใช้แนวทางค่อยเป็นค่อยไปในปี 2568 โดยเน้นที่แนวทางที่เป็นไปได้คือการรักษาเสถียรภาพของการเติบโตมากกว่าการเร่งตัวทางเศรษฐกิจ ในส่วนของอาเซียน ความตึงเครียดทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนเคยส่งผลต่อการส่งออกและการลงทุนของภูมิภาคนี้ในอดีต อย่างไรก็ตาม ในรอบนี้สถานการณ์มีความไม่แน่นอนมากขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้การลงทุนจากต่างประเทศลดลงในช่วงถัดไป ถึงกระนั้น การใช้จ่ายของผู้บริโภคในเอเชียยังคงมีแนวโน้มแข็งแกร่ง แม้ว่าจะมีการชะลอตัวในบางประเทศ เช่น อินเดีย ราคาสินค้าที่มีเสถียรภาพมากขึ้นและการปรับลดอัตราดอกเบี้ยอย่างค่อยเป็นค่อยไปนอกเหนือจากญี่ปุ่น คาดว่าจะช่วยรักษาความต้องการภายในประเทศให้อยู่ในระดับที่มั่นคง ดังนั้นแม้จะมีความไม่แน่นอน แต่เศรษฐกิจเอเชียยังคงมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะเป็นไปในลักษณะ “เลื้อย” มากกว่าการ “พุ่งทะยาน” ก็ตาม

## เศรษฐกิจ

ในสหรัฐอเมริกา ดัชนีหุ้นและราคาบ้านทำสถิติสูงสุดตลอดกาล ขณะที่หนี้สาธารณะอยู่ในระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ อัตราเงินเฟ้อพื้นฐาน (Core CPI) สูงเกินร้อยละ 3 ติดต่อกันเป็นเวลา 43 เดือน ซึ่งเป็นช่วงเวลาของเงินเฟ้อสูงที่ยาวนานที่สุด นับตั้งแต่ช่วงต้นทศวรรษ 1990 ธนาคารกลางสหรัฐ (Fed) ปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายลง 25 จุด (bps) เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2567 และส่งสัญญาณว่าจะ**ปรับลดดอกเบี้ยเพียงสองครั้ง**ในปี 2568 โดยระบุว่า การลดดอกเบี้ยเพิ่มเติมจะขึ้นอยู่กับความคืบหน้าในการลดอัตราเงินเฟ้อที่ยังคงอยู่ในระดับสูง **Torsten Slok** หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ของ **Apollo Global Management** เตือนเมื่อสัปดาห์ที่แล้วว่า มีโอกาสร้อยละ 40 ที่ Fed อาจกลับมาปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในปี 2568 โดย Slok ให้เหตุผลว่าปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวมาจากการลดภาษี การขึ้นภาษีนำเข้า และการจำกัดการย้ายถิ่นฐานภายใต้การบริหารของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ที่ได้รับเลือกตั้งใหม่ นอกจากนี้ปี 2568 ยังถูกมองว่าเป็น **“ปีแห่งการชำระบัญชี”** สำหรับภาคอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ของสหรัฐ จีน ซึ่งเป็นเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก กำลังเผชิญกับภาวะเงินฝืด และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่ประกาศออกมาแล้วไม่ได้ผลเท่าที่ควร นอกจากนี้ ภาระดอกเบี้ยของหนี้ภาคเกิดใหม่ทั่วโลก ซึ่งรวมมูลค่ากว่า **29 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ** กำลังเป็นปัญหามัก ด้านเยอรมนี ซึ่งเป็นหัวใจหลักของเศรษฐกิจยุโรป กำลังเผชิญภาวะชะลอตัวรุนแรง โดยเศรษฐกิจหดตัวเป็นปีที่สองติดต่อกันในปี 2567 ส่งผลให้ธนาคารกลางยุโรป (ECB) ต้องปรับลดอัตราดอกเบี้ยต่อเนื่องเพื่อรับมือกับภาวะเศรษฐกิจที่ย่ำแย่ **ภาคการผลิตของยูโรโซนปิดท้ายปี 2567 ด้วยสถานการณ์ที่ไม่สู้ดีนัก** โดยกิจกรรมภาคอุตสาหกรรมหดตัวในอัตราเร่งขึ้น โดยเฉพาะในสามเศรษฐกิจหลักของยุโรป ได้แก่ เยอรมนี ฝรั่งเศส และอิตาลี ซึ่งกำลังเผชิญภาวะถดถอยทางอุตสาหกรรม ขณะเดียวกัน ในเอเชีย **ดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อภาคการผลิต (PMI) ประจำเดือนธันวาคม**บ่งชี้ว่า กิจกรรมภาคการผลิตของจีนและเกาหลีได้กำลังชะลอตัว แม้ว่าจะมีสัญญาณการฟื้นตัวบางส่วนในไต้หวันและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขณะที่ธนาคารกลางอังกฤษ (BOE) ก็ตระหนักถึงปัญหาเศรษฐกิจของสหราชอาณาจักร และได้ปรับลดอัตราดอกเบี้ยในเกือบทุกการประชุม อย่างไรก็ตาม ตลาดคาดการณ์ว่า BOE จะ**ลดดอกเบี้ยน้อยกว่าที่คาดในปีหน้า** หลังจากรายงานระบุว่าอัตราการเติบโตของค่าจ้างเร่งตัวขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้ในช่วงฤดูใบไม้ร่วง เงินเฟ้อของสหราชอาณาจักรเพิ่มขึ้นแตะระดับสูงสุดในรอบแปดเดือนเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2567 โดยสูงเกินกว่าเป้าหมายร้อยละ 2 ของ BOE และคณะกรรมการนโยบายการเงินของ BOE ตัดสินใจคงอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 4.75 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2567 สำหรับเศรษฐกิจจีน รัฐบาลยังคงตั้งเป้าหมายการเติบโตไว้ที่ประมาณร้อยละ 5 ในปีหน้า และเตรียมขยายการขาดดุลงบประมาณเป็นร้อยละ 4 ของ GDP ซึ่งเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 1994 นายกรัฐมนตรีลี เจียน ได้กระตุ้นเจ้าหน้าที่รัฐบาลให้เร่งดำเนินการมาตรการทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ขณะที่ผู้นำจีนยังคงพยายามกระตุ้นการบริโภคโดยไม่ใช้มาตรการกระตุ้นขนาดใหญ่ในขณะนี้ อย่างไรก็ตาม **ความเชื่อมั่นของซีไอโอต่างชาติที่มีต่อเศรษฐกิจจีนกำลังลดลง** Richard D. Wolff ศาสตราจารย์กิตติคุณด้านเศรษฐศาสตร์แห่งมหาวิทยาลัยแมสซาชูเซตส์ แอมเฮิร์สต์ วิเคราะห์สถานการณ์เศรษฐกิจของสหรัฐฯ และกลุ่ม BRICS+ รวมถึงผลกระทบของสงครามในยูเครน โดย Wolff สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาเอกจากมหาวิทยาลัยเยล รวมถึงมีวุฒิการศึกษาจากมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด (ด้านประวัติศาสตร์) และมหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด (ด้านเศรษฐศาสตร์) ขณะเดียวกัน ประธานาธิบดีทรัมป์ได้**ข่มขู่สหภาพยุโรปว่าจะขึ้นภาษ้นำเข้าสินค้า** หากประเทศสมาชิกไม่ซื้อพลังงานจากสหรัฐฯ มากขึ้น Goldman Sachs คาดการณ์ว่า**เศรษฐกิจโลกจะเติบโตที่อัตราร้อยละ 2.7 ต่อปีในปี 2568** โดยคาดว่าเศรษฐกิจสหรัฐฯ จะเติบโต “เหนือความคาดหมาย” ที่ร้อยละ 2.4 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยยังคงคาดหวังว่าธนาคารกลางสหรัฐ จะปรับลดอัตราดอกเบี้ย 3 ครั้ง ครั้งละ 25 จุด สัญญาณทางเศรษฐกิจจากสหรัฐฯ จีน สหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร ทำให้เป็นเรื่องยากที่จะคาดการณ์ทิศทางเศรษฐกิจโลกในปี 2568 อย่างไรก็ตาม องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) ยังคงมีมุมมองในเชิงบวก โดยคาดการณ์ว่าอัตราการเติบโตของ GDP โลกจะอยู่ที่ร้อยละ 3.3 ต่อปี ในช่วงปี 2568 และ 2569

## ประเทศจีน

จีน ประเทศที่มีอิทธิพลสูงสุดต่อตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง นำเข้าแร่เหล็กในปริมาณเกือบร้อยละ 75 ของปริมาณการขนส่งแร่เหล็กทั่วโลก และขึ้นเป็นผู้นำเข้าอันดับหนึ่งตั้งแต่ปี 2547 จนถึงปัจจุบัน ด้วยความพยายามลดการพึ่งพาออสเตรเลีย (ซึ่งเป็นประเทศผู้ส่งออกแร่เหล็กรายใหญ่ที่สุดของโลก) จีนได้กระจายแหล่งนำเข้าแร่เหล็ก โดยมีโครงการพัฒนาเหมืองแร่เหล็ก Simandou ในกินี ซึ่งคาดว่าจะเริ่มจัดส่งแร่เหล็กภายในสิ้นปี 2568 การเปลี่ยนแปลงนี้อาจปรับเปลี่ยนทิศทางการค้าของแร่เหล็กทั่วโลก และส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ในปี 2565 จีนแข่งขัน



สหภาพยุโรป ขึ้นเป็นผู้นำเข้าเมล็ดพืชและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรรายใหญ่ที่สุดของโลก นอกจากนี้ จีนยังเป็นผู้นำเข้าน้ำมันดิบรายใหญ่ที่สุดของโลกมาตั้งแต่ปี 2560 แทนที่สหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม ดูเหมือนว่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเชื้อเพลิงฟอสซิลของจีนอาจถึงจุดอิ่มตัว ถึงกระนั้น การนำเข้าถ่านหินเพื่อการผลิตพลังงานของจีนอาจยังคงเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อราคาก๊าซในยุโรปอยู่ในระดับสูง ทำให้การนำเข้าเป็นทางเลือกที่คุ้มค่ากว่า ปัจจุบันจีนใช้ถ่านหินเกือบ 4 พันล้านตันต่อปี โดยในปี 2567 มีการนำเข้าถ่านหินคิดเป็นร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 12 ของการบริโภคถ่านหินทั่วโลก ซึ่งคาดว่าจะในปีที่มีการนำเข้าถ่านหินสูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ คำถามสำคัญคือ การนำเข้าถ่านหินของจีนจะเพิ่มขึ้นต่อไปหรือไม่? ราคาก๊าซในตลาดโลกเมื่อเทียบกับราคาก๊าซในประเทศจะเป็นปัจจัยกำหนดระดับการนำเข้าในอนาคต นับตั้งแต่ปี 2563 การนำเข้าสินค้าน้ำมันและถ่านหินจากต่างประเทศได้รับอิทธิพลจากราคาตลาดโลกมากกว่าความต้องการภายในประเทศ ถ่านหินราคาถูกจะยังคงเป็นปัจจัยหลักในการรักษาความมั่นคงด้านพลังงานของจีนในปี 2568 โดยคาดว่าจะการผลิตถ่านหินจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 ในปี 2568 ซึ่งเป็นการเติบโตติดต่อกันเป็นปีที่ 9 ขณะที่อุปสงค์ของถ่านหินจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ตามข้อมูลจากสมาคมขนส่งและจัดจำหน่ายถ่านหินของจีนในแถลงการณ์เมื่อวันพุธที่ 8 มกราคม 2568 การส่งออกเหล็กของจีนเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเรือขนส่งประเภทมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ โดยในปี 2567 มีปริมาณการส่งออกเหล็กสูงสุดถึง 111.1 ล้านตัน อย่างไรก็ตาม ปริมาณการส่งออกเหล็กที่สูงสะท้อนถึงอุปสงค์ภายในประเทศที่อ่อนแอ แม้รัฐบาลปักกิ่งจะออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจแล้วก็ตาม Bilal Muftuoglu หัวหน้าฝ่ายวิจัยตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองของ Howe Robinson ระบุว่า มีสัญญาณบ่งชี้การฟื้นตัวของอุปสงค์ในภาคอสังหาริมทรัพย์เพียงเล็กน้อย โดยมาตรการกระตุ้นล่าสุดมุ่งเน้นไปที่การสร้างโครงการที่ยังไม่แล้วเสร็จและสนับสนุนรัฐบาลท้องถิ่น มากกว่าการกระตุ้นอุปสงค์ของเหล็กในภาคอสังหาริมทรัพย์ใหม่ ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ ความไม่แน่นอนที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ตลาดส่งออกของจีนเผชิญกับความเสี่ยง หากผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์เริ่มก่อสร้างโครงการที่อยู่อาศัยราคาขยับเยินในปริมาณมาก ความต้องการใช้เหล็กอาจกลับไปสู่ระดับก่อนเกิดวิกฤต Evergrande ซึ่งจะเป็นผลดีต่อภาคขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยเฉพาะในขณะนี้ที่จีนมีภาคส่วนหลักที่ใช้เหล็กอีกสี่กลุ่ม ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน การส่งออกเหล็ก ตู้ต่อเรือ และอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (EV) แนวโน้มการนำเข้าและส่งออกของจีนจะเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดในการกำหนดทิศทางอุปสงค์ของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองในอนาคต โดยจีนยังคงเร่งผลักดันให้ตัวเองเป็นผู้นำในด้านปัญญาประดิษฐ์ (AI) และยานยนต์ไฟฟ้า ปัจจุบันจีนเป็นผู้ส่งออกยานยนต์ไฟฟ้ารายใหญ่ที่สุดของโลกตั้งแต่ปี 2566 และการใช้ AI ที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลให้อุปสงค์ด้านพลังงานสูงขึ้น นอกจากนี้ จีนยังเดินหน้าเร่งพัฒนาภาคเกษตรกรรมและชนบทให้ทันสมัย พร้อมทั้งรักษาพื้นที่เพาะปลูกให้มีเสถียรภาพ เพื่อให้มั่นใจถึงการผลิตพืชที่มีเสถียรภาพและสูงอย่างต่อเนื่อง ตามรายงานของสื่อทางการเมื่อวันพุธที่ 18 ธันวาคม 2567 ซึ่งอ้างอิงจากการประชุมเชิงนโยบายประจำปีด้านชนบท ในปี 2567 จีนประกาศว่าผลผลิตพืชทำสถิติสูงสุดถึง 706.5 ล้านตัน โดยในจำนวนนี้เป็นข้าวโพด 294.92 ล้านตัน บทความ “Turning Trump’s Tariffs Into China’s Opportunity” ของ Keyu Jin แสดงให้เห็นว่าประเทศที่สามารถปรับตัวได้จะได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจมากกว่าประเทศที่ใช้มาตรการทางภาษีศุลกากรและมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีเพื่อกีดกันทางการค้า

## AI และ EVs

AI และ EVs ควรเป็นเทคโนโลยีที่ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้คน นักเศรษฐศาสตร์โดยทั่วไปมองว่านวัตกรรมเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อมาตรฐานการครองชีพในระยะยาว เนื่องจากแนวคิดใหม่ ๆ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและสร้างความมั่งคั่ง ทำให้ผู้คนมีเวลามากขึ้นในการคิดค้นสิ่งใหม่ ๆ อย่างไรก็ตาม มีแนวคิดอีกด้านหนึ่งที่มองว่าสถาบันทางการเมืองเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุด ในปีนี้ นักเศรษฐศาสตร์ผู้นำแนวคิดดังกล่าว ได้แก่ **ดาร์อน อาเซโมกลู**, **ไซมอน จอห์นสัน** และ **เจมส์ โรบินสัน** จากสถาบัน MIT และมหาวิทยาลัยชิคาโก ได้รับรางวัลโนเบลสาขาเศรษฐศาสตร์จากผลงานของพวกเขา ทั้งสามคนเสนอว่า สถาบันทางการเมืองที่มีความเป็นประชาธิปไตยและครอบคลุมมากขึ้นเป็นตัวขับเคลื่อนหลักของการเติบโตทางเศรษฐกิจ เพราะช่วยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ที่เกิดจากแรงงานของตน เมื่อไม่นานมานี้ อาเซโมกลูและจอห์นสันเตือนว่า AI อาจนำไปสู่การรวมศูนย์อำนาจ ซึ่งอาจไม่ได้ก่อให้เกิดความมั่งคั่ง แต่กลับนำไปสู่การปกครองแบบเผด็จการแทน AI และ EVs จะทำให้ความต้องการพลังงานทั่วโลกพุ่งสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ซึ่งทำให้วาทกรรมเรื่อง “จุดจบของถ่านหิน” ที่มีการพูดถึงมานาน เป็นเพียงการกล่าวเกินจริง โดยถ่านหินซึ่งเป็นแหล่งพลังงานราคาถูกและมีมลพิษสูง จะยังคงเป็นที่ต้องการสูง จนกว่าพลังงานทดแทนสีเขียว หรือเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ปล่อยมลพิษน้อยกว่าจะสามารถรองรับความต้องการพลังงานที่เพิ่ม

ขึ้นจาก AI และ EVs ได้ แม้ว่าสิ่งนี้จะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ แต่ในอีกด้านหนึ่ง ก็เป็นผลดีต่ออุปสงค์ของรถยนต์สันดาปแข็งเทกอง กระบวนการประมวลผลข้อมูลของ AI เช่น ChatGPT เพียงแค่คำสั่งเดียวอาจใช้พลังงานมากกว่าการค้นหาบน Google ทั่วไปถึง 10 เท่า สะท้อนให้เห็นถึงปริมาณพลังงานมหาศาลที่ AI ต้องใช้ นอกจากนี้ ศูนย์ข้อมูลกำลังขยายตัวทั่วสหรัฐฯ ส่งผลให้เกิด**ต้นทุนด้านสิ่งแวดล้อมที่สูงมาก** ความต้องการพลังงานที่พุ่งสูงขึ้นถือเป็นปรากฏการณ์ที่อุตสาหกรรมพลังงาน**ไม่ได้พบเจอมาหลายทศวรรษ อาจจะต้องส่งผลกระทบต่อโลกครั้งที่สอง**เป็นต้นมา ซึ่งจะทำให้การ**เปลี่ยนผ่านไปสู่พลังงานสะอาด**ของสหรัฐฯ ที่ลำบากอยู่แล้วยิ่งซับซ้อนขึ้น ทั้งนี้ ความต้องการพลังงานคาดว่าจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 16 ในช่วงห้าปีข้างหน้า กระแส AI บูมและความต้องการพลังงานที่เพิ่มขึ้นอย่างมหาศาลทำให้เกิดการ**ฟื้นตัวอย่างไม่คาดคิด**ของโรงไฟฟ้าถ่านหินและนิวเคลียร์ ขณะเดียวกัน หนึ่งในภาคพลังงานที่อาจได้รับประโยชน์คือพลังงานนิวเคลียร์ ซึ่งกำลังได้รับความสนใจเพิ่มขึ้นจากทั้งบริษัทเทคโนโลยีและนักเคลื่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม นี่คือการอธิบายว่าทำไม AI ถึงต้องการข้อมูลมากขึ้น พลังงานมากขึ้น และจริงๆ แล้วต้องการทุกอย่างมากขึ้น เอกสารวิจัยฉบับใหม่จากทีมงานของ Harvard T.H. Chan School of Public Health และ UCLA Fielding School of Public Health ได้ศึกษาศูนย์ข้อมูล 2,132 แห่งในสหรัฐฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 78 ของศูนย์ข้อมูลทั้งหมดในประเทศ ศูนย์เหล่านี้เป็นอาคารที่เต็มไปด้วยเซิร์ฟเวอร์ที่ใช้ในการฝึก AI และถูกเรียกใช้งานทุกครั้งที่เราส่งคำสั่งไปยังโมเดลเช่น ChatGPT ซึ่งต้องใช้พลังงานจำนวนมากทั้งในการประมวลผลและระบายความร้อน นับตั้งแต่ปี 2561 ปริมาณการปล่อยคาร์บอนจากศูนย์ข้อมูลในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นถึงสามเท่า โดยในช่วง 12 เดือนสิ้นสุด ณ สิงหาคม 2567 ศูนย์ข้อมูลปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 105 ล้านเมตริกตัน (คิดเป็นร้อยละ 2.18 ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ในขณะที่สายการบินพาณิชย์ของสหรัฐฯ ปล่อยก๊าซประมาณ 131 ล้านเมตริกตัน) นอกจากนี้ร้อยละ 4.59 ของพลังงานที่ใช้ในสหรัฐฯ ถูกใช้ไปกับศูนย์ข้อมูล ซึ่งเป็นตัวเลขที่เพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าตั้งแต่ปี 2561 จีนตระหนักดีว่า AI และ EVs คืออนาคตของอุตสาหกรรม จึงพยายามอย่างเต็มที่ในการพัฒนาเทคโนโลยีเหล่านี้ แม้จะเผชิญกับอุปสรรคมากมายจากชาติตะวันตก ล่าสุด การเปิดตัวของ DeepSeek ซึ่งเป็นสตาร์ทอัพ AI ชั้นแนวหน้า ยังคงยืนยันถึงความทะเยอทะยานของจีน DeepSeek ได้พัฒนาโมเดล AI แบบโอเพ่นซอร์สที่มีประสิทธิภาพสูงโดยใช้ทรัพยากรน้อยกว่าคู่แข่ง เช่น โมเดล R1 ของบริษัทที่สามารถแข่งขันกับ ChatGPT ของ OpenAI ได้อย่างสูสี ความก้าวหน้าของ DeepSeek ไม่เพียงแต่สร้างแรงสั่นสะเทือนไปทั่วอุตสาหกรรมเทคโนโลยีและตลาดหุ้นสหรัฐฯ แต่ยังเป็นหลักฐานยืนยันถึงอิทธิพลที่เพิ่มขึ้นของจีนในภาค AI เนื่องจากแอปของ DeepSeek กลายเป็นแอปฟรีที่มียอดดาวน์โหลดสูงสุดบน App Store ของ Apple ในหลายประเทศ เทคโนโลยีใหม่นี้จะส่งผลให้ความต้องการพลังงานเพิ่มขึ้นอย่างมาก เพราะความทะเยอทะยานของจีนในการครองความเป็นผู้นำด้าน AI จะต้องใช้พลังงานมากกว่าที่ประเทศสามารถผลิตหรือบริโภคในปัจจุบัน ความสำเร็จของ DeepSeek ยังเผยให้เห็นความจริงที่**ไม่สบายใจ** นั่นคือ ความเชื่อในความเป็นเลิศด้านเทคโนโลยีของสหรัฐฯ และอคติที่แฝงอยู่ภายใน หมายความว่า**กลุ่มเทคโนโลยีผูกขาดของสหรัฐฯ** จะยังคงถูกเซอร์ไพรส์อยู่เรื่อย ๆ ซิลิคอนแวลลีย์เต็มไปด้วยนักนวัตกรรมและผู้นำที่มีอัตราสูง บรรดาผู้นำเทคโนโลยีสหรัฐฯ มักมองว่าตนเองเป็นผู้มองการณ์ไกลที่สามารถคาดการณ์แนวโน้มในอนาคตได้ล่วงหน้าหลายทศวรรษ และนักลงทุนก็มักให้ผลตอบแทนอย่างงามกับพวกเขา ไม่ว่าความคิดของพวกเขาจะประสบความสำเร็จหรือไม่ก็ตาม อย่างไรก็ตาม มีแนวคิดแบบปิดกั้นที่ฝังรากลึกในสังคมอเมริกัน ซึ่งทำให้ผู้นำเทคโนโลยีของประเทศเชื่อว่าพวกเขาคือเพียงกลุ่มเดียวที่สามารถขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงได้ DeepSeek ได้ทำลายแนวคิดดังกล่าวด้วยสองเหตุผลสำคัญ หนึ่งคือ แสดงให้เห็นว่าการพัฒนา AI สามารถเกิดขึ้นได้โดยใช้ต้นทุนต่ำกว่าที่เคยคิดกันไว้ และสองคือ แสดงให้เห็นว่าความก้าวหน้าทาง AI ของจีนยังคงเดินหน้าต่อไป แม้จะเผชิญกับมาตรการควบคุมการส่งออกที่ซับซ้อนจากสหรัฐฯ ที่มุ่งสกัดกั้นความก้าวหน้าของจีนก็ตาม

## บิตคอยน์ (Bitcoin)

Bitcoin ทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ส่งผลให้ต้องเผชิญกับคำถามสำคัญว่า ความต้องการพลังงานจากการทำเหมือง Bitcoin จะเพิ่มขึ้นอีกเท่าใด ในช่วงที่ผ่านมา การทำเหมือง Bitcoin เคยเป็นแหล่งใช้พลังงานในปริมาณมหาศาล และหากอุปสงค์ด้านพลังงานที่มากขึ้นนี้กลับมาอีกครั้ง ร่วมกับความต้องการพลังงานจาก AI และยานยนต์ไฟฟ้า (EVs) อาจทำให้เชื่อเพลิงฟอสซิล เช่น ถ่านหิน กลายเป็นตัวเลือกหลักในการผลิตไฟฟ้าเพิ่มเติมเพื่อรองรับความต้องการพลังงานของกลุ่มอุตสาหกรรมที่ใช้พลังงานสูงเหล่านี้ แม้ต้องเผชิญกับความท้าทาย การทำเหมือง Bitcoin ยังคงดำเนินต่อไป ล่าสุด **ศาลในรัฐนิวยอร์กได้มีคำตัดสินอนุญาต**ให้เหมืองขนาดใหญ่แห่งหนึ่งสามารถดำเนินการต่อไปได้ แม้ว่าจะมีข้อกังวลด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งสะท้อนถึงความต่อเนื่องของข้อพิพาททางกฎหมายและกฎระเบียบในภาคอุตสาหกรรมนี้ ในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 ผลประกอบการ



ของผู้ทำเหมือง Bitcoin มีทั้งที่ได้กำไรและขาดทุน โดยหลายรายต้องคืนเงินเพื่อความอยู่รอดท่ามกลางราคาที่ผันผวนและต้นทุนดำเนินงานที่สูงขึ้น ขณะที่ตลาดมีการเปลี่ยนแปลง ผู้ทำเหมืองบางรายเริ่มหันไปสู่อ AI โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานเดิมของตนเพื่อรองรับการประมวลผล AI ซึ่งช่วยให้มีรายได้ที่มั่นคงมากขึ้น การทำเหมือง Bitcoin ใช้พลังงานประมาณ 112.31 เทราวัตต์ ชั่วโมงต่อปี ซึ่งเทียบเท่ากับการใช้ไฟฟ้าทั้งหมดของประเทศเนเธอร์แลนด์ คิดเป็นประมาณร้อยละ 1 ของการใช้ไฟฟ้าทั่วโลก และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นตามอุปสงค์ที่เพิ่มสูงขึ้น

## การขยายตัวของเมือง

ปัจจุบัน มากกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรโลกอาศัยอยู่ในเขตเมือง โดยอัตราการขยายตัวของเมืองมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา สัดส่วนประชากรเมืองเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53 ในปี 2556 เป็นร้อยละ 57 ในปี 2566 ณ ปี 2566 ภูมิภาคที่มีการเติบโตของเมืองสูงสุด ได้แก่ อเมริกาเหนือ ซึ่งมีประชากรถึงร้อยละ 82 อาศัยอยู่ในเขตเมือง ตามมาด้วยละตินอเมริกาและแคริบเบียนที่ร้อยละ 81 ยุโรปที่ร้อยละ 74 และโอเชียเนียที่ร้อยละ 68 ในขณะที่เอเชียมีประชากรเมืองอยู่ที่ร้อยละ 53.6 และแอฟริกายังคงมีประชากรส่วนใหญ่อยู่ในชนบท โดยมีเพียงร้อยละ 43 ที่อาศัยอยู่ในเมือง ตามข้อมูลของธนาคารโลก คาดว่าภายในปี 2573 ประชากรเมืองทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 70 ซึ่งจะก่อให้เกิดแรงกดดันต่อที่อยู่อาศัย โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งแวดล้อม อัตราการเติบโตของเมืองมีความเชื่อมโยงโดยตรงกับการเติบโตของ GDP เนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจมักเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงจากระบบเศรษฐกิจที่เน้นการเกษตรไปสู่เศรษฐกิจอุตสาหกรรม การผลิตและภาคบริการมีประสิทธิภาพมากขึ้นเมื่อมีการรวมศูนย์ในเขตอุตสาหกรรมภายในเมือง นอกจากนี้ การเติบโตของภาคอุตสาหกรรมยังส่งผลให้มีความต้องการวัตถุดิบเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยคาดว่าปริมาณการบริโภควัสดุทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นจาก 41.1 พันล้านตัน ในปี 2553 เป็นประมาณ 89 พันล้านตันภายในปี 2593 องค์การสหประชาชาติ (UN) ระบุว่า การเติบโตของเมืองจะเกิดขึ้นมากที่สุดในภูมิภาคโลกใต้ (Global South) โดยเฉพาะในเมืองต่าง ๆ ของจีน อินเดีย และไนจีเรีย เอเชียซึ่งเป็นที่ตั้งของเมืองขนาดใหญ่ที่มีประชากรเกิน 10 ล้านคน จะมีการบริโภคเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงที่รุนแรงที่สุดจะเกิดขึ้นในแอฟริกา ซึ่งคาดว่าประชากรจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าภายในปี 2593 และส่งผลให้ปริมาณการบริโภควัสดุขยับเคลื่อนเพิ่มจาก 2,000 ล้านตันเป็น 17,700 ล้านตันต่อปี

## ความไม่เท่าเทียม

ความไม่เท่าเทียมเป็นโครงสร้างทางสังคมที่เต็มไปด้วยความเหลื่อมล้ำในด้านความมั่งคั่ง รายได้ การศึกษา และโอกาส ในสังคม ซึ่งมีสาเหตุมาจากการเข้าถึงการศึกษาคุณภาพดี บริการสาธารณสุข และโอกาสการจ้างงานที่ไม่เท่าเทียมกัน รวมถึงอำนาจที่กระจุกตัวอยู่ในบรรษัทขนาดใหญ่ และชนชั้นนำทางเศรษฐกิจที่ไม่คำนึงถึงกลุ่มผู้ด้อยโอกาส นโยบายภาษีและระบบเศรษฐกิจมักเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ที่มีฐานะเดิมมากกว่า ไม่ว่าคุณจะอยู่ในประเทศที่ร่ำรวยที่สุดอย่างสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้ชื่อว่า เป็นเมืองหลวงของคนไร้บ้าน หรือในประเทศที่ยากจนที่สุดในภูมิภาคโลกใต้ ประชากรผู้มีรายได้น้อย โดยเฉพาะกลุ่มคนผิวสี ยังคงได้รับผลกระทบจากภูมิรัฐศาสตร์และแนวคิดทุนนิยมเสรีแบบสุดโต่ง ดัชนีความหิวโหยโลก (Global Hunger Index) ในปี 2567 ระบุว่า มีประชากรประมาณ 733 ล้านคน หรือ 1 ใน 11 คนทั่วโลก กำลังเผชิญกับภาวะขาดแคลนอาหาร ซึ่งวิกฤตนี้รุนแรงขึ้นจากความขัดแย้งและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สถานการณ์ในแอฟริกาเป็นห่วงเป็นพิเศษ โดย 1 ใน 5 ของประชากรประสบภาวะอดอยาก ระดับความหิวโหยยังคงอยู่ในเกณฑ์รุนแรงหรือวิกฤตใน 42 ประเทศ โดยหกประเทศ ได้แก่ บุรุนดี ชาด มาดากัสการ์ โซมาเลีย ซูดานใต้ และเยเมน กำลังเผชิญกับความไม่มั่นคงทางอาหารในระดับร้ายแรง เมื่อประชากรเริ่มยกระดับฐานะจากความยากจนสู่ชนชั้นกลาง พฤติกรรมการบริโภคอาหารจะเปลี่ยนแปลงจากอาหารที่เน้นพืชเป็นหลัก ไปสู่การบริโภคเนื้อสัตว์มากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการสูญเสียอาหารในปริมาณมาก ซึ่งแตกต่างจากอดีตที่อาหารถูกใช้สอยอย่างประหยัด โดยทั่วไป การผลิตเนื้อสัตว์ต้องใช้เมล็ดธัญพืชในปริมาณมาก เช่น ต้องใช้ธัญพืช 2.5 กิโลกรัมในการผลิตเนื้อวัว 1 กิโลกรัม และมากถึง 6 กิโลกรัมสำหรับเนื้อแดง 1 กิโลกรัม ดังนั้น เมื่อชนชั้นกลางขยายตัวและมีพฤติกรรมการบริโภคที่ฟุ่มเฟือย ความต้องการธัญพืชจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และทำให้ความต้องการเรือขนส่งธัญพืชเพิ่มขึ้นอย่างมาก นี่คือเหตุผลที่ว่าเพราะเหตุใดความเท่าเทียมทางเศรษฐกิจ และการมีชนชั้นกลางในเขตเมืองที่ขยายตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงมีความสำคัญต่อธุรกิจของเรา

## การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจลดอุปสงค์ของธัญพืชหากประเทศที่บริโภคธัญพืชในปริมาณมากสามารถเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรผ่านเทคโนโลยีหรือได้รับฝนในเวลาที่เหมาะสม ซึ่งจะเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรของพวกเขา นับเป็นข่าวดีสำหรับประเทศเหล่านี้ หากแต่เป็นข่าวร้ายสำหรับอุปสงค์ด้านการขนส่งทางทะเล แต่การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจส่งผลให้อุปสงค์ของข้าวโพดและธัญพืชเพิ่มขึ้นได้มากกว่าเมื่อประเทศที่บริโภคธัญพืชในปริมาณมากได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศที่ผิดปกติซึ่งลดผลผลิตของธัญพืชและต้องการนำเข้าจากประเทศที่ห่างไกล ในขณะเดียวกัน การขนส่งทางทะเลมีส่วนร่วมในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลกประมาณร้อยละ 2 แต่การแทนที่เรือเก่าเหล่านั้นด้วยเรือรุ่นใหม่สำหรับกองเรือทั่วโลกกำลังเป็นไปได้ในอัตราเร่งขึ้นเนื่องจากค่าใช้จ่ายสูง ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเชื้อเพลิงในอนาคต และอัตราการปลดปล่อยเรือที่ต่ำ จนถึงต้นปี 2567 มีเพียงร้อยละ 14 ของเรือใหม่ที่ติดตั้งระบบเชื้อเพลิงทางเลือก แม้ว่าร้อยละ 50 ของเรือใหม่เหล่านั้นสามารถรองรับเชื้อเพลิงดังกล่าวได้ แต่การที่การลดการปล่อยคาร์บอนเกิดขึ้นช้า ส่งผลให้การขนส่งทางทะเลเผชิญกับต้นทุนที่สูงขึ้น โทษทางกฎหมาย และความเสี่ยงต่อความสามารถในการแข่งขันเนื่องจากความยั่งยืนกลายเป็นสิ่งสำคัญมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างรุนแรงจะต้องใช้พลังงานมากขึ้น วัสดุมากขึ้นเพื่อเสริมความแข็งแกร่งให้กับโครงสร้างที่ต้องเผชิญกับพายุที่รุนแรง การขนส่งสินค้าธัญพืชมากขึ้นในกรณีที่ผลผลิตทางการเกษตรถูกทำลายหรือได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศที่ไม่ปกติบนแผ่นดิน และการรีไซเคิลเรือเก่ามากขึ้น เนื่องจากรูปแบบสภาพอากาศที่ไม่ปกติที่เกิดขึ้นบ่อยขึ้น เมื่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทวีความรุนแรงขึ้น ความเสี่ยงจากความเสียหาย การหยุดชะงัก และความล่าช้าในโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและการดำเนินการขนส่ง รวมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับความปลอดภัยและภาระผูกพันตามสัญญาจะต้องได้รับการประเมินและจัดการอย่างรอบคอบ การจัดการกับความเสี่ยงเหล่านี้ตั้งแต่เนิ่น ๆ เป็นสิ่งสำคัญในการลดการสูญเสีย หลักเสี่ยงข้อพิพาททางกฎหมาย การรับประกันการไหลเวียนของกระแสการค้าอย่างราบรื่น และรักษาค่าเบี้ยประกันที่ไม่แพงสำหรับบริษัทขนส่ง ความแออัด ณ ท่าเรือการขนส่งที่เกิดจากสภาพอากาศที่ผิดปกติและรุนแรง ซึ่งต้องใช้ระยะทางในแ่งตันไมล์ที่ยาวขึ้นในการขนส่งวัตถุดิบเพื่อผลิตพลังงานที่เพิ่มขึ้น การขนส่งวัสดุที่จำเป็นในการซ่อมแซมสิ่งของที่เสียหายหรือถูกทำลายจากพายุที่รุนแรงที่ลงจอด การทดแทนธัญพืชที่ถูกทำลายจากไต้ฝุ่นและพายุเฮอริเคนที่ส่งผลให้ระยะทางการขนส่งในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้นอีก และปัจจัยทั้งหมดนี้จะสร้างอุปสงค์ด้านการขนส่งมากขึ้น การแห้งขอดของคลองปานามาครั้งประวัติศาสตร์ในปี 2566 และต้นปี 2567 เป็นตัวอย่างที่ชัดเจนของอำนาจทำลายล้างของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ข้อจำกัดในการขนส่งจากภัยแล้งมีผลกระทบต่อการค้าทั่วโลกอย่างมาก ขณะที่ทางการปานามา (ACP) ได้ใช้ประโยชน์จากวิกฤตนี้โดยการประมูลพื้นที่ในการขนส่ง ทำให้รายได้จากการเก็บภาษีต่อตันเพิ่มขึ้น ซึ่งเพิ่มต้นทุนให้กับผู้ขนส่ง ผู้ให้บริการพลังงานในสหรัฐฯ ที่เคยสัญญาว่าจะลดหรือเลิกการปล่อยคาร์บอนกำลังเริ่มเปลี่ยนทิศทาง เช่น บริษัท Duke Energy Corp ที่กำลังยืดระยะเวลาการใช้งานของโรงไฟฟ้าถ่านหินที่ใหญ่ที่สุด โดยยกเลิกแผนที่จะเลิกใช้ถ่านหินภายในปี 2578 ขณะที่บริษัท FirstEnergy จะยังคงดำเนินการโรงไฟฟ้าถ่านหินสองแห่ง โดยยกเลิกคำมั่นที่จะเลิกใช้ถ่านหินภายในปี 2573 และบริษัทพลังงานในสหรัฐฯ กำลังวางแผนสร้างโรงไฟฟ้าก๊าซธรรมชาติในอัตราที่รวดเร็วที่สุดในรอบหลายปี ประธานาธิบดีซึ่งมาจากการเลือกตั้ง ทรัมป์ เป็นที่รู้จักในฐานะผู้สนับสนุนเชื้อเพลิงฟอสซิลและความสงสัยเกี่ยวกับนโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การเติบโตอย่างรวดเร็วของเหตุการณ์สภาพอากาศสุดโต่งเป็นหลักฐานว่าบริษัทต่าง ๆ จะต้องปิดช่องว่างระหว่างการปรับตัวและการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน นายโยฮัน ร็อกสตรอม จากสถาบันผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแห่งโพทส์ดัม กล่าวว่าเหตุการณ์สภาพอากาศสุดโต่งที่เพิ่มขึ้นเช่นนี้เป็นสัญญาณสำคัญ บริษัทต่าง ๆ ต้องดำเนินการแก้ไขทั้งสองด้านอย่างมีประสิทธิภาพ น้ำท่วมในปากีสถานในปี 2565 ทำลายถนนไปถึง 8,000 ไมล์ การหยุดชะงักในการขนส่งทั่วทั้งประเทศเป็นเพียงตัวอย่างหนึ่งของผลกระทบที่สำคัญจากสภาพอากาศสุดโต่งที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศต่อโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทั่วโลก ท่านสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติมในส่วนของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ได้จากข้อมูลของภูเขาน้ำแข็งขนาดใหญ่ที่สุดที่เคยมีมา A23a ซึ่งกำลังลอยไปทางแอฟริกาใต้จากแอนตาร์กติก

## สงคราม

สงครามถือเป็นสิ่งที่เลวร้ายที่สุดที่ประเทศใด ๆ จะต้องเข้าไปมีส่วนร่วม โดยประเทศที่อยู่ในสงคราม หรือสนับสนุนพันธมิตรของตนให้ต่อสู้ในสงคราม ต้องทุ่มเททุนทั้งหมดของตนไปกับการผลิตอาวุธและ/หรือการจัดหาทรัพยากร ซึ่งแทบจะละเลยปัญหาอื่น ๆ ผลที่ตามมาคือเศรษฐกิจของพวกเขาถูกละเลย ส่งผลให้อุปสงค์ด้านการขนส่งสินค้าลดลง และส่งผล



ให้อุปสงค์ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลลดลงเช่นกัน สงครามที่กำลังร้อนแรงสองแห่ง ได้แก่ สงครามในยูเครน และ สงครามในตะวันออกกลาง ซึ่งอาจจะได้รับการคลี่คลายอย่างรวดเร็วในวันที่ 20 มกราคม 2568 เมื่อโดนัลด์ ทรัมป์ เข้ามาดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีสหรัฐฯ ตามคำมั่นสัญญาของเขาในช่วงที่ลงสมัครเลือกตั้ง เมื่อสงครามใดสงครามหนึ่งหรือทั้งสอง สงครามสิ้นสุดลง วัสดุที่จำเป็นในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ถูกทำลายใหม่ เช่น ที่อยู่อาศัย สถาบันการศึกษา โรงพยาบาล สถานีไฟฟ้าและกริด ระบบจ่ายน้ำ ท่อส่งน้ำ ฯลฯ น่าจะเพียงพอที่จะทำให้กองเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของทั้งหมดสามารถ ดำเนินการได้ในระดับที่มีกำไรไปอีกหลายทศวรรษ

- **เส้นเวลาการฟื้นฟูเมืองกาซา:** ขณะนี้มีการหยุดยิงแล้ว การประเมินคาดการณ์ว่าการสร้างบ้านทั้งหมดที่ถูกทำลายจากความขัดแย้งในช่วงสองปีที่ผ่านมาอาจใช้เวลาถึงปี 2583 ในการสร้างเสร็จสมบูรณ์ โปรแกรมสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติระบุว่า การเคลียร์ซากและเศษซากจากการระเบิดอาจใช้เวลานานถึง 15 ปี และมีค่าใช้จ่ายมากกว่า 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- **ขอบเขตความเสียหาย:** เมื่อต้นปี 2567 ประมาณ 40 ล้านตันของเศษซากได้สะสมอยู่ในกาซาอันเป็นผลมาจากการทำลายล้างที่เกิดจากความขัดแย้ง ธนาคารโลกได้รายงานความเสียหายโดยตรงที่ประมาณ 18,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่งผลกระทบต่ออาคารที่อยู่อาศัยและโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เช่น น้ำ การสุขาภิบาล และบริการด้านสุขภาพ
- **ความพยายามในการฟื้นฟู** เผชิญกับอุปสรรคเพิ่มเติมเนื่องจากการปิดล้อมและข้อจำกัดในการนำเข้าวัสดุ การปิดล้อมของอิสราเอลต่อกาซาได้จำกัดการเข้าถึงวัสดุก่อสร้าง เช่น ปูนซีเมนต์และเหล็ก ซึ่งส่งผลให้การฟื้นฟูยากขึ้นไปอีก
- **เส้นเวลาการฟื้นฟูยูเครน** หลังจากความขัดแย้งที่ยังคงดำเนินอยู่กับรัสเซีย คาดว่าเป็นการดำเนินการขนาดใหญ่และยาวนาน นี่คือบางประเด็นเกี่ยวกับกรอบเวลาและวัสดุที่จำเป็นในการฟื้นฟู
- **ระยะเวลาโดยรวม:** การฟื้นฟูและการสร้างสิ่งปลูกสร้างขึ้นใหม่ในยูเครนมีค่าใช้จ่ายโดยรวมประมาณ 486,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงทศวรรษหน้า ซึ่งบ่งชี้ว่าความพยายามในการฟื้นฟูจะยืดเยื้อไปจนถึงทศวรรษ 2573
- **ความต้องการในทันที:** สำหรับปี 2567 เพียงปีเดียว ทางกรูเพนประเมินว่าจะต้องการงบประมาณ 15,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับความจำเป็นเร่งด่วนในการฟื้นฟูและการฟื้นฟูเน้นไปที่ที่อยู่อาศัย โครงสร้างพื้นฐาน พลังงาน และการขนส่ง
- **ขอบเขตความเสียหาย:** เมื่อเดือนธันวาคม 2566 ความเสียหายจากความขัดแย้งได้ถึงประมาณ 152,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่งผลกระทบต่อภาคส่วนสำคัญ เช่น ที่อยู่อาศัย การขนส่ง พลังงาน และเกษตรกรรม ประมาณร้อยละ 10 ของที่อยู่อาศัยได้รับความเสียหายหรือถูกทำลาย ส่งผลให้มีปัญหาการพลัดถิ่นอย่างต่อเนื่องสำหรับชาวยูเครน
- **การเข้าถึงวัสดุ:** สงครามได้ทำให้ห่วงโซ่อุปทานและการเข้าถึงวัสดุก่อสร้างถูกขัดขวาง การหาทุนและการสนับสนุนจากต่างประเทศจะเป็นสิ่งสำคัญในการเอาชนะอุปสรรคเหล่านี้
- **ความเสถียรทางการเมือง:** ความไม่แน่นอนทางการเมืองที่กำลังดำเนินอยู่อาจส่งผลกระทบต่อความเร็วในการฟื้นฟูและความสามารถในการระดมทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น สถานการณ์ทั้งหมดข้างต้นจะทิ้งผลกระทบต่อโอกาสในปี 2568 อย่างไร ความสับสนดูเหมือนจะเป็นคำหลักในส่วนของเศรษฐกิจ โดยสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลก ได้แสดงผลการดำเนินงานที่ดีกว่าเศรษฐกิจในประเทศพัฒนาแล้วส่วนใหญ่ ขณะที่ตลาดเกิดใหม่ยังคงดำเนินไปได้อย่างราบรื่น ปัญญาประดิษฐ์ (AI), รถยนต์ไฟฟ้า (EVs) และบิตคอยน์ จะเพิ่มความต้องการพลังงานในทางที่สำคัญ และแหล่งพลังงานที่ดีที่สุด ราคาถูกที่สุด และสามารถขยายตัวได้ง่ายที่สุดคือโรงไฟฟ้าถ่านหิน ซึ่งจะส่งผลให้อุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในประเทศจีน ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นเกี่ยวกับ AI และ EVs การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศอาจเพิ่มอุปสงค์ของสินค้าเกษตรเมื่อประเทศที่บริโภคพืชในปริมาณมากประสบกับสภาพอากาศที่ผิดปกติ ซึ่งส่งผลให้ผลผลิตพืชลดลงและต้องการการนำเข้าจากประเทศ

ที่ห่างไกล สภาพอากาศสุดขั้วเหล่านี้จะต้องการพลังงานมากขึ้น วัสดุมากขึ้นเพื่อเสริมสร้างการป้องกันจากพายุที่รุนแรง การขนส่งสินค้าเกษตรมากขึ้นในพื้นที่ที่ผลผลิตพืชถูกทำลายหรือเสียหายจากสภาพอากาศที่ไม่ปกติบนบก และความพยายามในการรีไซเคิลเรือเก่าเพิ่มขึ้นมากกว่าที่เคยเมื่อสภาพอากาศเป็นปกติ ความแออัด ณ ท่าเรือจากสภาพอากาศสุดขั้วที่คาดไม่ถึง และรุนแรงบนบก การเพิ่มระยะทางในการขนส่งทางทะเลเพื่อขนส่งวัตถุดิบที่ต้องใช้ในการผลิตพลังงานเพิ่มเติม การขนส่งวัสดุสำหรับการฟื้นฟูและซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้างที่ถูกทำลายจากพายุรุนแรงที่ทำให้เกิดน้ำท่วม การทดแทนผลผลิตธัญพืชที่ถูกพายุไต้ฝุ่นและเฮอริเคนทำลายจะทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นในระยะทางทะเล ซึ่งจะส่งผลให้อุปสงค์ด้านการขนส่งมีเพิ่มขึ้น จีน ซึ่งเป็นประเทศหลักในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองได้ทำการค้าขายอย่างดีเยี่ยมในปี 2567 ตามรายละเอียดในส่วนอื่น ๆ ของรายงานนี้ และได้สัญญาว่าจะทำทุกอย่างที่สามารถทำได้ ตั้งแต่การใช้มาตรการทางการเงินที่ผ่อนคลายจนถึงการตั้งเป้าหมายการขาดดุลงบประมาณร้อยละ 4 ในปี 2568 ซึ่งถือเป็นการขาดดุลงบประมาณที่สูงที่สุดในรอบกว่า 3 ทศวรรษ ซึ่งจะนำมาซึ่งการเคลื่อนไหวที่มากขึ้นในตลาดการขนส่งสินค้าแห่ง เทกองเกี่ยวกับ**สองสงครามร้อน** สงครามในยุโรปดูเหมือนจะใช้เวลานานกว่าที่ทรัมป์ได้สัญญาไว้ โดยที่ที่ปรึกษาของเขาบอกว่าต้องใช้เวลามากกว่าหลายเดือนในการแก้ไข ขณะที่สงครามในตะวันออกกลางกำลังจะจบลง จะเป็นผลดีต่อมนุษยชาติ เนื่องจากสงครามในตะวันออกกลางในขณะนี้ดูเหมือนจะเป็นการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ซึ่งได้กระทำต่อฝ่ายที่อ่อนแอกว่า โดยฝ่ายตรงข้ามที่มีอาวุธ การหนุ่หลังการเงิน และการป้องกันอย่างดีจากการวิจารณ์จากสื่อในตะวันตก พร้อมกับการยับยั้งอย่างฉาวจากสหรัฐฯ หากใครพยายามหยุดอิสราเอลที่สภาความมั่นคงแห่งสหประชาชาติผ่านมติที่เรียกร้องให้ยุติสงครามเหล่านี้ การลงนามข้อตกลงสันติภาพระหว่างอิสราเอลและฮามาสใน**เช้าวันที่ 17 มกราคม 2568** และรายงานของ Financial Times ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับบทบาทของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ในการยุติความขัดแย้งในกาซา ทะเลแดงจะยังคงเป็นพื้นที่ที่ต้องห้าม จนกว่าการหยุดยิงจะเปลี่ยนเป็นสันติภาพที่แท้จริง โดยมีแนวทางสู่การแก้ปัญหาแบบสองรัฐที่เป็นรูปธรรม จากนั้น ตะวันออกกลาง ซึ่งถูกสงครามทำลายล้าง จะต้องการวัสดุจำนวนมหาศาลสำหรับการฟื้นฟูสิ่งที่กล่าวไว้ข้างต้น ส่งผลให้อุปสงค์ด้านการขนส่งทางเรือเพิ่มสูงขึ้น ในที่สุดภาคอุปทานของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองดูไม่น่ากังวลในอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันที่ร้อยละ 10.64 (จนถึงปลายปี 2571) เมื่อเทียบกับอัตราส่วนกองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีต่อกองเรือในปัจจุบันที่ร้อยละ 9.80 ในช่วงต้นปี 2568 โดยมีการกำหนดมาตรการใหม่ที่จะจำกัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งเรือเก่าที่มีอายุมากไม่สามารถปฏิบัติตามได้ พร้อมกับการเรียกร้องให้ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน การแล่นเรือด้วยความเร็วที่ลดลง และการผลักดันกองเรือเก่าในยังอู่รีไซเคิล สิ่งเหล่านี้จะช่วงผลักดันให้ภาคอุปทานของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองลดลง

## ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนี BDI

นักเศรษฐศาสตร์คาดการณ์อย่างแม่นยำว่า**อัตราเงินเฟ้อที่ยืดเยื้ออาจจะกลับมาอีกครั้ง** และหากเกิดเหตุการณ์นี้ขึ้น อาจทำให้ธนาคารกลางสหรัฐ (Fed) ต้องหยุดการลดอัตราดอกเบี้ยไปอีกระยะหนึ่ง เวลาและมาตรการภาษีของทรัมป์จะเป็นตัวตัดสิน แต่ในขณะนี้ ทุกสัญญาณบ่งชี้ถึงการชะลอตัวทางเศรษฐกิจอย่างราบรื่น การเปิดรับสมัครงานในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นในเดือนตุลาคม ในขณะที่การเลิกจ้างลดลง ซึ่งอาจบ่งชี้ว่า **อุปสงค์ด้านแรงงานเริ่มมีเสถียรภาพ** ในขณะที่นักยุทธศาสตร์จาก Citigroup กล่าวว่า**ธนาคารกลางสหรัฐควรหยุดการปรับอัตราดอกเบี้ย** ซึ่งตรงข้ามกับความเห็นของนักเศรษฐศาสตร์ของธนาคารเอง แผนของทรัมป์ แม้ว่าจะสัญญาที่จะลดต้นทุนเชื้อเพลิงในสหรัฐฯ แต่ก็ได้รับการมองว่าอาจทำให้ราคาน้ำมันเบนซินในสหรัฐฯ **พุ่งสูงขึ้นถึง 50 เซนต์ต่อแกลลอน** ในช่วงฤดูร้อน ขณะที่ทรัมป์เคยวิงวาดความเสี่ยงสำหรับการได้รับเลือกตั้งอีกครั้งด้วยคำมั่นสัญญาที่จะลดราคาสินค้าสำหรับผู้บริโภคที่ยังบอบช้ำจากภาวะเงินเฟ้อ Goldman Sachs กล่าวว่า **การข่มขู่ถึงการขึ้นภาษีจากแคนาดาของทรัมป์จะส่งผลลัพท์ตรงข้ามกับที่สัญญาไว้** ธนาคารกลางสหรัฐอาจตัดสินใจคงอัตราดอกเบี้ยที่สูงต่อไป ซึ่งจะทำให้การฝากเงินในธนาคารเป็นเรื่องที่น่าสนใจมากขึ้น ในบันทึกที่ลงวันที่ 15 ธันวาคม Goldman Sachs กล่าวว่า**พวกเขาไม่คาดว่าจะมีการลดอัตราดอกเบี้ยในเดือนมกราคม** Nouriel Roubini เตรียมพร้อมสำหรับโลกที่ผลตอบแทนจากพันธบัตรระยะยาวของสหรัฐฯ จะสูงขึ้น เนื่องจากแผนของทรัมป์อาจ**เสี่ยงต่อความมั่นคงของราคา** นักเศรษฐศาสตร์กำลังวาง**ตำแหน่ง**เพื่อให้ได้ผลตอบแทนที่สูงขึ้นจากการซื้อพันธบัตรระยะยาว ซึ่งเป็นการลงทุนที่นิยมในตลาดพันธบัตรสหรัฐฯ ที่มีการขยายช่องว่างระหว่างผลตอบแทนพันธบัตรระยะสั้นและระยะยาว ดังที่คาดไว้ ธนาคารกลางสหรัฐได้ลดอัตราดอกเบี้ย 25 จุดในการประชุม FOMC ครั้งสุดท้ายในปี 2567 แต่ได้เตือนว่าจะมีการลดอัตราดอกเบี้ยไม่เกิน 2 ครั้งในปี 2568 ดัชนี S&P 500 ปิดปี 2567 ด้วยการเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.3 และเติบโตกว่าร้อยละ 24 ในปี 2566 โดยได้รับแรงขับเคลื่อนจากหุ้นเทคโนโลยีและความนิยมในสินทรัพย์ของสหรัฐฯ



ผู้ค้าถ่านหินในสหรัฐฯ **ส่งออกถ่านหินร้อนในปริมาณสูงสุดในรอบ 6 ปี** ระหว่างเดือนมกราคมถึงพฤศจิกายน 2567 และคาดว่าจะส่งออกในปริมาณที่สูงขึ้นในปี 2568 เมื่อประธานาธิบดีที่มาจากการเลือกตั้ง โดนัลด์ ทรัมป์ เข้ารับตำแหน่ง รัฐบาลสหรัฐฯ ยังคงลงทุนในโครงการโครงสร้างพื้นฐานอย่างมหาศาล โดยมีการจัดสรรงบประมาณที่สำคัญเพื่อพัฒนาเครือข่ายการขนส่งและโครงการเพิ่มประสิทธิภาพพลังงาน การลงทุนนี้เป็นส่วนหนึ่งของความพยายามอันหลากหลายในการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสร้างงาน Gavin Maguire **อธิบายว่าเพราะเหตุใด**การบริหารงานของทรัมป์อาจส่งผลให้ปริมาณการส่งออกเพิ่มสูงขึ้นในปี 2568 ในขณะเดียวกัน IEA กล่าวว่า **ความต้องการถ่านหินจะยังคงทำสถิติสูงสุดต่อไปจนถึงปี 2570** ผู้นำธุรกิจสหรัฐฯ กล่าวว่าพวกเขามีแผนที่จะลงทุนในการขยายธุรกิจและยังแสดงท่าทีที่ดีขึ้นเกี่ยวกับการจ้างงานเมื่อเทียบกับช่วงเวลาก่อนการเลือกตั้ง จากการสำรวจ CEO ของ Fortune/Deloitte **ซึ่งเป็นการสำรวจความคิดเห็นจาก CEO** กว่า 140 คน จากบริษัทที่ใหญ่ที่สุดและมีอิทธิพลมากที่สุดในโลก พบว่าร้อยละ 84 แสดงความเชื่อมั่นในผลการดำเนินงานของบริษัทในปีหน้า โดยเกือบครึ่งหนึ่งมองว่าเศรษฐกิจโลกมีโอกาสดีขึ้นจากร้อยละ 7 ในปีก่อน และร้อยละ 66 เห็นโอกาสในการพัฒนา AI

ผู้บริโภคชาวอเมริกันซึ่งเป็นกำลังซื้อที่อยู่เบื้องหลังร้อยละ 70 ของ GDP ของสหรัฐฯ และมีการใช้จ่ายที่ปรับตามอัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในไตรมาสสามของปี 2567 มีการใช้จ่ายในช่วงเทศกาลขอบคุณพระเจ้าที่ **ทำลายสถิติ** ตามมาด้วยการช้อปปิ้งที่ **ทำลายสถิติจาก Black Friday จนถึง Cyber Monday** คาดว่าภาษีที่เพิ่มขึ้นรวมกับความหวังในเชิงบวกเกี่ยวกับตลาดงานในสหรัฐฯ รายได้ที่สูงขึ้นหลังหักภาษี และการเพิ่มขึ้นของความมั่งคั่งในครัวเรือนโดยเฉพาะในกลุ่มครัวเรือนที่มีรายได้สูง ทำให้มี **ผู้บริโภค 183.4 ล้านคน** เลือกที่จะช้อปปิ้งในช่วงนี้ แม้ว่า New York Fed จะบันทึกหนี้ครัวเรือนเกือบ 18 ล้านล้านเหรียญ ยอดขายออนไลน์ใน Black Friday **ทำลายสถิติสูงสุดที่ 10,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ** ตามข้อมูลจาก Adobe โดยมีการชะลอตัวของการเข้าใช้ร้านค้าภายใน ทำให้ผู้ซื้อชาวอเมริกันใช้เวลามากขึ้นในการพิจารณาการซื้อของตน “**ผู้บริโภคแสดงออกอย่างชัดเจน**” ยอดขาย e-commerce เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า หลังจาก “**รอและตัดสินใจเลือกซื้อสินค้าบางรายการ**” ตามข้อมูลจาก Mastercard ยอดขายในร้านค้าเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.7 เนื่องจากผู้ซื้อที่รู้สึกเหนื่อยล้าจากภาวะเงินเฟ้อที่สูงขึ้นในหลายปีที่ผ่านมาเลือกที่จะเปรียบเทียบและรอหาส่วนลดที่ดีที่สุด

**เศรษฐกิจโลกเตรียมพร้อมสำหรับการเติบโตที่มั่นคงในสองปีข้างหน้า** หากการกลับมาของการปกป้องตลาดในประเทศไม่ได้หยุดยั้งการฟื้นตัวของการค้าระหว่างประเทศ OECD กล่าว คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 3.2 ในปี 2567 และร้อยละ 3.3 ทั้งในปี 2568 และปี 2569 Pimco และ Fidelity เป็นหนึ่งในนักลงทุนที่เชื่อว่า **ภาวะเศรษฐกิจยุโรปที่ดูมีดมน**อาจบีบให้ผู้กำหนดนโยบายลดอัตราดอกเบี้ยมากกว่าที่ตลาดคาดการณ์

ผู้กำหนดนโยบายในเศรษฐกิจหลักสามารถหยุดการเพิ่มขึ้นของอัตราเงินเฟ้อหลังจากการระบาดของโรคระบาดโดยไม่ทำให้เกิดภาวะถดถอย Alex Brazier จาก BlackRock **กล่าวว่าการปรับอัตราดอกเบี้ยที่สูงในสหรัฐฯ ยุโรป และสหราชอาณาจักร** ช่วยได้ แต่การที่ตลาดแรงงานยังแข็งแกร่งก็นับว่ามีส่วนช่วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม การลดลงอย่างรวดเร็วของปริมาณก๊าซสำรองและการตัดการส่งออกจากมอสโกอาจนำไปสู่ **วิกฤตพลังงานใหม่ในยุโรป** สถานการณ์น่าจะเลวร้ายลงไปอีกจากการที่การส่งก๊าซที่ช่วยเติมเต็มปริมาณก๊าซสำรองในปี 2567 น่าจะไม่ได้รับการส่งมอบในปีถัดไป การเติบโตของผลผลิตในยูโรโซน **ยังคงอ่อนแอในไตรมาส 3** แม้ว่าจะมีการขยายตัวเล็กน้อยในเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศนี้ ข้อมูลจาก Eurostat แสดงให้เห็นว่า **หุ้นยุโรปได้ลดลงลงนับตั้งแต่การชนะของทรัมป์และค่าเงินยูโรลดลงอย่างมาก**เมื่อเทียบกับค่าเงินเหรียญสหรัฐฯ ทำให้เกิดสถานการณ์ที่ไม่เท่าเทียมกันที่เกิดขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมา มูลค่ารวมของหุ้นสหรัฐฯ ในปัจจุบันอยู่ที่ 63 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งใหญ่กว่าหุ้นยุโรปทั้งหมดรวมกันถึง 4 เท่า ขณะที่เมื่อ 10 ปีก่อนตลาดหุ้นดังกล่าวยังมีขนาดไม่ถึงสองเท่าของขนาดในปัจจุบัน **การลดลงของกิจกรรมทางธุรกิจยูโรโซนชะลอตัว**ในเดือนธันวาคม เนื่องจากภาคบริการที่มีอิทธิพลต่อกิจกรรมทางธุรกิจกลับมาขยายตัวและช่วยชดเชยภาคการผลิตที่ยังคงหดตัวต่อไป

จีนจะนำเสนอ **นโยบายการเงินที่ “ผ่อนคลายน้อยลง”** ในปีหน้าเป็นส่วนหนึ่งของการสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยรายงานจากสื่อของรัฐอ้างการประชุมของผู้บริหารประเทศระดับสูง ซึ่งนับเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งแรกในการผ่อนคลายนโยบายตั้งแต่ปี 2553 ผู้นำจีนได้ส่งสัญญาณว่าพวกเขาร่วมที่จะ **ใช้มาตรการกระตุ้นที่จำเป็น**เพื่อตอบสนองต่อผลกระทบจากภาษีทางการค้าของสหรัฐฯ ที่คาดว่าจะมีต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจในปีหน้า ผู้นำและผู้กำหนดนโยบายชั้นนำของจีนกำลังพิจารณาที่จะ **ให้อัตราเงินหยวนอ่อนค่าลง**ในปี 2568 ในขณะที่พวกเขาเตรียมพร้อมสำหรับการขึ้นภาษีการค้า

จากสหรัฐฯ การชะลอตัวที่ไม่คาดคิดในภาคการค้าปลีกของจีนจะยังเพิ่มความไม่ชัดเจน โดยอัตราการใช้งานที่เพิ่มขึ้นยอดขายในเดือนพฤศจิกายนเติบโตช้าลงเหลือร้อยละ 3 ในขณะที่ราคายังคงตกต่ำ การหมุนเวียนของประเทศสู่ภาวะเงินฝืดกำลังกลายเป็นปัญหาที่ยากที่จะรักษาได้ ผู้นำจีนตกลงกันเมื่อสัปดาห์ที่แล้ว (วันที่ 9 ถึงวันที่ 13 ธันวาคม 2567) ให้เพิ่มการขาดดุลงบประมาณเป็นร้อยละ 4 ของ GDP ในปีหน้า ซึ่งเป็นระดับสูงสุดที่เคยมีมา โดยยังคงเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ประมาณร้อยละ 5 อ้างอิงตามรายงานจากแหล่งข้อมูลสองแหล่ง

การผลิตเหล็กของจีนลดลงในเดือนพฤศจิกายนเมื่อเทียบกับเดือนตุลาคมและ BIMCO คาดการณ์ว่า อุปสงค์ของเหล็กในจีนจะลดลงร้อยละ 1 ในปี 2568 ซึ่งดูเหมือนจะเป็นสัญญาณหนึ่งของความยากลำบากในภาคอุตสาหกรรมหลักที่ใหญ่ที่สุดในโลกสำหรับการก่อสร้างและการผลิต แต่การผลิตในเดือนพฤศจิกายนลดลงร้อยละ 4.3 เมื่อเทียบกับเดือนตุลาคม ข้อมูลเชิงลึกแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมเหล็กของจีนยังคงมีเสถียรภาพ ส่วนภาพรวมในวงกว้างแสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมเหล็กของจีนยังคงมั่นคงเหมือนกับที่เคยเป็นมาตลอด 5 ปีที่ผ่านมา

การนำเข้าแร่เหล็กของจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสู่ระดับสูงสุดเป็นสถิติใหม่ในปี 2568 แม้ว่าภาวะชะลอตัวของตลาดอสังหาริมทรัพย์จะยังคงกดดันความต้องการเหล็กในประเทศ นักวิเคราะห์ 7 รายและผู้ค้า 2 รายให้ข้อมูลในการสอบถามความเป็นของ Reuters ว่าปริมาณนำเข้าวัตถุดิบหลักของอุตสาหกรรมเหล็กอาจเพิ่มขึ้น 10 ถึง 40 ล้านตัน แตะระดับ 1,270 ล้านตันในปี 2568 ซึ่งสูงกว่าสถิติที่คาดไว้สำหรับปี 2567

จีนยังคงพึ่งพาถ่านหินราคาถูกเพื่อรักษาเสถียรภาพด้านพลังงาน โดยคาดว่ากำลังการผลิตจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 ในปี 2568 ซึ่งเป็นการขยายตัวต่อเนื่องเป็นปีที่เก้า ขณะที่อุปสงค์ถ่านหินขยายตัวร้อยละ 1 ตามรายงานของ China Coal Transportation and Distribution Association เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2568

Clarksons รายงานว่า การผลิตเหล็กของจีนในปี 2568 ยังคงแตะระดับ 1,000 ล้านตัน แม้ว่าอุปสงค์หลักในภาคก่อสร้างลดลงร้อยละ 24 จาก 356 ล้านตันในปี 2563 เหลือ 270 ล้านตันในปี 2566 ขณะที่การใช้เหล็กในอุตสาหกรรมเครื่องจักรเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 20 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 30 ในปี 2566 การส่งออกเหล็กของจีนยังคงแข็งแกร่ง โดยมีปริมาณ 111.1 ล้านตันในปี 2567 ซึ่งสูงกว่าการผลิตเหล็กทั้งหมดของญี่ปุ่นที่ 84.1 ล้านตันในปี 2567 ถึงร้อยละ 32 แนวโน้มราคาที่ลดลงสนับสนุนการนำเข้าแร่เหล็กของจีน โดยราคาเริ่มต้นปีที่ 144 เหรียญสหรัฐต่อตัน และปรับตัวลงมาอยู่ที่ 102 เหรียญสหรัฐต่อตัน นอกจากนี้ จีนยังคงนำเข้าถ่านหินร้อนอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการสร้างโรงไฟฟ้าถ่านหินใหม่ เพื่อให้สามารถจัดหาพลังงานได้อย่างเพียงพอในช่วงเปลี่ยนผ่านไปสู่พลังงานหมุนเวียนเช่นพลังงานแสงอาทิตย์และพลังงานลม จีนต้องตอบสนองความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมากจากโรงไฟฟ้า ยานยนต์ไฟฟ้า (EVs) ศูนย์ข้อมูล การขยายตัวของปัญญาประดิษฐ์ (AI) และการใช้เครื่องปรับอากาศที่สูงขึ้น แร่บอกไซต์ (Bauxite) เป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตอะลูมิเนียม ซึ่งจำเป็นต่อผลิตภัณฑ์พลังงานหมุนเวียนและยานยนต์ไฟฟ้า ความต้องการแร่บอกไซต์ของจีนจึงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ จีนยังคงสนับสนุนความต้องการขนส่งผ่านแหลมกู๊ดโฮป (Cape demand) อย่างต่อเนื่อง

จีนได้ผลักดันให้มหาวิทยาลัยและสถาบันการศึกษาจัดหลักสูตร “การศึกษาความรัก” (Love Education) โดยเน้นมุมมองเชิงบวกเกี่ยวกับการแต่งงาน ความรัก การให้กำเนิดบุตร และครอบครัว ซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งในการแก้ไขอัตราการเกิดที่ลดลงอย่างต่อเนื่องของประเทศ ในปี 2567 จีนมีอัตราประชากรลดลงเป็นปีที่สามติดต่อกัน ส่งผลให้รัฐบาลปักกิ่งต้องเร่งออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อจูงใจให้คู่หนุ่มสาวมีบุตรมากขึ้น

รายงานจาก Clarksons เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2568 สรุปผลการดำเนินงานประจำปี 2567 ของการขนส่งทางทะเลในแต่ละภาคส่วน ดังนี้ ตลาดเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์อยู่ในภาวะแข็งแกร่งที่สุดนับตั้งแต่วิกฤตโควิด-19 โดยอัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 149 ปัจจัยสำคัญคือ การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือผ่านแหลมกู๊ดโฮปแทนคลองสุเอซ ซึ่งเพิ่มอุปสงค์ของเรือขึ้นร้อยละ 12 โดยมีเรือประมาณ 700 ลำ เปลี่ยนเส้นทางไปให้เส้นทางดังกล่าว นอกจากนี้ ปริมาณขนส่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ฤดูขนส่งสูงสุด (Peak Season) ที่มาเร็วกว่าปกติ และภาวะแออัดของท่าเรือก็นับเป็นปัจจัยเสริมความแข็งแกร่ง ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองมีการเติบโตเกินคาด โดยเฉพาะเรือในกลุ่มเรือขนาดแคปไซส์ที่อัตราค่าระวางเพิ่มขึ้นร้อยละ 76 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (เฉลี่ยอยู่ที่ 21,862 เหรียญสหรัฐต่อวัน) ปัจจัยสนับสนุนหลักมาจากการนำเข้าแร่เหล็กและถ่านหินของจีนที่แข็งแกร่ง อย่างไรก็ตาม คาดว่าปริมาณการเติบโตจะชะลอตัวในปี 2568 ในส่วนของตลาดเรือบรรทุกน้ำมัน ค่าระวางเรือบรรทุกน้ำมัน

อ่อนตัวลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยไตรมาส 4 ไม่แข็งแกร่งเท่าที่คาดการณ์ไว้ โดยปัจจัยหลักมาจากอุปสงค์น้ำมันทั่วโลกที่ซบเซา ปริมาณการขนส่งน้ำมันทางทะเลลงที่ 3,100 ล้านตัน อย่างไรก็ตาม รายได้ของตลาดเรือบรรทุกน้ำมันยังคงสูงกว่าค่าเฉลี่ย 10 ปีถึงร้อยละ 46 และระยะทางขนส่งในแ่งดันไม่ลดลงสูงกว่าระดับปี 2565 ที่ร้อยละ 11 ตลาดเรือขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลวอ่อนตัวลงตลอดทั้งปี ขณะที่ค่าระวางเรือขนส่งก๊าซธรรมชาติขนาดใหญ่ปรับลดลงจากระดับ “สูงสุด” ในปี 2566

แนวโน้มตลาดขนส่งปี 2568 ตามรายงานของ Clarksons ระบุว่า คาดการณ์ว่าในปี 2568 การหยุดชะงักในทะเลแดงและมาตรการคว่ำบาตรรัสเซียจะยังคงดำเนินต่อไป ขณะที่ข้อจำกัดของคลองปานามาจะกลับเข้าสู่ภาวะ “ปกติ” อย่างไรก็ตาม ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์และเศรษฐกิจ (เช่น มาตรการภาษีศุลกากร) จะเป็นปัจจัยที่ต้องจับตาอย่างใกล้ชิด

Clarksons สรุปอุปทานเรือในปี 2567 และคาดการณ์ปริมาณกองเรือในปี 2568 ดังนี้ กองเรือโลกจะขยายตัวเพียงร้อยละ 3.4 เป็น 2,400 ล้านเดทเวทตัน (1,700 ล้านกรอสส์ตัน) โดยมีความแตกต่างในแต่ละประเภท (เรือบรรทุกน้ำมันเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.8 เรือบรรทุกสินค้าคู่คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 10.1) ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นร้อยละ 13 (โดยจีนครองส่วนแบ่งร้อยละ 53 ของตลาดและขยายกำลังการผลิต) ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นร้อยละ 34 (สูงสุดนับตั้งแต่ปี 2550) โดยร้อยละ 49 ของคำสั่งต่อเรือใหม่เป็นเรือที่ใช้พลังงานทางเลือกนำโดยเชื้อเพลิง LNG ดัชนีราคาเรือต่อใหม่เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 ขณะที่ราคาเรือมือสองปรับตัวสูงขึ้นตลอดปี แต่เริ่มชะลอตัวในไตรมาส 4 อัตราการปลดระวางเรือยังอยู่ในระดับต่ำ (ลดลงร้อยละ 20) มูลค่ากองเรือทั่วโลกและคำสั่งต่อเรือใหม่รวมกันแตะ 2.0 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (เทียบกับ 1.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2563) โดยคาดว่าความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์จะยังคงส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลต่อไป สถานะของกองเรือขนส่งน้ำมันและแนวโน้มตลาด การประเมินของเราพบว่า กองเรือขนส่งน้ำมันที่ดำเนินงานในตลาดคู่ขนาน (“parallel fleet”) มีสัดส่วนทรงตัวที่ประมาณร้อยละ 13 ของกองเรือขนส่งน้ำมันทั้งหมด โดยในปี 2567 มีเรือจำนวน 328 ลำถูกเพิ่มเข้าไปในรายชื่อที่ถูกคว่ำบาตร ส่งผลให้ทีมงานด้านการปฏิบัติตามข้อกำหนด (compliance teams) ต้องเตรียมความพร้อมรับมือกับปีที่คาดว่าจะเต็มไปด้วยความท้าทายอีกครั้ง ในช่วงต้นปี 2568 บรรยากาศของตลาดมีแนวโน้มระมัดระวังมากขึ้นในบางภาคส่วน อย่างไรก็ตาม ประเด็นสำคัญที่ยังคงเป็นที่จับตามอง ได้แก่ การจัดการกับการหยุดชะงัก (โดยมีความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มมากขึ้น) และการปรับตัวสู่พลังงานสะอาด ตามกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น FuelEU และมาตรการจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งยังคงมีอยู่

โรงไฟฟ้าของเยอรมนีที่ใช้ถ่านหินแข็งยังคงเป็นแหล่งพลังงานสำรองที่สำคัญเพื่อรับประกันการจ่ายไฟฟ้าเมื่อพลังงานลมและพลังงานแสงอาทิตย์มีความผันผวนและไม่สามารถใช้งานได้ สมาคมผู้นำเข้าถ่านหิน (VDKi) กล่าวในแถลงการณ์เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 9 มกราคม 2568 โดยเรียกร้องให้มีการปรับค่าตอบแทนให้ดีขึ้น ข้อเรียกร้องของ VDKi เกิดขึ้นในช่วงสัญญาทางกฎระเบียบ ก่อนการเลือกตั้งระดับชาติในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2568 สามเดือนหลังจากที่รัฐบาลผสมของเยอรมนีล่มสลายและภายหลังช่วงเวลาที่ว่าค่าพลังงานขายส่งอยู่ในระดับสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมและเป็นภาระต่อครัวเรือน

ตามรายงานของ Banchemo Costa ในปี 2567 ปริมาณการขนส่งแร่เหล็กทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 1,669.2 ล้านตันจากปริมาณ 1,631.9 ล้านตันในปี 2566 การส่งออกจากออสเตรเลีย เพิ่มขึ้นเล็กน้อยที่ร้อยละ 1.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในปี 2567 เป็น 927.4 ล้านตันการส่งออกจากบราซิล เพิ่มขึ้นอย่างมากที่ร้อยละ 5.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เป็น 380.4 ล้านตัน ยูเครนมีการฟื้นตัวของการส่งออกเป็น 12.1 ล้านตัน จากเพียง 2.9 ล้านตัน ในปี 2566 ซึ่งเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่ยูเครนเข้าสู่สงครามเต็มรูปแบบ แต่ยังต่ำกว่าปริมาณที่ยูเครนส่งออกในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม 2564 ที่ปริมาณ 25.2 ล้านตัน อุปสงค์ของแร่เหล็กกำลังฟื้นตัวในจีนและตะวันออกกลาง สหภาพยุโรป (EU-27) เป็นผู้นำเข้าแร่เหล็กรายใหญ่เป็นอันดับสามของโลก รองจาก จีนและญี่ปุ่น โดยสหภาพยุโรปมีการผลิตเหล็กคิดเป็นร้อยละ 7 ของปริมาณการผลิตเหล็กคิดทั่วโลก และร้อยละ 5 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั่วโลก ในปี 2567 สหภาพยุโรปนำเข้าแร่เหล็ก 72.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากปริมาณ 71.6 ล้านตันในปี 2566 แต่ยังต่ำกว่าปริมาณนำเข้าในปี 2562 ที่ 87.7 ล้านตัน และในปี 2561 ที่ 98.2 ล้านตัน

คาดว่า การนำเข้าถ่านหินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าในอีก 6 ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นการยืนยันคำพูดอันโด่งดังของมาร์ก ทเวน อีกครั้ง โดยสรุปได้ว่าข่าวลือเรื่องการยกเลิกการใช้พลังงานถ่านหิน นั้นเป็นข่าวลือที่เกินจริงมาก



การส่งออกข้าวของอินเดียลดลงร้อยละ 0.4 จากปีก่อนหน้าเหลือ 17.8 ล้านตันในปี 2567

การนำเข้าถ่านหินของอินเดียลดลงร้อยละ 1.8 เหลือ 236.5 ล้านตันในปี 2567

จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 105 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 ในปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2566

จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 13.64 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 48.3 ในปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2566

จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 11.2 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 0.18 ในปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2566

จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 1,238.2 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 ในปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2566

จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 543 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.4 ในปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2566

จีนผลิตเหล็กในปริมาณ 1,005 ล้านตันลดลงร้อยละ 1.7 ในปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2566

จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 111.1 ล้านตันเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.8 ในปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2566

ดัชนี PMI เฉลี่ยของจีนอยู่ที่ 48.4 ในปี 2567

การเติบโตของ GDP ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 5.0 ในปี 2567

ปริมาณคำสั่งซื้อเรือใหม่ของเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในปี 2567 อยู่ที่ 1.4 ล้าน TEU ส่งผลให้ยอดคำสั่งซื้อเรือใหม่สั่งรวมอยู่ที่ 8.3 ล้าน TEU ในช่วงต้นปี 2568 สัดส่วนปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ต่อกองเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในช่วงต้นปี 2568 อยู่ที่ร้อยละ 27 เมื่อเทียบกับตัวเลขในช่วงต้นปี 2567 ที่ร้อยละ 25 (ข้อมูลจาก Clarksons ณ เดือนมกราคม 2568 CIM)

ดัชนี SCFI พุ่งขึ้นอย่างรวดเร็วในปี 2567 โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 255 จาก 882 เหรียญสหรัฐ เป็น 3,132 เหรียญสหรัฐ ต่อ TEU ในเส้นทางจีน-ยุโรปเหนือ และเพิ่มขึ้นร้อยละ 146 จาก 1,543 เหรียญสหรัฐ เป็น 3,797 เหรียญสหรัฐต่อ TEU ในเส้นทางจีน-เมดิเตอร์เรเนียน ขณะที่ดัชนี SCFI สำหรับเส้นทางขนส่งข้ามมหาสมุทรแปซิฟิกปรับตัวสูงขึ้นเช่นกัน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 210 จาก 1,607 เหรียญสหรัฐ เป็น 4,987 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ในเส้นทางจีน-ชายฝั่งตะวันตกสหรัฐฯ (USWC) และเพิ่มขึ้นร้อยละ 156 จาก 2,529 เหรียญสหรัฐ เป็น 6,463 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ในเส้นทางจีน-ชายฝั่งตะวันออกสหรัฐฯ (USEC)

การที่ PSL อยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 4.3 ในปี 2568 ตามข้อมูลจาก Clarksons ณ เดือนธันวาคม 2567 DBTO

## การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2567 ด้วยอุปทาน 996.58 ล้านเดทเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 1,029.09 ล้านเดทเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.26) ณ ต้นปี 2568 หากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 5.00 (อัตราการส่งมอบลำช้าที่แท้จริงคือลดลงร้อยละ 0.22 สำหรับปี 2567) กับการส่งมอบตามกำหนดการในไตรมาสสี่ของปี 2568 และปี 2569 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 10 ล้านเดทเวทตันในปี 2568 และในปี 2569 (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 3.82 ล้านเดทเวทตันสำหรับปี 2567) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.53 (เพิ่มขึ้นจาก 1,029.09 ล้านเดทเวทตันเป็น 1,055.11 ล้านเดทเวทตัน โดยเพิ่มขึ้นจาก 369.30 ล้านเดทเวทตันเป็น 383.77 ล้านเดทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 659.79 ล้านเดทเวทตันเป็น 671.34 ล้านเดทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ภายในสิ้นปี 2568 และร้อยละ 2.72 ภายในสิ้นปี 2569 (เพิ่มขึ้นจาก 1,055.11 ล้านเดทเวทตันเป็น 1,083.79 ล้านเดทเวทตันโดยเพิ่มขึ้นจาก 383.77 ล้านเดทเวทตันเป็น 395.09 ล้านเดทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 671.34 ล้านเดทเวทตันเป็น 688.71 ล้านเดทเวทตัน สำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ความแออัด การจัดการนำถ่วงเรือ การลดความเร็วในการแล่นเรือลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2568 และปีต่อ ๆ ไป เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII จะช่วยเพิ่มความพึงพอใจของภาคอุปทาน

## ตลาดในปี 2546 ถึงปี 2552, ปี 2553 ถึงปี 2563, ปี 2564 ถึงปี 2565, ปี 2566 ถึงปี 2567 และอนาคต

“ตลาดในปี 2546 ถึงปี 2552, ปี 2553 ถึงปี 2563, ปี 2564 ถึงปี 2565, ปี 2566 ถึงปี 2567 และอนาคต”

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	2546 – 2552	2553 – 2563	2564 – 2565	2566 – 2567	2568
เรือขนาดเคปไซส์	67,101*	14,924***	24,807**	19,510**	10,949** <sup>1</sup>
เรือขนาดปานามาแมกซ์	32,793*	10,965***	23,836**	13,480**	8,391** <sup>1</sup>
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	24,475**	12,427**	7,854** <sup>1</sup>
เรือขนาดเฮนคี้ไซส์	18,753^^	8,789***	23,533**	11,545**	8,738** <sup>1</sup>
อุปสงค์พื้นฐานตัน-ไมล์ ต่อปี	+5.5%	+4.3%	+1.4%	+5.5%	+1.1%
ความเร็วในการแล่นเรือเฉลี่ย (นอต)	13.5	11.7	11.3	10.92	-
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	จีนเข้าสู่ องค์การการค้า โลกในปี 2544	578 พันล้าน เหรียญสหรัฐ (ปี 2552)	667 พันล้าน เหรียญสหรัฐ (ปี 2564) 2.3 ล้านล้าน เหรียญสหรัฐ (ปี 2565) <sup>^</sup>	1.8 ล้านล้าน เหรียญสหรัฐ <sup>^</sup> (ปี 2566) 1.07 ล้านล้าน เหรียญสหรัฐ <sup>^</sup> (ปี 2567)	1.7 ล้านล้าน เหรียญสหรัฐ <sup>^</sup>
สัดส่วนปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+25.88%	+32.21%	+6.48%	+7.89%	+10.64%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+16.84%	+12.67%	+6.76%	+8.28%	+9.80%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.3%	+3.1%	+2.9%

## อนาคต

ณ ต้นปี 2565 นับเป็นครั้งแรกในรอบศตวรรษ ที่อัตราส่วนของเรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณมากกว่าคำสั่งต่อเรือใหม่ และ ณ เดือนมกราคมของปี 2568 อัตราส่วนดังกล่าวยังเป็นร้อยละ 9.80 และร้อยละ 10.64 ตามลำดับ

หมายเหตุ: \* คำนวณ BCI 172K (4TC), คำนวณ BPI 74K (4TC), คำนวณ BSI 52K (6TC), คำนวณ BHSI 28K (6TC).

\*\* คำนวณ BCI 180K (5TC), คำนวณ BPI 82K (5TC), คำนวณ BSI 58K (10TC), คำนวณ BHSI 38K (7TC)

\*\*\* รวมค่านีสองประเภทข้างต้น

<sup>^</sup>Bloomberg คำนวณการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนที่ 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565 รายงานการกระตุ้นเศรษฐกิจ 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2566 และ CNBC รายงานแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนมูลค่า 2 ล้านล้านหยวน The Diplomat รายงานแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนมูลค่า 1.7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับปี 2568

<sup>^^</sup>SCMP รายงานยอดรวมของเม็ดเงินในแผนการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนสำหรับปี 2567 ที่ประมาณ 7.5 ล้านล้านหยวน (อัตราแลกเปลี่ยนที่ 7 หยวนต่อ 1 เหรียญสหรัฐ)

<sup>1</sup> ค่าเฉลี่ยต่ำสุดสำหรับปี 2568

ที่มา: ข้อมูลจาก Clarksons Index Timeserie ณ วันที่ 28 มกราคม 2568; Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 28 มกราคม 2568 and Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

ข้อมูลการเติบโตของภาคอุปทานจาก Clarksons ณ เดือนธันวาคม 2567 DBTO และข้อมูลการเติบโตของภาคอุปสงค์จาก Clarksons World Seaborne Trade Time Series ณ วันที่ 28 มกราคม 2568

หากดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำมีอัตราสูงสุดสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เมื่อเทียบกับช่วงเวลาอื่น ๆ สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์และขนาดซูปราแมกซ์ในระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำสูงกว่าช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า แต่เกือบจะเท่ากับอัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 และปี 2565 สำหรับเรือขนาดแอนด์ไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 ถึงปี 2565 สูงกว่าปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่าและสูงกว่าปี 2546 ถึงปี 2552 เกือบ 1.5 เท่า อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตัน-โมล์มีแนวโน้มลดลงตลอดอย่างคงที่จากร้อยละ 5.5 ในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็นร้อยละ 4.3 ในปี 2553 ถึงปี 2563 และลดลงอย่างมากถึง 1.4 เท่า ในช่วงปี 2564 ถึงปี 2565 แต่ถึงกระนั้นพีเอสแอลยังคงสามารถสร้างผลประกอบการที่ดีในปี 2564 ถึงปี 2565

อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2566 ถึงปี 2567 เกิดการเปลี่ยนแปลงที่น่าสนใจ โดยอัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันโมล์ฟื้นตัวกลับมาที่ระดับร้อยละ 5.5 เทียบเท่ากับระดับที่เคยเห็นในช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 ซึ่งเป็นผลมาจากสงครามและการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้า ความขัดแย้งที่เกิดขึ้น เช่น สงครามรัสเซีย-ยูเครน และความตึงเครียดในทะเลแดง ทำให้ระยะทางขนส่งยาวขึ้น เนื่องจากเรือหลีกเลี่ยงคลองสุเอซและต้องเดินทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮป (Cape of Good Hope – COGH) นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินงานของสหภาพยุโรปที่หันไปพึ่งพาผู้ส่งออกน้ำมันและก๊าซจากตะวันออกกลาง สหรัฐฯ และเอเชียมากขึ้น ยังเป็นอีกปัจจัยที่ช่วยหนุนอุปสงค์ในหน่วยตันไมล์ อย่างไรก็ตาม เมื่อสงครามอิสราเอล-กาซาจบลง คาดว่าอัตราการเติบโตของอุปสงค์ในหน่วยตันไมล์จะลดลงเหลือร้อยละ 1.1 ในปี 2568

ปัจจัยสำคัญที่แตกต่างกันระหว่างช่วงเวลาเหล่านี้คือ อัตราส่วนระหว่างคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันซึ่งอยู่ในระดับสูงสุดในช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 แต่ลดลงร้อยละ 27 ในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 และลดลงถึงร้อยละ 80 ในช่วงปี 2564 ถึงปี 2565 นอกจากนี้ ในช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราส่วนระหว่างคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันมีปริมาณเป็น 2 เท่าของกองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี และเพิ่มเป็น 2.3 เท่าในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 แต่ลดลงเหลือเพียง 1 เท่าในช่วงปี 2564 ถึงปี 2565 และ 0.95 เท่าในปี 2566 ถึงปี 2567 ขณะที่ต้นปี 2568 อัตราส่วนดังกล่าวอยู่ที่ 1.0 เท่า ซึ่งสะท้อนถึงภาวะอุปทานที่ตึงตัวในระยะสั้นไปจนถึงปี 2571

ความเร็วในการแล่นเรือเฉลี่ยลดลงจาก 13.5 นอตในช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 เหลือ 11.7 นอตในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 และลดลงอีกเป็น 10.92 นอตในช่วงปี 2566 ถึงปี 2567 ซึ่งช่วยลดอุปทานสุทธิของเรือในตลาด ส่งผลให้แม้ว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิจะอยู่ที่ร้อยละ 2.9 ในปี 2568 ตลาดก็ยังคงมีแนวโน้มแข็งแกร่งต่อไป

ดัชนีค่าระวางเรือ BDI (Baltic Dry Index) เปิดปี 2567 ที่ระดับ 2,093 จุดเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2567 ร่วงลงไปแตะระดับต่ำสุดที่ 976 จุดเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2567 และขึ้นไปแตะระดับสูงสุดที่ 2,419 จุดเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2567 ก่อนที่จะปรับลดลงอย่างค่อยเป็นค่อยไปจนถึงสิ้นปี ปัจจัยที่ทำให้อัตราค่าระวางเรือลดลงอย่างรวดเร็วในช่วงต้นปี ก่อนพุ่งขึ้น และค่อย ๆ ปรับตัวลดลงตลอดทั้งปี เป็นผลจากภาวะอุปสงค์-อุปทานที่เปลี่ยนแปลง ในช่วงต้นปี 2564 ตลาดอยู่ในภาวะสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทาน โดยอุปสงค์ในหน่วยตันไมล์เติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.73 (ข้อมูลจาก Clarksons, World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567) เทียบกับการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.6 (ข้อมูลจาก Clarksons, DBTO ณ เดือนธันวาคม 2567) ส่งผลให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นจากความไม่มีประสิทธิภาพของกองเรือ อย่างไรก็ตาม ในปี 2565 จีนควบคุมภาคพลังงานโดยปล่อยใหับริษัทขนาดใหญ่ เช่น Evergrande ประสบปัญหาทางการเงิน รวมถึงออกมาตรการลดมลพิษจากโรงไฟฟ้าถ่านหินหลังการประชุม COP26 ควบคุมการผลิตเหล็ก และต้องการให้มีอากาศสะอาดในช่วงโอลิมปิกฤดูหนาว ส่งผลให้อุปสงค์ในหน่วยตันไมล์ลดลงร้อยละ 0.91 (ข้อมูลจาก Clarksons ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567) ขณะที่อุปทานสุทธิเติบโตร้อยละ 2.9 (ข้อมูลจาก Clarksons, DBTO ณ เดือนธันวาคม 2567) นอกจากนี้ การลดลงของความไม่มีประสิทธิภาพของกองเรือทำให้เรือมีจำนวนมากขึ้นในตลาด ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือลดลงในไตรมาสสี่ของปี 2565 และต่อเนื่องถึงไตรมาสแรกของปี 2566 แม้ว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลกจะลดลง 0.2 น็อต (ข้อมูลจาก Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) แต่ประสิทธิภาพของเรือที่ดีขึ้นกลับทำให้มีเรือเข้าสู่ตลาดมากขึ้น ส่งผลให้ในไตรมาสสี่ของปี 2565 อัตราค่าระวางเรือลดลง ซึ่งเป็นทิศทางตรงกันข้ามกับการพุ่งขึ้นสูงสุดในไตรมาสสี่ของปี 2564 ธนาคารกลางของประเทศอื่นนอกเหนือจากสหรัฐฯ ดำเนินมาตรการลดขนาดมาตรการอัดฉีดเม็ดเงินกระตุ้นเศรษฐกิจ และปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยตั้งแต่เดือนมีนาคม 2565 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ ซึ่งไม่เป็นผลดีต่ออุปสงค์ในปี 2565 โดยในปี 2564 อุปสงค์และอุปทานอยู่ในภาวะสมดุล



ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือพุ่งสูงขึ้น แต่ในปี 2565 อัตราค่าระวางเรือลดลง เนื่องจากอุปสงค์ในจีนชะลอตัวจากปัจจัยที่ได้กล่าวไปแล้ว และอุปสงค์ในประเทศอื่น ๆ ลดลงจากการที่ธนาคารกลางทั่วโลกเร่งขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างรวดเร็วเพื่อลดเงินเฟ้อจากปัจจัยดังกล่าว ความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือที่เคยช่วยหนุนอัตราค่าระวางเรือในปี 2564 เริ่มคลี่คลายในปี 2564 ส่งผลให้มีเรือเข้าสู่ตลาดเพิ่มขึ้น ท่ามกลางภาวะตลาดที่เผชิญกับอุปสงค์ที่หดตัวลงร้อยละ 0.91 เป็นผลให้อัตราค่าระวางเรือลดลงในไตรมาสสี่ของปี 2565 และต่อเนื่องไปถึงไตรมาสแรกของปี 2566 โดยยังคงลดลงในไตรมาสสองและไตรมาสสามของปีแต่กลับเพิ่มขึ้นอีกครั้งในไตรมาสสี่ของปี 2566 เนื่องจากความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือกลับมาอีกครั้งจากสภาพอากาศเลวร้ายในทะเลและท่าเรือ รวมถึงเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือ เช่น การที่คลองปานามาลดจำนวนเที่ยวเรือลงครึ่งหนึ่งจากปัญหาขาดแคลนน้ำ คลองสุเอซได้รับผลกระทบจากกลุ่มสุดโต่งที่โจมตีเรือที่มีความเกี่ยวข้องกับอิสราเอลเพื่อเรียกร้องให้หยุดยิงและให้ความช่วยเหลือฉนวนกาซา และการส่งออกแร่เหล็กจากบราซิลที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากสภาพอากาศแห้งขึ้น นอกจากนี้ ภาวะอากาศแห้งแล้งในแม่น้ำมิสซิสซิปปีและลุ่มน้ำอเมซอนทำให้เรือบรรทุกสินค้าจำนวนมากต้องลดปริมาณการบรรทุก ส่งผลให้เกิดความแออัดในท่าเรือส่งออกข้าวของสหรัฐฯ ที่นิวยอร์กและท่าเรือส่งออกข้าวของบราซิลตอนใต้ ในปี 2567 อุปสงค์ของการขนส่งในแ่งต้นไมล์คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 5.18 สูงกว่าอัตราการเติบโตของกองเรือที่ร้อยละ 3.1 (ข้อมูลจาก Clarksons, ณ ปี 2567) ซึ่งบ่งชี้ถึงภาวะตลาดที่ตึงตัวขึ้น และเป็นปัจจัยที่หนุนให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นในไตรมาสแรก อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางเรือที่ลดลงตลอดทั้งปีสะท้อนให้เห็นถึงปัจจัยต่าง ๆ เช่น การปรับปรุงประสิทธิภาพของกองเรือ คลองปานามากลับมาดำเนินการได้ตามปกติ การมีเรือเข้าสู่ตลาดมากขึ้น และความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ที่กระทบต่อกระแสการค้า เป็นผลให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องหลังจากแตะจุดสูงสุดเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2567

อัตราค่าระวางของกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (เรือขนาดซูปราแมกซ์และกลุ่มเรือขนาดแอนด์ไฮส์) มีความผันผวนน้อยกว่ากลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (กลุ่มเรือขนาดเคปไซส์และกลุ่มเรือขนาดปานามาแมกซ์) ซึ่งเป็นผลจากปัจจัยที่กล่าวมาแล้วข้างต้น รวมถึงอัตราการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ช้ากว่า โดยในช่วงปี 2564 ถึงปี 2565 กองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือขยายตัว 18.88 ล้านเดทเวทตัน เทียบกับกองเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือที่ขยายตัวถึง 40.16 ล้านเดทเวทตัน และแนวโน้มนี้ยังคงดำเนินต่อไปในช่วงปี 2566 ถึงปี 2567 โดยกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือขยายตัว 28.57 ล้านเดทเวทตัน ขณะที่กองเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเพิ่มขึ้น 34.49 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้ตลาดเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือมีเสถียรภาพมากกว่า

จีนยังคงมีความต้องการที่อยู่อาศัยราคาขอมเยา แต่ไม่ใช่บ้านหรูแบบที่บริษัทอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่อย่าง Evergrande และบริษัทอื่น ๆ สร้างขึ้นเพื่อการลงทุนมากกว่าการอยู่อาศัย รัฐบาลจีนพยายามควบคุมภาคอสังหาริมทรัพย์โดยกำหนดนโยบายให้มุ่งเน้นไปที่ที่อยู่อาศัยราคาประหยัดที่ประชาชนทั่วไปสามารถเป็นเจ้าของและอยู่อาศัยได้จริง ผ่านมาตรการต่าง ๆ เช่น การลดอัตราส่วนเงินสำรองของธนาคาร การปรับลดอัตราดอกเบี้ย และการลดอัตราดอกเบี้ยสินเชื่อที่อยู่อาศัย หากผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์เริ่มสร้างที่อยู่อาศัยราคาขอมเยาในปริมาณมาก จะช่วยกระตุ้นความต้องการเหล็กกลับสู่ระดับก่อนวิกฤต Evergrande ซึ่งจะเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อจีนยังมีอุตสาหกรรมสำคัญอื่น ๆ ที่เป็นผู้ใช้เหล็กรายใหญ่ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน การส่งออกเหล็ก ตู้ต่อเรือ และการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า

ภาวะชะลอตัวที่เริ่มต้นในไตรมาสสี่ของปี 2565 และดำเนินไปอย่างต่อเนื่องจนถึงไตรมาสสามของปี 2566 ถูกแทนที่ด้วยแนวโน้มที่สดใสขึ้นในปี 2567 จากปัจจัยสนับสนุนหลายประการ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายปลอดโควิดของจีนเป็นการอยู่ร่วมกับโควิดในช่วงต้นปี 2566 ซึ่งแม้จะสร้างความปั่นป่วนต่ออุปสงค์ในระยะแรก แต่ต่อมาเริ่มส่งผลเชิงบวกผ่านมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ การที่รัฐบาลจีนอนุญาตให้ผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ 50 รายที่อยู่ในบัญชีขาวสามารถกู้เงินจากธนาคารได้นั้น มีเป้าหมายเพื่อกระตุ้นกิจกรรมการก่อสร้าง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่ออุปสงค์ของตลาดเรือขนส่งสินค้าจำนวนมาก เนื่องจากภาคส่วนนี้พึ่งพาการนำเข้าและส่งออกสินค้าจำนวนมากของจีนเป็นหลัก ขณะเดียวกัน ธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้ดำเนินนโยบายผ่อนคลายทางการเงิน โดยปรับลดอัตราดอกเบี้ยลง 75 จุดพื้นฐานในปี 2567 ซึ่งเป็นการกลับทิศทางการนโยบายการเงินที่ตึงตัวอย่างรุนแรงในปี 2565 และปี 2566 ส่งผลให้สภาพแวดล้อมการกู้ยืมดีขึ้นและสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แม้ว่าธนาคารกลางสหรัฐฯ จะส่งสัญญาณในตอนแรกว่าจะลดอัตราดอกเบี้ยลง 75 จุดพื้นฐานในปี 2567 แต่ท้ายที่สุดกลับปรับลดทั้งหมดรวม 100 จุดพื้นฐานตลอดทั้งปี โดยเริ่มต้นในเดือนกันยายน 2566 และสิ้นสุดด้วยการลดอีก 25 จุดพื้นฐานในเดือนธันวาคม 2567 ส่งผลให้อัตราดอกเบี้ยเงินกองทุนของธนาคารกลางสหรัฐฯ ลดลงมาอยู่ที่ช่วงร้อยละ 4.25 ถึงร้อยละ 4.5 ซึ่งถือเป็นการ

เปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญจากนโยบายที่เข้มงวดในช่วงปี 2565 และต้นปี 2566 ช่วยให้การกู้ยืมและกิจกรรมทางเศรษฐกิจดีขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อเข้าสู่ปี 2025 Fed ได้ส่งสัญญาณว่าจะใช้แนวทางที่ระมัดระวังมากขึ้น โดยระงับการลดอัตราดอกเบี้ยเพิ่มเติม เพื่อประเมินแรงกดดันเงินเฟ้อและแนวโน้มเศรษฐกิจโดยรวม การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศยังคงส่งผลให้เกิดความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือขนส่งสินค้าทางทะเลทั่วโลกอันเนื่องมาจากสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย ขณะที่การหยุดชะงักของคลองหลักส่งผลให้เรือต้องใช้เวลาเดินทางที่ใช้ระยะเวลาดำเนินการยาวนาน ส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ต้นทุนไม่เพิ่มขึ้น

ปัจจัยเหล่านี้ร่วมกันสนับสนุนการฟื้นตัวของอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ส่งผลให้ปี 2567 เป็นปีที่แข็งแกร่งกว่าปี 2566 อย่างไรก็ตาม เมื่อเรามองไปข้างหน้าถึงปี 2568 มีข้อกังวลใหม่ ๆ เกี่ยวกับอุปสรรคทางการตลาดที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงความเสี่ยงที่อุปทานเรือจะสั้นตลาดและความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจที่ยังคงหลงเหลืออยู่ซึ่งอาจบั่นทอนโมเมนตัมการเติบโต

## ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าภาคอุปทานของเรือส่งต่อใหม่จะลดลงในอีกสองสามปีข้างหน้า โดยเริ่มต้นปี 2567 อุปทานเรืออยู่ที่ 996.58 ล้านเดเวตันและจนถึงสิ้นปีเพิ่มขึ้นเป็น 1,029.09 ล้านเดเวตัน ในระหว่างปีเรือประมาณ 3.82 ล้านเดเวตันได้ถูกรีไซเคิล และมีการส่งมอบเรือใหม่ 36.33 ล้านเดเวตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 3.26 ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 109.53 ล้านเดเวตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2571) หรือประมาณร้อยละ 10.64 ของปริมาณกองเรือโลกในต้นปี 2568 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเติบโตสุทธิร้อยละ 4.81 ในปี 2567 สำหรับกลุ่มเรือขนาดแฮนด์ไฮส/ขนาดซูพราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ และปริมาณการส่งต่อเรือใหม่สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่ 41.04 ล้านเดเวตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2571) หรือประมาณร้อยละ 4.13 ของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลก ในต้นปี 2568 คำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้าที่อยู่ในระดับต่ำจะช่วยลดแรงกดดันจากด้านอุปทาน

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผิน ข้อเท็จจริงข้างต้นที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2568 ร้อยละ 9.80 (ปริมาณ 112.34 ล้านเดเวตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 13.09 หรือปริมาณ 48.34 ล้านเดเวตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 16.7 (ปริมาณ 171.85 ล้านเดเวตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก จะมีอายุมากกว่า 20 ปี (ร้อยละ 18.79 หรือปริมาณ 69.39 ล้านเดเวตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ภายในสิ้นปี 2571 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกรีไซเคิลก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุปประการแรกที่ได้จากข้อมูลข้างต้นคือปริมาณการส่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ได้ถูกออกแบบ สร้าง และส่งมอบในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 ถึงปี 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มีความเห็นว่าในปี 2568 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และการส่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่เช่น EEXI, CII, FuelEU, EU-ETS และอื่น ๆ จะมีผลใช้บังคับแบบเต็มรูปแบบ เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือเก่ากว่ามีปริมาณ 100.87 ล้านเดเวตัน หรือร้อยละ 9.80 ของกองเรือในปัจจุบัน (ปริมาณ 48.34 ล้านเดเวตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 13.09 และปริมาณ 52.53 ล้านเดเวตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 7.96) ณ ต้นปี 2568 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเก่าเหล่านั้นต้องลงทุนสำหรับการสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และต้องเผชิญกับการรีไซเคิลเนื่องจากกฎเกณฑ์ข้อบังคับใหม่ EEXI และ CII ในปี 2568

**เรือขนาดเคปไซส์** (มากกว่า 90,000 เดเวตัน - มีเรือจำนวน 2,360 ลำ ขนาดระวางรวม 431.90 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2568) มีเรือจำนวน 132 ลำ ขนาดระวางรวม 26.90 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 6.23 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2571 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 288 ลำ ขนาดระวางรวม 49.40 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 11.44 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2571 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2568 ถึงปี 2571

**เรือขนาดปานาแมกซ์** (70,000 - 89,999 เดเวตัน - มีเรือจำนวน 2,852 ลำ ขนาดระวางรวม 227.89 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2568) มีเรือจำนวน 393 ลำ ขนาดระวางรวม 32.41 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 14.22 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะ

ถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2571 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 694 ลำ ขนาดระวางรวม 53.05 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 23.28 ที่มีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2571 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2568 ถึงปี 2571

**เรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์** (45,000 - 69,999 เดเวตัน - มีเรือจำนวน 4,067 ลำ ขนาดระวางรวม 233.80 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2568) มีเรือจำนวน 462 ลำ ขนาดระวางรวม 29.26 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 11.81 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2571 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 749 ลำ ขนาดระวางรวม 40.51 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 16.35 ที่มีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2571 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2568 ถึงปี 2571

**เรือขนาดเฮนดีไซส์** (10,000 - 44,999 เดเวตัน - มีเรือจำนวน 4,954 ลำ ขนาดระวางรวม 135.50 ล้านเดเวตัน ณ ต้นปี 2568) มีเรือจำนวน 344 ลำ ขนาดระวางรวม 11.78 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 9.69 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2571 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 896 ลำ ขนาดระวางรวม 28.89 ล้านเดเวตันหรือร้อยละ 23.75 ที่มีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2571 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2568 ถึงปี 2571

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือที่ลดลงร้อยละ 0.22 และอัตราการรีไซเคิลเรือที่ 3.82 ล้านเดเวตันในปี 2567 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมา (ปี 2563 ถึงปี 2567) อยู่ที่ร้อยละ 1.38 โดยประมาณและมีอัตราการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 6.9 ล้านเดเวตันต่อปีในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2563 ถึงปี 2567) ซึ่งอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือและอัตราการรีไซเคิลเรื่อนั้นจะสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 3.26 ในปี 2567 (ข้อมูลจาก Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567) ข้อมูลจาก Clarksons คาดการณ์ว่ากองเรือโลกจะขยายตัวร้อยละ 2.9 ขณะที่อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ (สำหรับการค้าทางทะเลสำหรับสินค้าแห้งเทกอง) จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 ในปี 2568 ช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปสงค์และการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปทานในปี 2568 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 เปรียบเทียบกับเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1) ตลาดอาจเผชิญกับแรงกดดันด้านอัตราดอกเบี้ยที่ลดลง อย่างไรก็ตาม ปัจจัยภายนอกอาจยังคงสร้างความผันผวนให้กับดัชนี BDI ได้

**การรีไซเคิลเรือ:** ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักในการรีไซเคิลเรือ ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าซบเซามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปอยู่เพื่อรีไซเคิลก็ยังมีเพิ่มมากขึ้น กฎระเบียบที่ส่งผลกระทบต่ออุปทานเช่น EEXI และ CII จะส่งผลต่อปริมาณเดเวตันของเรือที่ส่งไปรีไซเคิล ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2567 อยู่ที่ 36.33 ล้านเดเวตัน ซึ่งน้อยมากเมื่อเทียบกับปริมาณการส่งมอบเรือใหม่โดยเฉลี่ยในทศวรรษนี้ที่มีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 39.56 ล้านเดเวตันต่อปี (ปี 2558 ถึงปี 2567)

ผลกระทบจากกฎเกณฑ์จะทำให้มีการรีไซเคิลเรือต่าง ๆ มากขึ้นในปี 2566 และหลังจากนั้น IMO 2020 ส่งผลให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำซึ่งมีราคาสูงกว่าแต่ “สะอาดกว่า” นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 กฎเกณฑ์ EEXI และ CII จะส่งผลให้การปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางทะเลทั่วโลกลดลง และด้วยเหตุนี้ปริมาณของมลพิษทางอากาศรวมทั้งฝุ่น “กรด” ที่เป็นผลมาจากการปล่อยก๊าซเสียดังกล่าวก็จะลดลงทุก ๆ ปี

## ภูมิรัฐศาสตร์ สงคราม เงินเฟ้อ และอื่นๆ

### สงคราม

เราขอย้ำเตือนถึงข้อเท็จจริงอันชัดเจนว่าในสงครามไม่มีผู้ชนะ มีแต่ผู้แพ้เท่านั้น และผู้แพ้ที่ใหญ่ที่สุดคือผู้ที่ขาดหลักศีลธรรมแต่กลับยึดถือหลัก “อำนาจคือความถูกต้อง” ตัดสินความคิดเห็นของโลกแบบผิดพลาด และจะจบลงที่ด้านที่ผิดของประวัติศาสตร์ หากคุณไม่เชื่อว่าคำกล่าวข้างต้นเป็นความจริง เพียงถามจากผู้ที่สูญเสียคนรักจากสงคราม ไม่ว่าจะอยู่ฝ่ายชนะหรือพ่ายแพ้ เขาจะตอบได้ถึงความเจ็บปวดที่เกิดขึ้น สงครามไม่ควรเกิดขึ้น ควรใช้การทูตและการเจรจาเป็นหลัก โดยเฉพาะสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้อง การเมือง ควรเรียนรู้ศาสตร์แห่งการเจรจาและจริยธรรม

แท้จริงแล้ว ผู้นำสูงวัยในชุดสูทดำกลับเป็นผู้ส่งเยาวชนไปสู่สมรภูมิในดินแดนอันห่างไกล บ่อยครั้งที่สงครามเหล่านั้นได้รับการปลุกปั่นจากรัฐมหาอำนาจที่ไม่สนใจว่ามีเยาวชนต้องสังเวยไปมากเพียงใด เพียงเพราะสงครามเหล่านั้นเป็น



ตัวแทนในการต่อสู้เพื่อผลประโยชน์ของ “ผู้สนับสนุน” ที่แท้จริงของพวกเขา หากแต่ผู้นำสูงวัยในชุดสูทดำเหล่านั้นไม่เคยส่งลูกหลานของตนเองเข้าสู่สนามรบ ไม่ว่าจะเป็นสงครามเพื่อปกป้องประเทศของพวกเขาเอง หรือสงครามตัวแทนที่ทำเพื่อชาติอื่น พวกเขาไม่มีส่วนได้เสียทางตรง ไม่มีญาติพี่น้องอยู่ในเกมแห่งอำนาจนี้ มีแต่ประชาชนธรรมดาที่ต้องสูญเสียลูกหลานไปกับสงครามที่พวกเขาไม่ได้เลือกจะเข้าร่วม การสังหารไม่เคยเป็นสิ่งที่ถูกต้อง และการสังหารพลเรือนผู้บริสุทธิ์ไม่มีทางที่จะชอบธรรม ไม่ว่าจะกระทำโดยรัฐหรือกลุ่มที่ไม่ใช่รัฐ แต่โลกในปัจจุบันกลับเต็มไปด้วยความย้อนแย้ง ภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศพัฒนาแล้วไม่ได้ถูกขับเคลื่อนด้วยสันติภาพหรือความมั่นคงของมนุษยชาติ แต่กลับถูกกำหนดโดยอุตสาหกรรมการผลิตและการส่งออกอาวุธ ซึ่งถูกกระจายไปยังทุกฝ่ายของสงคราม ไม่ว่าฝ่ายที่ได้รับอาวุธจะมีกำลังที่ด้อยกว่าหรือไม่ก็ตาม ขณะเดียวกันประชาชนบางส่วนในประเทศพัฒนาแล้วยังคงไร้บ้าน อดอยาก และตกงาน แต่ผู้นำของพวกเขากลับเพิกเฉยต่อความทุกข์ยากเหล่านี้ ทรัพยากรที่ควรใช้แก้ปัญหาภายในประเทศกลับถูกโอนไปให้ประเทศอื่นเพื่อก่ออาชญากรรมสงคราม และยังสามารถพูดถึง “ระเบียบโลกที่ตั้งอยู่บนกฎเกณฑ์” ได้อย่างหน้าชื่นตาบาน ปราศจากความละอายแม้แต่น้อย ประชาชนของประเทศเหล่านี้กลับนั่งเงียบ รวากับเกาะที่เดินเข้าสู่โรงเชือด พวกเขาไม่ตั้งคำถามกับผู้นำของตนเอง และสื่อที่ถูกขนานนามว่า “เสรี” ก็ทำหน้าที่เพียงท่องคำโฆษณาชวนเชื่อของผู้นำเหล่านั้นราวกับเป็นสัจธรรมที่ไม่อาจโต้แย้ง แม้แต่โอลิชาจากแดนมหัศจรรย์ที่ผ่านการฝึกฝนมาอย่างดี คงยังไม่สามารถหาทางนำทางผ่านเขาวงกตแห่งภูมิรัฐศาสตร์ที่บิดเบี้ยวเช่นนี้ได้

สงครามเป็นสิ่งที่เลวร้ายที่สุดที่ประเทศใดจะเข้าไปเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายทำสงครามเอง หรือให้การสนับสนุนพันธมิตรในการรบ ประเทศที่เกี่ยวข้องกับสงครามต้องทุ่มทรัพยากรทั้งหมดไปกับการผลิตหรือจัดหาอาวุธ ทำให้ปัญหาเศรษฐกิจในประเทศถูกละเลย ส่งผลให้เศรษฐกิจจะล่อตัว ความต้องการสินค้าลดลง และท้ายที่สุดอุปสงค์ในการขนส่งสินค้าทางทะเลลดลงตามไปด้วย

## การเลือกตั้ง

ความเชื่อมโยงระหว่างการเลือกตั้งและผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกเป็นสิ่งสำคัญ ขึ้นอยู่กับว่าใครเป็นผู้ชนะโดยเฉพาะผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล ดังนั้น เราจึงต้องจับตาดูการเลือกตั้งที่เกิดขึ้นทั่วโลกในปี 2567 ซึ่งถูกขนานนามว่าเป็น “ปีแห่งการเลือกตั้งที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์” โดย The Economist การเลือกตั้งที่สำคัญที่สุดคือ การเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ ผู้นำประชานิยมจำนวนมากกำลังผลักดันนโยบายลดโลกาภิวัตน์ เช่น Near-shoring (การย้ายฐานการผลิตกลับมาภายในประเทศหรือลดระยะทางขนส่ง) และ Friend-shoring (การย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศพันธมิตร) ซึ่งล้วนเป็นนโยบายที่บิดเบือนตลาด หากผู้นำที่สนับสนุนแนวคิดเหล่านี้ได้รับเลือกตั้ง อาจส่งผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญต่ออุปสงค์ของอุตสาหกรรมขนส่ง อีกทั้งยังทำให้อัตราเงินเฟ้อพุ่งสูงขึ้นจากกระบวนการลดโลกาภิวัตน์เหล่านี้

## เงินเฟ้อ

เงินเฟ้อเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ เนื่องจากธนาคารกลางทั่วโลกปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อควบคุมเงินเฟ้อให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ภาคธุรกิจต้องเผชิญกับต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น ส่งผลให้ความสามารถในการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับการขยายกำลังการผลิตและการจ้างงานลดลงอย่างมาก หากไม่มีการลงทุนด้านสินทรัพย์ถาวรและไม่มีการขยายกำลังแรงงาน เศรษฐกิจย่อมไม่สามารถขยายตัวได้ ส่งผลให้ความต้องการขนส่งสินค้าหดตัวลง และท้ายที่สุด อุตสาหกรรมการเดินเรืออาจได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากภาวะเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น ปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์ยังคงเป็นตัวแปรสำคัญที่เข้ามาแทรกแซงระบบเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในระดับมหภาค ตัวอย่างที่ชัดเจนคือสงครามในยูเครน ซึ่งดำเนินมาเป็นเวลากว่า 35 เดือน ส่งผลให้มาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจถูกนำมาใช้ในวงกว้าง สร้างความยากลำบากอย่างมาก หรือแทบจะเป็นไปไม่ได้ สำหรับเจ้าของเรือที่ได้รับผลกระทบจากข้อจำกัดทางการค้า เส้นทางการค้าหลายสายต้องหยุดชะงัก โดยเฉพาะเส้นทางจากทะเลดำไปยังตุรกีและประเทศในแอฟริกาเหนือ รวมถึงสหภาพยุโรปในช่วงแรกของสงคราม จากนั้นก็กลับมาเปิดอีกครั้งหลังผ่านไปประมาณ 5 เดือน ก่อนจะหยุดชั่วคราวอีกครั้งเมื่อต้นครึ่งหลังของปี 2566 และเมื่อไตรมาสสามเข้าสู่ไตรมาสที่สี่ของปีเดียวกัน ปริมาณการค้าทางทะเลกลับมาก็ก็คึกคักอีกครั้ง ราวกับว่าไม่มีการหยุดชะงักใด ๆ จากสงครามเต็มรูปแบบครั้งแรกในยุโรปนับตั้งแต่ปี 2488

## มาตรการคว่ำบาตร

S&P Global ระบุว่ากองเรือ ‘Dark Fleet’ ประกอบไปด้วยเรือจำนวน 889 ลำ ซึ่งมีขนาดมากกว่า 27,000 เดทเวตตัน โดยมีปริมาณรวมกัน 111.6 ล้านเดทเวตตัน คิดเป็นร้อยละ 17 ของกองเรือบรรทุกน้ำมันทั่วโลก กองเรือดังกล่าวมีการเติบโตเฉลี่ยเดือนละ 10 ลำ สะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงแนวปฏิบัติในการขนส่งที่มุ่งหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตร ซึ่งส่งผลให้การกำกับดูแลและความโปร่งใสทางทะเลเผชิญความท้าทายมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันดิบที่มีการใช้ปฏิบัติการถ่ายลำเรือกลางทะเล (STS operations) นอกชายฝั่งมาเลเซีย กรีซ และรัฐชายฝั่งอื่น ๆ เพื่ออำพรางแหล่งที่มาของน้ำมันที่ขนส่ง รัฐชายฝั่งกำลังเผชิญกับความเสี่ยงครั้งใหญ่ เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันที่ไม่มีประกันชนกันเองหรือชนกับเรือพาณิชย์ที่อยู่ในระบบปกติ ซึ่งอาจนำไปสู่อุบัติเหตุรั่วไหลของน้ำมันครั้งใหญ่ โดยไม่มีความคุ้มครองจากกลุ่มประกันภัยของสมาคมเจ้าของเรือ รัฐชายฝั่งต้องแบกรับต้นทุนที่คาดไม่ถึงจากมาตรการคว่ำบาตรของชาติตะวันตกต่อการส่งออกน้ำมันของอิหร่าน เวเนซุเอลา และรัสเซีย ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดกองเรือ ‘Dark Fleet’ ที่ไม่ได้รับการประกัน โดยชาติตะวันตกได้ประกาศแนวทางตรวจสอบเรือบรรทุกน้ำมันเก่าที่ผ่านทะเลบอลติก หากไม่สามารถแสดงเอกสารประกันภัยที่ถูกต้อง จะถูกปฏิเสธสิทธิในการเดินเรือในน่านน้ำดังกล่าว เพื่อตอบโต้มาตรการนี้ รัสเซียจะนำเรือของตนคุ้มกันกองเรือ ‘Shadow Fleet’ เพื่อให้สามารถเดินเรือในทะเลบอลติกและช่องแคบอังกฤษได้อย่างเสรีโดยปราศจากข้อจำกัด มีรายงานว่ากองเรือ ‘Dark Fleet’ อาจนำไปสู่การเกิดตลาดรีไซเคิลเรือเก่า (‘Shadow Recycling Market’) สำหรับเรือที่ไม่ได้รับความต้องการ ซึ่งอาจทำให้ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือในการทำให้การรีไซเคิลเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมต้องสูญเปล่า นอกจากนี้ ยังมีความกังวลเกี่ยวกับเรือบรรทุกน้ำมันเก่าที่อาจถูกทอดทิ้งโดยไม่มีเจ้าของที่สามารถตรวจสอบได้ และอาจไม่ได้ทำการล้างก๊าซ (Gas Freeing) ก่อนถูกทิ้ง ซึ่งอาจนำไปสู่อุบัติเหตุระเบิดครั้งใหญ่ได้ทุกเมื่อ

## ความไม่เท่าเทียม

หนึ่งในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ขององค์การสหประชาชาติคือการยกระดับประชากรให้พ้นจากความยากจน ซึ่งในประเทศจีนได้เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้การบริโภคเนื้อสัตว์พุ่งสูงขึ้นอย่างมาก เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนส่งวัตถุดิบอาหารสัตว์ ซึ่งปริมาณได้เพิ่มสูงขึ้นเพื่อตอบสนองแนวโน้มการบริโภคเนื้อสัตว์ที่เพิ่มขึ้นในจีน ประชากรที่ยากจนมักบริโภคผักเป็นหลัก แต่เมื่อพวกเขาก้าวเข้าสู่ชนชั้นกลาง อาหารของพวกเขาจะมีเนื้อสัตว์มากขึ้น และเมื่อพวกเขากลายเป็นมหาเศรษฐี หรือเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มชนชั้นสูงร้อยละ 1 ของโลก พวกเขาจะกลับไปบริโภคอาหารออร์แกนิกที่มาจากพืชทั้งหมดและเป็นมังสวิรัติ โชคดีสำหรับอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองที่ยังมีประชากรอีกหลายพันล้านคนที่อยู่ในชนชั้นกลาง หรือกำลังจะเข้าสู่ชนชั้นกลาง และจะเริ่มบริโภคอาหารที่มีเนื้อสัตว์มากขึ้น ซึ่งจะเพิ่มอุปสงค์ด้านวัตถุดิบอาหารสัตว์ เมื่อเทียบกับจำนวนน้อยมากของผู้ที่ก้าวเข้าสู่กลุ่มชนชั้นสูงร้อยละ 1 ของโลก เนื้อสัตว์ขาวต้องใช้ธัญพืช 2.5 กิโลกรัมต่อการเพิ่มน้ำหนัก 1 กิโลกรัม ในขณะที่เนื้อสัตว์แดงต้องใช้ธัญพืชมากกว่า 6 กิโลกรัม ต่อการเพิ่มน้ำหนัก 1 กิโลกรัม ดังนั้นความเชื่อมโยงระหว่างความไม่เท่าเทียมกับความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองจึงชัดเจน ยิ่งความไม่เท่าเทียมลดลง ความต้องการอาหารที่มีเนื้อสัตว์มากขึ้นก็จะเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลให้ความต้องการวัตถุดิบอาหารสัตว์เพิ่มขึ้น และส่งผลให้อุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

หุ้นของบริษัท Apple ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 33 ในปีนี้ ส่งผลให้มูลค่าตลาดของบริษัทเพิ่มขึ้นเกือบ 870,000 ล้านดอลลาร์ และขยับขึ้นสู่ระดับ 3.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งส่งผลให้บริษัทผู้ผลิต iPhone รายนี้กลับมาครองตำแหน่งบริษัทที่มีมูลค่าตลาดสูงสุดอีกครั้งเมื่อต้นปีที่ผ่านมา โดยในเดือนนี้ หุ้นของ Apple ปรับตัวลดลงเพียงสี่ครั้งเท่านั้น หากบริษัทสามารถทำมูลค่าตลาดแตะ 4 ล้านล้านเหรียญได้ จะหมายความว่ามูลค่าของ Apple จะสูงกว่ามูลค่ารวมของร้อยละ 43 ของบริษัทในดัชนี S&P 500

เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2568 บริษัท Nvidia มีมูลค่าตลาดแตะ 3.66 ล้านล้านเหรียญ ซึ่งมากกว่าสองเท่าของมูลค่าตลาดของบริษัทเซมิคอนดักเตอร์รายอื่นรวมกัน Nvidia เป็นบริษัทที่มีการเติบโตของมูลค่าตลาดมากที่สุดในโลกในปี 2567 โดยได้รับแรงผลักดันจากความสนใจที่เพิ่มขึ้นในด้าน AI และความต้องการชิปที่มุ่งเน้น AI ในหลากหลายอุตสาหกรรม มูลค่าตลาดของผู้ผลิตชิปรายนี้เพิ่มขึ้นมากกว่า 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2567 อย่างไรก็ตามไม่นานหลังจากที่บรรลุความสำเร็จนี้ หุ้นของ Nvidia ได้ร่วงลงอย่างหนักหลังจากการเปิดตัว DeepSeek โมเดล AI จากสตาร์ทอัพจีนที่สัญญาว่าจะมีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับโมเดลที่มีอยู่เช่น ChatGPT ของ OpenAI แต่มีต้นทุนที่ต่ำกว่าอย่างมาก เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2568 หุ้นของ Nvidia ลดลง

กว่าร้อยละ 18 ส่งผลให้มูลค่าตลาดลดลงประมาณ 600,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในหนึ่งเซสชันการซื้อขายเดียว ซึ่งเป็นการขาดทุนในวันเดียวที่รุนแรงที่สุดในประวัติศาสตร์ตลาดหุ้นสหรัฐฯ การขายหุ้นนี้สะท้อนถึงความกังวลของนักลงทุนเกี่ยวกับภัยคุกคามจากการแข่งขันที่เกิดจากวิธีการใหม่และต้นทุนต่ำของ DeepSeek ที่ท้าทายตำแหน่งที่แข็งแกร่งของ Nvidia ในตลาด

จำนวนคนไร้บ้านในสหรัฐฯ **พุ่งแตะระดับสูงสุด**ตั้งแต่รัฐบาลกลางเริ่มเก็บข้อมูลเกือบ 20 ปีที่แล้ว สาเหตุหลักมาจากค่าเช่าที่สูงขึ้น ทางเลือกที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงที่ลดลง และคลื่นผู้อพยพที่ขอลี้ภัยที่ชายแดนสหรัฐฯ-เม็กซิโก ในคืนเดียวของเดือนมกราคม 2567 มีการนับประชากรไร้บ้านได้เกือบ 772,000 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 จากปีก่อนหน้า ซึ่งตัวเลขของปีที่แล้วก็ถือเป็นสถิติสูงสุดเช่นกัน

Walt Disney ตกลงจ่ายเงิน 43.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **เพื่อยุติคดี**ที่กล่าวหาว่าบริษัทจ่ายค่าจ้างพนักงานหญิงในแคลิฟอร์เนียต่ำกว่าพนักงานชายรวม 150 ล้านดอลลาร์ตลอดช่วงเวลา 8 ปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ค่าปรับนี้คิดเป็นเพียงร้อยละ 29 ของจำนวนเงินที่บริษัทไม่ได้จ่ายจริง นักวิจารณ์มองว่าค่าปรับที่มีประสิทธิภาพควรอยู่ที่ระดับ 2-3 เท่าของมูลค่าความเสียหายเพื่อเป็นมาตรการป้องปรามที่แท้จริง

SpaceX อยู่ระหว่างการเจรจาขายหุ้นของบริษัทให้แก่นักลงทุนภายใน ซึ่งจะทำให้มูลค่าของบริษัทพุ่งแตะ 350,000 ล้านดอลลาร์ อาณาจักรธุรกิจของ Elon Musk มีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่การเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ โดย Tesla ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 42 และ xAI มีมูลค่าเพิ่มขึ้นกว่าสองเท่าตั้งแต่การระดมทุนรอบล่าสุดเมื่อเดือนพฤษภาคม อย่างไรก็ตาม ศาลเดลาแวร์มีคำตัดสินเป็นครั้งที่สองให้ยกเลิกแพ็คเกจค่าตอบแทนของ Musk มูลค่า 101.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ณ วันที่ 2 ธันวาคม) โดยระบุว่าเป็นการจ่ายค่าตอบแทนที่มากเกินไป แม้ว่าผู้ถือหุ้นจะเห็นชอบก็ตาม คณะกรรมการบริษัท Tesla มีแผนจะอุทธรณ์คำตัดสิน

ศาล Chancery แห่งรัฐแคลิฟอร์เนียอนุมัติข้อตกลงที่บังคับให้คณะกรรมการ Tesla **ทั้งในอดีตและปัจจุบันต้องคืนค่าตอบแทน** ที่มากเกินไปเป็นมูลค่าประมาณ 920 ล้านดอลลาร์ ถือเป็นการยุติข้อพิพาททางกฎหมายที่ยืดเยื้อมานานกว่า 5 ปี

ตามรายงานของ TradeWinds เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2567 Cargill บริษัทเอกชนที่ใหญ่ที่สุดในสหรัฐฯ เตรียมปลดพนักงานร้อยละ 5 หรือประมาณ 8,000 คน ภายในสิ้นปี 2567 อย่างไรก็ตาม ทีมผู้บริหารของบริษัทจะไม่ได้รับผิดชอบต่อผลกระทบจากมาตรการปลดพนักงานดังกล่าว

การโอนย้ายความมั่งคั่งระหว่างรุ่นที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ กำลังเกิดขึ้น โดยมีการย้ายความมั่งคั่งประมาณร้อยละ 80 ของทรัพย์สินที่ถือครองในปัจจุบัน ถึงแม้ว่าเกือบทั้งหมดของชาวอเมริกันจะไม่ได้รับมรดกจากเงินมากนัก คาดว่าจะมีการถ่ายทอดความมั่งคั่งประมาณ 105 ล้านล้านเหรียญสหรัฐจากรุ่นสู่รุ่นในอีก 25 ปีข้างหน้า ซึ่งมีมูลค่าใกล้เคียงกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของโลกในปี 2566 อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของประชากรในสหรัฐฯ ที่จะได้รับประโยชน์จากมรดกมีความคงที่ ซึ่งสะท้อนถึงการที่ความมั่งคั่งจากครอบครัวได้กระจุกตัวอยู่ในมือของครัวเรือนที่ร่ำรวยที่สุด

Oxfam รายงานในปี 2567 ว่าความมั่งคั่งของมหาเศรษฐีเพิ่มขึ้น 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เดือดโตนในอัตราที่เร็วกว่าในปีที่ผ่านมา 3 เท่า และโดยเฉลี่ยแล้วมหาเศรษฐีจะมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้น 2 ล้านเหรียญสหรัฐทุกวัน ตามรายงานของ Oxfam ร้อยละ 60 ของความมั่งคั่งของมหาเศรษฐีมาจากมรดก การผูกขาด หรือการพัวพันกับเพื่อนร่วมงาน ทำให้หลายส่วนของมันไม่สมควรจะได้รับ จำนวนมหาเศรษฐีเพิ่มขึ้นเป็น 2,769 คน โดยมีมหาเศรษฐีใหม่เพิ่มขึ้นเกือบ 4 คนทุกสัปดาห์ ดังนั้นอีกครั้งที่คนรวยร่ำรวยขึ้น และคนจนยากจนลง โลกของเราช่างไม่เท่าเทียมเสียจริง

รายงานอีกฉบับโดย **Oxfam และ Development Finance International (DFI)** พบว่าร้อยละ 90 ของประเทศต่าง ๆ กำลังดำเนินนโยบายที่ทำให้ความไม่เสมอภาคทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ดัชนี Commitment to Reducing Inequality (CRI) ปี 2567 แสดงให้เห็นว่าร้อยละ 84 ของประเทศต่าง ๆ ได้ลดการใช้จ่ายในบริการสาธารณะที่สำคัญ เช่น การศึกษาและการดูแลสุขภาพ และร้อยละ 81 ได้ทำลายความสามารถของระบบภายในการจัดการความไม่เสมอภาค

ในวิดีโอล่าสุดของ [Bernie Sanders](#) ที่อธิบายว่าทำไมอเมริกาถึงเป็นศูนย์กลางของชนชั้นมหาเศรษฐีในโลก ได้แสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของความร่ำรวยอย่างสุดขีดและวิธีที่มันช่วยทำลายประชาธิปไตย มหาเศรษฐีใช้ความร่ำรวยอย่างสุดขีดของพวกเขาในการมีอิทธิพลต่อผลการเลือกตั้ง ซึ่งทำให้ชนชั้นมหาเศรษฐีมีอิทธิพลต่อผลลัพธ์มากยิ่งขึ้น ในอเมริกานี้ ผู้ชายที่



ร่ำรวยที่สุดสามคน (Elon Musk, Jeff Bezos, และ Mark Zuckerberg) มีทรัพย์สินมากกว่าครึ่งหนึ่งของสังคมอเมริกัน รวมถึงผู้คนกว่า 165 ล้านคน และความร่ำรวยของพวกเขากำลังพุ่งสูงขึ้น Musk เพียงคนเดียวมีมูลค่ากว่า 450,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเมื่อรวมกันแล้วสามคนนี้มีมูลค่ากว่า 955,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมันไม่ใช่แค่สามคนนี้นี่เท่านั้น ร้อยละ 1 แรกของผู้ที่มั่งคั่งในสหรัฐฯ ตอนนี้มีความร่ำรวยมากกว่าอีกร้อยละ 90 ของประชากร และช่องว่างระหว่างคนรวยสุดติดกับคนทั่วไปกำลังขยายตัวมากขึ้นทุกวัน

Lord Michael Spencer มหาเศรษฐีชาวอังกฤษกล่าวกับ Financial Times ว่าเขาเชื่อว่า CEO ในประเทศควรได้รับเงินเทียบเท่ากับนักฟุตบอลชั้นนำในพรีเมียร์ลีกของสหราชอาณาจักร และเขายังเปรียบเทียบการชดเชยกับในสหรัฐฯ ซึ่งเขากล่าวว่า “พวกเขาต้องการให้ซีอีโอของพวกเขาได้รับเงินเหมือนนักฟุตบอล” ในปีที่แล้ว เงินเดือนเฉลี่ยของซีอีโอใน FTSE 100 อยู่ที่ 4.1 ล้านปอนด์ ขณะที่ผู้บริหารของบริษัทใน S&P 500 ในสหรัฐฯ ได้รับค่าตอบแทนเฉลี่ยที่ 16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในขณะเดียวกัน เงินเดือนเฉลี่ยประจำปีของนักฟุตบอลพรีเมียร์ลีกอยู่ที่ประมาณ 2.1 ล้านปอนด์ ตามรายงานของ FT

ช่องว่างของความไม่เสมอภาคระหว่างโลกเหนือและโลกใต้ได้ขยายตัวขึ้น และหลายประเทศในกลุ่มหลังกำลังเผชิญกับภาระหนี้สินที่ท่วมท้น ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของความยากจน กระตุ้นการอพยพ และก่อให้เกิดความไม่เชื่อมั่น

## กรัณปี 2.0

### การแต่งตั้ง

Howard Lutnick เจ้าของ Potomac & Partners และ GFI ได้รับเลือกให้เป็นหัวหน้ากระทรวงพาณิชย์ที่ดูแลนโยบายการค้า เราหวังว่าเขาจะเลือกใช้อัตราภาษีอย่างรอบคอบกว่าหัวหน้าของเขา และหลีกเลี่ยงการเริ่มสงครามการค้ากับจีนอีกครั้ง การปกป้องเศรษฐกิจอาจทำให้ศักยภาพการผลิตของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ถูกจำกัด ในขณะที่การลดภาษี การยกเลิกการควบคุมธุรกิจ การเพิ่มการใช้จ่าย หรือการผลักดันให้ส่งกลับผู้อพยพที่เข้าเมืองอย่างผิดกฎหมาย อาจเสี่ยงที่จะจุดไฟให้กับเงินเฟ้ออีกครั้ง แผนการของทรัมป์ในการเพิ่มอัตราภาษีการค้าเหมือนจะได้รับความสนใจเพิ่มขึ้นเมื่อเขาเลือก Jamieson Greer ซึ่งอธิบายว่าเงินเป็น “ความท้าทายระหว่างรุ่น” สำหรับสหรัฐฯ ให้เป็นตัวแทนการค้าของเขา Kevin Hassett ได้รับเลือกให้กำกับดูแล National Economic Council ซึ่งให้คำแนะนำแก่ประธานาธิบดีเกี่ยวกับนโยบาย ทั้งหมดนี้เพิ่มความวิตกกังวลในบรรดาผู้นำทั่วโลกเกี่ยวกับนโยบายการค้าของประธานาธิบดีที่กำลังจะเข้ารับตำแหน่ง ทรัมป์ได้เลือก Paul Atkins นักอนุรักษ์นิยมจาก Beltway ผู้สนับสนุนสกุลเงินดิจิทัลและอดีตกรรมการ SEC ให้เป็นผู้นำ US SEC หากได้รับการยืนยัน Atkins คาดว่าจะมุ่งเน้นไปที่การลดข้อบังคับและลดโทษสำหรับผู้ละเมิดหลักทรัพย์ แผนการสำหรับ “กรมควบคุมประสิทธิภาพการทำงานของรัฐบาล” ที่ได้อ้างไว้โดย Elon Musk และ Vivek Ramaswamy เต็มไปด้วยปัญหาทางกฎหมาย ตั้งแต่ข้อบกพร่องในรัฐธรรมนูญไปจนถึงความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นในผลประโยชน์ ทรัมป์เลือก David Sacks นักลงทุนเวนเจอร์แคปิตอลให้เป็นผู้สนับสนุนด้านนโยบาย AI และสกุลเงินดิจิทัลของทำเนียบขาว Sacks ซึ่งเคยเป็นผู้บริหารของ PayPal ทรัมป์กำลังดึงตัวหนึ่งในผู้สนับสนุนและผู้ระดมทุนที่โดดเด่นที่สุดใน Silicon Valley โดยมีเป้าหมายที่จะทำให้อเมริกาเป็น “ผู้นำที่แท้จริง” ในทั้งสองด้าน ประธานาธิบดีที่กำลังจะเข้ารับตำแหน่งยังได้แต่งตั้งอดีตสว. David Perdue เป็นทูตสหรัฐฯ ประจำประเทศจีน ซึ่งอาจถูกมองว่าเป็นสัญญาณปรองดองกับปักกิ่งท่ามกลางการดำเนินการด้านการค้าหรือการตอบโต้ที่เกิดขึ้น Tulsi Gabbard ผู้ได้รับการเสนอชื่อจากโดนัลด์ ทรัมป์ให้เป็นเจ้าหน้าที่ข่าวกรองสูงสุดของอเมริกา ได้พบกับประธานาธิบดีสวาทอย่างลับ ๆ และได้ปกป้องสงครามของปูตินในยูเครน ถูกมองว่าเป็น “ผู้ที่มีความสัมพันธ์กับรัสเซีย” โดยพรรคเดโมแครตที่ร่วมกับบางพรรคที่พิชิตกันอย่างรุนแรงคัดค้านการให้เธอกลายเป็นผู้อำนวยการข่าวกรองแห่งชาติ กาบาร์ดต้องเผชิญกับกลุ่มผู้คัดค้านที่กว้างขึ้นเกือบ 100 ราย อดีตนักการทูต สมาชิกของชุมชนข่าวกรอง และเจ้าหน้าที่ความมั่นคงแห่งชาติจากทั้งสองพรรคที่เรียกร้องให้วุฒิสภาจัดการพิจารณาคดีเบื้องหลังประตูที่ปิดตายเพื่อการทบทวนข้อมูลลับของรัฐบาลทั้งหมดเกี่ยวกับอดีตสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

### ธุรกิจล่าสุด

ธุรกิจล่าสุดของทรัมป์มีชื่อว่า Trump Media and Technology Group (TMTG) ซึ่งในปัจจุบัน TMTG เป็นบริษัทแม่ของ Truth Social เว็บไซต์โซเชียลมีเดียที่คล้ายกับ Twitter และแอปสตรีมมิ่ง Truth+ ที่เพิ่งเปิดตัว ทรัมป์ไม่มีบทบาททางการ

ในบริษัท แต่เขาเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ด้วยสัดส่วนร้อยละ 54 อย่างไรก็ตาม โซเชี่ยลมีเดียมีความสามารถในการมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของสาธารณะ ซึ่งเพียงพอที่จะสร้างปัญหาทางจริยธรรมและประชาธิปไตยใหม่โดยเฉพาะในโลกที่เราติดการเลื่อนโทรศัพท์ และที่การบริโภคข่าวสารของประชาชนส่วนใหญ่ถูกลดลงเป็นเพียงส่วนย่อยผ่านโซเชี่ยลมีเดีย

## คำมั่นสัญญา

นี่คือรายการที่ยาวเหยียดของทุกสิ่งที่โดนัลด์ ทรัมป์ให้คำมั่นว่าจะดำเนินการใน “วันแรก” ของรัฐบาลใหม่ของเขา ทรัมป์แจ้งวุฒิสมาชิกพรรครีพับลิกันว่าเขากำลังเตรียมออกคำสั่งบริหารประมาณ 100 ฉบับในวันแรกของการดำรงตำแหน่ง ประธานาธิบดีทรัมป์ลงนามในคำสั่งบริหารจำนวนมาก ซึ่งรวมถึง การออกโทษให้กับผู้ก่อจลาจลเมื่อวันที่ 6 มกราคม, ถอนตัวจากองค์การอนามัยโลก (WHO), สนับสนุนอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงฟอสซิล, เนรเทศผู้อพยพ, คงไว้ซึ่ง TikTok, ยกเลิกนโยบายด้านความหลากหลายและความเสมอภาค (DEI) ในภาครัฐ, ถอนตัวจากข้อตกลงปารีสว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และประกาศให้มีเพียงสองเพศตามกฎหมาย เป็นต้น

## ภาษีศุลกากร

ภาษีศุลกากรอาจส่งผลกระทบต่อกำไรของผู้ผลิตรถยนต์ในสหรัฐฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง General Motors (GM) และอาจทำให้ราคารถ SUV และรถกระบะในสหรัฐฯ สูงขึ้น GM มีพนักงาน 125,000 คนในอเมริกาเหนือ ยอดขายที่ลดลงของรถยนต์ที่ผลิตในเม็กซิโกอาจกระทบต่อกำไรของบริษัททั้งภูมิภาค และกดดันอัตราค่าจ้างทั้งสองฝั่งของพรมแดน แม้ว่าบริษัทผู้นำเข้าน้ำมันเข้าไปยังสหรัฐฯ จะเป็นผู้จ่ายภาษีโดยตรง แต่ต้นทุนเหล่านี้จะถูกส่งต่อไปยังผู้บริโภคผ่านราคาสินค้าที่สูงขึ้น ภาษีศุลกากรยังอาจดันราคาปื๊ยที่นำเข้าจากแคนาดาให้สูงขึ้นในช่วงเวลาที่เกษตรกรต้องจ่ายค่าปื๊ยเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปี 2563 ประมาณร้อยละ 70 ของน้ำมันดิบที่นำเข้าจากแคนาดาจะถูกส่งไปยังโรงกลั่นในแถบมิดเวสต์ของสหรัฐฯ ซึ่งจัดหาน้ำมันให้กับพื้นที่ที่รวมถึงชิคาโกและดีทรอยต์ โรงกลั่นเหล่านี้ถูกออกแบบมาให้ใช้กับน้ำมันดิบหนัก และอาจประสบปัญหาในการหาน้ำมันทดแทนจากแหล่งอื่น หรือไม่ก็ต้องจ่ายในราคาที่สูงขึ้นหากน้ำมันดังกล่าวถูกเก็บภาษีศุลกากร ซึ่งอาจทำให้ต้นทุนเชื้อเพลิงในแถบมิดเวสต์สูงขึ้น ผลกระทบจะรู้สึกได้จากผู้บริโภคในสหรัฐฯ โดยเฉพาะในร้านขายของชำและร้านอาหาร สินค้าบางรายการอาจขาดตลาด ขณะที่ผู้ผลิตหลักในแคนาดาและเม็กซิโกบางรายแจ้งลูกค้าว่าจะไม่รับคำสั่งซื้อใหม่จากสหรัฐฯ เนื่องจากกังวลว่าทรัมป์อาจกลับมาใช้ภาษีศุลกากรอีกครั้ง ทรัมป์ส่งสัญญาณว่าเขาวางแผนจะเรียกเก็บภาษีสูงถึงร้อยละ 25 กับทั้งสองประเทศภายในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2568 แม้ว่าแคนาดาและเม็กซิโกจะได้รับการยกเว้นจากภาษีเหล่านี้ร้อยละ 25 ในวาระแรกของทรัมป์ แต่ขณะนี้มีความกังวลมากขึ้นว่าอาจไม่ได้รับการยกเว้นอีก แคนาดาถือเป็นแหล่งนำเข้าเหล็กที่ใหญ่ที่สุดสำหรับสหรัฐอเมริกา ขณะที่เม็กซิโกจัดอยู่ในอันดับที่สาม ศูนย์กลางการผลิตอะไหล่ของเม็กซิโกมองว่าภาษีศุลกากรจะไม่ส่งผลให้อุปสงค์ลดลง แต่จะส่งผลให้เกิดภาวะเงินเฟ้อ โดยต้นทุนและราคาสินค้าจะเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เงินเฟ้อสูงขึ้นและกระทบต่อผู้บริโภค จีนประกาศห้ามส่งออกวัสดุสำคัญหลายรายการที่ใช้ในเทคโนโลยีขั้นสูงและอุตสาหกรรมอาหาร เพื่อตอบโต้รัฐบาลโจ ไบเดน ที่เข้มงวดขึ้นกับการจำกัดเทคโนโลยีของจีน นี่คือการโต้แย้งที่ที่น่าสนใจ เกี่ยวกับความหมายที่แท้จริงของภาษีศุลกากรสำหรับประชาชนทั่วไปในอเมริกา เพื่อให้เข้าใจได้ดียิ่งขึ้นว่า ภาษีศุลกากรกระทบต่อผู้ที่ออกกฎหมายเหล่านี้ได้อย่างไร วิดีโอสั้นนี้จะให้คำอธิบายที่ชัดเจน ในขณะเดียวกัน สิ่งที่หลายคนดูเหมือนจะไม่เข้าใจคือ จีนไม่ได้หยุดนิ่งตั้งแต่ช่วงที่ทรัมป์ดำรงตำแหน่งครั้งแรก จีนได้ปรับตัวเข้ากับภาษีศุลกากรและอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษีที่สหรัฐอเมริกาสร้างขึ้นในช่วง 8 ปีที่ผ่านมา ปัจจุบัน จีนเป็นผู้นำด้านหุ่นยนต์, รถยนต์ไฟฟ้า (EVs) และปัญญาประดิษฐ์ (AI) บทความล่าสุดใน The New York Times โดย Thomas Friedman อธิบายอย่างชัดเจนว่าจีนได้ก้าวหน้าไปมากเพียงใดในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ Braemar Research ระบุว่า การส่งออกเหล็กจากจีนไปยังสหรัฐฯ อยู่ที่ 1.7 ล้านตันในปี 2560 แต่จะลดลงเหลือเพียง 700,000 ตันภายในสิ้นปีนี้ จากยอดส่งออกเหล็กทั้งหมดของจีนที่ 111.1 ล้านตัน ซึ่งหมายความว่าภาษีศุลกากรของทรัมป์ต่อเหล็กจีนแทบไม่มีผลกระทบใด ๆ เนื่องจากตัวเลขดังกล่าวคิดเป็นเพียงร้อยละ 2.5 ของการนำเข้าเหล็กทั้งหมดของสหรัฐฯ ที่คาดว่าจะอยู่ที่ 30 ล้านตันในปี 2567 ตลาดสินค้าโภคภัณฑ์กำลังเตรียมรับมือกับผลกระทบจากสงครามภาษีศุลกากรของทรัมป์ ทรัมป์คาดว่าจะเรียกเก็บภาษีจากสหภาพยุโรป หากประเทศสมาชิกไม่ซื้อน้ำมันและก๊าซของสหรัฐฯ มากขึ้น มาตรการภาษีของทรัมป์ ซึ่งรวมถึงการเก็บภาษีสูงถึงร้อยละ 60 ต่อจีน และประมาณร้อยละ 20 ต่อประเทศอื่น ๆ อาจทำให้เศรษฐกิจโลกสะดุด ปรับโครงสร้างเส้นทางการค้าค้นเงินเพื่อให้สูงขึ้น และนำไปสู่มาตรการทางการเงินที่เข้มงวดขึ้น อย่างไรก็ตาม เป็นไปได้เช่นกันว่ามาตรการเหล่านี้อาจเป็น

เพียงเครื่องมือในการเจรจาเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ภายใต้อาณัติของทรัมป์อาจส่งผลเสียร้ายแรง สงครามการค้าอาจส่งผลย้อนกลับ เช่น ทำให้ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคในร้านขายของชำสูงขึ้น ตลาดหุ้นที่ผันผวน หรือทำให้คนตกงานจากสงครามการค้าที่ยืดเยื้อ “นี่อาจเป็นเป้าหมายที่ยิ่งใหญ่ที่สุด” แมรี เลฟลี นักวิจัยอาวุโสจากสถาบันเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศปีเตอร์สัน กล่าวกับ CNN ในการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ “นี่เป็นการพนันครั้งใหญ่ เป็นสูตรสำหรับการชะลอเศรษฐกิจและเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้น” วอลเล่ย์ สตรีทเจอร์นัลก้าวไปอีกขั้นด้วยการตีพิมพ์บทความวิจารณ์ที่รุนแรงในวันเสาร์ (1 กุมภาพันธ์ 2568) หัวข้อ “สงครามการค้าที่โง่เขลาที่สุดในประวัติศาสตร์” บทความวิจารณ์ดังกล่าวแย้งว่าการที่ทรัมป์ให้เหตุผลในการ “โจมตีเศรษฐกิจ” ต่อแคนาดา และเม็กซิโก “ไม่มีเหตุผล” และเตือนว่ากลยุทธ์ดังกล่าวอาจจบลงด้วยหายนะ ประธานาธิบดีทรัมป์ตกลงที่จะเลื่อนการขึ้นภาษีศุลกากรต่อแคนาดาและเม็กซิโกเป็นเวลา 30 วัน หลังจากการเจรจากับนายกรัฐมนตรีจัสติน ทรูโด และประธานาธิบดีคลอเดีย เชนบอม และนั่นคือความแตกต่างระหว่างวาทกรรมในการหาเสียงกับความเป็นจริง หรืออย่างที่ผู้สนับสนุนทรัมป์หัวรุนแรงจะพูดว่า “เขาทำอีกแล้ว!”

## ยุติสงครามในยูเครนและตะวันออกกลาง

**ยูเครน:** โดนัลด์ ทรัมป์ให้คำมั่นว่าจะยุติสงครามในยูเครนและตะวันออกกลางอย่างรวดเร็ว โดยอาจกดดันให้ยูเครนยอมรับข้อตกลงหยุดยิง เนื่องจากกำลังเสียเปรียบในสนามรบ ขณะที่สหรัฐฯ และสหราชอาณาจักรตัดสินใจอนุญาตให้ยูเครนใช้ขีปนาวุธพิสัยไกลโจมตีเป้าหมายในรัสเซีย ซึ่งดูเหมือนจะเป็นปฏิริยาต่อการที่เกาหลีเหนือส่งกองกำลังเข้ามาประจำการในยุโรป ปูตินตอบโต้โดยการปรับเปลี่ยนนโยบายอาวุธนิวเคลียร์และยิงขีปนาวุธไฮเปอร์โซนิกโจมตีเมืองคีนีโพร เศรษฐกิจของรัสเซียกำลังเผชิญกับช่วงเวลาวิกฤติ เนื่องจากเงินทุนสำรองของปูตินลดลงอย่างต่อเนื่อง เพิ่มโอกาสที่เศรษฐกิจจะล่มสลาย ทรัมป์ ซึ่งต่อต้านการช่วยเหลือยูเครน ได้แต่งตั้งคีร์ เคลล็อก อดีตนายพลวัย 80 ปี ผู้คัดค้านการให้ความช่วยเหลือจากอเมริกา แก่ยูเครน เป็นผู้แทนพิเศษด้านความสัมพันธ์ระหว่างยูเครนและรัสเซีย ด้านรัฐมนตรีต่างประเทศของรัสเซียส่งสัญญาณจากมอสโกว่าพร้อมสำหรับการเจรจากับยูเครน ซึ่งวลาดิเมียร์ เชเลนสกี ก็แสดงท่าทีว่ายินดีที่จะพูดคุยเช่นกัน ทรัมป์ประกาศว่าเขาจะยุติสงครามยูเครนก่อนพิธีสาบานตนในวันที่ 20 มกราคม อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาของเขาเริ่มยอมรับว่าสงครามในยูเครนอาจต้องใช้เวลาหลายเดือนหรือนานกว่านั้นในการแก้ไข ซึ่งถือเป็นการเผชิญกับความจริงที่ขัดกับคำสัญญาใหญ่ของเขาที่จะทำข้อตกลงสันติภาพตั้งแต่วันแรกที่เข้ารับตำแหน่ง

**กาซา:** ทรัมป์แต่งตั้ง มาสซาด บูลอส นักธุรกิจเชื้อสายเลบานอน-อเมริกันและพ่อตาของทิฟฟานี ทรัมป์ เป็นที่ปรึกษาอาวุโสด้านกิจการอาหรับและตะวันออกกลาง โดยบูลอสมีบทบาทสำคัญในการหาเสียงของทรัมป์ในหมู่ชาวอาหรับอเมริกันในรัฐสมรภูมิสำคัญ เช่น มิชิแกน ปัจจัยทั้งหมดนี้ทำให้เกิดคำถามว่าสงครามในตะวันออกกลางจะดำเนินต่อไปหรือจะสิ้นสุดลงตามที่ทรัมป์สัญญาไว้ **วิดีโอการอภิปรายที่ออกซ์ฟอร์ด** ให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับสถานการณ์ในกาซา ขณะที่องค์การนิรโทษกรรมสากล (Amnesty International) กล่าวหาว่าอิสราเอลว่ากระทำการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ชาวปาเลสไตน์ในกาซาในรายงานที่เผยแพร่เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2567 ซึ่งอิสราเอลปฏิเสธ **ในบทสัมภาษณ์** อดีตนายกรัฐมนตรียุโรป โดมินิก เดอ วิลเปง อธิบายถึงแนวทางที่โลกจะสามารถออกจากวิกฤตินี้ได้ โดยยึดถือความยุติธรรมและการทูตเป็นหลัก อดีตรัฐมนตรีกลาโหมอิสราเอล โมเช ยาลอน กล่าวหาว่าอิสราเอลก่ออาชญากรรมสงครามและล้างเผ่าพันธุ์ในฉนวนกาซา บทความชื่อ **“ระเบียบโลกกำลังล่มสลายในกาซา”** โดยโมฮัมหมัด เอลบาราเคอี เจ้าของรางวัลโนเบลสาขาสันติภาพ ระบุว่า สงครามระหว่างอิสราเอลและฮามาสได้ทำลายระบบระหว่างประเทศอย่างร้ายแรง การละเมิดกฎหมายมนุษยธรรมระหว่างประเทศอย่างร้ายแรงเพื่อปกป้องพลเรือนนั้นเกินจะเชื่อได้จริง ๆ อาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับพลเรือน ทั้งในอิสราเอลและกาซา คือความชั่วร้ายในรูปแบบที่บริสุทธิ์ที่สุด สิ่งเหล่านี้ควรเป็นวาระเร่งด่วนของอัยการศาลอาญาระหว่างประเทศ และต้องได้รับการพิจารณาในศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ เราต้องหยุดการดลาลงสู่หายนะ การเพิกเฉยต่อหลักการและบรรทัดฐานของกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น การจำกัดสิทธิในการป้องกันตนเอง และการขัดขวางคณะมนตรีความมั่นคงโดยเจตนาจากการปฏิบัติตาม “ความรับผิดชอบเบื้องต้นในการรักษาสันติภาพและความมั่นคงระหว่างประเทศ” ถือเป็นการกระทำที่ไม่เป็นธรรม เจ้าหน้าที่ด้านมนุษยธรรมระดับสูงของสหประชาชาติที่อยู่ในพื้นที่กาซา ใช้ถ้อยคำเช่น “นรกบนดิน” และ “ความเป็นมนุษย์กำลังล่มสลาย” เพื่อสะท้อนความสิ้นหวังของพวกเขา ทว่ามีเพียงไม่กี่คนที่ให้ความสนใจต่อเสียงเหล่านี้ คริสเตียน อมันปิแอร์ สัมภาษณ์ **ไอเมอร์ บาร์ทอฟ ศาสตราจารย์ด้านการศึกษาระหว่างเผ่าพันธุ์และหายนะชาวยิว** แห่งมหาวิทยาลัยบราวน์ หลังจากการเยือนอิสราเอลของเขา เป็นการสัมภาษณ์สั้น ๆ ที่ควรค่าแก่การรับชม



**เลบานอน:** การขึ้นสู่อำนาจของพลเอก Aoun แม้จะขัดต่อรัฐธรรมนูญของเลบานอน แต่ได้รับการสนับสนุนจากสหรัฐฯ สหราชอาณาจักร และอิสราเอล สหรัฐฯ ได้ให้คำมั่นว่ากองทัพอิสราเอล (IDF) จะถอนตัวออกจากภาคใต้ของเลบานอนภายใน 60 วัน ตามข้อตกลงที่ยุติสงครามที่ไค์ลาฟตามข้อตกลงที่ลงนามซึ่งยุติสงคราม อย่างไรก็ตาม การโจมตีทางอากาศของอิสราเอลยังคงดำเนินต่อไป และกองกำลังภาคพื้นดินยังคงบุกเข้าไปในภาคใต้ของเลบานอน การแต่งตั้งของพลเอก Aoun ในฐานะประธานาธิบดีของเลบานอน ทำให้เกิดความหวังว่าสงครามระหว่างอิสราเอลและซีเรียจะสิ้นสุดลง

**ซีเรีย:** การล่มสลายของระบอบบาชาร์ อัล-อัสซาดในซีเรียทำให้โลกจับตามองความวุ่นวายในตะวันออกกลางอย่างใกล้ชิด กองทัพสหรัฐฯ โจมตีเป้าหมายของกลุ่มรัฐอิสลาม (IS) หลายสิบแห่งในภาคกลางของซีเรีย ส่งผลให้ราคาน้ำมันพุ่งสูงขึ้น อัสซาดและครอบครัวลี้ภัยไปยังมอสโคว์ ยุติราชวงศ์ที่ปกครองประเทศด้วยความโหดร้าย โดยอัสซาดสืบทอดอำนาจในปี 2000 พร้อมสัญญาว่าจะปฏิรูป แต่กลับใช้สงครามปราบปรามฝ่ายต่อต้านจนมีผู้เสียชีวิตนับแสน การล่มสลายของรัฐบาลอัสซาดก่อให้เกิดสุญญากาศทางอำนาจ ทำให้สหรัฐฯ และอิสราเอล เริ่มเคลื่อนไหว ในซีเรีย กองกำลังกบฏรุกคืบเข้าสู่เมืองฮอมส์ ขณะที่กองกำลังชาวเคิร์ดเข้าควบคุมทะเลทรายฝั่งตะวันออก ในบทสัมภาษณ์ที่น่าสนใจนี้ เกียร์ เพเดอร์เซน เจ้าหน้าที่ระดับสูงของ UN ประจำซีเรีย ให้สัมภาษณ์เกี่ยวกับการล่มสลายของอัสซาด การยึดครองดินแดนซีเรียของอิสราเอล บทบาทของอาบู มุฮัมมัด อัล-โกลานี ผู้นำกลุ่มไอซิส ตาห์รีร์ อัล-ชาม และการตั้งคำถามว่า UN ล้มเหลวต่อชาวซีเรียหรือไม่ อิสราเอลโจมตีเป้าหมายหลายร้อยแห่งในซีเรีย และส่งกองกำลังลี้ภัยเข้าไปในประเทศ ขณะที่กลุ่มกบฏที่โค่นล้มอัสซาดเริ่มจัดตั้งรัฐบาลเปลี่ยนผ่าน

**เยเมน:** อิสราเอลร่วมกับสหรัฐฯ และสหราชอาณาจักรเริ่มปฏิบัติการโจมตีทางอากาศในเยเมน หลังจากที่เกิดสงครามในเลบานอน กาซา (โปรดดูบทสัมภาษณ์โอเมอร์ บาร์ทอเฟในส่วนของกาซา) และซีเรียได้สิ้นสุดลง “พันธมิตร” เหล่านี้กำลังมุ่งเป้าไปที่การบดขยี้ขบวนการกบฏสุดีให้หมดสิ้น

## องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ

อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมระดับโลกที่มีกฎระเบียบของตัวเอง ภายใต้การกำกับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งอยู่ภายใต้สหประชาชาติ อย่างไรก็ตาม ระบบที่ IMO ใช้คือการพยายามสร้างข้อตกลงร่วมกันจาก 175 ประเทศสมาชิก ทำให้การตัดสินใจมักสร้างความไม่พอใจให้ทุกฝ่าย ปัจจุบัน IMO กำลังอยู่ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อของการพิจารณาภาษีคาร์บอน โดยคณะกรรมการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC 83) จะประชุมหารือระหว่างวันที่ 7-11 เมษายน 2568 หากผ่านความเห็นชอบ ภาษีคาร์บอนฯ จะมีผลบังคับใช้ภายในปี 2570 และจะมีผลเหนือกว่ากฎระเบียบระดับท้องถิ่น เช่น EU ETS เป็นต้น แผนที่จะเริ่มต้นภายในปี 2568 อาจต้องรอจนถึงปี 2570 ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อบังคับใหม่ทั้งหมดนี้อยู่ในหัวข้อที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะ

ในบทความของ Splash ลงวันที่ 29 มกราคม 2568 ระบุว่า “เครื่องดักจับเขม่าควัน กลายเป็นเครื่องมือที่เจ้าของเรือจำนวนมากเลือกใช้เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดการปล่อยก๊าซกรรมถันต่ำ แต่กลุ่มนักสิ่งแวดล้อมได้แย้งว่ามันกำลังทำให้มหาสมุทรเป็นพิษ” การศึกษาผลกระทบของเศษดักจับเขม่าควันต่อบรรยากาศและมหาสมุทรทำให้นักสิ่งแวดล้อมเรียกร้องให้ IMO ห้ามการใช้เทคโนโลยีดังกล่าวนี้โดยสิ้นเชิง องค์กร Pacific Environment ซึ่งติดตามผลกระทบทางนิเวศวิทยาของมลพิษในภูมิภาคแปซิฟิก ได้เผยแพร่ผลการศึกษานี้ชื่อ “พิษในน้ำ” ซึ่งสรุปว่า น้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันมีความเป็นพิษสูงมาก

**COP29** ล้มเหลวเกือบโดยสิ้นเชิง สองสัปดาห์ของการเจรจาที่ยากลำบากเกือบล่มสลายในที่ประชุมสภาพอากาศของ UN ที่อาเซอร์ไบจาน ข้อตกลงมูลค่า 300,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐสุดท้ายเกิดขึ้นจากการเจรจาลับในห้องประชุมเล็ก ๆ ที่สนามกีฬาโอลิมปิกบากู โดยมีผู้เจรจาที่อดโรยจากความเหนื่อยล้า อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลอยู่ในสถานการณ์ที่ตึงเครียดกว่าอุตสาหกรรมอื่น ๆ ที่มีการปล่อยมลพิษสูง IMO เป็นหน่วยงานกำกับดูแลระดับโลกเพียงแห่งเดียวที่มีแผนกลยุทธ์ด้านสภาพอากาศและผ่านกฎระเบียบหลายประการ เช่น EEDI (Energy Efficiency Design Index), EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index), และ CII (Carbon Intensity Indicator) MEPC 83 ของ IMO จะกำหนดมาตรฐานเชื้อเพลิงขั้นสุดท้ายและภาษีคาร์บอน ผู้นำอุตสาหกรรมทางทะเลกว่า 50 รายได้ลงนามใน Call to Action เพื่อให้เชื้อเพลิงสีเขียว เช่น แอมโมเนียและเมทานอล มีอัตราการใช้งานร้อยละ 5-10 ภายในปี 2573 เชื้อเพลิงปลอดมลพิษและเทคโนโลยีใหม่ ๆ ต้องการการปรับปรุงมาตรฐานการฝึกอบรมภายใต้ IMO Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Convention

การประชุม COP29 ตอกย้ำลำดับความสำคัญของศูนย์ลดคาร์บอนทางทะเลของ Lloyd's Register เช่น การส่งเสริมโครงการนำร่องด้านเชื้อเพลิง การพัฒนาโครงสร้างความปลอดภัย และการขยายการลงทุน อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมยังเน้นให้เห็นถึงความจำเป็นในการร่วมมือที่มากขึ้น แม้ว่าการประชุมจะไม่ประสบความสำเร็จในทุกเป้าหมายที่ตั้งไว้ แต่มันช่วยทำให้อุตสาหกรรมขนส่งทางเรือถูกมองว่าเป็นผู้นำในกลุ่มอุตสาหกรรมที่ขาดต่อการลดมลพิษ ซึ่งเป็นมุมมองที่ก่อนหน้านี้แทบไม่ได้รับการยอมรับภายในวงการอุตสาหกรรมเอง (ที่มา: Lloyd's Register of Shipping)

## การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจลดความต้องการเรือฟิชชากประเทศที่บริโภคเรือฟิชชามากสามารถเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรของตนผ่านเทคโนโลยี หรือได้รับปริมาณน้ำฝนที่เหมาะสมในช่วงเวลาที่เหมาะสม ซึ่งช่วยเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรของพวกเขา นี่จะเป็นข่าวดีสำหรับประเทศเหล่านั้น แต่เป็นข่าวร้ายสำหรับความต้องการขนส่งทางทะเล อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีแนวโน้มที่จะเพิ่มความต้องการเรือฟิชชามากขึ้นเมื่อประเทศที่บริโภคเรือฟิชชามากปริมาณมากเผชิญกับสภาพอากาศที่รุนแรงผิดปกติซึ่งลดผลผลิตและผลผลิตทางการเกษตร ทำให้ต้องนำเข้าจากประเทศผู้ผลิตที่ห่างไกล การเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศสุดขั้วเหล่านี้จะต้องการพลังงานเพิ่มขึ้น วัสดุเพิ่มเติมเพื่อเสริมสร้างโครงสร้างให้สามารถต้านทานพายุที่รุนแรงขึ้น การขนส่งสินค้าเรือฟิชชาก็เพิ่มขึ้นเมื่อฟิชชามีความเสี่ยงหรือถูกทำลายจากสภาพอากาศที่แปรปรวนบนบก และความพยายามในการรีไซเคิลเรือเก่ามากขึ้นกว่าช่วงเวลาสภาพอากาศปกติ ความแออัดที่เกิดจากสภาพอากาศที่รุนแรง คาดเดาไม่ได้ และรุนแรงขึ้นบนบก ระยะทางการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เพิ่มขึ้นสำหรับวัตถุดิบที่ใช้ผลิตพลังงานเพิ่มเติม วัสดุที่ใช้สร้างใหม่หรือเสริมสร้างโครงสร้างที่เสียหายจากพายุที่พัดขึ้นฝั่ง และการนำเข้าเรือฟิชชทดแทนที่ถูกทำลายโดยไต้ฝุ่นและเฮอริเคน จะส่งผลให้เกิดอุปสงค์พื้นที่ขนส่งสินค้าทางทะเลมากขึ้น

นักวิทยาศาสตร์คาดการณ์ว่า ภูเขาน้ำแข็งที่ใหญ่ที่สุดในโลก A23a จะแตกออกจากในหนึ่งเดือนหลังจากที่มันหลุดออกจากกระแสน้ำวนที่กักขังไว้ในเดือนมกราคม 2567 และกำลังเคลื่อนตัวไปทางแอนตาร์กติกา องค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (WMO) ระบุว่าประมาณร้อยละ 90 ของความร้อนส่วนเกินที่เกิดจากภาวะโลกร้อนถูกดูดซับโดยมหาสมุทร ทำให้ระดับความร้อนของมหาสมุทรเป็นตัวชี้วัดสำคัญของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ แอนดรูว์ ไมเยอร์ส รองหัวหน้าทีมวิทยาศาสตร์สมุทรศาสตร์ขั้วโลกของ British Antarctic Survey (BAS) กล่าวว่า ขณะนี้ภูเขาน้ำแข็งอยู่ในกระแสน้ำแอนตาร์กติกเซอร์เค็มโพลาไร และจะเคลื่อนตัวไปทางตะวันออกเฉียงเหนือสู่เกาะเซาท์จอร์เจีย เมื่อภูเขาน้ำแข็งเคลื่อนตัวไปทางเหนือ อุณหภูมิที่สูงขึ้นคาดว่าจะเร่งกระบวนการละลาย อย่างไรก็ตาม มีกรณีที่ภูเขาน้ำแข็งสามารถลอยไปได้ไกลกว่านี้ และหากสามารถจับกระแสน้ำที่ไหลเร็วได้ ก็อาจเคลื่อนตัวเข้าใกล้แอฟริกาใต้ หาก A23a ไปถึงแอฟริกาใต้ เส้นทางเดินเรือรอบแหลมกู๊ดโฮป (COGH) อาจซับซ้อนขึ้นและทำให้เรือล่าช้าที่ใช้เส้นทางยาวระหว่างเอเชียและโลกตะวันตก

คิม โชว ผู้ร่วมก่อตั้งและซีโอโอของ Sightline Climate กล่าวว่า “ระยะเวลาที่เทคโนโลยีนิวเคลียร์จะกลายเป็นความจริงนั้นอยู่ที่ 5 ปี ตามคำกล่าวของนักลงทุนร่วมทุน วินโด โคสลา นักลงทุนและบริษัทเทคโนโลยีได้ทุ่มเงินลงทุนในพลังงานฟิวชันเนื่องจากศักยภาพในการให้พลังงานสะอาดแก่ศูนย์ข้อมูล”

การศึกษาเป็นครั้งแรกสรุปว่า 88.3 ล้านตันของ CO<sub>2</sub> ถูกกักเก็บอยู่ในป่าชายเลน หนองน้ำ และป่าชายหาดที่อยู่ติดกับจุดได้คลื่น

ท่ามกลางไฟป่ารุนแรงที่ยังคงเกิดขึ้นในลอสแอนเจลิส ซึ่งผู้เชี่ยวชาญด้านสภาพอากาศรวมถึง WMO ระบุว่าเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เช่น ช่วงเวลาที่แห้งแล้ง ยาวนาน อากาศอบอุ่น และลมแรง รวมถึงฝนที่ตกก่อนฤดูกาล ซึ่งทำให้พืชพรรณเติบโตมากขึ้น องค์การสหประชาชาติรายงานว่า ปี 2567 ถือเป็นจุดสิ้นสุดของแนวโน้มอุณหภูมิที่ทำลายสถิติอย่างต่อเนื่องตลอดทศวรรษที่ผ่านมา

หน่วยงาน Copernicus ของยุโรปยืนยันเมื่อวันศุกร์ที่ 10 มกราคม 2568 ว่า ปี 2567 เป็นปีที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ โดยมีอุณหภูมิพื้นผิวเฉลี่ยสูงกว่าระดับก่อนยุคอุตสาหกรรม 1.6 องศาเซลเซียส หลังจากที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแต่ละระดับสูงสุดใหม่

คาดว่า**การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของจีนอาจถึงจุดสูงสุดในปีนี้** เร็วกว่ากำหนดเส้นตายปี 2573 ที่ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง กำหนดไว้ เนื่องจากการเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานหมุนเวียนของจีนเป็นไปอย่างน่าทึ่ง ประเทศจีนจะสร้างสถิติใหม่ในการติดตั้ง**พลังงานแสงอาทิตย์ในปี 2567** แม้ว่าอุตสาหกรรมที่ผลิตอุปกรณ์จะประสบกับราคาที่และอัตรากำไรที่ลดลงก็ตาม โดยคาดว่าจะติดตั้งกำลังการผลิต 230 ถึง 260 กิกะวัตต์ มากกว่าสถิติเดิมที่ 217 กิกะวัตต์ในปี 2566 การเติบโตของยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ในจีนกำลังส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้น้ำมันเบนซิน ตามสถิติทางการ ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าและไฮบริดถึง**จุดเปลี่ยนสำคัญแล้ว** คาดการณ์ว่าจีนจะปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 ในปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2566 ตามข้อมูลของโครงการ Global Carbon Project ซึ่งมีช่วงการคาดการณ์ที่รวมถึงความเป็นไปได้ในการลดลงด้วย ตัวเลขเหล่านี้บ่งชี้ว่าจุดเปลี่ยนที่สำคัญในการต่อสู้กับภาวะโลกร้อนกำลังอยู่ในระยะใกล้ การนำเข้าน้ำมันดิบของจีนมีแนวโน้มถึง**จุดสูงสุดเร็วที่สุดในปี 2568** เนื่องจากความต้องการเชื้อเพลิงสำหรับการขนส่งเริ่มลดลงสำหรับประเทศที่เป็นผู้นำเข้าน้ำมันดิบรายใหญ่ที่สุดของโลก ยุติช่วงเวลาหลายทศวรรษที่จีนเป็นปัจจัยหลักในการขยายการบริโภคน้ำมัน ผู้เชี่ยวชาญด้านสภาพอากาศของจีนมีความมั่นใจมากขึ้นว่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจะถึงจุดสูงสุดเร็วกว่าที่คาดไว้ โดย**ร้อยละ 44 ของผู้ตอบแบบสำรวจ** จากศูนย์วิจัยพลังงานและอากาศสะอาด (Centre for Research on Energy and Clean Air) เชื่อว่าการปล่อยก๊าซได้ถึงจุดสูงสุดแล้วหรือจะเกิดขึ้นภายในปี 2568

พื้นที่ในจีนติดอันดับ 16 จาก 20 อันดับของสถานที่ที่มีความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศสูงที่สุดในโลก (พื้นที่ที่มีอาคารที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรมน้อยไม่ได้รวมอยู่ในการจัดอันดับ) จีนเชื่อมต่อ**โครงการพลังงานแสงอาทิตย์ที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก** ซึ่งเป็นโรงไฟฟ้าขนาด 4 กิกะวัตต์ ที่ตั้งอยู่ในทะเลทรายทากลามากัน เข้ากับโครงข่ายไฟฟ้าเมื่อวันพุธที่ 18 ธันวาคม 2567

ปัญญาประดิษฐ์ (AI) กำลังคุกคามเป้าหมายพลังงานสะอาดของญี่ปุ่น ร่างยุทธศาสตร์พลังงานฉบับใหม่ของประเทศคาดการณ์ว่าการผลิตไฟฟ้าจะ**เพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 22 ภายในปี 2583** การขยายตัวอย่างรวดเร็วของศูนย์ข้อมูลขนาดใหญ่ที่ใช้พลังงานสูงกำลังเป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนผ่านไปสู่เชื้อเพลิงที่สะอาดขึ้น

ผู้ผลิตไฟฟ้าของอิตาลีคาดว่าจะผลิตไฟฟ้า**จากพลังงานสะอาด**มากกว่าฟอสซิลเป็นครั้งแรกในปีนี้ ถือเป็นหมุดหมายสำคัญของการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานสำหรับเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ของยุโรป

ออสเตรเลียระบุว่าประเทศกำลังอยู่บนเส้นทางที่บรรลุเป้าหมายด้านสภาพอากาศปี 2573 โดย**คาดว่าจะการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจะลดลงร้อยละ 42.6** ต่ำกว่าระดับของปี 2548 ภายในสิ้นทศวรรษนี้

ช่วงระหว่างวันที่ 13 สิงหาคมถึง 8 กันยายนเป็นฤดูเฮอริเคนสูงสุด ซึ่งโดยเฉลี่ยจะมีพายุที่ถูกตั้งชื่อ 3 ลูกพัดถล่มสหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาดังกล่าว ไม่มีพายุที่ตั้งชื่อพัดขึ้นฝั่งเลย แต่มีพายุเฮอริเคนระดับ 3 ถึง 5 ทั้งหมด 5 ลูก และมีพายุที่ตั้งชื่อทั้งหมด 11 ลูก เทียบกับค่าเฉลี่ยที่ 7 ลูกที่พัดถล่มสหรัฐฯ ในฤดูกาลนี้ (เดือนมิถุนายนถึงเดือนพฤศจิกายน) เฮอริเคนฟรานซิสพัดถล่มหลุยเซียนา เฮอริเคนเฮเลน ซึ่งเป็นพายุระดับ 4 คร่าชีวิตผู้คนอย่างน้อย 214 รายเมื่อขึ้นฝั่งที่ฟลอริดา และไม่กี่วันต่อมา เฮอริเคนมิลตัน ซึ่งเคยเป็นหนึ่งในพายุเฮอริเคนที่รุนแรงที่สุดที่เคยพบในแอ่งแอตแลนติก พัดถล่มพื้นที่อ่าวแทมปา การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศน่าจะเป็นสาเหตุหลัก โดยอุณหภูมิของมหาสมุทรแอตแลนติกใกล้แตะ**ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 32 องศาเซลเซียส** เทียบกับเกณฑ์ 26 องศาเซลเซียส ที่พายุเฮอริเคนก่อตัวได้ น้ำในมหาสมุทรแอตแลนติกในช่วงเดือนมิถุนายนในเขตหลักของการก่อตัวพายุเฮอริเคนมีอุณหภูมิสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ที่ 1.83 องศาเซลเซียส **การศึกษาฉบับใหม่โดยองค์กรไม่แสวงหากำไร Climate Central** ระบุว่าน้ำทะเลที่ร้อนกว่าปกตินี้เป็นตัวเพิ่มพลังงานและทำให้ความเร็วลมสูงสุดของพายุพุ่งขึ้นไปถึงระดับที่สูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ส่งผลให้เกิดสถิติที่เหนือกว่าค่าเฉลี่ยในปีนี้

สถิติสรุบทกำลังสัมผัสกับความร้อน **เนื่องจากฤดูหนาวกำลังจะหมดลง** จำนวนวันที่อุณหภูมิอยู่ที่หรือต่ำกว่า 0 องศาเซลเซียส กำลังลดลงในซีกโลกเหนือ

นักวิทยาศาสตร์ระบุว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ**ทำให้ฟิลิปปินส์มีความเสี่ยงต่อพายุโซนร้อนมากขึ้น** การก่อตัวของพายุได้ผ่านสี่ลูกรอบฟิลิปปินส์ในเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา มีโอกาสเพิ่มขึ้นร้อยละ 70 เนื่องจากอุณหภูมิโลกที่สูงขึ้น



เป้าหมายด้านสภาพภูมิอากาศของบริษัทสาธารณะใหญ่ของสหรัฐฯ กำลังตกอยู่ในความเสี่ยง **เนื่องจากปัญหาประดิษฐ์เร่งการใช้ไฟฟ้า** และการเลือกตั้งของโดนัลด์ ทรัมป์ ที่อาจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงนโยบายที่สนับสนุนเชื้อเพลิงฟอสซิล บริษัทเหล่านี้ล้วนตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยส่วนใหญ่มีเป้าหมายสู่ “ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์” ภายในปี 2593

ถ่านหินยังคงเป็นแหล่งพลังงานหลักของโลก โดยในปี 2566 มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 35 ของการผลิตไฟฟ้าทั่วโลก ตามข้อมูลขององค์กรด้านสภาพภูมิอากาศ Ember

ชาวอเมริกันทิ้งเสื้อผ้า 2,150 ชิ้นทุกวันที่ อุตสาหกรรมแฟชั่นก่อให้เกิดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึงร้อยละ 10 ของปริมาณทั้งหมดทั่วโลก มากกว่าการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศและการขนส่งทางทะเลรวมกัน

ชายฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของสหรัฐฯ อาจเผชิญความเสี่ยงด้านไฟฟ้าดับที่เพิ่มขึ้นในปีนี้ โดยเฉพาะหากฤดูหนาวหนาวกว่าที่คาดการณ์ไว้

การทบทวนเป้าหมายลดคาร์บอนปี 2573 ของ 70 ประเทศ พบว่าไม่มีประเทศใดอยู่บนเส้นทางที่จะจำกัดอุณหภูมิโลกให้เพิ่มขึ้นไม่เกิน 1.5 องศาเซลเซียส และยังไม่มียุทธศาสตร์ที่รื้อจะรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้ดีกว่า

ในประเทศอุตสาหกรรมอย่างสหรัฐอเมริกา ผู้คนมักบริโภคเนื้อสัตว์ในปริมาณที่เกินกว่าที่แนวทางโภชนาการแนะนำ ข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ในปัจจุบันแสดงให้เห็นอย่างมากมายว่าสิ่งนี้ไม่เพียงแต่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์ แต่ยังส่งผลเสียต่อโลกด้วย “ระบบอาหารเป็นสาเหตุของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกถึงหนึ่งในสามของทั่วโลก ซึ่งเป็นปริมาณที่มหาศาล” สเตซี บลอนดิน นักวิทยาศาสตร์ด้านพฤติกรรมจากสถาบันทรัพยากรโลกกล่าว ตามผลการศึกษาที่เผยแพร่ในวารสาร Nature Climate Change เมื่อเดือนสิงหาคม หากทั้งโลกหันมารับประทานอาหารที่เน้นพืชเป็นหลัก ระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากอาหารทั่วโลกในแต่ละปีจะลดลงประมาณร้อยละ 17 เมื่อเทียบกับระดับในปี 2562

อัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีของตลาดพลังงานแสงอาทิตย์ในสหรัฐฯ ในช่วงห้าปีข้างหน้าจะอยู่ที่ร้อยละ 2 ตามรายงานฉบับใหม่ของ Wood Mackenzie และสมาคมอุตสาหกรรมพลังงานแสงอาทิตย์ และนั่นยังไม่นับรวมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากนโยบายของว่าที่ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ที่มีต่ออุตสาหกรรมนี้

ในนอร์เวย์ ยอดขายรถยนต์ใหม่ร้อยละ 94 เป็นรถยนต์ไฟฟ้า ด้วยแรงจูงใจจากมาตรการส่งเสริมที่เฉพาะเจาะจง ประเทศนี้กำลังเข้าใกล้เป้าหมายที่จะหยุดการจำหน่ายรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายในปีนี้ ปัจจุบัน รถยนต์ไฟฟ้าคิดเป็นประมาณร้อยละ 25 ของจำนวนรถยนต์ทั้งหมดบนท้องถนนในนอร์เวย์ โดยมีรถยนต์ไฟฟ้าประมาณ 170 รุ่นให้เลือกใช้

มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อยเก้าคนรวมถึงเด็กเจ็ดคนจากครอบครัวเดียวกัน ในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก หลังจากฝนตกหนักทำให้เกิดดินถล่มและพัดพาบ้านเรือนหลายหลัง

จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 28 ราย และคาดว่าจะมีผู้สูญหายมากกว่า 100 คนจากเหตุดินถล่มบนเนินเขาของภูเขาเอลคอน กาชาดยูกันดาโทษว่าปริมาณฝนที่ตกหนักผิดปกติเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

คาดการณ์ว่าการผลิตและการใช้พลาสติกในปี 2583 จะอยู่ที่ 736 ล้านตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 70 จากระดับในปี 2563 ตามรายงานขององค์กรเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD)

ในเดือนพฤศจิกายนอุณหภูมิโลกเฉลี่ยสูงขึ้น 1.62 องศาเซลเซียสเหนือระดับก่อนยุคอุตสาหกรรม ตามรายงานของ Copernicus Climate Change Service ที่ได้รับทุนสนับสนุนจากสหภาพยุโรป ขณะนี้ “ถือเป็นที่น่าพอใจ” ว่าปีนี้จะปีร้อนที่สุดที่เคยมีการบันทึกไว้

มีผู้เสียชีวิตหลายร้อยคน หรืออาจถึงหลักพันคน เมื่อพายุไซโคลนที่รุนแรงที่สุดในรอบเกือบศตวรรษพัดถล่มหมู่เกาะมายอตของฝรั่งเศสในมหาสมุทรอินเดีย ตามคำกล่าวของเจ้าหน้าที่อาวุโสฝรั่งเศสในท้องถิ่น

น้ำท่วมเป็นภัยคุกคามที่ใหญ่ที่สุดต่อห่วงโซ่อุปทานในปี 2568 เนื่องจากอุณหภูมิของมหาสมุทรที่อุ่นขึ้นก่อให้เกิดพายุที่ถี่ขึ้นและรุนแรงขึ้น รวมถึงเฮอริเคนที่ทรงพลัง ตามรายงานของ Everstream Analytics

โลกเพิ่งผ่านพ้นปีแรกที่อุณหภูมิเฉลี่ยทั่วโลกสูงเกิน 1.5 องศาเซลเซียสเหนือระดับก่อนยุคอุตสาหกรรมตลอดทั้งปี นักวิทยาศาสตร์ระบุว่า การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกำลังผลักดันอุณหภูมิของโลกไปสู่ระดับที่มนุษย์ยุคใหม่ไม่เคยประสบมาก่อน

## ข่าวการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

หน่วยกู้ภัยอินโดนีเซียกำลังค้นหาผู้รอดชีวิตที่ถูกฝังอยู่ในรถยนต์สามคันและรถบัสที่ฐานของน้ำพาลหลังจากฝนตกหนักและดินถล่มในจังหวัดสุมาตราตอนเหนือ ซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 29 คน ดินถล่มที่เกิดจากฝนตกหนักได้ฝังบ้านหลายสิบหลังในหมู่บ้านหลายแห่งในภาคตะวันออกของยูกันดา ซึ่งได้รับฝนตกหนักผิดปกติตั้งแต่เดือนตุลาคม ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมและดินถล่มในบางพื้นที่ มีผู้เสียชีวิต 15 คนและผู้สูญหายกว่า 100 คนในภาคตะวันออกของยูกันดา มีผู้เสียชีวิตสามคนและมีผู้ถูกอพยพกว่า 80,000 คนจากน้ำท่วมในหลายรัฐของมาเลเซีย ขณะที่เจ้าหน้าที่เตือนว่าฤดูมรสุมอาจทำให้เกิดน้ำท่วมที่เลวร้ายที่สุดในรอบทศวรรษของประเทศ ตลาดที่อยู่อาศัยกำลังเผชิญกับความไม่แน่นอนเพิ่มขึ้น เนื่องจากน้ำท่วมและไฟฟ้าส่งผลให้บางส่วนของโลกไม่สามารถทำประกันภัยได้ ปัญญาประดิษฐ์ (AI) ได้แสดงให้เห็นทั้งในแง่ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงจากสภาพภูมิอากาศและเป็นประโยชน์จากการใช้งาน การบริโภคพลังงานของ AI มีส่วนในการช่วยให้โรงงานถ่านหินยังคงดำเนินการต่อไปได้ แต่เราก็ได้เห็นการประยุกต์ใช้ AI ในการสร้างบ้านที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปรับปรุงการพยากรณ์พายุเฮอริเคน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้กำลังต่อสู้กับฝนตกหนักและน้ำท่วมฉับพลัน สภาพอากาศที่เกิดขึ้นทำให้การทำการเกษตรหยุดชะงัก การจ่ายไฟถูกขัดจังหวะ และต้องอพยพประชาชนหลายพันคน ไฟป่าในลอซแอองเจลีสทำให้มีผู้เสียชีวิต ทำลายบ้านเรือนหลายพันหลัง และอาจทำให้เกิดความเสียหายเกินกว่า 50,000 ล้านดอลลาร์

## ข่าวการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2024 Clarksons ได้อธิบายตลาดสำหรับภาคส่วนการขนส่งสินค้าแห่งเทกองโดยมีการทบทวนปี 2567 และแสดงถึงแนวโน้มในปี 2568 ดังนี้: ปริมาณการขนส่งในแ่งดันไม้ของเรือขนส่งสินค้าซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือคาดว่าจะเติบโตขึ้นประมาณร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2567 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจาก (1) การเปลี่ยนเส้นทางของสินค้าธัญพืชเนื่องจากคลองปานามาหยุดชะงักในครั้งแรกของปี 2567 (2) ต้นไม้ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากสำหรับการขนส่งวัสดุก่อสร้างและปุ๋ยเนื่องจากการข้ามคลองสุเอซที่ลดลง และ (3) การสนับสนุนที่ยอดเยี่ยมาจากการส่งออกเหล็กของจีนที่แข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง กลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์ (ขนาดระหว่าง 45,000 - 69,999 เดทเวทตัน) มีการเติบโตร้อยละ 3.4 ในปี 2567 สูงกว่าการเติบโตของกองเรือที่คาดการณ์ไว้ในปี 2566 อัตราเรือของจีนส่งมอบเรือขนาดซูปราแมกซ์ลำใหม่ร้อยละ 68 ในปี 2567 โดยอัตราเรือของญี่ปุ่นรับผิดชอบร้อยละ 24 ของจำนวนนี้ การส่งมอบทั้งหมดคาดว่าจะอยู่ที่ 171 ลำ ในขณะที่เรือขนาดซูปราแมกซ์ถูกปลดระวางทั้งหมด 15 ลำ ปริมาณ 0.7 ล้านเดทเวทตัน ในช่วงเดือนมกราคมถึงพฤศจิกายนของปี 2567 ซึ่งเป็นเพียงครั้งหนึ่งของจำนวนที่ปลดระวางในปี 2566 กองเรือขนาดแซนด์ไฮส์ (ขนาดระหว่าง 10,000 - 44,999 เดทเวทตัน) เติบโตในอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.5 ในปี 2567 เพิ่มขึ้นจากอัตราร้อยละ 2.2 ในปี 2566 และเป็นกลุ่มที่เติบโตเร็วที่สุดในตลาดเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองในปี 2567 อัตราเรือจีนส่งมอบเรือใหม่ขนาดแซนด์ไฮส์ร้อยละ 52 ในปี 2567 ในขณะที่อัตราเรือญี่ปุ่นรับผิดชอบการส่งมอบร้อยละ 45 การส่งมอบทั้งหมดคาดว่าจะอยู่ที่ 171 ลำภายในสิ้นปีนี้ การปลดระวางเรือขนาดแซนด์ไฮส์มีจำนวนทั้งสิ้น 21 ลำ คิดเป็นปริมาณ 0.5 ล้านเดทเวทตันในปี ซึ่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปี 2566 สุดท้าย การเติบโตของกองเรือที่มีประสิทธิภาพในปี 2567 ได้รับผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของเรือจากประเทศจีนที่จัดอยู่ในประเภท “กองเรือในประเทศ” ที่เข้าสู่ตลาดต่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงนี้เกิดจากการค้าชายฝั่งที่อ่อนแอในจีน ซึ่งเราสังเกตเห็นว่าปริมาณการขนส่งถ่านหินในประเทศลดลงอย่างมาก เราประมาณการว่าเมื่อเทียบกับช่วงปลายปี 2566 เรือขนาดปานามาแมกซ์จำนวน 17 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 32 ลำ และเรือขนาดแซนด์ไฮส์ จำนวน 58 ลำ ได้ถูกย้ายจากการค้าในประเทศไปยังตลาดต่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพในปี 2567 จำนวนเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแซนด์ไฮส์ที่จอดอยู่กับที่ (คิดเป็นร้อยละของกองเรือที่ใช้งานอยู่) แทบจะไม่เปลี่ยนแปลงในปีนี้ แม้ว่าค่าเฉลี่ยในช่วง 11 เดือนจะแสดงให้เห็นถึงความแออัดที่น้อยกว่าในช่วงต้นปีและเพิ่มขึ้นตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้อาจสะท้อนถึงการเพิ่มขึ้นของการขนส่งผ่านคลองปานามาและระยะเวลาการรอคอยที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ไตรมาส 3 ตลอดจนการเพิ่มขึ้นของการส่งออกเหล็กจากจีนไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกกลางในช่วงเวลาเดียวกัน ความแออัดโดยรวมยังคงค่อนข้างสูงสำหรับภาคส่วนที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและไม่เหมือนกับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองกลุ่มอื่นซึ่งมีขนาดใหญ่กว่า ผลการดำเนินงานของเรือเหล่านั้นยังคงไม่ได้กลับสู่ระดับ

เดียวกับก่อนเกิดโควิด เรือกลุ่มที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือพบว่าความเร็วเฉลี่ยของเรือลดลงร้อยละ 1.2 สำหรับเรือกลุ่มที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ มีเรือจำนวน 2,261 ลำเข้าอยู่ เมื่อเทียบกับจำนวน 2,043 ลำในปี 2566 ระยะเวลาเฉลี่ยในการเข้าอยู่แห่งลดลงในปี 2567 ซึ่งช่วยจำกัดผลกระทบต่อปริมาณตันเรือที่พร้อมใช้งาน เมื่อมองไปข้างหน้าถึงปี 2568 เราคาดว่าผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเข้าอยู่แห่งจะมีผลกระทบต่อการเติบโตของกองเรือที่มีประสิทธิผลมากกว่าปกติมาก ตามตารางการเข้าอยู่แห่ง เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของมากกว่า 3,000 ลำจะต้องเข้ารับการสำรวจพิเศษในปี 2568 (นอกเหนือจากเรืออีกหลายพันลำจากภาคส่วนการขนส่งอื่น ๆ) ตามมาด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวนเกือบเท่ากันในปี 2569 และในปี 2570 ดังนั้น เราประเมินว่าการเข้าอยู่แห่งที่เพิ่มขึ้นอาจลดการเติบโตเฉลี่ยของกองเรือที่มีประสิทธิภาพของกองเรือสินค้าแห่งแรกของทั้งหมดลงร้อยละ 0.6 ในปี 2568 อย่างไรก็ตาม หากเกิดความแออัดและระยะเวลาการรอคอยเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ก็มีแนวโน้มว่าการเติบโตของกองเรือที่มีประสิทธิภาพจะลดลง ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านอัตราค่าระวางสินค้า แม้ว่าการค้าวัสดุก่อสร้างคาดว่าจะช่วยหนุนรายได้ในปี 2568 ได้ในระดับหนึ่ง แต่การเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบเป็นรายปีคาดว่าจะชะลอตัวลงเมื่อเทียบกับระดับปี 2567 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเติบโตของอุปสงค์ที่ชะลอตัวลงและการฟื้นตัวของกองเรือขนส่งผ่านคลองปานามา ในขณะเดียวกัน ปริมาณการขนส่งธัญพืชที่ลดลงบนเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแซนด์ไฮส์ อาจทำให้รายได้เฉลี่ยของเรือกลุ่มที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือกลับมามีผลลดลงเมื่อเทียบกับเรือ ขนาดซูปราแมกซ์อย่างไรก็ตาม คาดว่าฐานรายได้ของเรือขนาดแซนด์ไฮส์จะยังคงค่อนข้างสูงเนื่องจากข้อจำกัดด้านลอจิสติกส์และรายได้ที่สูงในตลาดเรือขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ การเติบโตของกองเรือยังคงเป็นความเสี่ยงด้านผลตอบแทนต่อตลาดเรือในกลุ่มที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ในปี 2568 เราคาดการณ์ว่าเรือขนาดซูปราแมกซ์ (ขนาดระวาง 45,000-69,999 เดทเวตัน) ประมาณ 180 ลำจะเข้าร่วมกองเรือในปีหน้า ซึ่งถือเป็นจำนวนการส่งมอบสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2559 ความเสี่ยงด้านบวกต่อการคาดการณ์ ได้แก่ การลดจำนวนเรือที่แล่นผ่านคลองสุเอซ (ซึ่งบังคับให้เรือต้องแล่นในเส้นทางระยะไกล) และการเพิ่มขึ้นอย่างกะทันหันในการสั่งซื้อวัสดุก่อสร้าง เช่น การค้าจากทะเลดำ หากเกิดข้อตกลงในสงครามในยูเครน ความเสี่ยงในทางลบรวมถึงการลดลงอย่างรวดเร็วในความหนาแน่นและการลดลงในสภาพเศรษฐกิจที่ทำให้การลงทุนและการพัฒนาในภาคก่อสร้างล่าช้า ขณะเดียวกัน หากการสูญเสียปริมาณการส่งออกหลักจากจีนเกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อรายได้เพิ่มเติม การปรับสมดุลในการข้ามคลองสุเอซอาจทำให้ตลาดเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือต้องเผชิญกับการปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วในแง่ต้นทุนไม่ลงในขณะที่ลดการสนับสนุนในเชิงบวกจากรายได้ที่แข็งแกร่งจากเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

## ข่าวการขนส่งอื่น ๆ

กิจกรรมการส่งต่อเรือใหม่ในปีนี้เป็นที่แข็งแกร่ง โดยมีคำสั่งต่อเรือใหม่ไหลเข้ามาอย่างต่อเนื่องส่งผลให้ยอดรวมของปริมาณการส่งต่อเรือใหม่จนถึงปัจจุบันอยู่ที่ 156.2 ล้านเดทเวตัน การส่งต่อเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในปริมาณ TEU ในปีนี้ใกล้เคียงกับระดับสูงสุดในประวัติศาสตร์ การส่งต่อเรือขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลว (LPG) ได้ทำสถิติใหม่ ขณะที่การส่งต่อเรือขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลวและเรือขนส่งน้ำมันก็ยังคงมั่นคง โดยปริมาณการต่อเรือใหม่ในครึ่งหลังของปี 2567 (55.1 ล้านเดทเวตัน) ค่อนข้างน้อยกว่าครึ่งแรกของปี (101.0 ล้านเดทเวตัน) เนื่องจากความรู้สึกละเลาะในตลาดการขนส่งที่มีความหลากหลายมากขึ้นในช่วงหลัง แต่ในครึ่งหลังยังเห็นการเพิ่มขึ้นของการส่งต่อเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์อีกครั้ง (มากกว่า 3.7 ล้าน TEU ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม) โดยได้รับการสนับสนุนจากสายการบินเรือใหญ่ ๆ ในแง่ของเดทเวตันที่ส่งต่อใหม่ปี 2567 ดูเหมือนจะเป็นปีที่มีการส่งต่อเรือใหม่เยอะที่สุดนับตั้งแต่ปี 2556 (180.3 ล้านเดทเวตัน) ถึงแม้ว่ายังต่ำกว่าระดับสูงสุดในช่วง “บูม” การสั่งซื้อในทศวรรษ 2000 (2550: 265.0 ล้านเดทเวตัน) แต่ในแง่ของ CGT (69.2 ล้าน CGT จนถึงปัจจุบัน) และการลงทุนในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ (190,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ปี 2567 จะเป็นปีที่มีความเคลื่อนไหวมากที่สุดตั้งแต่ปี 2550 (97.1 ล้าน CGT, 266,400 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ตลาด S&P (ซื้อขายเรือมือสอง) ก็ยังคึกคัก โดยจนถึงปัจจุบันมีการขายเรือมือสอง 1,961 ลำ รวม 111.5 ล้านเดทเวตัน แม้ว่าจะมีการชะลอตัวตั้งแต่ฤดูร้อน การเคลื่อนไหวในปีนี้ได้รับการสนับสนุนจากปริมาณการขายเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของที่สูงเกือบจะเป็นสถิติ และกิจกรรมที่แข็งแกร่งจากเรือขนส่งน้ำมันและเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีตลาดที่แข็งแกร่งสนับสนุนอุปสงค์จากผู้ซื้อ ราคาที่สูงส่งผลให้ผู้ขายบางรายได้รับผลตอบแทนจากสินทรัพย์ของตน และเจ้าของเรือบางรายใช้ตลาดมือสองเพื่อดำเนินแผนปรับปรุงกองเรือในขณะที่ราคาของเรือต่อใหม่ที่สูงขึ้นและระยะเวลาในการต่อเรือใหม่ที่ยาวนานขึ้น ในปี 2567 นับเป็นปีที่สถิติต่อกันที่ปริมาณการขายเรือมือสองเกิน 100 ล้านเดทเวตัน ซึ่งก่อนหน้านี้ในปี 2564 ทำสถิติที่ 143.2 ล้านเดทเวตัน การขายเรือมือสองในแต่ละปียังมีมูลค่ารวมเกิน 45,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ราคา



ของเรือมือสอง โดยเฉพาะเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองและเรือขนส่งน้ำมันได้เพิ่มขึ้นถึงระดับที่มั่นคงในช่วงฤดูร้อน แต่ได้ลดลงในภายหลัง ปี 2567 จะเป็นปีที่มีการเคลื่อนไหวอย่างมากในตลาดสินทรัพย์การขนส่ง โดยการรวมกิจกรรมการต่อเรือใหม่ และ S&P ในปริมาณเคเวตตัน (จนถึงปัจจุบัน: 267.7 ล้านเคเวตตัน) คาดว่าจะใกล้เคียงกับระดับสูงสุดของปี 2564 หลังวิกฤตการเงิน (285.3 ล้านเคเวตตัน) และในแง่ของมูลค่าการลงทุน ปี 2567 (จนถึงปัจจุบัน: 237,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) จะเป็นยอดรวมที่สูงที่สุดตั้งแต่ปี 2550 ถึงแม้ว่าจะมีการชะลอตัวในครึ่งหลังของปี เมื่อสิ้นปี 2024 ตลาดสินทรัพย์การขนส่งจะให้เห็นปีที่น่าจดจำ (ข้อมูลจาก Clarksons ณ วันที่ 13 ธันวาคม 2567)

## องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มีการปรับปรุงอนุสัญญาอย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม มาตรฐานที่เข้มงวดซึ่งกำหนดโดย IMO ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ ในอุตสาหกรรมเดินเรือ โดยในปี 2567 เป็นโอกาสครบรอบ 50 ปีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea: SOLAS 1974) ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญของกฎระเบียบด้านความปลอดภัยทางทะเลของ IMO

ในปี 2567 วันทางทะเลโลกของ IMO ซึ่งจัดขึ้นในวันที่ 26 กันยายน มุ่งเน้นความสำคัญในการ “ก้าวสู่นาคต: ความปลอดภัยต้องมาก่อน” (Navigating the Future: Safety First!) สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของ IMO ในการพัฒนาความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเล การปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการปรับปรุงกรอบกฎระเบียบให้ทันสมัยตามความก้าวหน้าของเทคโนโลยี

การเปลี่ยนแปลงไปสู่รูปแบบดิจิทัลและระบบอัตโนมัติกำลังเปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล โดยมีการนำเทคโนโลยีที่ล้ำสมัยมาใช้เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ความมั่นคง และประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เทคโนโลยีเหล่านี้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมความยั่งยืนของอุตสาหกรรม

ด้วยการใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ อุตสาหกรรมเดินเรือสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงพัฒนาการออกแบบ การต่อเรือ และการดำเนินงานของเรือ ส่งเสริมการจัดการสินค้าปริมาณมาก ลดต้นทุน และเพิ่มความปลอดภัยของลูกค้า

## การลดคาร์บอนในอุตสาหกรรมเดินเรือ: ภาพรวมของกรอบกฎระเบียบ

กฎระเบียบในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) ในอุตสาหกรรมเดินเรือมีความซับซ้อนและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว สหภาพยุโรป (EU) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กำลังดำเนินการกำหนดกฎระเบียบที่มีผลกระทบสำคัญต่อค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการปล่อย GHG ในอนาคต

ในปี 2567 ภายใต้โครงการ ‘Fit for 55’ ของสหภาพยุโรป อุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลได้รับการบรรจุเข้าในระบบซื้อขายการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (EU Emission Trading System: ETS) และในปี 2568 กฎระเบียบ FuelEU Maritime จะมีผลบังคับใช้ ในขณะเดียวกัน IMO กำลังดำเนินการตามยุทธศาสตร์การลด GHG ปี 2566 ซึ่งมีเป้าหมายสำคัญในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยใช้มาตรการแบบผสมผสานที่ประกอบด้วยมาตรฐานเชื้อเพลิงตามเป้าหมาย (ด้านเทคนิค) และกลไกการกำหนดราคาสำหรับ GHG (ด้านเศรษฐกิจ) ที่คาดว่าจะได้รับการรับรองในปี 2568 และเริ่มบังคับใช้ประมาณกลางปี 2570

ในเดือนกรกฎาคมของปี 2566 (MEPC80) IMO ได้นำกลยุทธ์ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือมาใช้เป็นทางการ โดยกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน

1. **ลดความเข้มข้นของคาร์บอน:** ลดปริมาณการปล่อยคาร์บอนต่อหน่วยการขนส่งระหว่างประเทศลงอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2566 และมุ่งสู่ร้อยละ 70 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2551
2. **ลดการปล่อย GHG โดยรวม:** ลดการปล่อย GHG ทั้งหมดจากการขนส่งทางทะเลลงอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2593 โดยมุ่งสู่การยกเลิกการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดภายในศตวรรษนี้ เมื่อเทียบกับระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2551

3. การใช้พลังงานสีเขียว: ใช้เทคโนโลยีเชื้อเพลิงและแหล่งพลังงานที่ปล่อย GHG เป็นศูนย์หรือต่ำมากอย่างน้อยร้อยละ 5 และมุ่งสู่ร้อยละ 10 ภายในปี 2573
4. จุดตรวจสอบตามเป้าหมายสำหรับการลด GHG:
  - ลดการปล่อยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมต่อปีจากการอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลลงอย่างน้อยร้อยละ 20 ภายในปี 2573 และมุ่งสู่ร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2551
  - ลดลงอย่างน้อยร้อยละ 70 ภายในปี 2583 และมุ่งสู่ร้อยละ 80 เมื่อเทียบกับระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2551
5. เป้าหมายการปล่อย GHG สุทธิเป็นศูนย์: มุ่งมั่นบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์สำหรับการขนส่งระหว่างประเทศภายในหรือประมาณปี 2593 โดยคำนึงถึงสถานการณ์ในแต่ละประเทศ และปรับความพยายามให้สอดคล้องกับเป้าหมายด้านอุณหภูมิในระยะยาวของข้อตกลงปารีส

ปีฐาน 2551 ถือเป็นจุดอ้างอิงสำหรับเป้าหมายเหล่านี้ ในขณะที่ปี 2593 ถือเป็นจุดสำคัญที่สอดคล้องกับข้อตกลงปารีส กลยุทธ์อันทะเยอทะยานของ IMO จะใช้มาตรการระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวร่วมกัน

การแก้ไขอนุสัญญา MARPOL Annex VI ล่าสุดกำหนดให้เรือใช้มาตรการทางเทคนิคและการดำเนินงานเพื่อลดความเข้มข้นของคาร์บอน สำหรับมาตรการระยะกลางและระยะยาวในอนาคต จะต้องมียุทธศาสตร์ที่สำคัญและการใช้เชื้อเพลิงสีเขียว รวมถึงเทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานทางทะเลที่ยั่งยืนในระดับโลก

## กฎระเบียบ IMO ในบริบทระหว่างประเทศ

องค์กรการเดินเรือระหว่างประเทศ (IMO) ได้กำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจก (GHG) ใหม่ในระหว่างการประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC 80) ในเดือนกรกฎาคมของปี 2566 ก่อนหน้านี้ เป้าหมายของ IMO ในปี 2561 รวมถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงร้อยละ 40 ภายในปี 2573 (เมื่อเทียบกับระดับในปี 2551) และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดร้อยละ 50 ภายในปี 2593 โดยมุ่งเป้าไปที่การปล่อยก๊าซเป็นศูนย์ “โดยเร็วที่สุดในศตวรรษนี้”

### เป้าหมายใหม่และพัฒนาการล่าสุด:

- เป้าหมายของปี 2563 ตั้งเป้าลดการปล่อย GHG ลงร้อยละ 70-80 ภายในปี 2583 และปล่อย GHG สุทธิเป็นศูนย์ประมาณปี 2593
- การพิจารณามาตรการต่าง ๆ เช่น ระบบรวบรวมข้อมูล (DCS) ดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ (EEXI) และตัวชี้วัดความเข้มข้นของคาร์บอน (CII) ในการประชุม MEPC 81
- คาดการณ์ว่ากรอบ ‘IMO net-zero framework’ สำหรับการแก้ไขกฎระเบียบใน MARPOL Annex VI จะได้รับการรับรองในฤดูใบไม้ร่วงปี 2568 และเริ่มบังคับใช้ภายในกลางปี 2570

### ดัชนีประสิทธิภาพพลังงานสำหรับการออกแบบเรือใหม่ (Energy Efficiency Design Index – EEDI)

ดัชนี EEDI เป็นข้อกำหนดที่กำหนดให้เรือใหม่ต้องปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานตามระยะเวลา ดังนี้

1. ระยะที่ 1 (ปี 2558 ถึงปี 2562): ลดความเข้มข้นของคาร์บอนลงร้อยละ 10 ต่ำกว่าค่ามาตรฐานอ้างอิง
2. ระยะที่ 2 (ปี 2563 ถึงปี 2567): ลดความเข้มข้นของคาร์บอนลงสูงสุดร้อยละ 20
3. ระยะที่ 3 (ปี 2568): ลดความเข้มข้นของคาร์บอนลงร้อยละ 30 โดยสำหรับเรือบางประเภท เช่น เรือบรรทุกสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์และเรือบรรทุกก๊าซ LNG ได้เริ่มใช้มาตรการนี้ล่วงหน้าในเดือนเมษายน 2565
4. ระยะที่ 4: อยู่ระหว่างการพิจารณาและอาจเริ่มใช้ในปี 2570

### กฎระเบียบของสหภาพยุโรป (EU): การติดตามและการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

สหภาพยุโรป (EU) สนับสนุนความพยายามของ IMO ผ่านกฎระเบียบต่าง ๆ เช่น

- EU-MRV: การติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบการใช้เชื้อเพลิงของเรือที่มีขนาดมากกว่า 5,000 ตันกรอสส์

- **EU ETS:** ระบบการซื้อขายสิทธิการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่กำหนดให้ต้องมีสิทธิปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับเรือที่มีขนาดเกิน 5,000 ตันกรอสส์
  - ครอบคลุมการปล่อยก๊าซร้อยละ 40 ในปี 2567 ร้อยละ 70 ในปี 2568 และร้อยละ 100 ในปี 2569
  - รวมถึงก๊าซมีเทน (CH<sub>4</sub>) และไนตรัสออกไซด์ (N<sub>2</sub>O) ตั้งแต่วันที่ 2569

#### กฎระเบียบ FuelEU Maritime (Regulation (EU) 2023/1805)

เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 โดยกำหนดข้อกำหนดความเข้มข้นของ GHG แบบครบวงจร (well-to-wake) สำหรับพลังงานที่ใช้โดยเรือที่มีขนาดเกิน 5,000 ตันกรอสส์ ดังนี้

- **เป้าหมายการลด GHG:**
  - ปี 2568 ถึงปี 2572: ลดลงร้อยละ 2 (เทียบกับระดับปี 2563)
  - ปี 2573 ถึงปี 2577: ลดลงร้อยละ 6
  - ปี 2593: ลดลงร้อยละ 80
- **ขอบเขตของข้อกำหนดความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจก:**
  - ร้อยละ 100 ของการใช้พลังงานในการเดินทางภายในสหภาพยุโรป/เขตเศรษฐกิจยุโรปและการแวะจอดที่ท่าเรือ
  - ร้อยละ 50 ของการใช้พลังงานในการเดินทางเข้า/ออกจากภูมิภาคนอกสุดของสหภาพยุโรป/เขตเศรษฐกิจยุโรป
  - ร้อยละ 50 ของการใช้พลังงานในการเดินทางเข้า/ออกจากสหภาพยุโรป/เขตเศรษฐกิจยุโรป

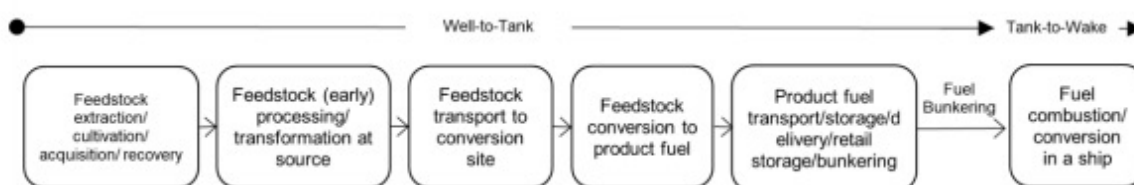
กฎระเบียบนี้ส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงหมุนเวียนและเทคโนโลยี เช่น การขับเคลื่อนด้วยพลังงานลม โดยคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามศักยภาพการทำให้โลกร้อนในระยะเวลา 100 ปี (GWP100)

#### ผลกระทบและแนวโน้มในอนาคต

เมื่อรวมกันแล้วกฎระเบียบทั้งจาก IMO และ EU ส่งผลกระทบบ่อยมีนัยสำคัญต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล โดยกระตุ้นให้เกิดนวัตกรรมและการนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ ในขณะที่เพิ่มต้นทุนสำหรับเจ้าของเรือ ความพยายามเหล่านี้สอดคล้องกับเป้าหมายการลดคาร์บอนทั่วโลก และมุ่งส่งเสริมอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลให้มีบทบาทสำคัญในการบรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593

สำหรับเชื้อเพลิงคาร์บอนต่ำ/ศูนย์ เช่น ไฮโดรเจน แอมโมเนีย และเชื้อเพลิงชีวภาพ ซึ่งคาดว่าจะมีการใช้งานเพิ่มขึ้นในอนาคต การลดคาร์บอนในกระบวนการผลิตและกระจายเชื้อเพลิงเหล่านี้ถือเป็นประเด็นสำคัญ นอกจากนี้ ก๊าซเรือนกระจกชนิดอื่นนอกจากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เช่น มีเทน (CH<sub>4</sub>) และไนตรัสออกไซด์ (N<sub>2</sub>O) ก็อาจมีผลกระทบอย่างมากต่อภาวะโลกร้อน

ในที่ประชุม MEPC81 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม (วิธีการประเมินโดยละเอียดและการหาพารามิเตอร์สำหรับการปล่อยก๊าซจากกระบวนการผลิตเชื้อเพลิงชีวภาพ ความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจก (GHG) ในกระบวนการผลิตพลังงานไฟฟ้า (well-to-tank) วิธีการประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกบนเรือ (tank-to-wake) เป็นต้น) ต่อแนวทางการประเมินความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกตลอดวงจรชีวิตของเชื้อเพลิงเดินเรือ (LCA Guidelines) และได้รับการรับรองเป็นแนวทาง LCA ปี 2567



ที่มา: IMO



## กลไกการปฏิบัติตามทางเลือกในกฎระเบียบ FuelEU Maritime

FuelEU Maritime มีการกำหนดกลไกการปฏิบัติตามทางเลือกสำหรับเรือที่ไม่สามารถปฏิบัติตามระดับความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจก (GHG) ที่กำหนดได้ โดยส่วนสำคัญของกลไกเหล่านี้คือ Compliance Balance ซึ่งต้องคำนวณสำหรับเรือแต่ละลำในรายงานประจำปี

- **ความหมายของ Compliance Balance:**
  - **Positive Compliance Balance:** เกิดขึ้นเมื่อระดับความเข้มข้นของ GHG จริงของเรือต่ำกว่าระดับที่กำหนด แสดงว่าเรือมีการปล่อยก๊าซต่ำกว่ามาตรฐาน
  - **Negative Compliance Balance:** เกิดขึ้นเมื่อระดับความเข้มข้นของ GHG จริงของเรือสูงกว่าระดับที่กำหนด แสดงถึงการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐาน
- **กลไกการปฏิบัติตามทางเลือก:**
  1. **Banking and Borrowing:** เรือสามารถนำ Positive Compliance Balance ไปใช้ในปีถัดไปหรือยืมล่วงหน้าจากยอดคงเหลือในอนาคตเพื่อชดเชยการขาดดุล
  2. **Pooling:** เรือสามารถรวม Compliance Balance ของตนเข้ากับเรือลำอื่นเพื่อร่วมกันปฏิบัติตามมาตรฐานความเข้มข้นของ GHG

## การพัฒนากฎระเบียบของ IMO และการปรับให้สอดคล้องกับ FuelEU Maritime

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) กำลังเร่งผลักดันกฎระเบียบเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการเดินเรือระหว่างประเทศ โดย ณ เดือนตุลาคม 2567 IMO ได้กำหนด ‘กรอบการปล่อยสุทธิเป็นศูนย์’ (IMO net-zero framework) ซึ่งระบุการแก้ไขที่จำเป็นใน MARPOL Annex VI โดยการแก้ไขเหล่านี้คาดว่าจะได้รับการรับรองภายในฤดูใบไม้ร่วงปี 2568 และมีผลบังคับใช้ประมาณกลางปี 2570

หาก IMO รับรองกฎระเบียบใหม่ สหภาพยุโรป (EU) จะทบทวนกรอบงาน FuelEU Maritime เพื่อปรับให้สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO และหลีกเลี่ยงกฎระเบียบที่ซ้ำซ้อน การปรับตัวนี้ช่วยให้เกิดแนวทางระดับโลกที่สอดคล้องกันในการลดคาร์บอนของอุตสาหกรรมการเดินเรือ และรักษาประสิทธิภาพของกฎระเบียบโดยรวม



ที่มา: ClassNK TJ

มาตรการปฏิบัติการ: ตัวบ่งชี้ความเข้มข้นของคาร์บอน (CII) และ SEEMP ที่ปรับปรุง

ตัวบ่งชี้ความเข้มข้นของคาร์บอน (CII) เป็นมาตรการปฏิบัติการที่นำมาใช้กับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 5,000 ตันกรอสส์ ขึ้นไป โดยสอดคล้องกับระบบการเก็บข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงของ IMO (IMO-DCS)

### ข้อกำหนดของ CII (ตั้งแต่ปี 2566):

1. **การคำนวณประจำปี:** คำนวณค่าความเข้มข้นของคาร์บอนที่เกิดขึ้นจริง (Attained Operational CII) ในแต่ละปีปฏิทิน (1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม)
2. **การลดลงประจำปี:** เรือจะต้องแสดงให้เห็นถึงการลดความเข้มข้นของคาร์บอนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2566 ถึง 2573 เพื่อบรรลุเป้าหมายการลดลงอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 เมื่อเทียบกับปี 2551

### การจัดอันดับ CII

เรือจะได้รับการจัดอันดับ CII ประจำปี (A ถึง E) โดย A เป็นระดับที่ดีที่สุด การจัดอันดับพิจารณาจาก Annual Efficiency Ratio (AER) และข้อมูลการปล่อยก๊าซที่รายงานผ่าน IMO-DCS

- หากเรือได้รับการจัดอันดับ D เป็นเวลา 3 ปีติดต่อกัน หรือ E ในปีเดียว จะต้องพัฒนาแผนการแก้ไขเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพให้ถึงระดับ C อย่างน้อย

### SEEMP ที่ปรับปรุง (SEEMP-III)

ตามข้อกำหนดของ MARPOL Annex VI เรือจะต้องจัดทำแผนการจัดการประสิทธิภาพพลังงานเรือ (SEEMP-III) ที่ปรับปรุง ซึ่งรวมถึง

1. การจัดอันดับ CII ของเรือ และวิธีการคำนวณค่าความเข้มข้นของคาร์บอนที่เกิดขึ้นจริง
2. ค่าความเข้มข้นของคาร์บอนที่ต้องการใน 3 ปีข้างหน้า
3. แผนการดำเนินงานที่แสดงถึงวิธีการบรรลุค่าที่กำหนด
4. กระบวนการรายงานต่อรัฐสำหรับการตรวจสอบ

### การปฏิบัติตามกองเรือ PSL

- SEEMP-III ที่จำเป็นต้องปรับปรุงได้รับการรับรองโดยสมาคมจัดลำดับชั้นเรือและติดตั้งไว้บนเรือ
- ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เรือทุกลำได้รับ Statement of Compliance (SoC) ที่ครอบคลุมการตรวจสอบการใช้เชื้อเพลิง ค่าความเข้มข้นของคาร์บอนที่ได้รับ และการจัดอันดับประจำปี

### การตรวจสอบและการตรวจสอบ

- มีการตรวจสอบเป็นระยะเพื่อรับรองการปฏิบัติตาม SEEMP และแผนการแก้ไขสำหรับเรือที่ได้รับการจัดอันดับ E ในปีใดปีหนึ่ง หรือ D เป็นเวลา 3 ปีติดต่อกัน

### การลดความเข้มข้นของคาร์บอนเป็นระยะ

ในการประชุม MEPC-76 ได้อนุมัติวิธีการลดความเข้มข้นของคาร์บอนเป็นระยะ โดยมีเป้าหมาย:

- ลดความเข้มข้นของคาร์บอนลงร้อยละ 2 ต่อปี (เทียบกับระดับอ้างอิงปี 2562) ตั้งแต่ปี 2566 ถึง ปี 2569
- มีการทบทวนในปี 2569 เพื่อพิจารณาการเพิ่มอัตราการลดเพิ่มเติม

**การรวมมาตรการทางเทคนิค (EEXI) และมาตรการปฏิบัติการ (CII, SEEMP-III)** แนวทางดังกล่าวช่วยให้ภาคการเดินเรือก้าวไปสู่เป้าหมายการลดคาร์บอนของ IMO พร้อมทั้งส่งเสริมประสิทธิภาพพลังงานและความยั่งยืนในอุตสาหกรรม

ปี	การลดความเข้มข้นประจำปี (จากการอ้างอิงปี 2562)
2566	ร้อยละ 5
2567	ร้อยละ 7
2568	ร้อยละ 9
2569	ร้อยละ 11
2570 - 2573	ยังอยู่ระหว่างการพิจารณา

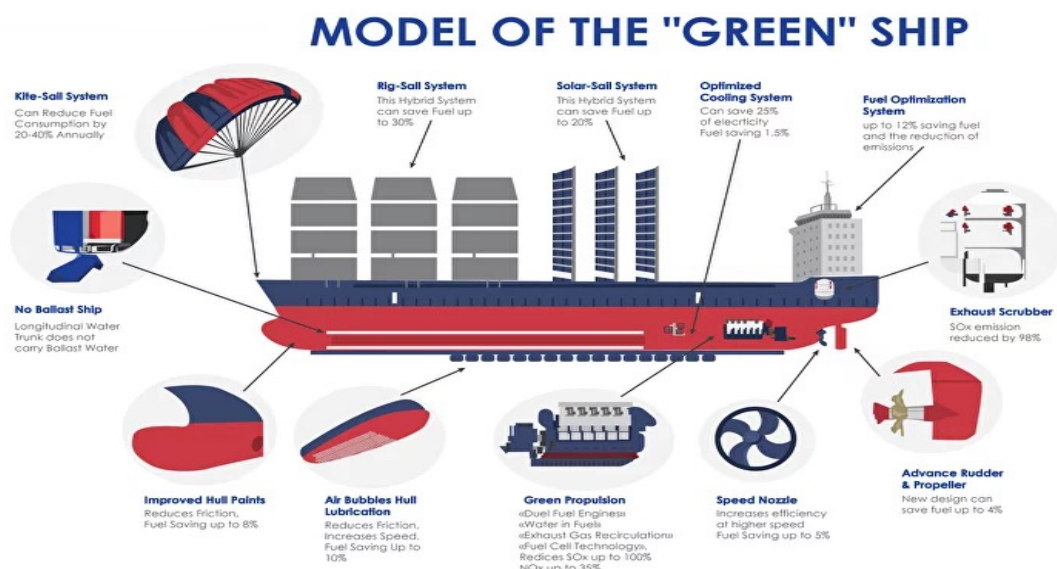
หากไม่ทำการปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ คะแนน CII ของเรืออาจลดลงเนื่องจากเป้าหมายจะเข้มงวดมากขึ้นทุกปี ผลที่ตามมาคือการสูญเสียรายได้และไม่สามารถวิ่งเรือได้ ดังนั้นจึงมีแรงจูงใจอย่างมากในการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงาน) บริษัทฯ ได้คำนวณค่า CII สำหรับเรือแต่ละประเภทในกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งได้รับการรับรองโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (สมาคมจัดลำดับชั้นเรือ NKK สำหรับกองเรือของพีเอสแอล) โดยผลการคำนวณมีดังต่อไปนี้

	2565			2566			2567		
ประเภทของเรือ	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์
เรือขนส่งซีเมนต์	4	44,476.70	13.60	4	44,718.23	15.27	4	41,808.28	13.10
เรือขนาดแฮนด์ไซส์	17	195,721.21	7.52	17	210,967.64	6.71	20	190,408.45	6.41
เรือขนาดซูปรามัคซ์	9	144,056.00	5.98	9	152,163.23	5.45	8	126,926.74	5.52
เรือขนาดอัลตราแมกซ์	8	107,570.12	4.43	8	117,742.69	4.25	8	120,062.92	4.29
รวม	38	491,824.03	7.14	38	525,591.79	6.80	40	479,206.39	6.03

ดังนั้นจะสามารถสังเกตได้จากตาราง ค่า CII เฉลี่ยสำหรับกองเรือของพีเอสแอลในปี 2566 คือ 6.03 กรัมของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์

### พัฒนาการในอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีใหม่

ภาคการเงินทางทะเลและการเช่าเรือได้ยอมรับบทบาทสำคัญของตนในการส่งเสริมการปฏิบัติที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล โดยมีการจัดตั้งโครงการต่าง ๆ เช่น Poseidon Principles และ Sea Cargo Charter ซึ่งทำหน้าที่เป็นกรอบแนวทางในการปรับผลประโยชน์ของสถาบันการเงิน ผู้เช่าเรือ และเจ้าของสินค้าต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับกลยุทธ์การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เป้าหมายของโครงการเหล่านี้คือการรับประกันว่าการลงทุนและการตัดสินใจดำเนินงานในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลจะสนับสนุนเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับโลกและผลักดันให้เกิดความยั่งยืนในภาคการขนส่งทางทะเล



ที่มา: Internet -Marine digital

### ความต้องการเรือเชื้อเพลิงทางเลือกพุ่งสูงขึ้น

จำนวนคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากถึง 335 ลำ ซึ่งสะท้อนถึงการเติบโตร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2566 การเติบโตที่สำคัญนี้เน้นย้ำถึงการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมไปสู่โซลูชันการเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืนมากขึ้น



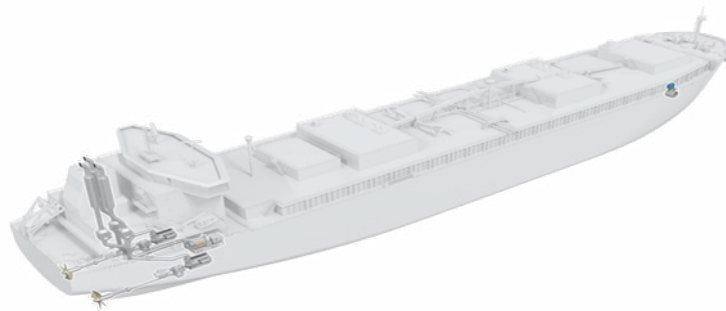
กลุ่มเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ได้เป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนการสั่งซื้อเรือใหม่ในไตรมาสสาม โดยมีปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่คิดเป็นประมาณสองในสามของคำสั่งต่อเรือใหม่ทั้งหมด นอกจากนี้ยังมีคำสั่งต่อเรือใหม่จำนวน 26 ลำสำหรับเรือขนส่งก๊าซ และคำสั่งต่อเรือใหม่ 13 ลำสำหรับเรือขนส่งรถยนต์

### ประกาศโครงการเรือขนส่งสินค้าซึ่งใช้เชื้อเพลิงทางเลือกเชิงบุกเบิกในปี 2567

#### คำสั่งซื้อเรือขนส่งซีเมนต์ของ NovaAlgoma

**NovaAlgoma:** ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่าง Nova Marine Group และ Algoma Central Corporation ได้มีคำสั่งต่อเรือขนส่งซีเมนต์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก ด้วยความจุ 38,000 เดทเวทตันโดยเรือจะถูกต่อขึ้นที่ Zhejiang Xinle Shipbuilding Co., Ltd. และคาดว่าจะเสร็จในปลายปี 2569 เรือลำดังกล่าวนี้จะเป็นเรือขนส่งซีเมนต์ลำแรกที่มีการออกแบบให้พร้อมรองรับการใช้เชื้อเพลิงเมทานอล ซึ่งจะสามารถนำมาใช้เชื้อเพลิงทางเลือกในอนาคต นอกจากนี้ เรือยังได้รับสัญญาระยะยาวจากลูกค้ารายสำคัญของ Nova Marine Group

หนึ่งในนวัตกรรมสำคัญของเรือคือระบบหล่อเย็นด้วยอากาศที่ฉีดช่องอากาศขนาดเล็กใต้พื้นเรือแบน ระบบนี้ช่วยลดความต้านทานจากน้ำทะเล เพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง และลดการบริโภคเชื้อเพลิง ซึ่งมีส่วนช่วยในการลดการปล่อยก๊าซและสนับสนุนเป้าหมายความยั่งยืน โครงการนี้ไม่เพียงแต่เป็นการพัฒนาในกลุ่มเรือขนส่งซีเมนต์เท่านั้น แต่ยังตั้งเกณฑ์ใหม่ในการรวมเทคโนโลยีที่เป็นนวัตกรรมในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลอีกด้วย



ที่มา: [Marineinsight](#)

#### เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์พลังงานนิวเคลียร์ของอู่ต่อเรือ Jiangnan

อู่ต่อเรือ Jiangnan ของจีนได้เปิดเผยการออกแบบแนวคิดของเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานนิวเคลียร์ที่อาจกลายเป็นเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดในโลก การออกแบบเรือนี้ได้รับใบรับรอง Approval in Principle จาก DNV โดยเรือจะใช้พลังงานจาก Molten Salt Reactors (เครื่องปฏิกรณ์เกลือหลอมเหลว) และมีความจุสามารถขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐานได้ 24,000 ตู้ การออกแบบนี้ใช้เครื่องปฏิกรณ์เกลือหลอมเหลวที่ทำงานภายใต้สภาพอุณหภูมิสูงและความดันต่ำ ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงจากการละลายของเครื่องปฏิกรณ์ตั้งแต่เริ่มต้น

เรือทั้งลำใช้ โซลูชันไฟฟ้าทั้งหมด โดยมีระบบขับเคลื่อนที่ประกอบด้วยมอเตอร์คู่ เพลาใบจักรคู่ และพายเรือคู่เพื่อเพิ่มพลังงานที่ติดตั้ง ความเร็ว และความคล่องตัว ระบบพลังงานหลักคือชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้าคาร์บอนไดออกไซด์ซูเปอร์คริติคัล และระบบพลังงานนิวเคลียร์ใช้การออกแบบโมดูลาร์ขนาดกะทัดรัด ซึ่งรับประกันประสิทธิภาพสูงและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ที่แท้จริง เมื่อเทียบกับน้ำมันดำกัมมันและโซลูชันพลังงานทางเลือกต่าง ๆ เรือประเภทนี้มีความยาวที่สั้นกว่า มีพื้นที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่และพลังงาน



## ที่มา: Offshore-Energy

### การสั่งซื้อเรือใหม่ขนาดแสนดีไซส์ของบริษัท ESL

บริษัท ESL Shipping ของฟินแลนด์ ซึ่งเป็นเจ้าของโดย Aspo Group บริษัทจดทะเบียนในเฮลซิงกิ ได้ทำสัญญากับผู้ต่อเรือ China Merchants Jinling Shipyard ในประเทศจีนเพื่อต่อเรือขนส่งขนาดแสนดีไซส์ขนาดระหว่าง 17,000 เดทเวทตันจำนวน 4 ลำ เรือที่ได้รับการออกแบบเป็นประเภท Ice-Class 1A จะใช้พลังงานจากสะอาดจากเมทานอล และถูกอธิบายว่าเป็น “เรือที่ดีที่สุดในตลาดทั้งในด้านความสามารถในการขนส่ง เทคโนโลยี และนวัตกรรม” ESL ยังมีตัวเลือกในการต่อเรือเพิ่มเติมภายใต้สัญญานี้ การส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของที่มีความยาว 150 เมตร จำนวน 4 ลำที่ได้ทำสัญญาจะเกิดขึ้นในปี 2570 และ 2571 การออกแบบนี้ได้รับการพัฒนาจากบริษัท Deltamarin ของฟินแลนด์หลังจากการทดสอบที่ศูนย์ SSPA ในสวีเดน ระบบขับเคลื่อนไฮบริดด้วยแบตเตอรี่ อุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า และเทคโนโลยีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมาจากบริษัทในยุโรป ESL กำลังสร้างกองเรือขนส่งถ่านหินไฮบริดไฟฟ้าขนาดเล็กจำนวน 12 ลำที่ผู้ต่อเรือ Chowgule Shipyard ในอินเดียร่วมกับพันธมิตรการลงทุนอื่น ๆ

### การสั่งซื้อเรือใหม่ขนาดนิวกาสเซลแมกซ์ของ MOL

Mitsui OSK Lines (MOL) ได้เปลี่ยนตัวเลือกเชื้อเพลิงจาก LNG เป็นแอมโมเนียสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดนิวกาสเซลแมกซ์ลำล่าสุดที่สั่งซื้อจาก Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry ในจีน MOL ได้เข้าทำสัญญาต่อเรือใหม่สำหรับการขนส่งเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดระหว่าง 210,000 เดทเวทตัน จำนวน 4 ลำ ซึ่งจะได้รับการส่งมอบระหว่างปี 2570 และ 2571 โดยการสั่งซื้อเรือใหม่นี้จะส่งผลให้จำนวนเรือขนาดนิวกาสเซลแมกซ์ที่ MOL สั่งต่อที่ผู้ต่อเรือในจีนเพิ่มขึ้นเป็น 11 ลำ โดยบริษัทได้สั่งซื้อเรือใหม่ 7 ลำก่อนหน้านี้ 4 ลำในปี 2565 และ 3 ลำในปี 2566 ซึ่งเป็นเรือที่ใช้ระบบเชื้อเพลิงสองแบบ (Dual-fuel) คือ LNG และเชื้อเพลิงทั่วไป สำหรับเรือ 4 ลำล่าสุดนี้ MOL ได้เปลี่ยนไปใช้แอมโมเนียเป็นเชื้อเพลิงแทน บริษัท MOL ขึ้นชื่อว่าเป็นบริษัทที่ 5 ที่เลือกใช้แอมโมเนียเป็นเชื้อเพลิงสำหรับการขนส่งเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดนิวกาสเซลแมกซ์ นอกเหนือจากบริษัทอื่น ๆ ได้แก่ Compagnie Maritime Belge ที่ควบคุมโดยครอบครัว Saverys, Eastern Pacific Shipping, Berge Bulk, และ K Line

## ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ

**บทนำ:** ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการลงทุนในการฝึกอบรมเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันและรับมือกับความท้าทายที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล การจัดตั้งฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ เป็นการสะท้อนถึงความมุ่งมั่นนี้ผ่านโปรแกรมฝึกอบรมภายในที่ออกแบบมาเพื่อเสริมสร้างทักษะและความสามารถของเจ้าหน้าที่ทางทะเลของบริษัทฯ โดยโครงการเหล่านี้ช่วยเสริมสร้างพลังให้กับพนักงานพร้อมทั้งขับเคลื่อนการเติบโตขององค์กรและสร้างความสำเร็จในระยะยาว

ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ เป็นฝ่ายที่มีความเป็นอิสระและมุ่งมั่นในการพัฒนาความเชี่ยวชาญของลูกเรือในกองเรือของพีเอสแอล การทุ่มเทในการเรียนรู้และพัฒนาวิชาชีพอย่างต่อเนื่องนี้ทำให้มั่นใจได้ว่าลูกเรือของบริษัทฯ จะมีความพร้อมในการรับมือกับความรับผิดชอบที่หลากหลายและซับซ้อนในการดำเนินงานสำหรับการเดินเรือสมัยใหม่

**หลักสูตรที่จัดโดยฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัท :** ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัท มีหลักสูตรหลากหลายประเภท รวมถึงหลักสูตรการออกใบอนุญาตและการฝึกอบรมที่ออกแบบเฉพาะสำหรับแต่ละองค์กร

**หลักสูตรเด่น:** หลักสูตรการจัดการทรัพยากรทางทะเล (MRM) มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัย พัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และการจัดการทรัพยากรโดยการพิจารณาความสามารถและข้อจำกัดของมนุษย์ หลักสูตร MRM เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรม เจ้าหน้าที่ประจำเรือ นายช่าง ลูกเรือ และพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเดินเรือที่ทำงานบนฝั่ง หลักสูตร MRM นี้ได้รับอนุญาตให้ทำการสอนและออกใบรับรองโดย ALL Academy International AB ซึ่งเป็นบริษัทพัฒนาการฝึกอบรมอิสระที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความผิดพลาดของมนุษย์และการจัดการทรัพยากรมนุษย์เป็นหลัก หลักสูตรดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับว่าเป็นหนึ่งในหลักสูตรที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีมของลูกเรือ และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error)

**หลักสูตรเพิ่มเติมอื่น ๆ :** นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัท ยังมีห้องฝึกอบรมต่าง ๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่าง ๆ เช่น การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งคันเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรสำหรับระบบแสดงแผนที่ทางทะเลอิเล็กทรอนิกส์และระบบข้อมูล (ECDIS) รวมถึงการฝึกอบรมการทำความคุ้นเคยที่จำเป็น หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) สำหรับลูกเรือฝ่ายเดินเรือและฝ่ายห้องเครื่อง

**หลักสูตรพิเศษ:** หลักสูตรพิเศษของศูนย์ฝึกอบรมของบริษัท ได้แก่ หลักสูตร VTS (Vessel Traffic Separation) และหลักสูตร SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM จัดขึ้นเพื่อพัฒนาทักษะการสื่อสารของเจ้าหน้าที่ประจำเรือโดยจำลองการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัท ยังมีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคและฝ่ายโครงการของบริษัท สำหรับหลักสูตรขั้นสูงเกี่ยวกับเครื่องยนต์ประหยัดน้ำมัน ระบบปิดผนึกท่อท้ายเรือ การทำงานของอุปกรณ์ยกขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก และระบบบำบัดน้ำอับเฉา ได้แก่ หลักสูตรเฉพาะสำหรับฝ่ายเครื่องกลเรือ (Engineer-Specific Programs) หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) อีกทั้งยังมีการอบรมพิเศษสำหรับ นายช่างไฟฟ้า เจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิคและนายช่างกล สำหรับระบบอิเล็กทรอนิกส์ขั้นสูงและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ เช่น กฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ และการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เป็นต้น

**ภาพรวมการฝึกอบรมปี 2567:** ปี 2567 ถือเป็นปีที่สำคัญสำหรับโปรแกรมพัฒนาวิชาชีพของลูกเรือในกองเรือของพีเอสแอล ทั้งแบบออนไลน์ และ ณ สำนักงานของบริษัทฯ ความสำคัญที่สำคัญ โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวนทั้งสิ้น 1,542 รายเข้าร่วมหลักสูตรทั้งหมด 20 หลักสูตร

**การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่เกิดขึ้นในปี 2567:** มีการเริ่มหลักสูตรการฝึกอบรมการรับรู้สุขภาพจิต ภาพรวมของโปรแกรมคือได้มีการจัดหลักสูตรดังกล่าวสำหรับเจ้าหน้าที่ทางทะเลระดับสูง ดำเนินหลักสูตรโดยคณาบดีคณะจิตวิทยาและทีมงานจากวิทยาลัยการแพทย์เซนต์หลุยส์ วัตถุประสงค์ของหลักสูตรดังกล่าวคือ เพื่อเสริมทักษะให้กับผู้เข้าร่วมในการสังเกตสัญญาณเริ่มต้นของปัญหาสุขภาพจิตในตนเองและลูกเรือ ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับคือ ช่วยส่งเสริมการสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่มีสุขภาพดีและให้การสนับสนุนสำหรับเจ้าหน้าที่ทางทะเล การเสริมสร้างโปรแกรมฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ ได้ยืนยันถึงความมุ่งมั่นในการสร้างกำลังแรงงานที่มีทักษะ แข็งแกร่ง และพร้อมรับมือกับอนาคต



## สรุปหลักสูตรที่จัดการอบรมในปี 2567

ชื่อหลักสูตร	จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่จะเข้ารับการฝึกอบรมในปี 2567	ระยะเวลาสำหรับการฝึกอบรมในปี 2567 (ชั่วโมง)
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรบุคคลในการเดินเรือ และการติดต่อสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางน้ำ	194	582
หลักสูตรการนำเรือเบื้องต้น	61	183
หลักสูตรการบริหารจัดการเกี่ยวกับการนำเรือ และการติดต่อสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางน้ำ	104	312
หลักสูตรการบรรยายสรุปวิชาชีพที่สำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการบนเรือ	147	588
หลักสูตรอบรมหลักสูตรนายเรือประจำฝ่ายเดินเรือ	30	90
หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับต้นเรือ	49	147
หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับนายเรือ	27	54
หลักสูตรการใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS)	90	270
หลักสูตรการตรวจสอบเรือ (It's my ship)	119	595
หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ขั้นพื้นฐาน	51	255
หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ขั้นสูง	57	285
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME ขั้นพื้นฐาน	54	270
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME ขั้นสูง	70	350
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME-B	122	488
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นพื้นฐาน	87	870
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษเบื้องต้นสำหรับคนประจำเรือ	88	880
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นกลาง	26	260
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นสูง	30	300
หลักสูตรอบรมด้านระบบความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ	57	57
การฝึกอบรมด้านสุขภาพจิต	79	79
<b>รวม</b>	<b>1,542</b>	<b>6,915</b>

## ความท้าทายในปี 2568

ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของพีเอสแอล มีความเชื่อว่าการพัฒนาและปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการประสบความสำเร็จที่ยั่งยืน ด้วยแนวคิดนี้ ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือมุ่งมั่นที่จะค้นหาวิธีใหม่ๆ ในการกระตุ้นและดึงดูดเจ้าหน้าที่ทางทะเลและลูกเรือของบริษัทฯ ให้มีส่วนร่วมในกระบวนการเรียนรู้ตลอดชีวิต

ความท้าทายหลักสำหรับปี 2568 คือ “เราจะวางตำแหน่งตัวเองอย่างไรเพื่อให้เป็นทางเลือกอันดับหนึ่งสำหรับเจ้าหน้าที่ทางทะเลรุ่นใหม่?” โดยตระหนักว่าความคาดหวังและลักษณะของเจ้าหน้าที่ทางทะเลรุ่นใหม่นั้นแตกต่างจากรุ่นก่อน ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ ได้พัฒนาแผนกลยุทธ์เพื่อสร้างแรงบันดาลใจและสนับสนุนเจ้าหน้าที่ทางทะเลรุ่นใหม่อย่างเป็นรูปธรรม

## โครงการใหม่สำหรับปี 2568

- **เนื้อหาดิจิทัลที่น่าสนใจ:** การใช้แพลตฟอร์มโซเชียลมีเดียที่ได้รับความนิยมในการสร้างและแชร์เนื้อหาที่ช่วยเพิ่มความรู้อะไรและทักษะของเจ้าหน้าที่ทางทะเล
- **การมีส่วนร่วมของลูกเรือฝึกหัด:** การติดต่อสื่อสารอย่างสม่ำเสมอกับลูกเรือฝึกหัดจาก MMTC และมหาวิทยาลัยทางทะเลอื่น ๆ เพื่อให้คำแนะนำ การสนับสนุน และการให้คำปรึกษาตลอดเส้นทางการเรียนรู้
- **การยกย่องความเป็นเลิศ:** การดำเนินการต่อเนื่องในการมอบเหรียญทองให้กับผู้ที่มีผลงานโดดเด่น ซึ่งได้กลายเป็นรางวัลที่มีเกียรติในหมู่นักศึกษา

## ความมุ่งมั่นสู่ความเป็นเลิศ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปรับปรุงวิธีการฝึกอบรมของบริษัทฯ โดยมีเป้าประสงค์ ดังนี้

- เพื่อเตรียมความรู้และทักษะที่ได้รับการพัฒนาขึ้นให้กับเจ้าหน้าที่ทางทะเล
- ช่วยให้พวกเขาประสบความสำเร็จในบทบาทของตน
- มั่นใจในความสามารถในการปรับตัวเพื่อให้ตอบสนองต่อความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปของอุตสาหกรรมทางทะเล

โดยการนำโครงการเหล่านี้มาใช้และตอบสนองต่อความต้องการของเจ้าหน้าที่ทางทะเลรุ่นใหม่ ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ ตั้งเป้าที่จะยังคงเป็นผู้นำในการพัฒนาวิชาชีพและเป็นพันธมิตรที่ต้องการสำหรับเจ้าหน้าที่ทางทะเลที่มีความทะเยอทะยาน

## โครงการร่วมทุน

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd. บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮาลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 6.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 331 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 ถึงปี 2546

## บทสรุป

### อุปสงค์

สภาพแวดล้อมสำหรับปี 2568 จะมีลักษณะผันผวนอย่างสุดขีดเช่นเดียวกับในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 ด้วยเหตุผลเดียวกัน คืออุปสงค์/อุปทานเข้าสู่จุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบเมื่อปี 2564 ความเสี่ยงด้านลบสำหรับปี 2568 รวมถึงความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ร้อนระอุ เช่น ยูเครน อิสราเอล และได้หวัน จีนนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กในปริมาณที่น้อยลง อสังหาริมทรัพย์ การผลิตเหล็ก การผลิตปูนซีเมนต์/อลูมิเนียมชะลอตัวและส่งผลลบต่ออัตรา GDP ในประเทศจีน ภาษีศุลกากรในสหรัฐฯ ทำร้ายเศรษฐกิจของสหรัฐฯ การปรับลดอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐอเมริกาและประเทศเศรษฐกิจหลักอื่น ๆ ลดลงไม่รวดเร็วพอ ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นส่งผลลบต่ออัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลก และการคุ้มครองทางการค้าเพิ่มมากขึ้น ไม่ใช่ความหายนะและความเศร้าโศกทั้งหมด ศักยภาพด้านบวกสำหรับปี 2568 ประกอบด้วยมาตรการกระตุ้นทางการเงินของรัฐบาลบางประเทศ จีนปรับลดอัตราดอกเบี้ย ส่งผลให้การขาดดุลการค้าเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 4 ซึ่งถือเป็นระดับสูงสุดในรอบ 3 ทศวรรษที่ผ่านมา ลดข้อกำหนดอัตราส่วนสำรองของธนาคาร ลดอัตราดอกเบี้ย และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมที่ใช้เหล็ก จีนนำเข้าแร่เหล็กคุณภาพสูงเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากต้องการคงระดับการผลิตเหล็กกล้า จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษ ลดราคาถ่านหินในประเทศที่สูงขึ้น และเพื่อตอบสนองความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นจากอุตสาหกรรม AI คำสั่งต่อเรือใหม่ชะลอลงเนื่องจากกฎระเบียบอันท้าทายซึ่งครอบคลุมเชื้อเพลิงในอนาคต การขาดแหล่งเงินทุนแบบดั้งเดิมสำหรับ “เรือที่ใช้เชื้อเพลิงใหม่” ที่จะสิ้นอายุการใช้งานก่อนอายุการใช้งานที่แท้จริง เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงทำได้ดีกว่าที่คาดการณ์ไว้และเติบโตมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ และค่าเงินที่อ่อนค่าลงในยูโรโซนและญี่ปุ่นช่วยให้พวกเขาส่งออกทางเศรษฐกิจได้อย่างหมดปัญหาที่สำคัญที่สุดด้วยความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณยูเครน อิสราเอล และได้หวัน จีนยกเลิกการห้ามนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลียอย่างไม่เป็นทางการ และรัฐบาลจีนได้เพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจให้มากที่สุดเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจของพวกเขาดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ทั้งหมดจะช่วยสนับสนุนในด้านอุปสงค์ ในช่วงเวลาที่ด้านอุปทานไม่แสดงสัญญาณการเติบโตใด ๆ นอกจากการเติบโตที่ช้าที่สุดในประวัติศาสตร์ของศตวรรษนี้

## อุปทาน

ภายใต้สภาวะปัจจุบัน ประมาณร้อยละ 15.09 (หรือปริมาณ 155.28 ล้านเคทเวทตัน) ของกองเรือที่มีอยู่ทั่วโลกจะมีอายุมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2571 หากไม่มีเรือลำใดถูกรีไซเคิลระหว่างปี 2568 ถึงปี 2571 เรือเหล่านี้จะอยู่ภายใต้แรงกดดันทางการเงินอย่างมหาศาลอันเนื่องมาจากข้อกำหนดด้านกฎระเบียบที่จะเกิดขึ้น ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดอัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าแห้งเทกองว่าจะออกมาในรูปแบบใด และแรงกดดันด้านกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นสำหรับเรือที่มีอายุมากกว่าในช่วงปี 2568 ถึงปี 2571 โดยเรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องตัดสินใจมุ่งหน้าไปยังรีไซเคิลเรือในเอเชีย

สำหรับเรือใหม่ร้อยละ 10.64 (หรือปริมาณ 109.53 ล้านเคทเวทตัน) ที่มีกำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2571 การขาดเงินทุนสำหรับเรือที่เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงประกอบกับอัตราการส่งมอบที่ล่าช้าของอุตสาหกรรม จะช่วยชะลอการเข้ามาดำเนินการในตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองของเรือใหม่เหล่านั้น

## ด้านการเงิน

เมื่อต้นปี 2567 ความกลัวต่อภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกที่รอคอยมานานยังคงปรากฏให้เห็นอยู่ อย่างไรก็ตาม นักเศรษฐศาสตร์หลายคนเริ่มลดการคาดการณ์ที่เป็นลบ หลังจากที่คาดการณ์ผิดพลาดอย่างรุนแรงในปี 2566 แม้จะมีการคาดการณ์ถึงแนวโน้มในเชิงลบออกมาอย่างต่อเนื่อง แต่การเติบโตของเศรษฐกิจโลกกลับสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้อีกครั้ง โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ว่าการเติบโตของเศรษฐกิจโลกจะอยู่ที่ร้อยละ 3.2 สำหรับสหรัฐอเมริกา คาดว่าจะมีการเติบโตของ GDP อยู่ที่ร้อยละ 2.8 ในปี 2567 อยู่ในระดับปานกลางแต่ยังคงเป็นอัตราที่แข็งแกร่ง ด้านจีน คาดว่า GDP จะเติบโตในอัตราที่มั่นคงที่ร้อยละ 4.9 ขณะที่อินเดียมีแนวโน้มเติบโตที่ประมาณร้อยละ 6.4 ตรงกันข้ามยุโรปยังคงเป็นข้อถกเถียง โดยมีการเติบโตที่ชะงักเพียงร้อยละ 1 เนื่องจากยังคงได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์รัสเซีย-ยูเครน ซึ่งทำให้ต้นทุนด้านพลังงานสูงขึ้น

สื่อกระแสหลักหลายสำนักมีมุมมองในเชิงลบเกี่ยวกับเศรษฐกิจของจีน โดยเน้นไปที่ภาคอสังหาริมทรัพย์และการบริโภคที่อ่อนแอ อย่างไรก็ตาม จีนกลับแสดงศักยภาพที่เหนือความคาดหมาย โดยมีการนำเข้าแร่เหล็ก ถ่านหิน และธัญพืชในปริมาณสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2567 แม้ว่าภาคอสังหาริมทรัพย์และภาคการบริโภคจะยังคงประสบปัญหาในปี 2567 แต่ภาคอสังหาริมทรัพย์มีแนวโน้มที่จะฟื้นตัว เนื่องจากมาตรการกระตุ้นของรัฐบาลจีนคาดว่าจะช่วยพลิกสถานการณ์ได้ ขณะเดียวกัน ภาคอุตสาหกรรมของจีนยังคงเติบโตอย่างแข็งแกร่ง แม้ในขณะนี้ภาคอสังหาริมทรัพย์และภาคการบริโภคต้องดิ้นรน

ในปี 2567 กิจกรรมทางการเงินของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลมีแนวโน้มที่หลากหลาย ปริมาณการซื้อขายหุ้นของบริษัทขนส่งลดลงร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อยู่ที่ 5,480 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม การออกพันธบัตรของอุตสาหกรรมขนส่งแต่ละระดับสูงสุดในรอบ 10 ปี โดยมีมูลค่ารวม 12,570 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การระดมเงินสดในช่วงปีที่อุตสาหกรรมเฟื่องฟู (ปี 2564 ถึงปี 2565) ประกอบกับการออกพันธบัตรที่เพิ่มขึ้น ทำให้การพึ่งพาสินเชื่อและสัญญาเช่าลดลง ส่งผลให้ปริมาณเงินกู้และสัญญาเช่าลดลงร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

สำหรับการเสนอขายหุ้น IPO ที่ใหญ่ที่สุดในปี 2567 ได้แก่ บริษัท HD Hyundai Marine Solution ซึ่งระดมทุนได้ 538 ล้านดอลลาร์สหรัฐในตลาดหลักทรัพย์เกาหลีใต้ ตามมาด้วยบริษัท Bhagwan Marine Limited ซึ่งระดมทุนได้ 52.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐในตลาดหลักทรัพย์ออสเตรเลีย

ในปี 2567 บริษัท พรินซิเพส ชิปปิง มีกิจกรรมด้านการเงินที่โดดเด่น โดยบริษัทฯ ออกพันธบัตรที่เชื่อมโยงกับความยั่งยืน (Sustainability-Linked Bonds: SLBs) รวมมูลค่า 1,360 ล้านบาท (40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) โดยได้รับการค้ำประกันจาก Credit Guarantee and Investment Facility (CGIF) ซึ่งเป็นกองทุนภายใต้ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) การออกพันธบัตรดังกล่าวนี้ไม่ได้เป็นเพียงการออกพันธบัตรธรรมดา แต่เป็นการออกพันธบัตรที่เชื่อมโยงกับความยั่งยืนครั้งแรกในภาคอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลของเอเชีย และเป็นก้าวสำคัญของบริษัทฯ ในเส้นทางสู่ความยั่งยืน พันธบัตรดังกล่าวแบ่งออกเป็นสองชุด มีอายุครบกำหนด 5 ปี และ 10 ปี โดยถูกเสนอขายแบบ Private Placement ให้กับนักลงทุนสถาบันและนักลงทุนรายใหญ่ ภายใต้กรอบ ASEAN+3 Multi-Currency Bond Issuance Framework (AMBIF) การทำธุรกรรมนี้ถือเป็นหมุดหมายสำคัญของบริษัทฯ เนื่องจากช่วยให้บริษัทฯ สามารถจัดหาเงินทุนระยะยาว กระจายแหล่งจัดหาเงินทุน และขยายอายุหนี้สินของบริษัทฯ ขณะเดียวกันยังช่วยลดการพึ่งพาสินเชื่อจากธนาคารแบบดั้งเดิม ด้วยการได้รับการค้ำประกันจาก CGIF ซึ่งมีอันดับเครดิต AAA จาก TRIS ทำให้โครงการนี้แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของเราในการสร้างอนาคตที่ยั่งยืนมากขึ้น เป้าหมายของ บริษัทฯ นั้นมีความท้าทาย กล่าวคือ ภายในปี 2577 บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งให้ได้ร้อยละ 38.54 เมื่อเทียบกับค่าพื้นฐานในปี 2562 ซึ่งสูงกว่ามาตรฐานที่กำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

(International Maritime Organization: IMO) ธนาคารพัฒนาเอเชียมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนบริษัท ตลอดจนกระบวนการพัฒนา “กรอบการเงินที่เชื่อมโยงกับความยั่งยืน” (Sustainability-linked Finance Framework) ของบริษัท โดยกรอบดังกล่าวสอดคล้องกับมาตรฐานพันธบัตรที่เชื่อมโยงกับความยั่งยืนของอาเซียน (ASEAN Sustainability-linked Bond Standards) และหลักการของสมาคมตลาดทุนสากล (International Capital Market Association: ICMA) ซึ่งช่วยให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินงานของบริษัทนั้นสอดคล้องกับแนวปฏิบัติระดับโลก นอกจากนี้ กรอบการเงินนี้ยังได้รับการประเมินจาก Lloyd’s Register ซึ่งเป็นที่ปรึกษาภายนอกที่ให้ความคิดเห็นที่สอง (Second Party Opinion) และ UOB Thailand ทำหน้าที่เป็นผู้จัดจำหน่ายหลัก (Lead Underwriter) สำหรับธุรกรรมนี้อีกด้วย การออกพันธบัตรครั้งนี้เป็นเพียงหนึ่งในหลายก้าวสำคัญบนเส้นทางสู่การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของบริษัท และสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทต่อการเติบโตอย่างมีความรับผิดชอบต่อ

นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2567 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเงินกู้ 4 ฉบับ รวมเป็นมูลค่า 70.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เงินทุนเหล่านี้จะเข้ามาช่วยเสริมสภาพคล่องของบริษัทฯ ให้แข็งแกร่งขึ้น และเปิดโอกาสให้บริษัทฯ ใช้ประโยชน์จากโอกาสในการเติบโต

ปี 2567 เป็นปีที่มีคำสั่งต่อเรือใหม่มากที่สุดในรอบ 17 ปี โดยมีคำสั่งต่อเรือรวมกันถึง 66 ลำตันกรอสส์ และมูลค่ารวม 204,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กลุ่มเรือที่มีความโดดเด่นที่สุด ได้แก่ เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีคำสั่งต่อเรือใหม่รวม 4.4 ลำ TEU เรือขนส่งก๊าซมีคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ปริมาณ 25.9 ลำลูกบาศก์เมตร และเรือบรรทุกน้ำมันมีคำสั่งต่อเรือใหม่ที่โดดเด่นที่ปริมาณถึง 53.9 ลำเคเวทตัน ในปีนี้ ประเทศจีนได้ตอกย้ำความเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมการต่อเรือ โดยได้รับคำสั่งต่อเรือใหม่ถึงสองในสามของปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ทั้งหมด และเป็นประเทศผู้ผลิตหลักเพียงรายเดียวที่ขยายกำลังการผลิต ในทางกลับกัน การสั่งต่อเรือใหม่ในกลุ่มเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองยังคงชะงัก เนื่องจากราคาสูงและพื้นที่ต่อเรือที่มีจำกัด นอกจากนี้ กำหนดเวลาสำหรับการนำเชื้อเพลิงแห่งอนาคตมาใช้ในอุตสาหกรรมการเดินเรือยังคงล่าช้าออกไปอีก เนื่องจากความกังวลเกี่ยวกับความพร้อมของเชื้อเพลิงและความสามารถในการดำเนินงานของเรือที่ใช้เชื้อเพลิงดังกล่าวในเชิงพาณิชย์ ท่ามกลางความไม่แน่นอนที่ยืดเยื้อนี้ บริษัทฯ ได้ตัดสินใจสั่งต่อเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 4 ลำ ซื้อเรือมือสองรุ่นใหม่ขนาดแฮนด์ไซส์จำนวน 5 ลำ และขายเรือรุ่นเก่าที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงสิ้นเปลืองกว่าออกไปจำนวน 3 ลำ นี่เป็นก้าวสำคัญโดยอายุเฉลี่ยของกองเรือของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 12 ปี ณ ต้นปี 2567

## บทส่งท้าย

ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะมีผลการดำเนินงานเช่นเดียวกับช่วงระหว่างปี 2566 และปี 2567 จากเหตุผลทั้งหมดที่กล่าวไว้ในส่วนการคาดการณ์ถึงอนาคต โดยมีความเสี่ยงมากขึ้นที่จะเกิดการขยายตัวในทางบวกหากปัจจัยหนึ่งปัจจัยใดหรือทั้งหมดที่ระบุไว้ส่งผลดีต่อเจ้าของเรือ

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดี ๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน สิ่งนี้เกิดขึ้นได้ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเทและเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ  
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา  
ประธานคณะกรรมการบริษัท



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

10 กุมภาพันธ์ 2568

แหล่งที่มา: เพื่อความสะดวกของผู้อ่าน รายงานนี้มีลิงก์ไปยังแหล่งข่าวที่เผยแพร่ต่อสาธารณะ เช่น Bloomberg, Reuters, Fortune, Business Insider, The Wall Street Journal และ CNN ลิขสิทธิ์ทั้งหมดในเนื้อหาดังกล่าวเป็นของเจ้าของที่เกี่ยวข้อง



ส่วนที่ 1

# การประกอบธุรกิจ และผลการดำเนินการ



## ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (พีเอสแอล หรือ บริษัทฯ) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัท จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการ การเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับ โครงสร้างบริษัทเดินเรืออื่น ๆ ทั่วโลก ประกอบด้วยบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจ เป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 40 ลำ รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอลมีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,737,504 เดทเวทตัน กองเรือประกอบด้วยเรือ 19 ลำ เป็นเรือธงไทย และเรือ 21 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 8 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 24 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 69,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของใน ตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่าง ๆ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1) กลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 44,999 เดทเวทตัน และ 2) กลุ่มเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 45,000 - 69,999 เดทเวทตัน ในอดีตบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพ ในด้าน การประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไปใน ส่วนของ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” ของรายงานประจำปีฉบับนี้

ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบ การจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดย บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งใน บรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ไปรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

### • วิสัยทัศน์ & พันธกิจ ของบริษัท

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวก การค้าโลก

### • ค่านิยม

ความซื่อสัตย์สุจริต นวัตกรรม ความยั่งยืน ธรรมเนียมปฏิบัติ และความปลอดภัย

### • คำมั่นของบริษัท

#### » มุ่งมั่นในเรื่องทรัพยากรบุคคล การดำเนินงาน และเทคโนโลยี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคลสำหรับการเติบโตและความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานผ่านการอบรมภายในบริษัทฯ และโครงการพัฒนาต่าง ๆ สำหรับพนักงานภายในองค์กร

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินงานโดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อประสิทธิผลในการดำเนินงานสูงสุดนอกจากนั้น บริษัทฯ ยังมุ่งมั่นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

#### » ความใส่ใจต่อชุมชน

การพัฒนาชุมชนต่าง ๆ ถือเป็นเรื่องที่สำคัญเป็นอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่าง ๆ รวมทั้งให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีความเหมาะสมของศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวี และมีการดำเนินการต่าง ๆ อีกมากมาย



## » การรักษาสีสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ถือเป็นหน้าที่ในการลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ ได้ลดการปล่อยมลพิษซึ่งสามารถวัดผลได้จากการแทนที่เรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการต่าง ๆ มากมายในการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ Mewis Ducts บนใบพัดเรือการทำความสะอาดตัวเรือด้านนอก ใต้น้ำและใบพัดเรือเป็นประจำ เพื่อลดแรงเสียดทานให้น้อยที่สุด การใช้สารเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันเปรี้ยว) การหลีกเลี่ยงการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างสิ้นเปลืองบนเรือ และการพิจารณาสภาพอากาศ สำหรับเส้นทางการเดินเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินเรือ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะใช้เชื้อเพลิง ที่มีค่ากำมะถันต่ำ และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) ที่ทำให้เกิดความเป็นกรดในมหาสมุทร

## การเปลี่ยนแปลงและพัฒนากิจการที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (ตั้งแต่ปี 2565 ถึงปี 2567)

### ปี 2565

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสาริกานารี**

เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสาริกานารี เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Umang Shipping Services Ltd. ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 115 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสวิตา นารี**

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสวิตา นารี เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Umang Shipping Services Ltd. ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 28 มกราคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 115 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3 สำหรับปี 2564**

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3 สำหรับปี 2564 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 0.50 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 1 มีนาคม 2565 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 11 มีนาคม 2565

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสาคี นารี**

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสาคี นารี เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Umang Shipping Services Ltd. ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 115 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสรีดา นารี**

เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสรีดา นารี เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 12 ถึง 14 เดือน กับบริษัท Umang Shipping Services Ltd. ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 115 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2564**

ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2565 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 4 เมษายน 2565 ผู้ถือหุ้นได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลครั้งสุดท้ายสำหรับปี 2564 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 0.25 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 12 เมษายน 2565 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 28 เมษายน 2565

- **การเปลี่ยนแปลงในคณะกรรมการบริษัท**

ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2565 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 4 เมษายน 2565 นางลิน เียน ค็อก ซึ่งพ้นจากตำแหน่งกรรมการตามวาระได้ขอสละสิทธิในการเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่ง

- **การแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย**

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติดังต่อไปนี้ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันพุธที่ 4 เมษายน 2565

- การเปลี่ยนแปลงชื่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เป็นคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ กรรมการอิสระ เป็นกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2565
- นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ กรรมการอิสระ เป็นกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2565
- ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ กรรมการอิสระ เป็นกรรมการสรรหา โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2565
- แก้ไขวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการชุดย่อยทั้งหมด (รวมถึงกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ) จากวาระการดำรงตำแหน่ง 2 ปีเป็นวาระที่สอดคล้องกันกับวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯ

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสโรชา นารี**

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสโรชา นารี เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 9 ถึง 11 เดือน กับบริษัท Pan Ocean Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 7 มีนาคม 2565 โดยมีอัตราค่าเช่าวางขึ้นต้นแบบคงที่ที่ 35,500 เหรียญสหรัฐต่อวัน

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 1 สำหรับปี 2565**

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 1 สำหรับปี 2565 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 จำนวน 0.50 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 25 พฤษภาคม 2565 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 8 มิถุนายน 2565

- **การซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำ**

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการทำการซื้อขายเรือมือสองจำนวน 2 ลำ กล่าวคือ M.V. NORDIC SEOUL และ M.V. NORDIC BUSAN โดยบริษัทย่อยของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท พรี่เซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด สำหรับ M.V. NORDIC SEOUL และ บริษัท พรี่เซียส จัสมินส์ จำกัด สำหรับ M.V. NORDIC BUSAN โดยราคาซื้อเรือ M.V. NORDIC SEOUL เป็นเงิน 25 ล้านเหรียญสหรัฐ และราคาซื้อเรือ M.V. NORDIC BUSAN เป็นเงิน 26 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นราคาตลาด

- **การรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมือสอง ขนาด 35,882 เดกวัตตัน**

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2565 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับมอบเรือ “ภัทธา นารี” (Phatra Naree) (เดิมชื่อ M.V. Nordic Seoul) โดยได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย



- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 17.10 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์**

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท 프리เซียส เกรซ ฟิทีอี่ ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 17,100,000 เหรียญสหรัฐ (“สัญญา”) กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้สำหรับค้ำเงินหรือรีไฟแนนซ์เงินกู้ของผู้ถือหุ้นซึ่งใช้เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานกิจการของผู้กู้ และเพื่อให้เงินกู้แก่บริษัทในเครือเพื่อใช้สนับสนุนการซื้อเรือของผู้ค้ำประกัน

- **การรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของมือสอง ขนาด 35,882 เดกเวกตัม**

เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2565 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับมอบเรือ “ภวิดา นารี” (Pavida Naree) (เดิมชื่อ M.V. Nordic Busan) โดยได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 สำหรับปี 2565**

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 สำหรับปี 2565 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 จำนวน 0.50 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 29 สิงหาคม 2565 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 12 กันยายน 2565

- **การเลิกกิจการของบริษัทย่อย**

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการเลิกกิจการของบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จำนวน 6 บริษัท (“บริษัทย่อย”) กล่าวคือ บริษัท 프리เซียส แคปปิตอลส์ จำกัด บริษัท 프리เซียส ไดมอนคัลส์ จำกัด บริษัท 프리เซียส การ์เนตส์ จำกัด บริษัท 프리เซียส มินเอร์อัลส์ จำกัด บริษัท 프리เซียส มูนส์ จำกัด และบริษัท 프리เซียส รีซอร์ทส์ จำกัด เหตุผลของการเลิกกิจการคือ ไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทย่อยนี้มิได้เป็นเจ้าของเรือ

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 3 ฉบับ**

เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวต่าง ๆ สำหรับเรือของบริษัทฯ เมื่อไม่นานมานี้ ดังนี้

- เรือบาร์นี นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 12 ถึง 15 เดือน กับบริษัท Intergriss Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 98 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรืออิสรา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 12 ถึง 15 เดือน กับบริษัท Intergriss Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 115 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรือวิภา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ซ์ของบริษัทฯ ได้ต่อสัญญาเช่าระยะยาวกับบริษัท Intergriss Co., Ltd. ประเทศเดนมาร์ก ในฐานะผู้เช่า ไปอีกระยะเวลา 11.5 ถึง 14.5 เดือน โดยเริ่มต่อสัญญานับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 และจะมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 102 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือรียา นารี**

เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือรียา นารี เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Stone Shipping Ltd. เบอรั่มวดา ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 5 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 86 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสุนิสา นารี**

เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสุนิสา นารี เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 12 ถึง 15 เดือน กับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 10 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 115 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือชญาณี นารี**

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือชญาณี นารี เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 12 ถึง 15 เดือน กับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 98 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3 สำหรับปี 2565**

เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3 สำหรับปี 2565 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 0.50 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 25 พฤศจิกายน 2565 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 9 ธันวาคม 2565

- **การเปลี่ยนแปลงของฝ่ายบริหารและกรรมการบริหาร**

เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า นายประธาน महाลิงกัม ซึ่งดำรงตำแหน่ง กรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร ของบริษัทฯ และได้ทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2536 จะเกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ ในทุกตำแหน่ง ณ สิ้นปี 2565 ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งให้นายจินดราเชการ์ สีวรามัน เวณาทารามัน ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ) และได้ทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2535 เข้าดำรงตำแหน่ง กรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร แทนคุณประธาน โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป ดังนั้น ภายหลังจากการแต่งตั้งดังกล่าว นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จะประกอบไปด้วย นายคาลิด ฮาซิม นายกอดัม คูรานา และนายจินดราเชการ์ สีวรามัน เวณาทารามัน

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสโรชา นารี**

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสโรชา นารี เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 12 ถึง 15 เดือน กับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 116.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือล้านนา นารี**

เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า เรือล้านนา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 10 ถึง 14 เดือน กับบริษัท Dampskibsselskabet Norden A/S ประเทศเดนมาร์ก ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 92.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือลติกา นารี**

เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เรือลติกา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 10 ถึง 14 เดือน กับบริษัท Dampskibsselskabet Norden A/S ประเทศเดนมาร์ก ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 5 มกราคม 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 92.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือรัตนะ นารี**

เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เรือรัตนะ นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 10 ถึง 12 เดือน กับบริษัท Transcend Marine Pte Ltd. ประเทศสิงคโปร์ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 4 มีนาคม 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 89.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **การต่อสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสวิตา นารี**

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าสัญญาเช่าระยะยาวของเรือสวิตา นารี กับบริษัท Umang Shipping Services Ltd. ในฐานะผู้เช่าได้ขยายระยะเวลาออกไปอีก 11 ถึง 13 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 117 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสาวิตรี นารี**

เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสาวิตรี นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Umang Shipping Services Ltd. ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 2 เมษายน 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 117 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2565**

ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2566 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 10 เมษายน 2566 เวลา 10.30 น. โดยเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) ผู้ถือหุ้นได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลครั้งสุดท้ายสำหรับปี 2565 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 0.25 บาทต่อหุ้นโดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 24 เมษายน 2566 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 9 พฤษภาคม 2566

- **การแต่งตั้งกรรมการใหม่**

ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2566 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 10 เมษายน 2566 เวลา 10.30 น. โดยเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) ผู้ถือหุ้นได้มีมติอนุมัติการแต่งตั้ง นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 9 ล้านเหรียญสหรัฐจากธนาคาร THE IYO Bank, LTD สาขาสิงคโปร์**

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2566 บริษัทฯ ย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 9 ล้านเหรียญสหรัฐ (“สัญญา”) กับธนาคาร THE IYO BANK, LTD. สาขาสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ (เรือชญาณี นารี)

- **การแต่งตั้งคณะกรรมการชด้อย**

อ้างถึง การแต่งตั้ง นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระท่านใหม่ในคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2566 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 15 พฤษภาคม 2566 ที่ประชุมได้มีมติให้เปลี่ยนแปลงโครงสร้างคณะกรรมการชด้อยบางชุดเพื่อให้มีประสิทธิภาพดีขึ้น ดังนี้

- การรวมคณะกรรมการสรรหาและคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนเข้าด้วยกัน โดยใช้ชื่อว่าคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน ซึ่งประกอบด้วยสมาชิกดังต่อไปนี้
  1. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ (กรรมการอิสระ) ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน
  2. นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง (กรรมการอิสระ) กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน
  3. นายกิริต ขาห์ (กรรมการ) กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน
- การปรับปรุงโครงสร้างของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ให้เป็นดังนี้
  1. ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ (กรรมการอิสระ) ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
  2. นายกำธร ศิล่ออน (กรรมการอิสระ) กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
  3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ (กรรมการอิสระ) กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
  4. นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง (กรรมการอิสระ) กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
  5. นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม (กรรมการผู้จัดการ) กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 1 สำหรับปี 2566**

เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 1 สำหรับปี 2566 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 จำนวน 0.05 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 30 พฤษภาคม 2566 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 14 มิถุนายน 2566

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือกวิดา นารี**

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เรือกวิดา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแสนดีไชส์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 10 ถึง 12 เดือน กับบริษัท Navision Shipping A/S ประเทศเดนมาร์ก ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 30 พฤษภาคม 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 101.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **การแก้ไขสัญญาเงินกู้แบบมีหลักประกัน จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์**

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2566 บริษัทย่อยบางบริษัทในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัท ฟรีเชิส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเชิส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท ฟรีเชิส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ร่วม และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 (“สัญญาฉบับแก้ไข”) เพื่อแก้ไขสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 17.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์ ทั้งนี้ สัญญาฉบับแก้ไขมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มวงเงินกู้ยืมอีกจำนวน 31.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น วงเงินกู้ได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 48.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- **การจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่**

เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการจัดตั้งของบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด จำนวน 9 บริษัท (“บริษัทย่อย”) กล่าวคือ



1. บริษัท ฟรีเซียส บรีส ฟิฟตี้ ลิมิเตด
2. บริษัท ฟรีเซียส โทปาซ ฟิฟตี้ ลิมิเตด
3. บริษัท ฟรีเซียส เวฟส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด
4. บริษัท ฟรีเซียส เจด ฟิฟตี้ ลิมิเตด
5. บริษัท ฟรีเซียส ทิวลิปส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด
6. บริษัท ฟรีเซียส ไวโอเลตส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด
7. บริษัท ฟรีเซียส เคซีส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด
8. บริษัท ฟรีเซียส แมริโกลด์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด
9. บริษัท ยูนิคั้ว เวิลด์วอร์ส ฟิฟตี้ ลิมิเตด

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 สำหรับปี 2566**

เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 สำหรับปี 2566 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 จำนวน 0.05 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 25 สิงหาคม 2566 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 8 กันยายน 2566

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือภัทรา นารี**

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เรือภัทรา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Navision Shipping A/S ประเทศเดนมาร์ก ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 12 สิงหาคม 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 101.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 26.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จาธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2566 บริษัทย่อยบางบริษัทในประเทศไทย ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 26,250,000 เหรียญสหรัฐฯ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการซื้อเรือภัทรา นารี และเพื่อใช้สนับสนุนกิจการของผู้กู้

- **การต่อสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 7 ฉบับ**

เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการต่อสัญญาเช่าระยะยาวต่าง ๆ สำหรับเรือของบริษัทฯ เมื่อไม่นานมานี้ ดังนี้

- เรือบาร์นิ นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 15 พฤศจิกายน 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 100 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรืออิสรา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 118 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรือสุริสา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 23 พฤศจิกายน 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 118 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- เรือขยา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ ได้ขายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 7 ธันวาคม 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 100 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรือสโรชา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ขายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 24 มกราคม 2567 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 118 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรือล้านนา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ ได้ขายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Dampskibsselskabet Norden A/S ประเทศเดนมาร์ก ออกไปอีก 10 ถึง 14 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 94.50 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)
- เรือลติกา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ ได้ขายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Dampskibsselskabet Norden A/S ประเทศเดนมาร์ก ออกไปอีก 10 ถึง 14 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 5 มกราคม 2567 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 94.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 105 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากบริษัทการเงินระหว่างประเทศ (International Finance Corporation) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคาร Credit Agricole Corporate and Investment Bank**

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2566 บริษัทย่อยบางบริษัทในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส เวฟส์ ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท ฟรีเซียส บริส ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท ฟรีเซียส โทปาซ ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท ฟรีเซียส เจด ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท ฟรีเซียส ไวโอเลตส์ ฟิทีอี ลิมิตัด และ บริษัท ฟรีเซียส ทิวลิปส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันวงเงินรวม 105,000,000 เหรียญสหรัฐ (“เงินกู้”) กับ บริษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment Bank โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สองไม่เกินหก (6) ลำ

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 37.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคาร Credit Agricole Corporate and Investment Bank**

เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2566 บริษัทย่อยบางบริษัทในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท ฟรีเซียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิตัด และบริษัท ฟรีเซียส สปราร์คส์ ฟิทีอี ลิมิตัด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกัน จำนวน 37,500,000 เหรียญสหรัฐ (“สัญญาเงินกู้”) กับธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment Bank โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์สัญญาเงินกู้ฉบับเดิม

- **การจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่**

เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการจัดตั้งบริษัทย่อยในประเทศไทยซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน เมื่อไม่นานมานี้ กล่าวคือ บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3 สำหรับปี 2566**

เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3 สำหรับปี 2566 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 0.05 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 24 พฤศจิกายน 2566 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 8 ธันวาคม 2566

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 18 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคาร SinoPac Capital International (HK) Limited ฮ่องกง**

เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ ย่อยบางบริษัทในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัท พรินเซส เดซีส์ พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท พรินเซส แมริโกลด์ พีทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกัน จำนวน 18,000,000 เหรียญสหรัฐ (“เงินกู้”) กับธนาคาร SinoPac Capital International (HK) Limited ฮ่องกง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดแสนดีไซส์จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ เรือจามจุรี นารี และเรือจรณา นารี

## ปี 2567

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสาริกา นารี**

เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เรือสาริกา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 12 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Global Chartering Limited ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม 2567 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 117 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 4 สำหรับปี 2566**

เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2567 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 4 สำหรับปี 2566 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 0.05 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2567 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 11 มีนาคม 2567

- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ (เรือรัตนะ นารี)**

เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการทำการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของจำนวน 1 ลำ กล่าวคือ เรือรัตนะ นารี โดยบริษัท พรินเซส สโตนส์ ชิปปิง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทย ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน

- **รายงานการซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ**

เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการทำการซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ กล่าวคือ M.V. INTERLINK AMENITY (ปัจจุบันชื่อ เรือहरमा नारी) โดยบริษัท พรินเซส เวฟส์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน

- **รายงานการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ของบริษัทฯ**

เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการจัดตั้งของบริษัทย่อยใหม่ในประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท พรินเซส อีบิสคัส พีทีอี ลิมิเตด

- **รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 25.50 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อยบางบริษัทในประเทศไทยซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัท พีริเชียส รูปีส์ จำกัด และบริษัท พีริเชียส โอปอลส์ จำกัด ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 25,500,000 เหรียญสหรัฐ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้สนับสนุนการดำเนินงานกิจการของผู้กู้

- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 1 ลำ (เรือวิกานดา นารี)**

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการทำการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ เรือวิกานดา นารี โดยบริษัท พีริเชียส ออานาเม้นท์ส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน

- **การจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2566**

ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2567 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันศุกร์ที่ 5 เมษายน 2567 ผู้ถือหุ้นได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลครั้งสุดท้ายสำหรับปี 2566 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 0.25 บาทต่อหุ้นโดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 22 เมษายน 2567 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 3 พฤษภาคม 2567

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของมือสอง ขนาด 39,989 เดกเวกตัน จำนวน 1 ลำ**

เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน ได้รับมอบเรือบรรทุกสินค้า นารี (Hansa Naree) ซึ่งได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 1 สำหรับปี 2567**

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2567 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 1 สำหรับปี 2567 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 จำนวน 0.10 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 24 พฤษภาคม 2567 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 7 มิถุนายน 2567

- **การลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่ จำนวน 4 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 4 ลำ**

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 4 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 4 ลำ ขนาด 63,500 เดกเวกตันต่อลำ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ในฐานะผู้ขาย

- **รายงานการซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ**

เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการทำการซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ กล่าวคือ M.V. WESTERN PANAMA (ปัจจุบันชื่อ เรือหัทธยา นารี) โดยบริษัท พีริเชียส แมริไทม์ ฟิสิกส์ ลิมิเต็ด บริษัทย่อยในประเทศ สิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน

- **รายงานการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดเอนดีโซส์จำนวน 1 ลำ (เรือจรรยา นารี)**

เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการทำการขายเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดเอนดีโซส์จำนวน 1 ลำ กล่าวคือเรือจรรยา นารี โดยบริษัท พีริเชียส แมริไทม์ ฟิสิกส์ ลิมิเต็ด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศ สิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน



- **รายงานการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือหรรษา นารี**

เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงเรือหรรษา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Oldendorff Carriers GmbH & Co.Kg. ประเทศเยอรมัน ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2567 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 112 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **รายงานการซื้อเรือมือสองจำนวน 4 ลำ**

เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการทำการซื้อขายเรือมือสองจำนวน 4 ลำ กล่าวคือ M.V. WESTERN DURBAN, M.V. WESTERN LIMA, M.V. WESTERN MIAMI และ M.V. WESTERN PARIS โดยบริษัทฯ

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งกองมือสอง ขนาด 39,260 เดกเวกตัน จำนวน 1 ลำ**

เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน ได้รับมอบเรือหัตยา นารี (Hatthaya Naree) (เดิมชื่อ Western Panama) ซึ่งได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสวิตา นารี**

เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงเรือสวิตา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 19 ถึง 21 เดือน กับบริษัท Global Chartering Limited สาธารณรัฐมอริเชียส ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 27 กรกฎาคม 2567 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 117 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BHSI)

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 สำหรับปี 2567**

เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2567 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 สำหรับปี 2567 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 จำนวน 0.10 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 23 สิงหาคม 2567 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 6 กันยายน 2567

- **รายงานการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ของบริษัทฯ**

เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการจัดตั้งของบริษัทย่อยใหม่ในประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส โรส ฟิทีอี ลิมิเตด

- **รายงานเงินกู้ใหม่จำนวน 18 ล้านเหรียญสหรัฐ จากธนาคาร SinoPac Capital International (HK) Limited ฮ่องกง**

เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2567 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส แมริโกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 18 ล้านเหรียญสหรัฐ กับธนาคาร SinoPac Capital International (HK) Limited โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไปแผนชำระค่าเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองขนาดแสนดีไซส์จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ เรือหัตยา นารี

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งกองมือสอง ขนาด 39,000 เดกเวกตัน จำนวน 1 ลำ**

เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน ได้รับมอบเรือนิตยา นารี (Nitaya Naree) (เดิมชื่อ Western Durban) ซึ่งได้จดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสวิตรี นารี**

เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึง เรือสวิตรี นารี ซึ่งเป็นเรือขนาคอัคราแมกซ์ ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับ Oceana Bulk SA ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2567 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 118 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI-58)

- **รายงานสัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 13.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศไทยซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ชิปปิง จำกัด ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 13,580,000 เหรียญสหรัฐฯ กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไปแผนชำระราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง

- **รายงานสัญญาเงินกู้จำนวน 13.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จาก THE IYO BANK, LTD. สาขาสิงคโปร์**

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2567 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัท พรีเมียม อีบีเอส พีทีอี ลิมิตัด ในฐานะผู้กู้และบริษัท ฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 13.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ กับ THE IYO BANK, LTD. สาขาสิงคโปร์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไปแผนชำระราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สองขนาดระวาง 39,260 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ กล่าวคือเรือ Western Lima (ปัจจุบันชื่อเรอนิสานารี)

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 38,737 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ**

เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงบริษัทย่อยในประเทศไทยซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน ได้รับมอบเรือ นารี (Napha Naree) (เดิมชื่อ Western Paris) ซึ่งได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย

- **การจองซื้อและออกหุ้นกู้มีผู้ค้ำประกันและส่งเสริมความยั่งยืนครั้งที่ 1/2567 ของบริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) สำหรับหุ้นกู้ชุดที่ 1 และหุ้นกู้ชุดที่ 2**

เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึง บริษัทฯ ได้ดำเนินการ ออกหุ้นกู้มีผู้ค้ำประกัน และส่งเสริมความยั่งยืนจำนวน 2 ชุด ได้แก่ “หุ้นกู้มีผู้ค้ำประกันและส่งเสริมความยั่งยืนของบริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2567 ชุดที่ 1 ครอบคลุมตลอดปี พ.ศ. 2572” (“หุ้นกู้ชุดที่ 1”) และ “หุ้นกู้มีผู้ค้ำประกัน และส่งเสริมความยั่งยืนของบริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2567 ชุดที่ 2 ครอบคลุมตลอดปี พ.ศ. 2577” ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน (“หุ้นกู้ชุดที่ 2”) โดย บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นกู้ให้แก่ผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือผู้ลงทุนรายใหญ่ (“PP-II & HNWI”) ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงินจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้รวมจำนวน 1,360 ล้านบาท

- **รายงานการรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 39,260 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ**

เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึง บริษัท พรีเมียม อีบีเอส พีทีอี ลิมิตัด บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน ได้รับมอบเรือ นิสานารี (Nisa Naree) (เดิมชื่อ Western Lima) ซึ่งได้จดทะเบียน เรือในประเทศสิงคโปร์

- **รายงานการจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ของบริษัทฯ**

เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการจัดตั้งของ 2 บริษัทย่อยใหม่ในประเทศสิงคโปร์ของบริษัท พรีเมียม ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิตัด กล่าวคือ บริษัท พรีเมียม โลแกลด์ พีทีอี ลิมิตัด และ บริษัท พรีเมียม โลดส์ พีทีอี ลิมิตัด

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3 สำหรับปี 2567**

เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2567 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3 สำหรับปี 2567 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 0.10 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 22 พฤศจิกายน 2567 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 6 ธันวาคม 2567

- **การเข้าซื้อหุ้นสามัญของบริษัท วี.แอล.เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) โดยการนำเสนอมติซื้อหลักทรัพย์โดยสมัครใจแบบมีเงื่อนไข (Conditional Voluntary Tender Offer)**

เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2567 ที่ประชุม คณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2567 ได้มีมติเข้าซื้อหุ้นสามัญทั้งหมดของบริษัท วี.แอล.เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) (“VL”) โดยการนำเสนอมติซื้อหลักทรัพย์โดยสมัครใจแบบมีเงื่อนไข (Conditional Voluntary Tender Offer) โดยบริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด (“Bongkot”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทย ในราคาเสนอซื้อหุ้นละ 1.24 บาท

- **รายงานการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือหัตถา นารี**

เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึง เรือหัตถา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Lauritzen Bulk A/S ประเทศเดนมาร์กในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2567 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 106.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **รายงานการยกเลิกการซื้อเรือมือสองจำนวน 1 ลำ**

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึง เรือลำที่สั่งจากการทำรายการซื้อดังกล่าว กล่าวคือ M.V. WESTERN MIAMI ประสบความล่าช้าโดยไม่สามารถส่งมอบเรือภายในกำหนดการส่งมอบเรือตามหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือ ในวันที่ 9 ธันวาคม 2567 บันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือจึงถูกยกเลิก เนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้าเกินกำหนด

- **นำส่งแบบรายงานผลการเสนอซื้อหลักทรัพย์ของบริษัท วี.แอล.เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) (แบบ 256-2)**

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการที่ผู้ทำเสนอซื้อได้นำส่งแบบรายงานผลการเสนอซื้อหลักทรัพย์ของ VL ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรียบร้อยแล้ว

ณ วันที่ 18 ธันวาคม 2567 มีการเสนอซื้อหุ้น VL รวมทั้งสิ้น 57,992,023 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.90 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ VL ในช่วงระยะเวลาการเสนอซื้อ เมื่อรวมกับจำนวนหุ้นที่บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด ถือครองอยู่เดิมจำนวน 150,403,300 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.71 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ทำให้จำนวนหุ้นที่ถือครองรวมเพิ่มขึ้นเป็น 208,395,323 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้นรวมร้อยละ 17.61 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ VL

- **รายงานการต่อสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 4 ฉบับ**

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึง การต่อสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 4 ฉบับ ดังนี้

1. เรือบาร์นี นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2567 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 99.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI-58K)
2. เรืออิสรา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2568 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 102 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้า ของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI-63K)
3. เรือสุนิสา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2568 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 102 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้า ของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI-63K)
4. เรือชญาณี นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 21 มกราคม 2568 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 99.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI-58K)

# ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

## 1. โครงสร้างรายได้

เรือของพีเอสแอล (PSL) มีรูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าแบ่งเป็น การให้เช่าเป็นระยะเวลา หรือ การให้เช่าเป็นรายเที่ยว

**1.1 การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter):** การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าใช้เรือ (Charter Hire) ให้พีเอสแอลเป็นค่าปฏิบัติการควบคุมเรือตามระยะเวลาที่ตกลง Charterer จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางนั้น ๆ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายที่ท่าเรือ ทั้งนี้ ในกรณีดังกล่าว พีเอสแอล (หรือบริษัทเจ้าของเรือ) ไม่ใช่ผู้ให้เช่าเรือ (Lessor of the Ship) แต่เป็นผู้ให้บริการเนื่องจากพีเอสแอลยังคงมีสิทธิครอบครองและควบคุมดูแลเรือทั้งหมดตามกฎหมาย

**1.2 การให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter):** การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใด ๆ ตามที่ตกลง (โดยมีการคิดราคาเป็นเหรียญสหรัฐต่อตัน) ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายที่ท่าเรือ

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของพีเอสแอลในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2565		2566		2567	
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	8,992.49	98.31	5,016.04	96.59	5,905.24	94.23
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	132.30	1.45	78.62	1.51	74.86	1.19
รวมรายได้จากการเดินเรือ	9,124.79	99.76	5,094.66	98.10	5,980.10	95.42
กำไรจากการขายเรือ	-	-	-	-	146.88	2.34
รายได้อื่น	21.85	0.24	98.32	1.90	140.17	2.24
รวมรายได้	9,146.64	100.00	5,192.98	100.00	6,267.15	100.00

## 2. ลักษณะของธุรกิจ

พีเอสแอลบริหารกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง โดยไม่มีการกำหนดท่าเรือปลายทางไว้ล่วงหน้า สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ ซีเมนต์ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปูน สินแร่ และเนื้อแร่ ถ่านหิน และ ไม้ซุง ในทางภูมิศาสตร์ พีเอสแอลได้แบ่งเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทอย่างคร่าวๆเป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย 1) อเมริกาเหนือ 2) ยุโรป 3) ละตินและอเมริกาใต้ - แอฟริกา 4) อินเดียอนุทวีป - ตะวันออกกลาง และ 5) เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล เรือในกองเรือพีเอสแอลส่วนใหญ่สามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำและขีดจำกัดในเรื่องอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (โดยเรือของพีเอสแอล มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่เรือ) ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถให้บริการในท่าเรือดังกล่าวได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น เรือของบริษัท ซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจึงเป็นที่ต้องการมากกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดใหญ่กว่าได้ก็ตาม



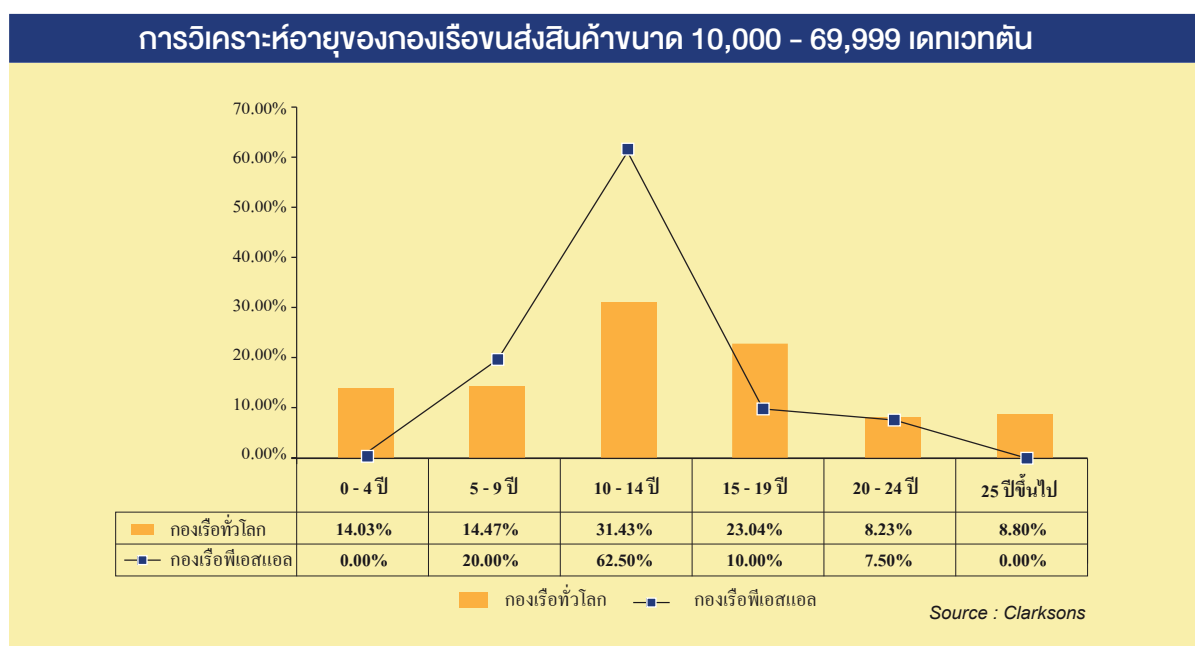
เรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมามีการให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ การให้เช่าเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเป็นรายเที่ยวโดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1 - 3 เดือน จนถึงปี 2547 สัดส่วนการเช่าทั้งสองแบบอยู่ในอัตราใกล้เคียงกัน หลังจากนั้น การให้เช่าเป็นระยะเวลาได้เพิ่มขึ้นคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 90 การให้เช่าเป็นระยะเวลามีทั้งการเช่าในอัตราค่าระวางแบบคงที่เป็นรอบหรือการเช่าในอัตราคงที่แบบตามระยะเวลา สำหรับการให้บริการเช่าเรือ ในปี 2565 ถึงปี 2567 มีเรือจำนวนมากในกองเรือของพีเอสแอลได้มีการทำสัญญาให้เช่าเรือโดยอ้างอิงกับดัชนีระยะเวลาประมาณ 12 เดือน อัตราค่าระวางแบบผันแปรนี้จะช่วยให้พีเอสแอลได้ประโยชน์ในช่วงภาวะตลาดขาขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็จะทำให้พีเอสแอลมีความเสี่ยงช่วงภาวะตลาดขาลง

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลด ความเสี่ยงจากผลกระทบอันเกิดขึ้นในภูมิภาคใด ๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

## 2.1 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 12 ปี ซึ่งน้อยกว่าอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลกที่ประมาณ 13.2 ปี

กราฟต่อไปนี้เป็นวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน และกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2568



## 2.2 การดำเนินงานธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

### 1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

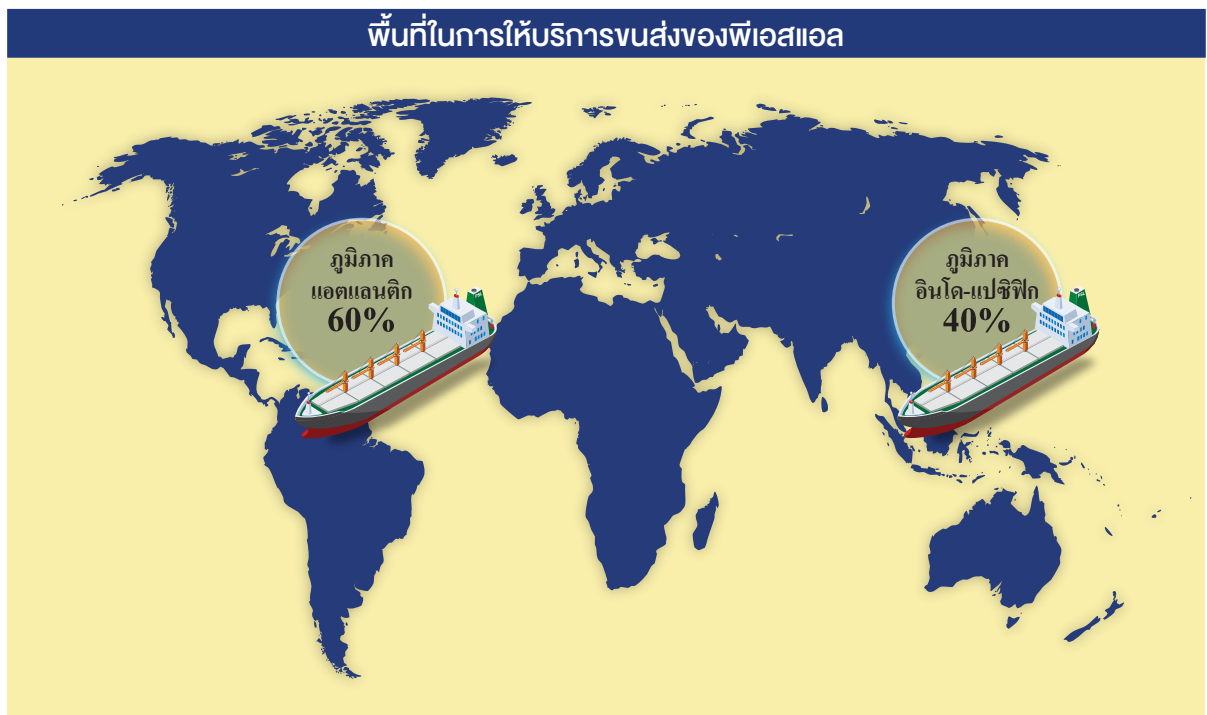
ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2565		2566		2567	
ซีเมนต์	115	31.68%	144	35.12%	123	31.22%
สินค้าการเกษตร	60	16.53%	46	11.22%	52	13.20%
เหล็ก	45	12.39%	46	11.22%	51	12.94%

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2565		2566		2567	
ป๊าย	20	5.50%	26	6.34%	24	6.09%
แร่ธาตุและสินแร่	60	16.53%	67	16.34%	49	12.44%
ถ่านหิน	22	6.06%	23	5.61%	32	8.12%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	11	3.03%	13	3.17%	14	3.55%
หินโค้ก	10	2.75%	14	3.41%	12	3.05%
อลูมิเนียม	7	1.93%	9	2.20%	18	4.57%
อื่นๆ	13	3.60%	22	5.37%	19	4.82%
รวมทั้งสิ้น	363	100.00%	410	100.00%	394	100.00%

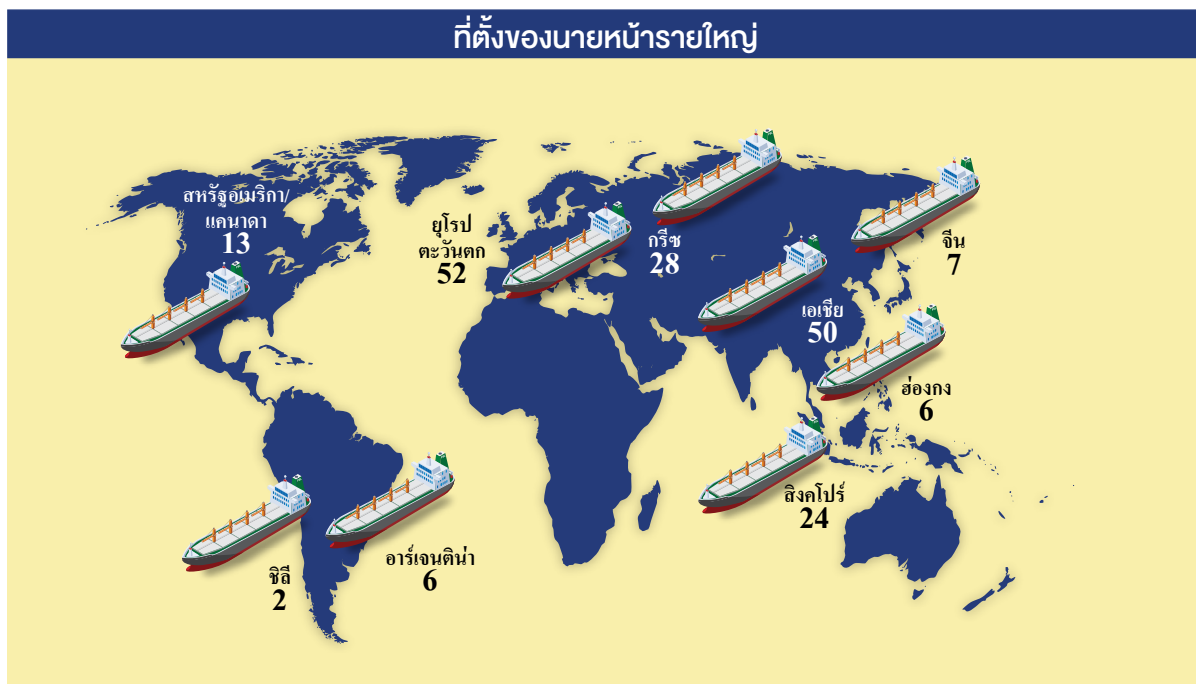
## 2. การให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charters) และ การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charters)

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2565		2566		2567	
การให้เช่าเป็นรายเที่ยว	3	0.83%	2	0.49%	2	0.51%
การให้เช่าเป็นระยะเวลา	360	99.17%	408	99.51%	392	99.49%

## 3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่งสำหรับปี 2567



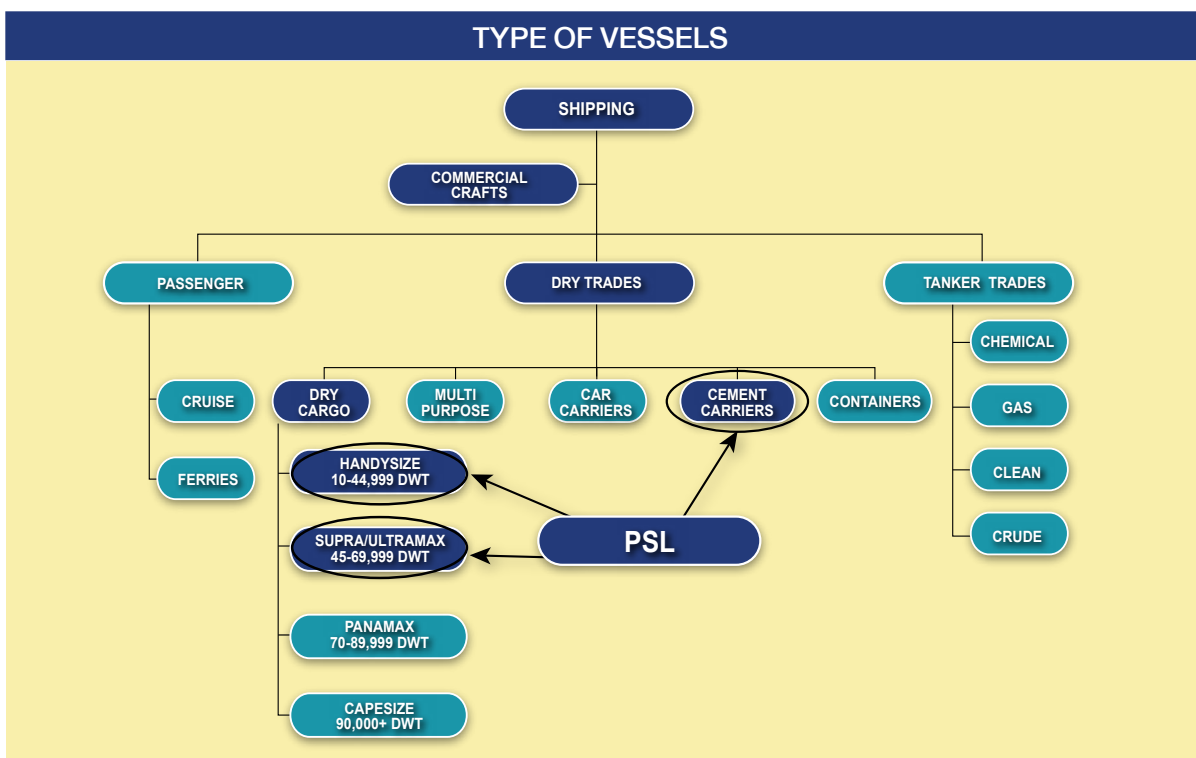
#### 4. เครื่องมือการตลาดและที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ต ทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลด ต้นทุนในการดำเนินงาน

### 3. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินทางเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้าง ๆ ได้ดังนี้



### 3.1 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งกอง (Dry Bulk Market)

สินค้าที่ขนส่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ สินค้าหลัก (Major Bulk) และสินค้ารอง (Minor Bulk) สินค้าหลัก ได้แก่ แร่เหล็ก ถ่านหิน และ เมล็ดพืช สินค้ารอง ได้แก่ สินค้าการเกษตร ซีเมนต์ เหล็ก ปูน แร่ธาตุและสินแร่ ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง ฯลฯ

กองเรือของทีเอสแอล เป็นเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) อุปสงค์ ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในกลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและทำเรือจำนวนมากที่เรือกลุ่มนี้สามารถให้บริการได้ ส่งผลให้รายได้มีความผันผวนน้อยกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

ในด้านอุปทานนั้นค่อนข้างมีการกระจายตัว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กองเรือโลกขนาดระวาง 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีประมาณ 9,021 ลำ โดยเจ้าของเรือรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 101 ลำ หรือคิด เป็นประมาณร้อยละ 1.47 ของส่วนแบ่ง ในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน เจ้าของเรือส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ บริษัทฯ มีเรือจำนวน 40 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 0.47 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถ ในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักรโดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่ อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงสองปีถึงสามปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น ต้องใช้ระยะเวลาสามปีในการฟื้นตัวของ ภาคอุปทานจากช่วงตกต่ำ อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชียในปี 2540 ทำให้ความต้องการใช้ บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาการเติบโตทางเศรษฐกิจก็ได้ค่อย ๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้ง เทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรก ของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วย สร้างแรงจูงใจให้มีการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น

จากปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้ เริ่มมีการปรับตัว คีขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัว ของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญ ได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่ง อย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาด ได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และใน ระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัว พุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่าง ในหัวข้อ 3.3) ที่ขึ้น ไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้ เริ่มปรับตัวสูงขึ้น อีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 เนื่องจากวิกฤต การเงินโลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึง ระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551 เนื่องจากจำนวนเรือ ในตลาดมีปริมาณ เพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2552 ถึงปี 2555 ทำให้ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญ ภาวะตกต่ำเป็นเวลายาวนาน ตั้งแต่ปี 2554 ถึงปี 2559 โดยดัชนี BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 และ ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุดซึ่งถือเป็น ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI ที่ต่ำ ที่สุดในประวัติศาสตร์

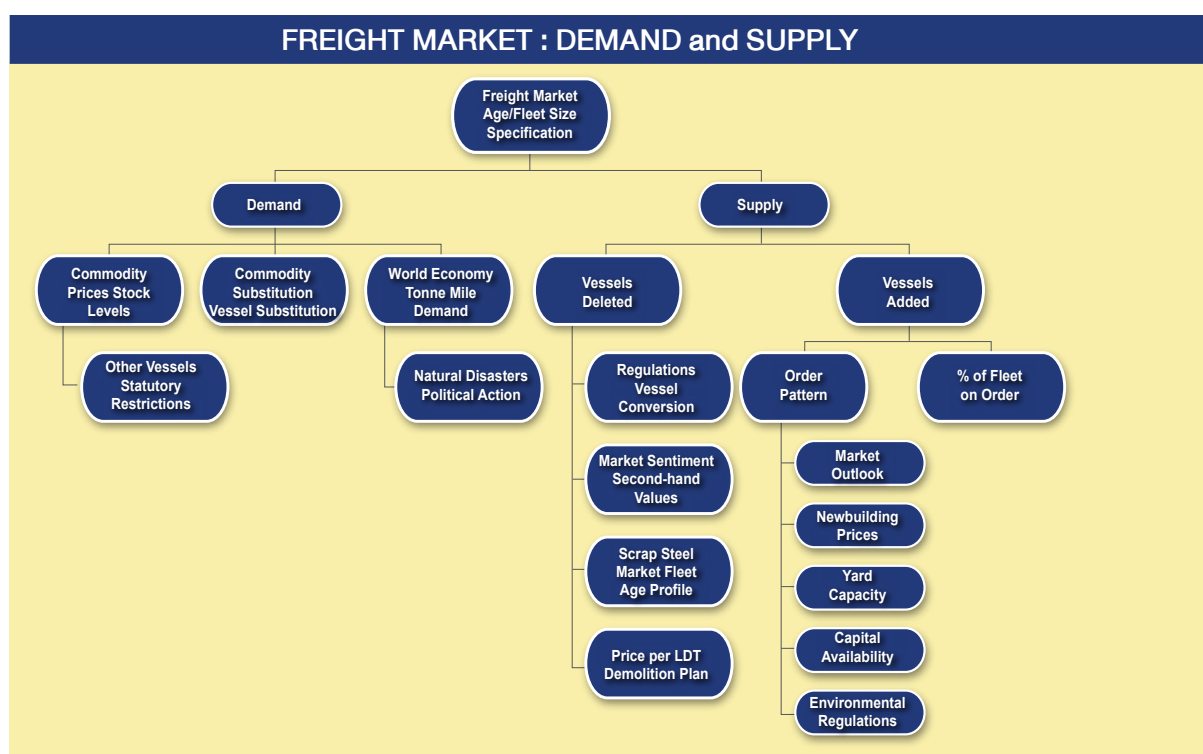
ตั้งแต่ปี 2559 ดัชนี BDI ได้ปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นผลจากความกดดันด้านอุปทานที่ลดลง เนื่องจากการส่ง ต่อเรือใหม่ลดลง ในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 อุบัติเหตุในเหมืองแร่ Vale ที่บราซิล สภาพ อากาศที่เลวร้ายที่ออสเตรเลีย และไข้หวัดหมูแอฟริการะบาดที่จีนได้ทำให้ค่าระวางเรือลดลง โชคดีที่ตลาด ได้ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งในช่วงครึ่งปีหลัง โดยดัชนี BDI เตะจุดสูงสุดในรอบ 10 ปีในเดือนกันยายน 2562 ต่อมาได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ใดๆ ที่ เคยเกิดขึ้น นั่นก็คือ การระบาดของไวรัส Covid-19 ซึ่งทำให้รายได้ของเรื่อนั้นลดลงอย่างมากในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึง เดือนพฤษภาคม 2563 อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 เป็นต้นมาปริมาณอุปสงค์ได้มีการฟื้นตัวขึ้นเนื่องจากภาค เศรษฐกิจทั่วโลกได้กลับ มาเปิดดำเนินการ นอกจากนี้ แผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจำนวน 667 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งเน้นไปที่ภาคอุตสาหกรรมหลัก ได้ช่วยกระตุ้นอุปสงค์ของสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆ การฟื้นตัวของภาคอุปสงค์และการ ลดลงของภาคอุปทานส่งผลทำให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงปลายปี 2563 และตลอดปี 2564 ในปี 2564 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองยังอยู่ในช่วงขาขึ้นโดยได้รับการสนับสนุนจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ



เศรษฐกิจหลักๆ ประกอบกับจำนวนการสั่งต่อเรือที่มีจำนวนน้อย ดัชนี BDI ได้ปรับตัวสูงขึ้นโดยแตะระดับที่ 5,650 จุด ซึ่งสูงสุดในรอบ 13 ปี ในวันที่ 7 ตุลาคม 2564 หลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงและ ณ สิ้นปี 2564 อยู่ที่ 2,217 จุด ในปี 2565 ตลาดสินค้าแห้งเทกองยังคงมีแนวโน้มขาขึ้น อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางได้อ่อนตัวลงอีกครั้งหลังของปีเนื่องจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของสหรัฐอเมริกา ภาควิศวกรรมที่ถดถอยในจีน และการลดลงของการขนส่งสินค้าออกจากยูเครนเนื่องจากสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ดัชนี BDI ณ สิ้นปี ปีที่ 1,515 จุด ในปี 2566 เราเผชิญกับเหตุการณ์ไม่น้อยกว่า 3 วัฏจักร วัฏจักรแรกในเดือนมกราคมและเดือนกุมภาพันธ์ เมื่อจีนเผชิญกับการระบาดของโควิดที่เพิ่มสูงขึ้นส่งผลให้การค้าลดลงอย่างมาก ตามมาด้วยการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางตั้งแต่เดือนมีนาคมจนถึงเดือนมิถุนายน เนื่องจากการส่งออกธัญพืชจากอเมริกาใต้มีปริมาณมากในช่วงกลางเดือนกรกฎาคม ข้อตกลงในการขนส่งธัญพืชทางทะเลดำซึ่งได้รับการสนับสนุนจากองค์การสหประชาชาติเพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออกของยูเครนได้สิ้นสุดลง และมีเรือมากกว่า 200 ลำ หลังไหลเข้ามาในตลาดในช่วงซัมเมอร์ ส่งผลให้อัตราค่าระวางลดลง เดือนกรกฎาคม เป็นช่วงเวลาที่ตามปกติมักมีการเพิ่มขึ้นของการส่งออกธัญพืชจากภูมิภาคทะเลดำ ดังนั้นช่วงเวลาการสิ้นสุดการใช้ข้อตกลงดังกล่าวนี้จึงไม่ค่อยดีนัก เดือนตุลาคมเป็นช่วงเวลาที่การส่งออกสินค้าโภคภัณฑ์แห้งพื้นทวีปอเมริกาและส่งผลให้อัตราค่าระวางเพิ่มขึ้น ถึงแม้จะไม่มากเท่าที่คาดหวัง ซึ่งเป็นผลจากระดับน้ำในแม่น้ำมิสซิสซิปปีที่อยู่ในระดับต่ำ ในทางกลับกัน ในบราซิลฝนตกที่มากเกินไปส่งผลให้การส่งออกชะลอตัวและมีเรือขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นจำนวนมาก ปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้ย่อมเป็นปัจจัยเชิงบวก เนื่องจากช่วยลดปริมาณจำนวนเรือที่ให้บริการการขนส่ง และในที่สุด ในภูมิภาคอเมริกาเหนือได้มีฝนตก ซึ่งส่งผลให้มีสินค้าส่งออกจำนวนมากจากแม่น้ำมิสซิสซิปปี พร้อมกับข้อจำกัดของอัตรากินน้ำที่คลองปานามา ทำให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้น การเปลี่ยนแปลงต่างๆ อย่างมีนัยสำคัญของอัตราค่าระวางทั้งหมดนี้เกิดขึ้นในช่วงเวลาเพียง 12 เดือน ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นว่าอุปสงค์และอุปทานมีความสมดุลกันมากเพียงใด! เราเริ่มต้นปีด้วยความสิ้นหวัง แต่จบลงด้วยความสำเร็จ สำหรับปี 2566 ดัชนี BDI ปิดที่ 2,094 จุด ในปี 2567 ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2566 เนื่องจากสมดุลของอุปสงค์และอุปทาน อย่างไรก็ตาม BDI เริ่มลดลงหลังกลางเดือนพฤศจิกายน เนื่องจากปัจจัยตามฤดูกาล BDI ณ สิ้นปี ปิดที่ 997 จุด

### 3.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอื่นหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดัน อุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ



### 3.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (Baltic Dry Index “BDI”) เป็นดัชนีสำคัญที่แสดงอัตราค่าขนส่งสินค้าแห่งเทกอง คำนวณโดย Baltic Exchange ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน คำอธิบายของดัชนี BDI และวิธีการคำนวณ มีดังต่อไปนี้

#### ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

ดัชนี BDI เป็นดัชนีที่ใช้ต่อเนื่องมาจากดัชนีค่าระวางเรือตัวเดิม Baltic Freight Index “BFI” และได้ถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2542 โดยตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2552 ถึงวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 ดัชนีดังกล่าวเป็นดัชนีรวมค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวัน (Time Charter rates “TC”) ของเรือขนาดแคปไซส์ เรือขนาดปานามาแมกซ์ เรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนดีไซส์

ในเดือนมกราคม 2561 Baltic Exchange ได้ประกาศเปลี่ยนแปลงการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (BDI) ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยค่าดัชนี BDI ได้ถูกถ่วงน้ำหนักใหม่ตามอัตราส่วนของค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา กล่าวคือ คำนวณจากเรือขนาดแคปไซส์ร้อยละ 40 เรือขนาดปานามาแมกซ์ ร้อยละ 30 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ ร้อยละ 30 และได้ยกเลิกการรวมเรือขนาดแฮนดีไซส์ในการคำนวณค่า ดัชนี BDI ทั้งนี้ ใช้ค่า 0.1 เป็นตัวคูณในการคำนวณดัชนีค่าระวางรายวันดังกล่าว

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตรดังนี้

$$((\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดแคปไซส์} \times \text{ร้อยละ 40}) + (\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดปานามาแมกซ์} \times \text{ร้อยละ 30}) + (\text{อัตราค่าเช่าเรือเฉลี่ยต่อวันของเรือขนาดซูปราแมกซ์} \times \text{ร้อยละ 30})) \times 0.1$$

#### ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI58)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 58 ได้เริ่มต้นเผยแพร่ในวันที่ 3 เมษายน 2560 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 52 เป็นเทส 58 เสร็จสิ้นเมื่อ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อ Baltic Exchange ได้หยุดประกาศดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 52

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

ประเภทเรือ มาตรฐาน “เทส 58” ที่มีอุปกรณ์ดักสินค้า (grabs) ในตัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 58,328 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.80 เมตร ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน
- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฝาระวาง มีพื้นที่ 72,360 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 33 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 32 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 24 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 12.5 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 23 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์ 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ดักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตรได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุดไม่เกิน 15 ปี

## การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

- เส้นทางที่ 1ข:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างเมืองท่า Canakkale สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านทะเลเมดิเตอร์เรเนียนหรือทะเลดำ ระยะเวลาประมาณ 40 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ ระหว่างประเทศจีน และเกาหลีใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 1ค:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 50 - 55 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีน และญี่ปุ่นตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืน ให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศออสเตรเลียหรือมหาสมุทรแปซิฟิก สำหรับการเดินเรือแบบรายเที่ยวเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 3:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 55 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 4ก:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5
- เส้นทางที่ 4ข:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10
- เส้นทางที่ 5:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 8:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของประเทศอินเดีย น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 9:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 45 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5

**เส้นทางที่ 10:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาดำเนินการเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่าการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

Baltic Exchange ได้หยุดเผยแพร่ดัชนีค่าระวางบรรทุกขนาดซูปราแมกซ์ 58,000 เดทเวตัน (BSI58) หลังจากวันที่ 30 สิงหาคม 2567 หลังจากวันดังกล่าว ดัชนี S10TC ซึ่งเดิมทีใช้อ้างอิงสำหรับการประเมิน BSI58 ได้เปลี่ยนมาใช้ดัชนี S11TC ซึ่งใช้อ้างอิงสำหรับการประเมิน BSI63 ตามรายละเอียดด้านล่าง

#### **ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI63)**

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 63 ได้เริ่มต้นเผยแพร่ในวันที่ 2 กันยายน 2567 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 58 เป็น เทส 63 เสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2567 เมื่อ Baltic Exchange ได้หยุดประกาศดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 58

เรือขนาดซูปราแมกซ์ เทส 63 สำหรับการเช่าเหมาลำตามเส้นทางการเดินเรือเป็นเรือที่ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันคำนวณโดยมีรายละเอียดของเรือตามที่ได้อธิบายไว้ด้านล่าง

ประเภทเรือ มาตรฐาน “เทส 63” ที่มีอุปกรณ์ดักสินค้า (grabs) ในตัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 63,500 เดทเวตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 13.418 เมตร มีความสามารถในการบรรทุกเพิ่มขึ้น 61.4 ตันต่อการลดลงของระดับเรือ 1 เซนติเมตร
- ความยาว 199.98 เมตร ความกว้าง 32.24 เมตร 5 ฝาบรรทุกและ 5 ฝาระวาง มีพื้นที่ 76,200 ลูกบาศก์เมตร สำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 29 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วเรือเปล่า 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 25 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 13 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 24 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วเรือเปล่า 13 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 21 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 20 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วเรือเปล่า 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 17 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 11 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 16.5 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วเรือเปล่า 11 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 14 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าพร้อมอุปกรณ์ดักสินค้าขนาด 12 ลูกบาศก์เมตร ได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 15 ปี เป็นเรือที่สร้างในประเทศญี่ปุ่น



## การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

- [illegible]

**เส้นทางที่ 15:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่มหาสมุทรอินเดีย สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศแอฟริกาใต้ ระยะเวลาประมาณ 40 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ตะวันออกไกล น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่าการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

#### **ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดีไซส์ (BHSI)**

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดีไซส์ เทส 28 ได้เริ่มต้นเผยแพร่เมื่อปี 2550 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดีไซส์ เทส 28 ไปเป็น เทส 38 เสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2562

ตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2563 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดีไซส์คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 38,200 เดทเวตตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 10.538 เมตร ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน
- ความยาว 180 เมตร ความกว้าง 29.8 เมตร 5 ระวาง 5 ฝาระวาง มีพื้นที่ 47,125 ลูกบาศก์เมตร สำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 26 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง ที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 24 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 18 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 17 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุดไม่เกิน 15 ปี

#### **การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า**

**เส้นทางที่ 1:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro น้ำหนักในการคำนวณ อยู่ที่ร้อยละ 12.5

**เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Boston/Galveston น้ำหนักในการคำนวณ อยู่ที่ร้อยละ 12.5

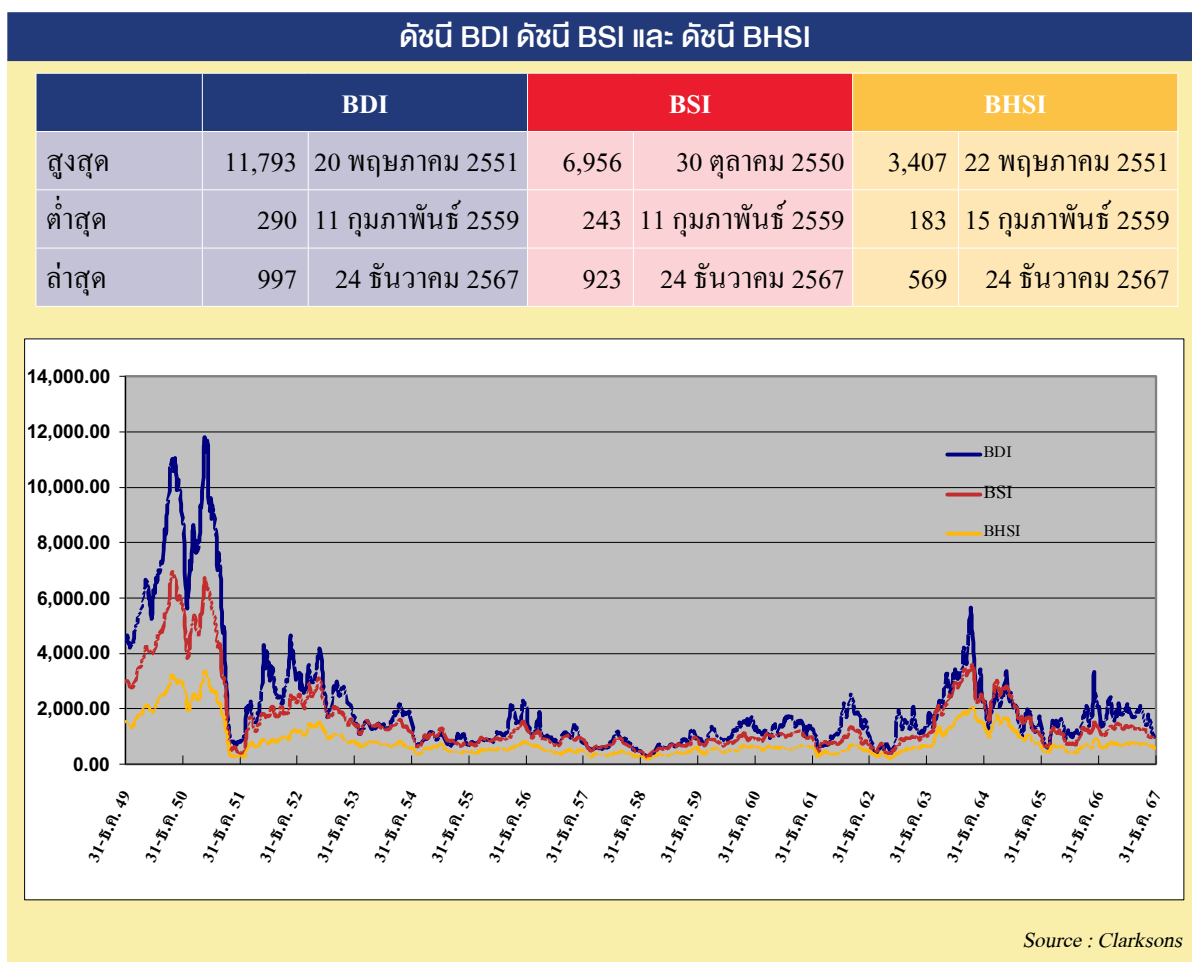
**เส้นทางที่ 3:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณ อยู่ที่ร้อยละ 12.5

**เส้นทางที่ 4:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน ที่มีเส้นทางผ่านทางชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) หรือชายฝั่งทางตอนเหนือของทวีปอเมริกาใต้ โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือ ภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5

- เส้นทางที่ 5:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืน ให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 6:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยว ระยะเวลาประมาณ 40 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 7:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยว ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI ดัชนี BSI และดัชนี BHSI ตั้งแต่ปี 2549 จนถึงสิ้นปี 2567



### 3.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากพีเอสแอลได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวด ควบคู่ไปกับการดูแลบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่าง ๆ กลับช่วยให้กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของพีเอสแอลแล่นเข้าไปยังน่านน้ำของประเทศที่มีเจ้าหน้าที่ของรัฐควบคุมดูแลกฎระเบียบอย่างเข้มงวดอยู่เป็นประจำ เช่น ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป โดยไม่ต้องกังวลว่าจะโดนกักเรือหรือมีความล่าช้าในการออกเรือ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

#### 1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

ประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติคือ รัฐเจ้าของธง ซึ่งการจดทะเบียนดังกล่าวส่งผลให้เรือได้รับการคุ้มครองทางกฎหมายและทางกายภาพภายใต้ธงดังกล่าวหรือรัฐเจ้าของธง ซึ่งโดยปกติจะครอบคลุมด้านต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น ความปลอดภัยทางเดินสินค้า และความปลอดภัยของทุกชีวิตบนเรือนั้น ๆ รัฐเจ้าของธงมีอำนาจทางกฎหมายและสามารถบังคับใช้กฎหมายกับเรือที่จดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงนั้น ๆ ซึ่งรวมไปถึงกฎหมายในเรื่องการตรวจเรือ การออกใบรับรองเรือ ความปลอดภัย และการปล่อยมลพิษ เจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือที่จดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่ถูกกำหนดไว้โดยรัฐเจ้าของธงเพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างครบถ้วน

รัฐเจ้าของธงจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีตามกฎหมายภายในประเทศและตามกฎหมายสากลขององค์การสหประชาชาติสำหรับการเดินเรือในทะเล ใบทะเบียนเรือซึ่งออกโดยประเทศต่าง ๆ จะมีการระบุสัญชาติของเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งเจ้าของเรือจะใช้สำหรับเป็นหลักฐานสำคัญทางกฎหมายในการประกอบการเดินเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 พีเอสแอลมีเรือจดทะเบียนภายใต้ธงไทยจำนวน 19 ลำ และมีเรือจดทะเบียนภายใต้ธงสิงคโปร์จำนวน 21 ลำ

#### 2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์กรที่อยู่ภายใต้องค์การสหประชาชาติ (United Nations “UN”) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ เพื่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม

IMO ได้มีการรับรองอนุสัญญาหลายฉบับ โดยหลัก ๆ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Safety of Life at Sea “SOLAS”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (Maritime Regulations for Prevention of Pollution “MARPOL”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ (Standards for Training Certification and Watchkeeping “STCW”) อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention “MLC”) อนุสัญญาเหล่านี้ถือเป็น 4 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันกับเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธง (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการ ป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องติดตั้งชีวิตประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในขั้นตอนของการต่อเรือโดย IMO ได้ตั้งค่า EEDI ไม่ให้



มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อ ๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SEEMP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป เพื่อให้เกิดการปรับปรุงของ SEEMP ต่อ ในปี 2559 IMO จึงได้ออกกฎให้เรือทุกลำจำเป็นต้องมีการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง มาตรการดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยได้เริ่มการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ วิธีการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้จะถูกรวมอยู่ในแผน SEEMP

- เมื่อได้ทำการตรวจสอบข้อมูลที่น่าส่งมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะออกหนังสือรับรองให้เรือว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- จากนั้นเจ้าหน้าที่จะจัดส่งข้อมูลที่รวบรวมมาได้ให้ IMO ซึ่งทาง IMO จะทำการจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแบบไม่ระบุชื่อเรือ

มาตรฐานการปล่อยมลพิษของเครื่องจักรเรือ (Engine exhaust emission standards) อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563 ได้มีการบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.5 ทั่วโลก เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันเดิมกำหนดไม่เกินร้อยละ 3.5 อย่างไรก็ตาม ในพื้นที่ เช่น อเมริกาเหนือ ทะเลเหนือ ทะเลแคริบเบียนและทะเลบอลติก ต้องปฏิบัติตามกฎที่เข้มงวดกว่ากฎที่ใช้ทั่วโลกและได้มีการบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2558 ที่กำหนดให้ เมื่อเรือเดินทางอยู่ภายในเขตพื้นที่ดังกล่าวต้องใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1

การเปลี่ยนจากน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันร้อยละ 3.5 เป็นค่ากำมะถันร้อยละ 0.5 ในปี 2563 ถือเป็นสิ่งที่ท้าทายในช่วงแรก เนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนถึงความเสี่ยงและต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปอย่างราบรื่นและหลังจากที่มีการบังคับใช้กฎดังกล่าวมาแล้ว 3 ปี ก็พบว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับความเสี่ยงของน้ำมันเชื้อเพลิง ตามข้อกำหนด กล่าวคือ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.5 นั้นมีเพียงพอ เจ้าของเรือมีทางเลือก คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Scrubber) บนเรือซึ่งจะทำให้สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง (ร้อยละ 3.5) (HSFO) เครื่องดักจับเขม่าควันจะล้างและลดปริมาณค่ากำมะถันจากไอเสียให้อยู่ในปริมาณที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 (VLSFO) การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนั้นถือเป็นสิ่งที่ท้าทายสำหรับเจ้าของเรือทั้งในด้านการเทคนิคและการจัดหาเงินทุน ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ข้อบกพร่องหลายอย่างของแบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่ขายในท้องตลาด ได้ปรากฏขึ้นซึ่งบ่อยครั้งส่งผลทำให้เครื่องยนต์ขัดข้องกลางทะเล นอกจากนี้ในบางกรณี เรือต้องหยุดเดินเนื่องจากเครื่องดักจับเขม่าควันเกิดความเสียหายอย่างมาก และในบางกรณีเกิดปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์หลักที่ใช้ในการเดินเรืออีกด้วย ดังนั้น ในหลาย ๆ ประเทศได้มีการห้ามการสูบน้ำที่ล้างเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดในบริเวณน่านน้ำของประเทศนั้นๆ และเป็นไปได้ว่าจะมีการห้ามดังกล่าวเพิ่มขึ้นอีกในหลายๆประเทศทั่วโลก เนื่องด้วยส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมัน HSFO และ VLSFO ได้ลดลงตามลำดับอย่างต่อเนื่องนั้นแสดงให้เห็นว่าการที่เรือเอสแอลดีดีสนใจไม่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือและใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (VLSFO) เพียงอย่างเดียวนั้นเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้อง

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้ออกกฎเกณฑ์ดัชนีที่มีการออกแบบมาเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการชี้วัดการใช้พลังงานบนเรือ (Energy Efficiency Existing Ship Index (“EEXI”)) และ ดัชนีที่วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน (Carbon Intensity Indicator (“CII”)) โดยการแก้ไขข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) Annex VI, ซึ่งได้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566

Energy Efficiency Existing Ship Index “EEXI” คือ ดัชนีที่มีการออกแบบมาเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการชี้วัดการใช้พลังงานบนเรือ สำหรับเรือที่สร้างภายหลังปี 2556 นั้นจะอ้างอิงถึงดัชนีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ (EEDI) โดยดัชนีดังกล่าวจะวัดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์ โดยกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับกำลังของเครื่องยนต์ที่มีการติดตั้งอยู่บนเรือ ความสามารถในการขนส่งของเรือ และความเร็วของเรือ โดยทาง IMO มีการกำหนดค่าสูงสุดของ EEXI ที่สามารถใช้ในการแล่นเรือ

ได้ในเรือแต่ละลำ คือ ค่า EEXI ที่กำหนด (required EEXI) ค่าดังกล่าวจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าโดยจำแนกตามขนาดของเรือและประเภทของเรือ การคำนวณค่า EEXI ของเรือแต่ละลำ คือ ค่า EEXI ที่ควรเป็น (attained EEXI) ถ้าค่า EEXI ที่ควรเป็นนั้นมากกว่าค่า EEXI ที่กำหนด จะต้องมีการปรับปรุงแก้ไขค่า EEXI ที่ควรเป็นให้เป็นไปตามค่า EEXI ที่กำหนด การปรับปรุงแก้ไขดังกล่าวสามารถทำได้โดยการติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน เช่น Mewis Duct และการกำหนดกำลังของเครื่องยนต์ Engine Power Limitation (EPL) ภายใต้ EPL อัตราการใช้พลังงานเครื่องยนต์สูงสุดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคืออัตราที่เครื่องยนต์ถูกสร้างและออกแบบมาในครั้งแรก อาจถูกกำหนดจากการจำกัดทางด้านเครื่องยนต์หรือการจำกัดทางด้านอิเล็กทรอนิกส์ (สำหรับเครื่องยนต์ MAN ME และ Wartsila Flex) กองเรือของพีเอสแอลจำนวน 16 ลำ นั้นถือว่าผ่านเกณฑ์ EEXI ที่จะบังคับใช้แล้ว คือ มีค่า EEXI ที่ควรเป็นน้อยกว่าค่า EEXI ที่กำหนด ดังนั้นจึงไม่ต้องการปรับปรุงใด ๆ ในเรือ 11 ลำดังกล่าว กฎ EEXI นั้นไม่บังคับใช้กับเรือขนส่งซีเมนต์ ดังนั้นจึงไม่ต้องการปรับปรุงใด ๆ ในเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำของบริษัท ทั้งนี้ เรือของบริษัท จำนวน 20 ลำ ได้รับการติดตั้ง EPL แล้ว อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวนเพียง 13 ลำเท่านั้นที่จะต้องลดความเร็วในการเดินเรือลงซึ่งจะทำให้มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลง

Carbon Intensity Indicator “CII” คือ ดัชนีที่วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยวัดปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกมาขณะเรืออยู่ในระหว่างการให้บริการ เรือจะถูกกำหนดให้ต้องลดค่า CII ที่ควรเป็น (attained CII) โดยเปรียบเทียบกับปีฐานคือปี 2562 การลดลงของ CII กำหนดไว้ดังนี้ ลดลงร้อยละ 1 ภายในปี 2563 ลดลงร้อยละ 2 ภายในปี 2564 ลดลงร้อยละ 3 ภายในปี 2565 ลดลงร้อยละ 5 ในปี 2566 ลดลงร้อยละ 7 ในปี 2567 ลดลงร้อยละ 9 ในปี 2568 และลดลงร้อยละ 11 ในปี 2569 ค่า CII ที่กำหนดหลังจากปี 2570 กำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาว่าควรจะเป็นเท่าใด เรือจะได้รับการจัดเกรดตั้งแต่ A ถึง E โดยเรือที่ได้เกรด A คือเรือที่ดี (มีค่า CII ต่ำ) และเรือที่ได้เกรด E คือเรือที่ไม่ดี (มีค่า CII สูง) ภายหลังจากปี 2566 เรือที่ได้เกรด E จะอยู่ในเกรดนี้ได้นานสุดเพียง 1 ปี และจะต้องทำการปรับปรุงเพื่อให้ได้เกรดที่ดีขึ้นอย่างน้อยคือได้ปรับเป็นเกรด D เรือที่ได้เกรด D จะอยู่ในเกรดนี้ได้นานสุดเพียง 3 ปี และจะต้องทำการปรับปรุงเพื่อให้ได้เกรดที่ดีขึ้นอย่างน้อยคือได้ปรับเป็นเกรด C เพื่อให้บรรลุความท้าทายนี้ แผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพส่วนที่ 3 (Ship Energy Efficiency Management Plan: SEEMP Part III) ได้มีการเตรียมการและได้รับการรับรองจากองค์กรจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ (ClassNK) สำหรับเรือทุกลำของกองเรือพีเอสแอล ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 เอกสารดังกล่าวเป็นแนวทางในการใช้วิธีการต่างๆ เพื่อลดการใช้น้ำมันและจะส่งผลต่อความสามารถในการลดมลพิษจากก๊าซเรือนกระจก (GHG) สำหรับเรือแต่ละลำ

### 3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

สมาคมจัดชั้นเรือต่าง ๆ เป็นองค์กรที่กำหนดและบังคับใช้มาตรฐานทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบเรือ การต่อเรือ และการตรวจสอบเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ

บทบาทของการจัดชั้นเรือและสมาคมจัดชั้นเรือได้เริ่มมีขึ้นในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรือของเส้นแวนน้ำบรรทุกในปี 2531 ด้วยทักษะและความสามารถทางด้านเทคนิค สมาคมจัดชั้นเรือได้รับการยอมรับว่ามีความสามารถในการตรวจสอบเรือได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น รัฐเจ้าของธงจึงมอบหมายการตรวจสอบเรือและการออกใบรับรองเรือให้แก่สมาคมจัดชั้นเรือภายใต้ข้อกำหนดของ IMO

ใบรับรองการจัดชั้นเรือที่ออกโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับนั้นเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับเจ้าของเรือที่จะทำการจดทะเบียนและทำประกันภัยทางทะเลสำหรับเรือนั้น ๆ

ในปัจจุบันมีองค์กรทั่วโลกมากกว่า 50 องค์กรที่สามารถดำเนินกิจการในการจัดชั้นเรือได้ สมาคมจัดชั้นเรือระหว่างประเทศ (IACS) ซึ่งเป็นองค์กรทางด้านเทคนิคที่ไม่ได้ขึ้นกับรัฐบาลถือเป็นองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งให้การสนับสนุนทางด้านเทคนิค คำแนะนำ และตีความเพื่อการพัฒนากฎระเบียบต่าง ๆ ที่ออกโดยประเทศสมาชิกของ IMO ปัจจุบัน IACS ประกอบด้วยสมาคมจัดชั้นเรือจำนวน 12 สมาคม

เรือของพีเอสแอลอยู่ภายใต้สมาคมจัดชั้นเรือชื่อ Nippon Kaiji Kyokai (Class NK) Lloyd's Register (LR) American Bureau of Shipping (ABS) Bureau Veritas (BV) และ DNV ซึ่งทั้ง 5 สมาคมนั้นเป็นสมาชิกของทาง IACS และเป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับจาก IMO (Recognized Organizations under the IMO: the RO Code)

#### 4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: COGSA) มีขึ้นในปี 2467 ที่กรุงบรัสเซลส์ภายหลังจากการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือและต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้ออกขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ออกแบบมาเพื่อควบคุมสิทธิและความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของสินค้าที่ถูกขนส่ง (ผู้ส่งสินค้า) และบุคคลหรือบริษัทที่ขนส่งสินค้าโดยมีค่าบริการ (ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า) กฎหมายนี้ยังครอบคลุมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อปี 2535

#### 5. ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code)

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศนี้มีขึ้นครั้งแรกในปี 2536 โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ISM Code ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ที่มีการแก้ไขในปี 2537 วัตถุประสงค์ของ ISM Code คือ เพื่อกำหนดให้นานาประเทศมีมาตรฐานระดับสากลในการจัดการด้านความปลอดภัยและการดำเนินการของเรือ รวมถึงการป้องกันมลพิษ โดยมีใบรับรองใน 2 ระดับที่รัฐบาลของรัฐเจ้าของธงจะเป็นผู้ออกหรือมอบหมายให้องค์กรที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ออกแทน ได้แก่ 1. ใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับนี้ (Document of Compliance: DOC) ซึ่งเป็นหลักฐานที่ออกให้แก่บริษัทเพื่อเป็นการยืนยันว่าเจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือได้มีการจัดให้มีระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นที่น่าพอใจ (Safety Management System: SMS) และ 2. ใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) ซึ่งจะออกให้เรือหลังจากที่ได้มีการตรวจสอบจนเป็นที่น่าพอใจแล้วว่าเจ้าของเรือและระบบการบริหารงานบนเรือเป็นไปตามระบบการบริหารความปลอดภัยตามที่ได้รับอนุมัติ ประมวลข้อบังคับนี้มีไว้เพื่อให้มั่นใจว่า ไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจสอบแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือที่จะต้องได้รับการตรวจสอบดังกล่าวด้วยเช่นกัน

ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยของบริษัทฯ และของเรือได้รับการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำทุก ๆ ปี เพื่อเป็นการยืนยันว่าทั้งบริษัทฯ และเรือของบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดสากลว่าด้วยความปลอดภัยการป้องกันมลภาวะเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code

#### 6. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code)

ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ ISPS Code เป็นประมวลข้อบังคับที่ได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติตามเพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้มีระบบการป้องกันจากภัยคุกคามต่าง ๆ ให้ดีขึ้นหลังจากเกิดเหตุการณ์ก่อการร้าย 9/11 ในสหรัฐอเมริกา

ประมวลข้อบังคับดังกล่าวมีผลบังคับใช้ภายใต้ SOLAS chapter XI-2 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 ISPS Code เป็นพื้นฐานเบื้องต้นสำหรับการบังคับใช้ในด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

รัฐต่าง ๆ ที่ปฏิบัติตาม SOLAS เมืองท่าต่างๆ และบริษัทขนส่งทางทะเลจะถูกร้องขอภายใต้ประมวลข้อบังคับของ ISPS Code เพื่อให้มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ดูแลด้านความปลอดภัยบนเรืออย่างเหมาะสมบนเรือแต่ละลำ เมืองท่าและบริษัทขนส่งทางทะเล ผู้ดูแลความปลอดภัยต่าง ๆ เหล่านี้ที่ ผู้ดูแลความปลอดภัยที่ท่าเรือ (PFSOs) ผู้ดูแลความปลอดภัยบนเรือ (SSOs) และผู้ดูแลความปลอดภัยของบริษัท (CSOs) จะมีหน้าที่ประเมิน รวมถึงจัดเตรียมแผนการและนำไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพตามแผนการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้สามารถจัดการกับภัยคุกคามทางด้านความปลอดภัยได้

เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับใบรับรองว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศตามประมวลข้อบังคับของ ISPS Code

## 7. อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Organization: MLC)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO) เป็นตัวแทนขององค์การสหประชาชาติเพื่อกำหนดมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศเพื่อปกป้องสิทธิของแรงงาน IMO และ ILO ร่วมกันกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2549 ILO ได้กำหนดมาตรฐาน MLC ซึ่งเป็นมาตรฐานขั้นต่ำเพื่อให้มั่นใจว่าสภาพการทำงานของคนประจำเรือทั่วโลกนั้นอยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจ อนุสัญญา MLC พ.ศ. 2549 ได้รับการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556 โดยมีการนำมาและพัฒนาปรับปรุงแรงงานทางทะเลด้านต่าง ๆ จำนวนกว่า 65 ด้านรวมถึงการนำระบบการออกใบรับรองและการตรวจสอบให้ มีผลบังคับใช้

อนุสัญญา MLC ถือเป็นเสาหลักที่ 4 ของกฎหมายพาณิชย์นาวี นอกเหนือจาก SOLAS MARPOL และ STCW

ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 (MLC 2006) นี้ประกอบด้วยเอกสารหลัก 2 ส่วน คือ ใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a Maritime Labour Certificate) และใบประกาศ การปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (a Declaration of Maritime Labour Compliance) เอกสารเหล่านี้ จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้น ชักธงอยู่เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธงอนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบเรือแทนรัฐเจ้าของธงได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงาน บนเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ รวมทั้ง ข้อบังคับของอนุสัญญาต่าง ๆ

อนุสัญญา MLC พ.ศ. 2549 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการทำงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งสนับสนุนการ อาหาร และ การจัดหาและการจัดเตรียมอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ - ขั้นตอนในการร้องเรียนบนเรือ

ประเทศไทยได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ซึ่งมีผลบังคับใช้ ในวันที่ 7 มิถุนายน 2560 เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงไทยทุกลำได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้านี้แล้ว เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ทุกลำก็ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายประการใน อนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดยคณะทำงานของ IMO/ILO ซึ่งดูแล เกี่ยวกับหลักประกันทางการเงิน การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีผล บังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันที่ ดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC ต้องมีหนังสือรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่น ๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง การส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงจำนวน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือ รับรอง ดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ถูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทูพพลภาพ หรือ เสียชีวิต P+I Clubs ของเรือแต่ละลำ ได้ทำการออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับเรือทุกๆ ลำของกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รับหนังสือรับรองดังกล่าวสำหรับเรือแต่ละลำจาก P+I Clubs ที่ดูแลรับผิดชอบเรือแต่ละลำแล้ว

ตามข้อกำหนดของ MLC พ.ศ. 2549 องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ขอให้รัฐบาลต่างๆ ทำให้มั่นใจว่าคนประจำเรือจะถูกส่งตัวกลับภูมิลำเนาและมีการลดความเสี่ยงการติดเชื้อไวรัส COVID-19



## 8. ใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ Ship Sanitation Certificate (SSC)

ในอดีตเรือมีบทบาทสำคัญในการแพร่เชื้อโรคไปทั่วโลก รายงานขององค์การอนามัยโลกได้เปิดเผยว่ามีการแพร่กระจายของเชื้อโรคกว่า 100 ชนิดที่เกี่ยวข้องกับเรือในระหว่างปี 2513 ถึงปี 2546 เนื่องจากการขนส่งทางทะเลมีการขนส่งไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ดังนั้น จึงมีการกำหนดข้อบังคับระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสุขาภิบาลบนเรือมานานกว่าครึ่งศตวรรษ

กฎข้อบังคับเพื่อการอนามัยระหว่างประเทศ พ.ศ. 2548 (International Health Regulation (IHR) 2005) เป็นกฎข้อบังคับสำคัญซึ่งได้รับการรับรองจาก 196 ประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศสมาชิกทั้งหมดขององค์การอนามัยโลก ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องร่วมมือกันในการรักษาความปลอดภัยทางด้านสุขอนามัยทั่วโลก โดยกำหนดให้ประเทศที่เป็นสมาชิกจะต้องสามารถ ป้องกัน ประเมิน รายงาน และตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสุขอนามัยสาธารณะ

IHR พ.ศ. 2548 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2550 และรวมถึงใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ ซึ่งเป็นเอกสารที่แสดงว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางด้านสุขาภิบาลทางทะเลและกฎการกักกันอย่างเข้มงวดตามมาตรา 39 ของ IHR พ.ศ. 2548 ซึ่งกำหนดโดยองค์การอนามัยโลก ใบรับรองดังกล่าวเป็นเครื่องพิสูจน์ว่าเรือไม่เป็แหล่งแพร่กระจายเชื้อโรคและอาจมีการเรียกดูใบรับรองดังกล่าวในกรณีที่เรือจะเข้าเทียบท่าเรือในบางแห่ง ใบรับรอง SSC อาจจะต้องมีสำหรับเรือทุกลำในการขนส่งระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นเรือที่เดินเรือระหว่างประเทศหรือเรือที่เดินเรือตามแนวชายฝั่งหรือทะเล ซึ่งใบรับรองดังกล่าวสามารถต่ออายุได้ ณ ท่าเรือต่าง ๆ ที่ได้รับอนุญาตให้สามารถต่ออายุใบรับรอง SSC ได้

ใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ (SSC) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท กล่าวคือ ใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ (SSCC) จะออกให้เมื่อพบว่ามีความเสี่ยงทางด้านสุขภาพ และได้มีการดำเนินการตามมาตรการควบคุมเรียบร้อยแล้ว และใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือที่ได้รับการยกเว้น (SSCEC) จะออกให้เมื่อพบว่าเรือได้ถูกตรวจสอบแล้วพบว่าไม่มีพาหะ หรือเชื้อโรค หรือคนประจำเรือที่เจ็บป่วย

เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับใบรับรอง SSCEC

## 9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

(International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on ships (AFS))

ในปี 2532 IMO ได้ตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตรายของสารประกอบออร์กาโนดีน ในเดือนพฤศจิกายน 2542 IMO จึงได้ออกข้อกำหนดจากที่ประชุมของคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลด้วยว่า MEPC เพื่อพัฒนาเครื่องมือซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับทั่วโลกในการจัดการกับผลกระทบอันเป็นอันตรายของระบบกันเปรียงซึ่งถูกนำมาใช้กับเรือ

เครื่องมือดังกล่าวต่อมาได้พัฒนาเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ ซึ่งได้รับการรับรองเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2544 โดยห้ามใช้สารประกอบออร์กาโนดีนในการทาสีกันเปรียงบนตัวเรือและออกกฎป้องกันสำหรับในอนาคตโดยไม่ให้ใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายอื่น ๆ ในระบบการป้องกันเปรียงของเรือ โดยอนุสัญญาดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 17 กันยายน 2551

อนุสัญญานี้ได้ระบุว่า ระบบการป้องกันเปรียง ได้แก่ “การทาสีเคลือบ การทาสี การป้องกันพื้นผิว พื้นผิวและเครื่องมืออื่น ๆ ที่ใช้บนเรือในการควบคุมและป้องกันการเกาะติดของสิ่งมีชีวิตที่ไม่ต้องการ”

สีทาพื้นเปรียงใช้สำหรับทาเคลือบท้องเรือเพื่อป้องกันสิ่งมีชีวิตในทะเล เช่น สาหร่ายและหอยขนาดเล็ก ๆ ที่อาจเกาะติดไปกับตัวเรือซึ่งจะมีผลทำให้เรือแล่นได้ช้าลงและใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น

การแก้ไขอนุสัญญา IMO สำหรับการควบคุมระบบการป้องกันเปรียงของเรือที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลสำหรับเรือ (อนุสัญญา AFS) – MEPC.331 (76) – ห้ามใช้ระบบกันเปรียงของเรือที่มีส่วนผสมของสารไซบูทริน (Cybutryne)

การแก้ไขเหล่านี้หมายความว่าระบบป้องกันเพลิงของเรือที่มีส่วนประกอบของสารโซลูทรีนจะไม่สามารถนำไปใช้หรือนำไปใช้ซ้ำกับเรือใด ๆ ภายในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566

เรือที่ใช้ระบบป้องกันเพลิงของเรือที่มีส่วนประกอบของสารโซลูทรีนในชั้นสี่เคลือบภายนอกของตัวเรือในวันที่ 1 มกราคม 2566 จะต้องนำสีป้องกันเพลิงนั้นออก หรือใช้สีที่เป็นการป้องกันสารนี้ที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน AFS โดยการดำเนินการเอาสีกันเพลิงที่มีส่วนผสมของสารโซลูทรีนออกจากสีทาตัวเรือจะต้องดำเนินการภายในเวลาไม่ช้ากว่า การต่ออายุใบอนุญาตของระบบการป้องกันเพลิงของเรือในครั้งถัดไปซึ่งจะมีขึ้นหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 แต่ไม่เกิน 60 เดือน หลังจากการขอต่ออายุใบอนุญาตใช้สีที่มีส่วนผสมของสารโซลูทรีนครั้งล่าสุดของเรือของระบบการป้องกันเพลิง

เรือของบริษัทฯ ทุกลำได้รับการตรวจสอบเพื่อยืนยันว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวและได้ใบรับรองอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเพลิงของเรือ

#### **10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยาม (STCW) ของคนประจำเรือ พ.ศ. 2521 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม**

**(International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping (STCW) for Seafarers, 1978, as amended)**

อนุสัญญา STCW พ.ศ. 2521 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้ มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่น ๆ เป็นผล ให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้ง ๆ ที่การเดินเรือนั้นถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรม ที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และ การเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว

ในปี 2538 มีการปรับปรุงอนุสัญญาซึ่งได้รับการรับรองจากการประชุม ถือเป็นการแก้ไขอนุสัญญาครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไข เพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผล บังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและ ปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติม ในปี 2538 และ เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้นมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา ซึ่งจะมีช่วงเวลาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยใช้เวลา 5 ปีและจะสิ้นสุดลงในวันที่ 1 มกราคม 2560 และหลังจากวันดังกล่าวการแก้ไขเพิ่มเติม Manila จะมีผลบังคับใช้เต็มรูปแบบ

#### **11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน พ.ศ. 2547**

**(International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004)**

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลด้านการทรงตัวของเรือ ภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้จะมีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่าง ๆ ปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปสู่อีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ

2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกกำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมาก ได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ ๆ ซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา กฎข้อบังคับนี้แต่เดิมได้กำหนด ให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าเทียบท่า และปล่อยน้ำถ่วงเรือออกในท่าเรือต่างๆ กฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือ ที่มีอยู่ในถังต่างๆ บนเรือด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว (BWTS) โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ และตะกอนมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 ซึ่งเป็นระยะเวลา 12 เดือนนับจากวันที่มีจำนวนสมาชิก 30 ประเทศเข้าร่วมรับรองอนุสัญญา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรอง สำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management certificate) เรือต่อใหม่ที่มีการวางกระดูกงูเรือ ตั้งแต่ หรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่ต่อขึ้นมาก่อนวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือพร้อมกับการตรวจสอบระบบให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันของเรือ (IOPP) นับจากวันที่ 8 กันยายน 2562

อุปกรณ์บำบัดน้ำถ่วงเรือ ทั้งหมดตามที่ IMO ได้อนุมัติไปแล้วและมีอยู่ในท้องตลาดในปัจจุบันนี้ผ่านเกณฑ์การตรวจสอบอันเข้มงวดของหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) น้อยมาก ซึ่งหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกาได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวนระบบจัดการน้ำถ่วงเรือในตลาดที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG

MEPC ได้รับรองการแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน พ.ศ. 2547 (อนุสัญญา BWB) เกี่ยวกับการว่าจ้างทดสอบระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือและรูปแบบของใบรับรองการจัดการน้ำถ่วงเรือระหว่างประเทศ การแก้ไขนี้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มิถุนายน 2565

คณะกรรมการยังอนุมัติแนวทางการแก้ไขสำหรับการทดสอบระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือ (BWM.2/ Cir.70/Rev.1) และแก้ไขคำแนะนำเกี่ยวกับการสูมตัวอย่างน้ำถ่วงเรือและการวิเคราะห์เพื่อเป็นการทดสอบตามอนุสัญญาและแนวทางปฏิบัติของ BWM (G2) (BWM.2/Cir.42/Rev.2)

IMO's BWM.2/Circ.43/Rev.2 – พ.ศ. 2567 ให้คำแนะนำแก่หน่วยงานต่าง ๆ โดยมุ่งเน้นเกี่ยวกับการประเมินและอนุมัติการปรับเปลี่ยนระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management Systems - BWMS) ที่ได้รับการอนุมัติแล้ว โดยคำนึงถึงปัญหาห่วงโซ่อุปทาน ความล่าช้า การปรับปรุงประสิทธิภาพ หรือการปรับปรุงต้นทุนให้มีประสิทธิภาพสูงสุด กระบวนการประเมินขึ้นอยู่กับว่าการเปลี่ยนนั้นเกี่ยวข้องกับส่วนประกอบหลักหรือส่วนประกอบย่อย เพื่อให้มั่นใจว่าระบบยังคงทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดอายุการใช้งาน

IMO's BWM.2/Circ.80/Rev.1 – พ.ศ. 2567 กำหนดข้อกำหนดที่ปรับปรุงใหม่สำหรับการบันทึกและการรายงานข้อมูลน้ำถ่วงเรือตามอนุสัญญาว่าด้วยการจัดการน้ำถ่วงเรือ (BWM Convention) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2568

IMO's BWM.2/Circ.34/Rev.13 นำเสนอรายชื่อที่ปรับปรุงล่าสุดของระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management Systems) ที่ใช้สารออกฤทธิ์ซึ่งได้รับการอนุมัติเบื้องต้นและขั้นสุดท้ายข้อมูลล่าสุด ณ วันที่ 24 ตุลาคม 2567

ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2567 เรือของบริษัทฯ จำนวน 40 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจากทั้งทาง IMO และ USCG

## 12. การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Risk Management)

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์มีความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อนที่มากขึ้น ตัวอย่างเช่น การคิดไวรัสโทรจันจากการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญ หรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินเรือถูกส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จัก หรือการทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ

หรือการแทรกแซงระบบควบคุม ติดตามและระบุตำแหน่ง (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้ มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นมาอย่างมีนัยสำคัญและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ ในการเจาะระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่ จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS ร่วมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังนำเรือเข้าเทียบท่า

เรือมีระบบต่าง ๆ เพิ่มขึ้นโดยเป็นการพึ่งพาระบบดิจิทัล ระบบรวบรวมข้อมูล และระบบอัตโนมัติจึงควรจัดให้มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์บนเรือ เนื่องจากเทคโนโลยีต่าง ๆ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information technology (IT)) และเทคโนโลยี ทางการปฏิบัติงาน (Operational technology (OT)) บนเรือต้องมีการใช้อินเทอร์เน็ตมากขึ้นและบ่อยขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าถึงข้อมูลโดยผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือการถูกโจมตีระบบ และเครือข่ายบนเรือ ความเสี่ยงยังอาจเกิดขึ้นได้จากการที่บุคลากรมีการเข้าถึงระบบบนเรือ ตัวอย่างเช่น มีการติดมัลแวร์จากการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อเข้ากับคอมพิวเตอร์

ในไตรมาสแรกของปี 2563 PSL ได้ตรวจสอบระบบไอทีทั้งระบบตามแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์ที่กำหนดโดย BIMCO ซึ่งทำการตรวจสอบโดย Lloyds Register และนำผลการวิเคราะห์ของระบบความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์ของ PSL จากการตรวจสอบดังกล่าว PSL ได้ทำการแก้ไขจุดบกพร่องทั้งหมด นอกจากนั้น PSL ได้จัดให้มีการทำการทดสอบการเจาะระบบ (graybox penetration test) และได้นำผลการทดสอบมาเพิ่มมาตรการป้องกันต่าง ๆ

เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ IMO ในหัวข้อ MSC 428 (98) ซึ่งสนับสนุนให้นานาประเทศ จัดให้มีการประเมินความเสี่ยงทางด้านไซเบอร์และให้มีการบรรจุไว้ในระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) ภายในรอบการตรวจสอบรายงานการปฏิบัติตามข้อกำหนดประจำปีครั้งแรก หลังจากวันที่ 1 มกราคม 2564 PSL ได้จัดให้มีคู่มือการบริหารจัดการความปลอดภัยด้านไซเบอร์ซึ่งได้รวมอยู่ในระบบ SMS ของบริษัทฯ แล้ว

### 13. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการบริหารจัดการเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code)

#### (International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))

IMO ได้รับรอง Polar Code และการแก้ไขเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องในปี 2557 ถึงปี 2558 เพื่อบังคับใช้ภายใต้ SOLAS และ MARPOL ซึ่ง Polar Code มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2560 ถือเป็นเรื่องสำคัญที่ IMO ได้ ทำเพื่อป้องกันเรือและคนซึ่งอยู่บนเรือทั้งที่เป็นลูกเรือและผู้โดยสารในน่านน้ำบริเวณขั้วโลกทั้งสองแห่ง ซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่แปรปรวนการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับยังมีข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นโดยมีการป้องกันการถ่ายเทน้ำมันการถ่ายเทของเหลวที่เป็นพิษ การถ่ายเทสิ่งปนเปื้อนและขยะเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม อย่างไรก็ตาม เรือของบริษัทฯ ไม่ได้ทำการค้าในบริเวณขั้วโลก ข้อบังคับดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลบังคับใช้กับกองเรือของบริษัทฯ

### 14. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน พ.ศ. 2544

#### (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001)

อนุสัญญามีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2551 เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษอันมีสาเหตุมาจากน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษจากน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

เรือทุกลำของบริษัทฯ มีกรรมธรรม์ประกันภัยและหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 7 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน พ.ศ. 2544



## 15. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ พ.ศ. 2550

(The Nairobi International Convention on the removal of Wrecks, 2007 (the “Wrecks Convention”))

อนุสัญญามีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2558 เพื่อกำหนดกฎหมายขั้นพื้นฐานให้แก่รัฐสำหรับการเคลื่อนย้ายเรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือที่จะมีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อความปลอดภัยของชีวิต สินค้า และสินทรัพย์ในทะเล รวมไปถึงความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล อนุสัญญานี้กำหนดให้เจ้าของเรือที่มีเรือขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอสขึ้นไป ทำประกันและรักษาสภาพประกันภัยหรือความมั่นคงทางการเงินอื่น ๆ เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการค้นหา การระงับ ที่หมาย และเคลื่อนย้ายซากเรือ ใบรับรองที่ออกโดยรัฐคู่ภาคีเพื่อเป็นการรับรองว่าเรือ ได้มีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

เรือทุกลำของบริษัทฯ มีกรมธรรม์ประกันภัยและหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 12 ของ อนุสัญญาไนโรบี (Nairobi International Convention) ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ พ.ศ. 2550

## 16. ประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง

(International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code)

อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลปี พ.ศ. 2517 ( SOLAS Convention) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ได้มีการ กำหนดเกี่ยวกับแง่มุมต่าง ๆ ของความปลอดภัยทางทะเลและในข้อบังคับในบทที่ 6 ที่กำกับการขนส่งสินค้าเทกอง ที่เป็นของแข็ง ข้อบังคับเหล่านี้ถูกขยายเพิ่มเติมในประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้า เทกองที่เป็นของแข็ง (IMSBC Code)

จุดมุ่งหมายหลักของประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง (IMSBC Code) ซึ่งมาแทนที่ประมวลข้อบังคับว่าด้วยความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes - BC Code) มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดเก็บและขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็งอย่างปลอดภัย โดยการให้ข้อมูลเกี่ยวกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าเทกอง ที่เป็นของแข็งบางประเภท และคำแนะนำเกี่ยวกับขั้นตอนที่ควรปฏิบัติเมื่อมีการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง

อันตรายหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็งคือความเสียหายทางโครงสร้างของตัวเรือที่เกิดจากการกระจายน้ำหนักสินค้าที่ไม่ถูกต้อง การสูญเสียหรือลดทอนความสามารถในการทรงตัวของเรือในระหว่างการเดินทาง และปฏิกิริยาทางเคมีที่เกิดจากตัวสินค้านั้นๆ ดังนั้น วัตถุประสงค์หลักของประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศ ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง (IMSBC Code) คือเพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดเก็บและขนส่ง สินค้าที่เป็นของแข็งอย่างปลอดภัย โดยการให้ข้อมูลเกี่ยวกับความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าที่เป็นของแข็ง บางประเภท และคำแนะนำเกี่ยวกับขั้นตอนที่ควรดำเนินการเมื่อมีการขนส่งสินค้าที่เป็นของแข็ง การปฏิบัติตาม ประมวลกฎหมายในเรื่องนี้จะทำให้เกิดความสอดคล้องในการปฏิบัติขั้นตอนที่ควรทำ และการป้องกันอันตรายที่อาจ เกิดขึ้นจากการขนถ่ายสินค้าลงเรือ การใช้สินค้าปรับแต่งการทรงตัวของเรือ การเดินทาง และการขนถ่ายสินค้าขึ้นจาก เรือได้อย่างถูกต้อง เหมาะสมและปลอดภัย

ประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง (IMSBC) ซึ่งได้รับรอง เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2551 ตามมติหัวข้อ MSC 268(85) และมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มกราคม 2554 ซึ่งเป็นวันที่ประมวล ข้อบังคับนี้กลายเป็นข้อบังคับภายใต้อนุสัญญา SOLAS ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

การปฏิบัติตามข้อกำหนดของประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง (IMSBC) ที่ได้รับการแก้ไขเริ่มต้นบังคับใช้ในวันที่ 1 ธันวาคม 2566

การแก้ไขประมวลกฎหมายทางเรือ 06-21 ซึ่งเริ่มใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2566 ได้ประสบความสำเร็จในการ รับรองอย่างเป็นทางการจาก IMO เนื่องจากผลกระทบของโควิด จากนั้นมีการนำมาใช้แก้ไขใน IMSBC Code อย่างมี นัยสำคัญ โดยรายละเอียดดังนี้

1. การแก้ไขนิยามของกลุ่มการจัดหมวดหมู่ของ IMSBC Code
2. การลบรายการสินค้ากลุ่ม C “ปุ๋ยที่ใช้แอมโมเนียมไนเตรต” และการเพิ่มรายการกลุ่ม C ใหม่ทั้งหมดสำหรับสินค้าเดียวกัน
3. การลบรายการสินค้ากลุ่ม C “ปุ๋ยซูเปอร์ฟอสเฟต (ทริปเปิล, เม็ด)” และที่มีรายการกลุ่ม B ใหม่ที่มีชื่อเดียวกัน
4. การเพิ่มรายการสินค้าใหม่
5. การแก้ไขแบบฟอร์มใบขนสินค้า

การปฏิบัติตามข้อกำหนด IMSBC Code ที่แก้ไขเพิ่มเติมมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566

## 17. ประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code)

อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล พ.ศ. 2517 (SOLAS) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับแง่มุมต่าง ๆ ของความปลอดภัยทางทะเลและข้อบังคับในบทที่ 7 ข้อบังคับที่เกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้าอันตรายในรูปแบบบรรจุหีบห่อ การขนถ่ายสินค้าอันตรายในรูปแบบบรรจุหีบห่อต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (IMDG) ซึ่งถือเป็นการขยายข้อบังคับในบทที่ 7 ของ SOLAS

นอกจากนี้ อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อป้องกันมลภาวะจากเรือ พ.ศ. 2516 ที่ได้รับการแก้ไขโดยร่างอนุสัญญาปี 2521 ที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาดังกล่าว (MARPOL) ซึ่งมีอยู่ในบทบัญญัติบังคับของภาคผนวก 3 สำหรับการป้องกันมลภาวะจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ ห้ามการขนส่งสารอันตรายในเรือ ยกเว้นตามบทบัญญัติของภาคผนวก 3 ของ MARPOL ซึ่งขยายเพิ่มเติมในประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย

ประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย ได้รับการพัฒนาให้เป็นประมวลกฎหมายระหว่างประเทศสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ เพื่อเสริมสร้างและปรับปรุงการขนส่งสินค้าอันตรายให้มีความปลอดภัย และเพื่อป้องกันการก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม ประมวลกฎหมายฉบับนี้กำหนดรายละเอียดข้อกำหนดที่ใช้กับสาร วัสดุ หรือสิ่งของแต่ละรายการ ครอบคลุมเรื่องต่างๆ เช่น การบรรจุหีบห่อ การขนส่งทางเรือ และการจัดเก็บ รวมถึงการอ้างอิงโดยเฉพาะเรื่องการแยกสารที่เข้ากันไม่ได้

ประมวลกฎหมายฉบับนี้เริ่มต้นนำมาใช้ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2508 เป็นลักษณะของข้อเสนอแนะสำหรับการปฏิบัติงาน ในปี พ.ศ. 2545 ที่ประชุมสมัชชาใหญ่ในสมัยประชุมที่ 17 ได้รับรองประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย ตามมติ A.716 (17) และได้ตัดสินใจให้มีการบังคับใช้ ประมวลกฎหมายฉบับนี้ภายใต้ อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินในทะเล ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2547 อย่างไรก็ตาม บางส่วนของประมวลกฎหมายฉบับนี้ยังคงมีสถานะเป็นเพียงคำแนะนำเท่านั้น

ประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (IMDG) ปี 2565 (แก้ไขเพิ่มเติม 41-22) มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2567

## 18. อนุสัญญาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ (FAL Convention)

เพื่อให้การขนส่งระหว่างประเทศประสบความสำเร็จ แนวทางสากลที่เป็นหนึ่งเดียวในการอำนวยความสะดวกถือเป็นสิ่งสำคัญ นี่คือการจุดประสงค์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เรียกว่าอนุสัญญาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ (FAL Convention)

อนุสัญญาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ บังคับใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2510 แต่ยังคงได้รับการแก้ไขและปรับปรุงอย่างต่อเนื่องโดยรัฐบาลต่างๆ ของคณะกรรมการ FAL ของ IMO ซึ่งปกติจะประชุมกันปีละครั้งที่สำคัญงานใหญ่ของ IMO ในลอนดอน

ในภาคผนวก อนุสัญญาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ประกอบด้วยมาตรฐานและแนวปฏิบัติที่แนะนำและกฎเกณฑ์เพื่อลดความซับซ้อนของพิธีการ ข้อกำหนดด้านเอกสาร และขั้นตอนเกี่ยวกับการมาถึง การพักคอย และการออกเดินทางของเรือ

ภายใต้คณะกรรมการ FAL นั้น IMO ได้พัฒนาเอกสาร FAL ที่เป็นมาตรฐาน (เรียกว่าแบบฟอร์ม FAL) เพื่อให้หน่วยงานและรัฐบาลนำไปใช้

ตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2562 อนุสัญญา FAL กำหนดให้เรือและท่าเรือทำการแลกเปลี่ยนประกาศ FAL ทางอิเล็กทรอนิกส์ และตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2567 เป็นต้นไป จะใช้แนวทางแบบหน้าต่างเดียว (single window) ในทุกท่าเรือ

## 19. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่น ๆ อีกมากมาย เช่น

- พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) องค์กรพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นองค์กรอิสระของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาในการดูแลและป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา (US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนของพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของ สหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL กฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิดที่อาจเกิดขึ้นได้ในช่วงการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ นอกจากการถ่ายของเสียและกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้วยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับ ให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบติดตามการรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับ VGP ต้องการการตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้มีความเข้มงวดเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557
- นับตั้งแต่ปี 2552 เรือขนส่งสินค้าแทกอง (ไม่ใช่เรือบรรทุกสินค้าเหลว) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับสำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้น และครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้องมีการทำสัญญากับบริษัทประกันอัคริภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)
- ตาม California Air Resources Board (CARB) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 เรือที่แล่นอยู่ภายในระยะทาง 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด โดยจำกัดปริมาณค่ากำมะถันที่มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล
- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency “EPA”) ได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเฟรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
- นิวซีแลนด์ได้เริ่มบังคับใช้กฎอย่างเข้มงวดสำหรับเฟรียงที่เกาะมาได้ตั้งเรือในเดือนพฤษภาคม 2561 ซึ่งภายใต้กฎข้อบังคับนี้เรือที่มีจุดหมายปลายทางและต้องเทียบท่าที่นิวซีแลนด์นั้นต้องได้รับการทำความสะอาดใต้ท้องเรือและส่วนประกอบของเรือ ไม่เกิน 30 วันก่อนที่จะเทียบท่าที่นิวซีแลนด์หรือภายใน 24 ชั่วโมงหลังจากมาถึงท่าเรือ

- ในส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรปจะต้องมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- ประเทศตุรกีซึ่งไม่ใช่สมาชิกของสหภาพยุโรปแต่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับมลพิษค่ากำมะถันเช่นเดียวกับทางสหภาพยุโรป ดังนั้น เรือทุกลำจะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่เทียบท่าที่ตุรกี หรือดำเนินการในน่านน้ำของประเทศตุรกี ข้อกำหนดดังกล่าวไม่ใช้กับการผ่านช่องแคบของประเทศตุรกี ได้แก่ ช่องแคบบอสฟอรัส ช่องแคบดาร์เดเนลส์ และทะเลมาร์มะรา นอกเสียจากการผ่านทางดังกล่าว จะใช้เวลาเกินกว่า 2 ชั่วโมงขึ้นไปในการจอดทอดสมอ หรือจอดรอในท่าเพื่อรอการผ่านทาง
- เมืองท่าในแถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิกของ 'The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution'.. โดยเรือที่เข้าเมืองท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับที่เข้มงวดมากกว่าข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำถ่วงเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง หรือแม้แต่ น้ำเสียจากการล้างคาน้ำเรือ จะต้องถูกตรวจสอบอย่างละเอียดโดยเจ้าหน้าที่
- ประเทศจีนบังคับใช้ข้อกำหนดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562
  - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เรือทุกลำต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.50 ในขณะที่อยู่ในชายฝั่งพื้นที่ควบคุมมลพิษ (ECA) เช่น ในทะเลอาณาเขตของประเทศจีน (รวมถึงบริเวณเขตควบคุมมลพิษที่ชายฝั่งไห่หนาน)
  - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เรือทุกลำที่เข้ามายังบริเวณเขตควบคุมมลพิษ (แม่น้ำแยงซี และ แม่น้ำซีเจียง) ต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่เทียบท่าในบริเวณเขตควบคุมมลพิษ
  - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 เรือทุกลำต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่ทำการเทียบท่าในเขตควบคุมมลพิษทางชายฝั่งไห่หนาน
  - เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในความพยายามในการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ ทางกรีนอาจตัดสินใจใช้กฎเกณฑ์ที่เข้มงวดมากขึ้นโดยอาจกำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพมากขึ้นในอนาคต ภายใต้การพิจารณาให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำที่ร้อยละ 0.10 ในพื้นที่ชายฝั่งในเขตควบคุมมลพิษตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568
- สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) เป็นประเทศล่าสุดที่มีการประกาศกำหนดพื้นที่ควบคุมค่ากำมะถันซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กันยายน 2563 การบังคับใช้ข้อกำหนดค่ากำมะถันของเกาหลีใต้จะใช้บังคับสำหรับ 6 เมืองท่า และพื้นที่ควบคุมที่กำหนดเริ่มแรกในแต่ละเมืองท่า (ปูซาน อินชอน อัลซาน ยอซู กวางยาง รวมถึงหาด พยองแท็ก-ดงจิน) โดยตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2563 เรือจะต้องเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ภายใน 1 ชั่วโมงหลังจากที่มีการทอดสมอหรือจอดเรือเสร็จ ไปจนถึง 1 ชั่วโมงก่อนที่จะมีการถอนสมอหรือออกจากท่าเทียบท่า
  - ในวันที่ 1 มกราคม 2565 ข้อกำหนดในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษจากกำมะถันของเกาหลีใต้มีความเข้มงวดขึ้น และเรือทุกลำต้องเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.10 เมื่อเข้าสู่เขตควบคุมการปล่อยมลพิษจากกำมะถันของเกาหลีใต้
- วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นวันที่มีผลบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำหรือน้ำมันเชื้อเพลิงอื่นๆที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.50 โดยบังคับใช้สำหรับเรือทุกลำที่ดำเนินการทั่วโลก ยกเว้นเรือที่มีการติดเครื่องดักจับเขม่าควันที่สามารถจับค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา
- จากวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 ฉบับแก้ไขของ MARPOL จะมีผลบังคับใช้โดยจะมีการแนะนำการห้ามใช้และการมีไว้บนเรือเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหนัก (HFO) สำหรับเรือที่แล่นอยู่ในบริเวณน่านน้ำอาร์กติก ข้อกำหนด



จะครอบคลุมถึงการใช้และการมีไว้บนเรือเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันที่มีความหนาแน่นที่อุณหภูมิ 15 องศาเซลเซียส สูงกว่า 900 กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เมตร หรือน้ำมันที่มีค่าความหนืดพลศาสตร์ที่อุณหภูมิ 50 องศาเซลเซียส สูงกว่า 180 มิลลิเมตรต่อวินาที เรือที่มีภารกิจในการรักษาความปลอดภัยของเรือลำอื่น หรือเรือที่ทำหน้าที่ในการปฏิบัติการค้นหาและกู้ภัยและเรือที่ใช้สำหรับการเตรียมพร้อมในการรับมือกับการรั่วไหลของน้ำมันจะได้รับการยกเว้น เรือที่เป็นไปตามมาตรฐานการต่อเรือบางประการเกี่ยวกับการป้องกัน ถังน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องปฏิบัติตามนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2572 เป็นต้นไป กลุ่มประเทศสมาชิกของ MARPOL ที่มีแนวเขตแดนชายฝั่งอยู่ในน่านน้ำของเขตอาร์กติกอาจได้รับการยกเว้นชั่วคราวสำหรับเรือที่ ชักธงของกลุ่มสมาชิก ในขณะที่เรือยังแล่นใช้งานอยู่ในทะเลจนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572

- การจัดอันดับ CII เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 โดยอ้างอิงตามปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงประจำปี ของเรือแต่ละลำ เรือที่ได้รับการจัดอันดับ CII จะต้องพัฒนา SEEMP (ส่วนที่ 3) เพื่อรวม “วิธีการคำนวณ ค่า CII” “ค่า CII ที่มีการกำหนดให้เป็นค่า CII ของเรือในอีก 3 ปีข้างหน้า” “แผนการดำเนินการเพื่อให้ บรรลุ CII ที่กำหนด” และ “ขั้นตอนสำหรับการประเมินตนเองและการปรับปรุง” ซึ่งควรได้รับการยืนยัน จากฝ่ายบริหารหรือองค์กรจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ (RO) ตั้งแต่ปี 2566 ข้อมูล IMO DCS จะขึ้นอยู่กับ การจัดอันดับ CII และอันดับ (A, B, C, D หรือ E) จะถูกกำหนดให้กับเรือแต่ละลำตั้งแต่ปี 2567 สำหรับ เรือที่มีค่า CII อยู่ในอันดับ E ในปีใด ๆ หรืออยู่ในอันดับ D เป็นเวลา 3 ปีติดต่อกัน จะต้องจัดทำแผนปฏิบัติ การแก้ไขใน SEEMP (ส่วนที่ 3) และแผนควรได้รับการยืนยันโดยฝ่ายบริหารหรือองค์กรจัดชั้นเรือที่ได้รับ การยอมรับ (RO)
- การรายงานค่าคาร์บอนไดออกไซด์ (IMO DCS / EU MRV / UK MRV)
  - IMO DCS (Data Collection System) นับตั้งแต่สิ้นปี 2562 เรือที่มีขนาด 5,000 ตันกรอสและมากกว่า จะต้องเก็บรวบรวมข้อมูลและรายงานการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง (โดยรายงานเป็นรายปี) โดยส่งให้รัฐ เจ้าของธงหรือหน่วยงานที่กำหนด โดยจะต้องส่งรายงานภายใน 3 เดือนนับจากวันสิ้นปีปฏิทินใน แต่ละปี ข้อมูลการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงนี้จะถูกตรวจสอบและนำเสนอไปยังศูนย์รวบรวมข้อมูลของทาง IMO ภายหลังจากการตรวจสอบจะได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎดังกล่าวโดยออกให้ก่อน วันที่ 31 พฤษภาคม

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ข้อมูลที่จัดเก็บและรายงานที่ได้จัดทำโดยเรือของบริษัทฯ ได้รับการสอบทาน จากสถาบันตรวจสอบและจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ

- EU MRV (การติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบ ของสหภาพยุโรป) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นมา เรือทุกลำที่มีขนาด 5,000 ตันกรอสหรือมากกว่าที่เข้าท่าเรือใน สหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตามและตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ การรายงาน ผลและแผนการตรวจสอบ (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ ต้องนำเสนอแผน MRV ให้แก่หน่วยงาน ที่มีหน้าที่รับผิดชอบภายหลังสิ้นปีปฏิทินโดยนำเสนอก่อนวันที่ 30 เมษายน ในวันที่ 30 มิถุนายนของ ทุกปีหลังจากผ่านพ้นช่วงที่มีการจัดส่งรายงาน เรือจะได้รับเอกสารรับรองที่ถือว่ามีปฏิบัติตาม กฎที่ออกโดยผู้ตรวจสอบซึ่งจะต้องมีและเก็บรักษาไว้บนเรือ

เรือทุกลำของบริษัทฯ ที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรป ได้มีการจัดส่งข้อมูลตามที่ EU MRV กำหนดและได้รับ หนังสือรับรองจากสถาบันตรวจสอบ และจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ

- UK MRV (การติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบ ของสหราชอาณาจักร) - เนื่องจากเหตุการณ์ Brexit EU MRV เลยไม่สามารถบังคับใช้สำหรับเรือที่เทียบท่าที่สหราชอาณาจักร เนื่องจากสหราชอาณาจักรไม่ได้ถือเป็นส่วนหนึ่งของ EU MRV อีกต่อไป แต่เพื่อเป็นการใช้กฎเกณฑ์แบบเดียวกันกับ ทาง EU ทางสหราชอาณาจักรได้ออกกฎเกณฑ์ที่มีลักษณะเหมือนกัน เรียกว่า UK MRV ซึ่งจะต้อง มีการติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบมลพิษสำหรับเรือที่เทียบท่าที่สหราชอาณาจักร บริษัท ขนส่งทางทะเลจะต้องนำเสนอรายงานการปล่อยมลพิษครั้งแรกตามแบบ UK MRV ให้กับหน่วยงาน ที่รับผิดชอบ ในต้นปี 2566 ซึ่งจะมีการติดตามผลเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565

- อนุสัญญาการรีไซเคิลเรือ เนื่องจากมีความกังวลหลายประการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม การให้ความสำคัญเกี่ยวกับการใช้วัสดุที่ไม่เป็นมลพิษในการออกแบบเรือ สร้างเรือและการนำเรือไปใช้งานถือว่ามีความสำคัญมากขึ้น ในปัจจุบันนี้มีกฎเกณฑ์ 2 ข้อที่ใช้ควบคุมในเรื่องดังกล่าว
  - อนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งลงนามด้วยวิธีการรีไซเคิลเรืออย่างปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2552 SR/CONF/45 (HKC) และ
  - ข้อกำหนดของ EU เลขที่ 1257/2013 ของสหภาพยุโรป เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2556 เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือ (EU SRR)
  - ทั้ง EU SRR และ HKC เป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับ กำหนดความรับผิดชอบให้แก่เจ้าของเรือ ผู้ต่อเรือ คู่ค้า หน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องในการรีไซเคิลเรือ และ หน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดการที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสำหรับวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายพร้อมกับการรีไซเคิลเรืออย่างมีความยั่งยืนและปลอดภัย ความต้องการพื้นฐานของกฎดังกล่าวคือเอกสารเกี่ยวกับวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่อยู่บนเรือ ซึ่งเรียกว่า บัญชีรายการสำหรับวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ และการได้รับการอนุมัติสำหรับการรีไซเคิลเรือ
  - นับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นมา กฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่าง ๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการจัดทำบัญชีรายการของวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ (Inventory of Hazardous Material (“IHM”))
  - เรือของบริษัทฯ ทั้งหมดได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎแล้ว
- ระบบการซื้อขายสิทธิการปล่อยมลพิษของยุโรป (“EU ETS”) เป็นหลักสำคัญสำหรับนโยบายของกลุ่มสหภาพยุโรปในการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการลดมลพิษจากก๊าซเรือนกระจกอย่างมีประสิทธิภาพ EU ETS เป็นตลาดคาร์บอนที่สำคัญแห่งแรกและยังคงเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุด
- ETS คือระบบการกำหนดและซื้อขายสำหรับการลดมลพิษจากก๊าซเรือนกระจก โดยมี 2 หลักการ คือการกำหนดเพดานสูงสุดสำหรับการปล่อยมลพิษในแต่ละปี และการซื้อขายสิทธิการปล่อยมลพิษของสหภาพยุโรป
- เริ่มต้นจากปี 2568 บริษัทขนส่งจะต้องเข้าร่วมการซื้อขายสิทธิการปล่อยมลพิษของสหภาพยุโรปโดยอ้างอิงจาก EU MRV เพื่อให้การเปลี่ยนผ่านเป็นไปอย่างราบรื่น บริษัทขนส่งมีเวลา 3 ปีในการซื้อขายสิทธิสำหรับมลพิษที่ตนเองปล่อย โดยเป็นไปตามระยะเวลาดังนี้
  - ก) ร้อยละ 40 ของมลพิษที่ได้รับการรับรองในปี 2567
  - ข) ร้อยละ 70 ของมลพิษที่ได้รับการรับรองในปี 2568
  - ค) ร้อยละ 100 ของมลพิษที่ได้รับการรับรองในปี 2569

บริษัทที่ถูกควบคุมจะต้องซื้อขายสิทธิในการปล่อยมลพิษให้เพียงพอภายในวันที่ 30 เมษายนของทุกปี โดยครอบคลุมมลพิษที่ปล่อยในปีก่อนหน้า ในกรณีที่การซื้อขายสิทธิในการปล่อยมลพิษไม่เพียงพอ บริษัทที่ถูกควบคุมจะต้องรับผิดชอบในการจ่ายชำระค่าปรับสำหรับค่ามลพิษส่วนเกินในขณะที่ประเทศสมาชิกจะระบุรายชื่อบริษัทขนส่งที่ไม่สามารถซื้อขายสิทธิในการปล่อยมลพิษได้อย่างเพียงพอ

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 ขอบเขตของระเบียบ EU MRV (Monitoring, Reporting, and Verification) จะขยายเพิ่มเติมโดยครอบคลุมการปล่อยก๊าซมีเทน (CH<sub>4</sub>) และไนตรัสออกไซด์ (N<sub>2</sub>O) ดังนั้น ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป บริษัทเดินเรือต้องดำเนินการตรวจสอบและรายงานการปล่อยก๊าซมีเทน (CH<sub>4</sub>) และไนตรัสออกไซด์ (N<sub>2</sub>O) เพิ่มเติมจากการรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>)

- จากวันที่ 1 พฤษภาคม 2567 เป็นต้นไป ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนจะถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ECA) สำหรับซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx) และฝุ่นละออง (PM) อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดเหล่านี้จะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2568 และหลังจากนั้นจะบังคับใช้สำหรับเรือที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีปริมาณกำมะถันร้อยละ 0.10 m/m หรือเรือที่ใช้ระบบทำความสะอาดก๊าซไอเสีย (EGCS) ขณะแล่นผ่านพื้นที่ควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกบริเวณทะเลเมดิเตอร์เรเนียน
- กฎระเบียบใหม่ 43A ในบทที่ 9 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อป้องกันมลภาวะจากเรือ ภาคผนวก 1 จะเสนอให้มีการห้ามใช้และการมีไว้บนเรือสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงหนักหรือน้ำมันเตาในน่านน้ำของเขตอาร์กติกในและหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 ข้อห้ามจะครอบคลุมถึงการใช้และการมีไว้บนเรือเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันที่มีความหนาแน่นที่อุณหภูมิ 15 องศาเซลเซียส สูงกว่า 900 กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เมตร หรือน้ำมันที่มีค่าความหนืดจลศาสตร์ที่ 50 องศาเซลเซียส สูงกว่า 180 มิลลิเมตรต่อวินาที อย่างไรก็ตาม มิได้ห้ามขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงหนักหรือน้ำมันเตาในลักษณะเป็นสินค้า

การบังคับใช้กฎหมายข้อนี้จะใช้กับเรือทุกลำ ยกเว้นเรือที่มีส่วนร่วมในการรักษาความปลอดภัยของเรือหรือในปฏิบัติการค้นหาและกู้ภัย และเรือที่ใช้สำหรับการเตรียมพร้อมและปฏิบัติการเก็บกวาดการรั่วไหลของน้ำมัน

ข้อยกเว้นสำหรับเรือที่มีถังน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกปกป้องจากตัวเรือสองชั้น และการยกเว้นสำหรับเรือที่ชักธงของประเทศที่มีแนวเขตแดนชายฝั่งอยู่ในน่านน้ำของชายฝั่งทะเลอาร์กติก ที่จะอนุญาตให้เรือเหล่านี้ยังสามารถมีน้ำมันเชื้อเพลิงหนักหรือน้ำมันเตาไว้บนเรือเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ต่อไปจนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572

## 20. การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า (PSC)

การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า (Port State Control: PSC) คือการที่เรือซึ่งเข้าเทียบท่าในเมืองท่าของประเทศอื่นที่ไม่ใช่ประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียนไว้จะต้องได้รับการตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า นั้น ๆ โดยมีการแบ่งโซนของหน่วยงานตรวจเรือของแต่ละประเทศทั่วโลกออกเป็นภูมิภาค ซึ่งแบ่งออกเป็น 9 ภูมิภาค ซึ่งจะยึดเกณฑ์ตามบันทึกข้อตกลง หรือ MoUs ที่เกี่ยวกับการตรวจเรือโดยรัฐของเมืองท่าตามโซนนั้น ๆ หน่วยงานยามฝั่งของสหรัฐอเมริกาถือเป็นภูมิภาคที่ 10 ของรัฐเมืองท่าในการตรวจเรือ

ความรับผิดชอบหลักเบื้องต้นของมาตรฐานของเรือเป็นหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง แต่การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่าจะเป็นการควบคุมให้มีความปลอดภัยโดยรวมเพื่อระบุว่าเรือไม่ได้มาตรฐานในด้านใดและจะมีการดำเนินมาตรการต่อเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน

ผู้ตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่ามีชื่อเรียกว่าเจ้าพนักงานตรวจเรือของรัฐเมืองท่า (PSCOs) และเจ้าพนักงานดังกล่าวมีหน้าที่ตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานานาชาติต่าง ๆ หรือไม่ เช่น SOLAS MARPOL STCW และ MLC การตรวจเรือสามารถที่จะตรวจสอบในส่วนที่เกี่ยวข้องว่าเรือได้มีการควบคุมและดำเนินการเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายนานาชาติ รวมไปถึงการพิจารณาตรวจสอบความรู้ความสามารถของกัปตันเรือและเจ้าหน้าที่บนเรือ และสภาพของเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ

กรณีเจ้าพนักงานตรวจเรือของเมืองท่า นั้น ๆ ตรวจพบการไม่ปฏิบัติตามกฎอย่างมีสาระสำคัญ อาจสั่งให้มีการกักเรือ ซึ่งจะทำให้เกิดความล่าช้าต่อการปฏิบัติงานของเรือ และเรือจะไม่สามารถออกจากเมืองท่า นั้นได้ จนกว่าการไม่ปฏิบัติตามกฎอย่างมีสาระสำคัญนั้นจะได้รับการแก้ไข

## 21. ข้อกำหนด Maritime Single Window (MSW)

ข้อกำหนด Maritime Single Window (MSW) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 ตามอนุสัญญา Facilitation Convention ของ IMO ข้อกำหนดใหม่นี้กำหนดให้ประเทศสมาชิกทั้งหมดจัดตั้งแพลตฟอร์มดิจิทัลเดียว (Single Digital Platform) สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างเรือ ท่าเรือ และหน่วยงานรัฐบาล

## 22. คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (MSC)

คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (MSC) ของ IMO ได้ริเริ่มการทบทวนที่ครอบคลุมเกี่ยวกับ อนุสัญญาและประมวลกฎหมาย STCW ปี 2521 ซึ่งมีกำหนดให้เสร็จสิ้นภายในฤดูใบไม้ร่วงของปี 2570 กระบวนการทบทวนนี้จะดำเนินการในหลายขั้นตอน โดยมีการพัฒนาแผนงาน การทบทวนด้านต่าง ๆ ของอนุสัญญาและประมวลกฎหมาย และการตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าข้อกำหนดในการฝึกอบรมลูกเรือมีการพัฒนาที่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติและเทคโนโลยีทางทะเลที่ทันสมัย



# กองเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

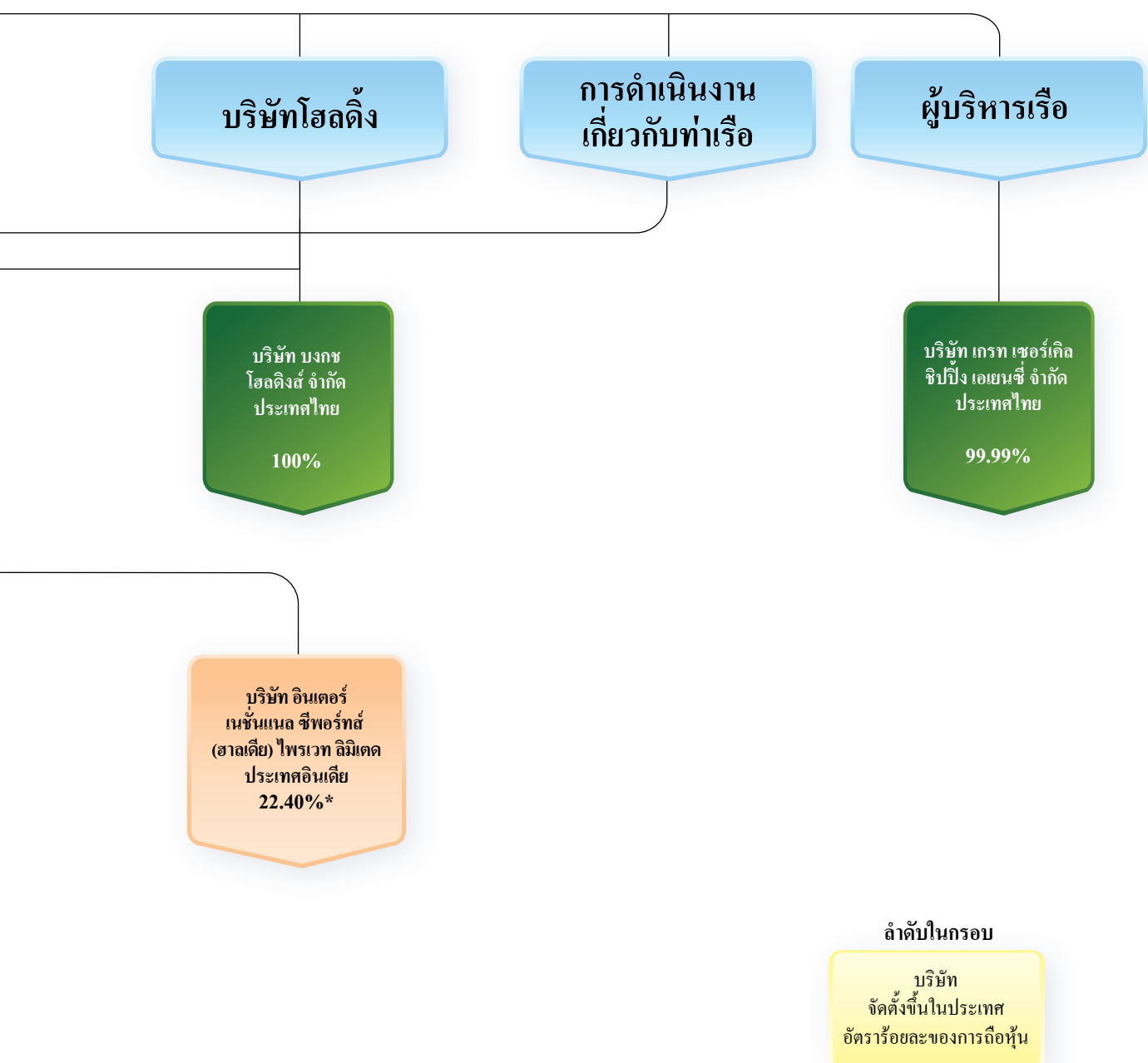
ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐ*)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐ*)
1	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	7.76	8.75
2	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	8.28	9.50
3	จามจุรี นารี	สิงคโปร์	2548	33,733	8.07	10.00
4	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,163	10.13	10.20
5	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	9.11	9.50
6	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	9.00	9.50
7	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	12.76	13.25
8	ลติกา นารี	ไทย	2555	33,869	12.90	13.25
9	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	16.71	16.80
10	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	17.43	17.50
11	จินดนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,946	15.71	15.80
12	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	15.60	19.50
13	วิยะดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	16.31	20.50
14	ภัทรา นารี	ไทย	2560	35,883	23.05	23.75
15	ภวิดา นารี	ไทย	2561	35,340	25.08	25.10
16	หรรษา นารี	สิงคโปร์	2561	39,989	24.45	25.50
17	หัทธยา นารี	สิงคโปร์	2558	39,266	20.56	20.00
18	นิตยา นารี	สิงคโปร์	2558	39,266	19.12	20.10
19	นภา นารี	ไทย	2558	38,737	19.23	20.00
20	นิสา นารี	สิงคโปร์	2558	39,248	19.29	20.25
เรือขนาดแสนดีไซส์ 20 ลำ		รวม		700,444	310.55	328.75
		ค่าเฉลี่ย		35,022	15.53	16.44
21	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	16.77	16.80
22	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	16.87	16.90
23	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	9.20	10.75
24	วริษา นารี	ไทย	2554	53,833	10.40	11.75
25	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	17.46	17.40
26	บารนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	17.40	17.40
27	ชญานิ นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	17.44	17.50
28	คารณิ นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	17.40	17.40
เรือขนาดซูปรามแมกซ์ 8 ลำ		รวม		447,504	122.94	125.90
		ค่าเฉลี่ย		55,938	15.37	15.74
29	อินทรา นารี	ไทย	2557	63,456	19.37	23.00
30	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	19.30	23.00
31	สริตา นารี	ไทย	2558	62,964	18.80	24.50
32	สาริกา นารี	ไทย	2558	63,023	18.87	24.50
33	สาวตรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	19.13	25.75
34	สวิตา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	19.43	26.00
35	สุนิสา นารี	ไทย	2559	63,007	19.65	26.00
36	สโรชา นารี	สิงคโปร์	2560	63,046	20.29	27.50
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 8 ลำ		รวม		504,998	154.84	200.25
		ค่าเฉลี่ย		63,125	19.36	25.03
37	อภิญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	16.25	23.00
38	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	16.56	23.20
39	ชญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,113	16.46	23.00
40	คนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,150	17.20	23.00
เรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ		รวม		84,558	66.47	92.20
		ค่าเฉลี่ย		21,140	16.62	23.05
40 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,737,504	654.80	747.10
		ค่าเฉลี่ย		43,438	16.37	18.68

หมายเหตุ \* มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567  
 \*\* มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

## โครงสร้างกลุ่มบริษัท



\* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL



# ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโสดคิงคัมพานี
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
ที่ตั้งสำนักงาน	เลขที่ 8 ชั้นที่ 7, 8, และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	โทรศัพท์: 66-2 696-8800 โทรสาร: 66-2 236-7654 E-mail: ir@preciousshipping.com Home page: <a href="http://www.preciousshipping.com">http://www.preciousshipping.com</a>
อันดับความน่าเชื่อถือของบริษัท	BBB แนวโน้มคงที่ โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2567
<b>หุ้นสามัญ</b>	
ทุนจดทะเบียน	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นกู้มีผู้ค้ำประกันและส่งเสริมความยั่งยืนของบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2567 ชุดที่ 1 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2572	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL290A
วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2567
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ระยะยาวชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ด้อยสิทธิ มีผู้ค้ำประกันมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
ผู้ค้ำประกัน	Credit Guarantee and Investment Facility, a trust fund of the Asian Development Bank (“CGIF”)
เสนอขายให้แก่	ผู้ลงทุนสถาบันและ/หรือผู้ลงทุนรายใหญ่ (“PP-II& HNW”)
มูลค่าเสนอขาย	680 ล้านบาท
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
ราคาเสนอขาย	1,000 บาทต่อหน่วย
การแลกเปลี่ยนภาระผูกพันสกุลเงิน	เงินจากการออกหุ้นกู้จะถูกแปลง (swap) เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐเพื่อครอบคลุมความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนของหนี้สินที่มีมูลค่าเป็นเงินบาทไทยของบริษัทฯ
อายุหุ้นกู้	อายุ 5 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2572
อัตราดอกเบี้ย	คงที่ร้อยละ 3.52 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
สิทธิในการไถ่ถอนก่อนกำหนด (Call Option)	ไม่มี
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้	AAA แนวโน้มคงที่ โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2567
ผู้จัดการการจัดจำหน่ายหุ้นกู้	ธนาคารยูโอบี จำกัด (มหาชน)



ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคาร ซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)
กฎหมายที่ใช้บังคับ	กฎหมายไทย
หุ้นกู้มีผู้ค้ำประกันและส่งเสริมความยั่งยืนของบริษัท ฟรีเชียส ซิฟนิ่ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2567 ชุดที่ 2 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2577 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน	
สัญลักษณ์ตราสารหนี้ (สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)	PSL340A
วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2567
ชนิดของหุ้นกู้	หุ้นกู้ระยะยาวชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ค้ำยสิทธิ มีผู้ค้ำประกันมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
ผู้ค้ำประกัน	Credit Guarantee and Investment Facility, a trust fund of the Asian Development Bank (“CGIF”)
เสนอขายให้แก่	ผู้ลงทุนสถาบันและ/หรือผู้ลงทุนรายใหญ่ (“PP-II& HNW”)
มูลค่าเสนอขาย	680 ล้านบาท
มูลค่าที่ตราไว้	1,000 บาทต่อหน่วย
ราคาเสนอขาย	1,000 บาทต่อหน่วย
การแลกเปลี่ยนภาระผูกพันสกุลเงิน	เงินจากการออกหุ้นกู้จะถูกแปลง (swap) เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐเพื่อครอบคลุมความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนของหนี้สินที่มีมูลค่าเป็นเงินบาทไทยของบริษัทฯ
อายุหุ้นกู้	อายุ 10 ปี
วันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2577
อัตราดอกเบี้ย	คงที่ร้อยละ 3.97 ต่อปี
วันกำหนดการชำระดอกเบี้ย	จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
สิทธิในการไถ่ถอนก่อนกำหนด (Call Option)	ผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนก่อนครบกำหนดในปีที่ 7 ปีที่ 8 และปีที่ 9
อันดับความน่าเชื่อถือของหุ้นกู้	AAA แนวโน้มคงที่ โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2567
ผู้จัดการการจัดจำหน่ายหุ้นกู้	ธนาคารยูโอบี จำกัด (มหาชน)
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคาร ซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)
กฎหมายที่ใช้บังคับ	กฎหมายไทย
นายทะเบียนหลักทรัพย์	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 009-9000 โทรสาร : 66-2 009-9991 ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 009-9999 E-mail : contact.tsd@set.or.th Website : http://www.tsd.co.th
ธนาคารหลัก	<b>ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)</b> เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3 Website : http://www.ktb.co.th
	<b>ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)</b> 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882 Website : http://www.kasikornbank.com

	<b>ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย</b> อาคารเอ็กซิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204 Website : <a href="http://www.exim.go.th">http://www.exim.go.th</a>
	<b>บริษัทการเงินระหว่างประเทศ</b> อาคารสยามพวริวรรณ์ ทาวเวอร์ ชั้นที่ 28 989 ถนนพระราม 1 เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ : 66-2 686-6568 Website : <a href="https://www.ifc.org">https://www.ifc.org</a>
	<b>ธนาคารเครดิต อะกรีกอล คอร์ปอเรท แอนด์ อินเวสเมนต์ แบงก์</b> 12, place des Etats-Unis, CS70052, 92547 Montrouge Cedex, France c/o Credit Agricole Asia Shipfinance Limited 27 <sup>th</sup> Floor, Two Pacific Place, 88 Queensway, Hong Kong โทรศัพท์: 852 2848 9906 โทรสาร: 852 2868 1448 Website: <a href="http://www.ca-cib.com">www.ca-cib.com</a>
	<b>ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์</b> 180 Cecil Street, Bangkok Bank Building, Singapore 069546 โทรศัพท์: 65 6410 0400 Website: <a href="https://www.bangkokbank.com/en/International-Banking/Asean/Singapore-Business-Banking">https://www.bangkokbank.com/en/International-Banking/Asean/Singapore-Business-Banking</a>
	<b>ธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน)</b> 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์: 66 2242 3380 Website: <a href="https://www.ttbank.com">https://www.ttbank.com</a>
ผู้สอบบัญชี	<b>บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด</b> ชั้น 33 อาคารเลครัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 (ตรงข้ามสวนเบญจกิติ / เยื้องศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์) ตู้ ป.ณ. 1047, กรุงเทพฯ 10501 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 264-9090 โทรสาร : 66-2 264-0789 E-mail : <a href="mailto:EY.Thailand@th.ey.com">EY.Thailand@th.ey.com</a> Website : <a href="http://www.ey.com/TH/en/Home">http://www.ey.com/TH/en/Home</a>
ที่ปรึกษากฎหมายหลัก	<b>บริษัท ที่ปรึกษากฎหมายธนาธิป แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด</b> 900 อาคารต้นสนทาวเวอร์ ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ : 66-2 089 8902 E-mail : <a href="mailto:info@thanathippartners.com">info@thanathippartners.com</a> Website : <a href="https://www.thanathippartners.com">https://www.thanathippartners.com</a>

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป  
ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท ฟรีเชิส เมททัลซ์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท ฟรีเชิส วิซเชส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท ฟรีเชิส สโตนส์ ชิปปิง จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท ฟรีเชิส แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท ฟรีเชิส เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท ฟรีเชิส โอเชียนส์ จำกัด	บาท	150,000,000	150,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท ฟรีเชิส แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท ฟรีเชิส แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท ฟรีเชิส เอ็มเมอรัลด์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท ฟรีเชิส รูบี้ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท ฟรีเชิส โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท ฟรีเชิส เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท ฟรีเชิส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท ฟรีเชิส ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท ฟรีเชิส ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท ฟรีเชิส ฟอนต์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท ฟรีเชิส เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท ฟรีเชิส จัสมินส์ จำกัด	บาท	567,000,000	567,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท ฟรีเชิส ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท ฟรีเชิส ลาเวนเดอร์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท ฟรีเชิส คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท ฟรีเชิส ออานาเม้นท์ส จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท ฟรีเชิส วินัส จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท ฟรีเชิส เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด	บาท	250,000,000	250,000,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี/ การลงทุน
26	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ
27	บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ
28	บริษัท ฟรีเชิส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
29	บริษัท ฟรีเชิส สปราร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทรวม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
30	บริษัท ฟรีเซียส วัชนส์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	280,000	280,000	100*	เจ้าของเรือ
31	บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
32	บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
33	บริษัท ฟรีเซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
34	บริษัท ฟรีเซียส ธอท์ส ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
35	บริษัท ฟรีเซียส ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
36	บริษัท ฟรีเซียส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
37	บริษัท ฟรีเซียส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
38	บริษัท ฟรีเซียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
39	บริษัท ฟรีเซียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
40	บริษัท ฟรีเซียส บริส ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
41	บริษัท ฟรีเซียส โทปาซ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
42	บริษัท ฟรีเซียส เวฟส์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
43	บริษัท ฟรีเซียส เจด ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท ฟรีเซียส ทิวลิปส์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท ฟรีเซียส ไวโอเลตส์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท ฟรีเซียส เคชีส์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	180,000	180,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท ฟรีเซียส แมริโกลด์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	180,000	180,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท ฟรีเซียส อิบิสคัส ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท ฟรีเซียส โรส ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	50,000	50,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท ฟรีเซียส ไลแลค ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท ฟรีเซียส โลดส์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท ยูนิติ เว็นเจอร์ส ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100*	โซลคิง คัมพานี/ การลงทุน
53	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โซลคิง คัมพานี
54	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
55	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
56	บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
57	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิตเด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
58	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
59	บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (ยูเค) ลิมิตเด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
60	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพอร์ทส์ (ฮาลเดย์) ไพรวเท ลิมิตเด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ผู้บริหารการจัดการท่าเทียบเรือ

\* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

หมายเหตุ: บริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจหลักคือบริษัทย่อยที่มีประเภทธุรกิจเป็นเจ้าของเรือ



## สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-24	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 25	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 อาคารพินุลธรรม ชั้นที่ 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 26	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 27-57	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 20 McCallum Street, #19-01 Tokio Marine Centre, 069046 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 58	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 <sup>th</sup> Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 59	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 <sup>nd</sup> Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 60	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 <sup>th</sup> Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

# ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

ลำดับ ที่	ชื่อ	ณ วันที่		ณ วันที่	
		31 ธันวาคม 2567		31 ธันวาคม 2566	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	442,857,535	28.40%	442,857,535	28.40%
	บริษัท เกรนเทรค จำกัด (จำนวน 922,500 หุ้น ถือภายใต้บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด)	131,008,766	8.40%	131,008,766	8.40%
	NKS Investment Ltd. (ถือภายใต้ Bank Julius Baer & Co. Ltd.)	108,054,537	6.93%	108,054,537	6.93%
	บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด	11,465,009	0.74%	11,465,009	0.74%
	Eastern Energy Pte Ltd.	555,000	0.04%	555,000	0.04%
	นางสาวสมิทธา ชำ (จำนวน 300,000 หุ้น ถือภายใต้บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด)	360,000	0.02%	360,000	0.02%
1	<b>รวมจำนวนหุ้นที่ถือโดยและอยู่ภายใต้การควบคุมของตระกูลชาห์ * / **</b>	<b>694,300,847</b>	<b>44.53%</b>	<b>694,300,847</b>	<b>44.53%</b>
2	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	130,834,810	8.39%	144,982,905	9.30%
3	นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม (ถือภายใต้ Bank Julius Baer & Co. Ltd.)	121,526,275	7.79%	121,526,275	7.79%
4	กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นระยะยาวปันผล LTF	25,406,900	1.63%	33,356,500	2.14%
5	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	24,853,393	1.59%	15,677,335	1.00%
6	นายสุพจน์ ทรัพย์ทวีชัยกุล	17,500,000	1.12%	10,600,000	0.68%
7	BANQUE PICTET & CIE SA	14,428,500	0.93%	14,452,100	0.93%
8	DBS BANK LTD. AC DBS NOMINEES-PB CLIENTS	12,902,900	0.83%	10,502,900	0.67%
9	กองทุนเปิด บัวหลวงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเลี้ยงชีพ	11,927,200	0.76%	8,217,500	0.53%
10	กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นปันผลเพื่อการเลี้ยงชีพ	10,173,200	0.65%	11,935,500	0.76%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่น ๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	495,437,837	31.77%	493,740,000	31.66%
<b>รวมทั้งหมด</b>		<b>1,559,291,862</b>	<b>100.00%</b>	<b>1,559,291,862</b>	<b>100.00%</b>
		<b>ผู้ถือหุ้น : 18,537 ราย</b>		<b>ผู้ถือหุ้น : 19,974 ราย</b>	

\* ตระกูลชาห์ ประกอบไปด้วย 1. นางสาวนิชิตา ชาห์ 2. นางสาวสมิทธา ชำ 3. นายอิฐชาล ชาห์ และ 4. นางแองเจลี กิริต ชาห์

\*\* ไม่มีข้อตกลง (shareholder agreement) ระหว่างผู้ถือหุ้นลำดับที่ 1 และ 3

## นโยบายการจ่ายเงินปันผล

“บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลซึ่งได้รับอนุมัติจากที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2547 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 ให้จ่ายเงินปันผลประจำปีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของผลกำไรสุทธิหลังหักภาษีและสำรองตามกฎหมาย ทั้งนี้ เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบให้จ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น โดยในส่วนของเงินปันผลระหว่างกาลให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจอนุมัติให้จ่ายได้ แล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมผู้ถือหุ้นคราวต่อไป”

# การบริหารความเสี่ยง และ ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

## 1. นโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ นโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ซึ่งคำนึงถึงวิสัยทัศน์และค่านิยมของบริษัทฯ ได้ครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมดที่จะส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะบริหารจัดการเชิงรุกต่อความเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกทั้งหมดที่อาจทำให้ธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงัก บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและกรอบการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ความเสี่ยงในระดับที่ยอมรับได้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงโดยพิจารณาจากความเป็นไปได้และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดมาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบต่างๆ กำหนดโครงสร้างการรายงาน และการติดตามการดำเนินการ เพื่อเป็นสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้าก่อนเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์นั้นจะเกิดขึ้น

### โครงสร้างการกำกับดูแลความเสี่ยง

บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเห็นถึงคุณค่าของการบริหารความเสี่ยง จึงได้กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการความเสี่ยงตามด้านล่างนี้เพื่อดูแลความเสี่ยงต่างๆ ในเชิงรุกทั่วทั้งองค์กรและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการประเมินความเสี่ยงเป็นประจำ

- คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบในการควบคุมดูแลความเสี่ยงของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร รับผิดชอบในการจัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการบริหารงานให้มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงรับผิดชอบในการทำให้แน่ใจว่ามีการระบุความเสี่ยงต่างๆ ของธุรกิจและมีการติดตามความเสี่ยงเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีมาตรการบรรเทาผลกระทบที่มีประสิทธิผล
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ รับผิดชอบในการสอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อควรปรับปรุงตามความเหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
- ผู้บริหารและพนักงานในแต่ละฝ่าย รับผิดชอบในการประเมินและสอบทานความเสี่ยงในระดับการปฏิบัติงาน
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะทำงานบริหารจัดการความเสี่ยง ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากทุกแผนก คณะทำงานนี้มีหน้าที่รวบรวมความเสี่ยงจากทุกแผนก และดำเนินการประเมินความเสี่ยงทั้งหมด โดยครอบคลุมความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร กรรมการ (การเงิน) เป็นหัวหน้าคณะทำงานบริหารจัดการความเสี่ยง โดยมีหน้าที่ติดตามความเสี่ยงจากการดำเนินงาน และทำงานร่วมกับผู้บริหารคนอื่นๆ เพื่อกำหนดและจัดทำกลยุทธ์ในการบริหารความเสี่ยงเหล่านั้น
- ผลการประเมินความเสี่ยงในกิจกรรมต่างๆ ได้รายงานต่อคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นระยะๆ

### กระบวนการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้นำระบบการบริหารความเสี่ยงองค์กร (ERM) มาใช้ในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งมีโครงสร้างโดยแบ่งเป็น 4 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ การระบุความเสี่ยงและโอกาสทางธุรกิจ การประเมินความเสี่ยง การกำหนดมาตรการควบคุมและแนวทางแก้ไข และจัดทำรายงานความเสี่ยงรายไตรมาสเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

แผนภูมิความเสี่ยง (Risk Map) ได้นำ Risk Matrix แบบ 5 x 5 มาใช้โดยการประเมินความเสี่ยงจากโอกาสและความรุนแรงของผลกระทบ จากนั้นความเสี่ยงจะถูกจำแนกและจัดลำดับความสำคัญออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ ต่ำ ปานกลาง สูง และสูงมาก

## 2. ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

การดำเนินธุรกิจทั่วโลกและสภาพแวดล้อมที่มีการแข่งขัน ทำให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงหลากหลายรูปแบบ ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงทางการตลาดจากความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทานและภาวะเศรษฐกิจในวงกว้าง ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับทิศทางโดยรวม และความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ความเสี่ยงจากการดำเนินงานซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทฯ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักของกระบวนการที่สำคัญในอนาคต ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ กฎหมาย และข้อบังคับ ความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับผลประกอบการและความมั่นคงทางการเงินของบริษัทฯ และความเสี่ยงจากการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

### 1. ความเสี่ยงทางการตลาด

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>1.1 ความเสี่ยงจากการแข่งขันด้านอุปทานที่เพิ่มขึ้น</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>นอกเหนือจากการดำเนินงานในสภาพแวดล้อมที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวดแล้ว บริษัทฯ ยังต้องแข่งขันกับผู้ให้บริการที่มีความคล้ายคลึงกันจากทั่วทุกมุมโลก ซึ่งอาจมีความเป็นไปได้ว่าอุปทานส่วนเกินของเรืออาจส่งผลเสียต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้ขึ้นอยู่กับนอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อว่าการมีกองเรือที่มีประสิทธิภาพ มีความสำคัญต่อการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีกลยุทธ์ในการขยายกองเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้นและมีประสิทธิภาพในการประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น</li> <li>เพื่อเป็นการประเมินความสมดุลของอุปสงค์และอุปทาน บริษัทฯ ได้ทำการติดตามและบันทึกข้อมูลตัวชี้วัดที่สำคัญที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ เช่น ขนาดกองเรือทั่วโลก ค่าส่งต่อเรือใหม่ และอัตราการปลดระวางเรือ</li> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะใช้ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการลดต้นทุนเพื่อให้เกิดประโยชน์ในการแข่งขันอย่างมีประสิทธิภาพ</li> </ul>
<b>1.2 ความเสี่ยงจากการแข่งขันด้านอุปทานที่เพิ่มขึ้น</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>อัตราค่าระวางอาจมีความผันผวนอย่างมาก ซึ่งส่งผลต่อผลการดำเนินงานทางการเงินและกำไรของบริษัทฯ</li> <li>สัดส่วนรายได้ของกองเรือของบริษัทฯ ส่วนใหญ่เชื่อมโยงกับอัตราค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮสปีด หรือ ขนาดซูปราแมกซ์ ซึ่งจะส่งผลให้รายได้เพิ่มขึ้นเมื่อตลาดแข็งแกร่ง ในขณะที่เดียวกันก็ทำให้บริษัทฯ มีรายได้ลดลงเมื่อตลาดอ่อนแอ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้ได้รับอิทธิพลจากสภาวะตลาดในวงกว้าง และไม่ได้ขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความเห็นว่าท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนเป็นอย่างมาก ซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและลดลงอย่างรวดเร็วนั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาเมื่อค่าระวางอยู่ในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้วเมื่อบริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดมีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา</li> <li>บริษัทฯ ใช้กลยุทธ์การป้องกันความเสี่ยงต่างๆ เช่น การซื้อขายอนุพันธ์ค่าระวางเรือ เพื่อลดผลกระทบของอัตราค่าระวางที่ผันผวนและปัจจัยจากเศรษฐกิจมหภาค</li> <li>อัตราค่าระวางของเรือผันผวนตามขนาดและประเภทของเรือ กล่าวคือ อัตราค่าระวางของเรือขนาดใหญ่ประเภทที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจะมีความผันผวนทางรายได้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกองเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งได้แก่ เรือขนาดแบนด์ไฮสปีด เรือขนาดซูปราแมกซ์ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ทำให้บริษัทฯ มีความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือได้ในระดับที่ต่ำกว่า บริษัทฯ เชื่อว่าเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ที่อยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ มีข้อได้เปรียบจากอุปสงค์ที่มีความหลากหลาย ดังนั้น จึงถือเป็นการป้องกันความผันผวนของวัฏจักรทางธุรกิจ</li> </ul>



## 2. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>2.1 ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า</b> <b>2.2 ความเสี่ยงจากกองเรือที่มีอายุมาก</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ ซึ่งคือเรือมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกรีไซเคิล ส่งผลให้ความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการยกระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ ต้องดำเนินแผนการทดแทนเรือที่ขายหรือที่รีไซเคิลไป</li> <li>อายุของเรือที่เพิ่มขึ้นของบริษัทฯ อาจส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงขึ้นในอนาคต ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงที่สำคัญต่อผลการดำเนินงาน ความมั่นคงทางการเงิน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ</li> <li>การเติบโตในอนาคตของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ รวมถึงการเลือกซื้อเรือที่เหมาะสมในราคาที่สมเหตุสมผล การจัดซื้อเรือต่อใหม่จากเรือต่อเรือและ/หรือบริษัทเรือ การมีเงินทุนที่เพียงพอ ตลอดจนการเข้าซื้อบริษัทอื่น หรือการร่วมลงทุนและการบูรณาการธุรกิจที่ได้มามีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจเผชิญกับความเสี่ยงที่ไม่ได้รับผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน หรือไม่สามารถบรรลุเป้าหมายทางกลยุทธ์ได้</li> <li>นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถปล่อยเช่าเรือ ในอัตราที่คาดหวังไว้ได้ ซึ่งจะนำไปสู่ผลขาดทุนจากการดำเนินงาน (รวมถึงการสูญเสียเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าเช่ายังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไปอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน หรือที่แย่กว่านั้นคือ บริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้มีหลักประกัน และตราสารหนี้ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะพัฒนากองเรืออย่างมีกลยุทธ์ ในขณะเดียวกันก็ลงไว้ซึ่งการกระจายอายุและควบคุมปริมาณการปล่อยมลพิษของกองเรือ</li> <li>ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับเรือต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน เพื่อส่งมอบเรือขนส่งสินค้าและเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของหลายลำ</li> <li>ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือขนาดแสนตันสี่ลำสองลำจำนวนสองลำ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะลดอายุของเรือและขยายกองเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น</li> </ul>
<b>2.3 ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับสัญญาการต่อเรือ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การไม่ส่งมอบเรือหรือการส่งมอบเรือล่าช้าที่ส่งข้อขัดแย้งได้สัญญาการต่อเรือตามแผนการขยายกองเรือของบริษัทฯ อาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการขยายกองเรือที่วางไว้ และอาจส่งผลให้เกิดผลขาดทุนจากการดำเนินงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบอย่างละเอียดก่อนลงนามในสัญญาต่อเรือเพื่อประเมินและป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้น</li> </ul>

## 3. ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>3.1 ความเสี่ยงจากการขยายกองเรือ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การเติบโตในอนาคตของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ รวมถึงการเลือกซื้อเรือที่เหมาะสมในราคาที่สมเหตุสมผล การจัดซื้อเรือต่อใหม่จากเรือต่อเรือและ/หรือบริษัทเรือ การมีเงินทุนที่เพียงพอ ตลอดจนการเข้าซื้อบริษัทอื่น หรือการร่วมลงทุนและการบูรณาการธุรกิจที่ได้มามีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจเผชิญกับความเสี่ยงที่ไม่ได้รับผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน หรือไม่สามารถบรรลุเป้าหมายทางกลยุทธ์ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการวิเคราะห์เชิงลึกเมื่อจะซื้อเรือหรือบริษัท เพื่อประเมินสถานะทางการเงิน ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ</li> <li>หมั่นตรวจสอบสภาพตัวเรือและประวัติการบำรุงรักษาเรือ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน</li> <li>ติดตามและประเมินผลตอบแทนจากการลงทุนสำหรับการได้มาของเรือแต่ละลำ</li> </ul>

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>3.2 ความเสี่ยงที่การประกันภัยจะไม่คุ้มครองความสูญเสียทั้งหมด</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะมีกรมธรรม์ประกันภัยหลากหลายแบบที่ครอบคลุมการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดจากการสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ แต่ความเสี่ยงที่กรมธรรม์จะไม่ครอบคลุมความสูญเสียและ/หรือการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลที่สามยังคงมีอยู่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมขึ้นภายใน เพื่อให้ความรู้แก่พนักงานโดยเฉพาะ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการจัดสรรทรัพยากรเพื่อปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยและการมีขั้นตอนการบำรุงรักษาที่เข้มงวดสามารถลดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียได้ ซึ่งรวมถึงการจัดให้มีการตรวจสอบเป็นประจำ การฝึกอบรมลูกเรือที่ครอบคลุม และการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยระหว่างประเทศอย่างเข้มงวด</li> <li>เพิ่มความตระหนักในสถานการณ์และการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เช่น ระบบติดตามการเดินทางข้อมูลสภาพอากาศแบบเรียลไทม์ การเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางการเดินเรือ ฯลฯ</li> </ul>
<b>3.3 การหยุดทำงานเชิงพาณิชย์</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯ ยังอาจไม่สามารถปล่อยเช่าเรือในอัตราที่คาดหวังไว้ได้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนในการดำเนินงานธุรกิจ (รวมถึงการสูญเสียเงินสด) หากการขาดทุนหรือ อัตราค่าระวางที่ตกต่ำเกิดขึ้นเป็นระยะเวลานาน อาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน หรือที่แย่กว่านั้นคือ บริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้มีหลักประกัน และตราสารหนี้ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการวิจัยตลาดอย่างละเอียดเพื่อคาดการณ์อุปสงค์และแนวโน้มราคาในอุตสาหกรรมการขนส่ง</li> <li>สำรวจเครื่องมือทางการเงินและเครื่องมือบริหารความเสี่ยง เช่น การป้องกันความเสี่ยงเพื่อป้องกันความผันผวนของอัตราค่าระวาง</li> </ul>
<b>3.4 ความเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว</b>	
<b>3.5 ความเสี่ยงจากอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้น</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ความกังวลเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจถดถอยในประเทศสำคัญๆ เช่น สหรัฐฯ และจีน อาจส่งผลให้ปริมาณการค้าโลกลดลง และส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้า</li> <li>อัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นอาจส่งผลให้ต้นทุนการกู้ยืมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ต้นทุนเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ และค่าแรงที่เพิ่มขึ้น สร้างแรงกดดันต่ออัตราการทำกำไรของบริษัทฯ และส่งผลกระทบต่อความคุ้มทุนในการขนส่งสินค้า ซึ่งปัจจัยทั้งหมดเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจัยความเสี่ยงภายนอกเหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ โดยตรง อย่างไรก็ตาม โครงสร้างการกำกับดูแลของบริษัทฯ ทำให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ ลดผลกระทบจากความเสียหายเหล่านี้ และช่วยให้บริษัทฯ สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงและสร้างการเติบโตในระยะยาว</li> <li>ตลาดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่มีความหลากหลาย ช่วยลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ทางเศรษฐกิจหรือทางภูมิรัฐศาสตร์ได้</li> <li>การใช้กลยุทธ์การประหยัลดต้นทุน เช่น การปรับเปลี่ยนเส้นทาง การใช้เทคโนโลยีที่ประหยัดเชื้อเพลิง การดำเนินการวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ และการมีส่วนร่วมในการเจรจาสัญญาที่เป็นประโยชน์เพื่อรับมือกับความท้าทายของการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่าย</li> </ul>
<b>3.6 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ไม่ได้มีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลกโดยตรง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในกรณีการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) ซึ่งบริษัทฯ ต้องเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ลูกค้านจะเป็นผู้รับภาระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลง เนื่องจากอัตราค่าระวางที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้นได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วย ซึ่งบริษัทฯ จะจองน้ำมันเชื้อเพลิงทันทีที่ลูกค้าตกลงรายการ และในกรณีการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้าโดยตรง</li> </ul>
<b>3.7 ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการโจรกรรมและรูปแบบความรุนแรงอื่นๆ อาจส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยและมาตรการรักษาความปลอดภัยอื่นๆ สูงขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรมและมีประสบการณ์มาประจำการบนเรือที่มีเที่ยวเดินทางผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง</li> <li>จัดการฝึกอบรมให้แก่ลูกเรือเกี่ยวกับมาตรการและขั้นตอนด้านความปลอดภัย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเตรียมพร้อมในการเผชิญเหตุ</li> <li>กำหนดให้ทุกเรือติดตั้งที่หลบภัยเพื่อเป็นมาตรการรักษาความปลอดภัยในสถานการณ์ที่อาจเผชิญกับการโจมตีจากโจรสลัด</li> <li>ติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อสอดส่องดูแลสถานการณ์ต่างๆ บนเรือ</li> <li>ใช้ระบบสื่อสารและติดตามผ่านดาวเทียมเพื่อติดตามตำแหน่งของเรือแบบเรียลไทม์</li> <li>ทบทวนแผนเผชิญเหตุฉุกเฉินอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมถึงขั้นตอนในการจัดการกับเหตุการณ์การโจรกรรม</li> <li>ทำประกันภัยเฉพาะที่ครอบคลุมความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการโจรกรรมเมื่อเรือเดินทางในพื้นที่เสี่ยงสูง</li> </ul>

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>3.8 ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>อุตสาหกรรมการขนส่งต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่หลากหลายอยู่ตลอดเวลา ความเสี่ยงเหล่านี้รวมถึงความเป็นไปได้ของภัยพิบัติทางทะเลและอุบัติเหตุด้านสิ่งแวดล้อม</li> <li>อุบัติเหตุทางทะเลสามารถเกิดขึ้นได้จากปัจจัยหลายประการ รวมถึงข้อผิดพลาดของมนุษย์ ความล้มเหลวทางเทคนิค สภาพแวดล้อม ปัจจัยในการขนส่ง สภาพเส้นทาง และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเรียกร้องจำนวนมาก รวมถึงการสูญเสียบุคลากร และความเสียหายของสินค้าหรือทรัพย์สิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้และรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยและเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลนอกเหนือจากการทำประกันภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> <li>การตรวจสอบภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อระบุและจัดการกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ล่วงหน้า</li> <li>จัดให้มีการฝึกอบรมที่ครอบคลุมแก่ลูกเรือเกี่ยวกับขั้นตอนด้านความปลอดภัย แนวทางปฏิบัติในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน และการใช้งานอุปกรณ์อย่างปลอดภัย</li> <li>ปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกเรือได้รับข้อมูลล่าสุดเกี่ยวกับกฎระเบียบด้านความปลอดภัยและแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด</li> </ul>
<b>3.9 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการลักลอบขนยาเสพติดหรือของเถื่อนอื่นๆ ขึ้นเรือของบริษัทฯ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณยาเสพติดผิดกฎหมายที่ขนส่งผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ภัยคุกคามต่อเรือและท่าเรือมีเพิ่มมากขึ้น ความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ จะเผชิญกับความเสี่ยงดังกล่าวในระหว่างการทำงานซึ่งในระหว่างที่เรือของบริษัทฯ เข้าเทียบท่า ผู้ลักลอบขนของเถื่อนอาจพยายามซ่อนยาเสพติดและของเถื่อนอื่นๆ บนเรือ โดยที่ลูกเรืออาจรับรู้หรือไม่ก็ได้ สิ่งนี้อาจนำไปสู่การเรียกร้องของรัฐบาลต่อบริษัทฯ และการถูกกักเรือ ผลกระทบที่ตามมาจากการที่รัฐบาลหรือหน่วยงานกำกับดูแลมีข้อเรียกร้องหรือข้อจำกัดอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง ธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากประเทศการค้าบางแห่งเป็นตลาดที่สำคัญสำหรับอุตสาหกรรมการขนส่ง จึงไม่ควรละเว้นจากการดำเนินงานในภูมิภาคเหล่านี้โดยสิ้นเชิง</li> <li>บริษัทฯ ใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม ได้แก่ การเฝ้าระวังความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น การจ้างงานเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เรือลาดตระเวน ศูนย์ควบคุม และนักดำน้ำเมื่อไปท่าเรือที่มีความเสี่ยงสูงต่อการค้ายาเสพติด อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เข้มงวดเหล่านี้แล้ว บริษัทเรายังคงมีความเสี่ยงต่อการลักลอบขนยาเสพติด ซึ่งใช้กลยุทธ์ขั้นสูงที่ก้าวหน้าในการลักลอบขนยาเสพติดขึ้นบนเรืออย่างลับๆ ด้วยเหตุนี้ จึงยังมีความเสี่ยงที่ผู้ลักลอบจะสามารถหลบหลีกมาตรการในการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่ทั้งหมดได้สำเร็จ</li> </ul>
<b>3.10 ความเสี่ยงจากนโยบายของภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>นโยบายภาครัฐมีผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่ง การเปลี่ยนแปลงนโยบายของภาครัฐอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีของรายได้จากการเดินเรือและค่าระวาง ภาษีนำเข้าและส่งออก ภาษีท่าเรือ นโยบายการค้า และนโยบายป้องกันการกีดกันทางการค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีการใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจตามนโยบายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดและมีความคุ้มค่าทางด้านการลงทุน</li> </ul>
<b>3.11 ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาล</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ยังเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่เพียงพอของการกำกับดูแล ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และทำลายความเชื่อมั่นของนักลงทุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของบริษัทฯ เช่น พนักงาน ชุมชน รัฐบาล ฯลฯ และตอบสนองต่อข้อกังวลจากผู้มีส่วนได้เสียเหล่านี้อย่างทันทั่วทั้ง นโยบายจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ถูกนำมาใช้เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ ภายใต้กรอบการกำกับดูแลด้านจริยธรรม</li> <li>โครงสร้างการกำกับดูแลของบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใสสูงสุดในการรายงานการดำเนินงานและผลการดำเนินงานทางการเงิน</li> </ul>
<b>3.12 ความเสี่ยงที่เกิดจากความล้มเหลวหรือขาดการควบคุมระบบหรือกระบวนการทำงานของบริษัทอย่างเหมาะสม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนและนโยบายของบริษัทฯ (SOPs) ก่อให้เกิดความเสี่ยงในระดับสูงต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ความล้มเหลวของการควบคุมภายใน การไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนและกระบวนการปฏิบัติงานบนเรือทำให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากการทุจริต การสูญเสียทรัพย์สิน และ/หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในการบริหารความเสี่ยงเหล่านี้ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะหาโอกาสในการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในบริษัทฯ และปรับปรุงนโยบายให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ และเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในอุตสาหกรรม</li> </ul>

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>3.13 ความเสี่ยงจากการขาดแคลนทักษะและการสูญเสียบุคลากรสำคัญ</b>	
<b>3.14 ความเสี่ยงด้านทรัพยากรมนุษย์และความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดการทรัพยากรมนุษย์มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ เนื่องจากจะช่วยให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ มีบุคลากรที่มีทักษะเหมาะสม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ ได้แก่ การมีพนักงานที่ขาดคุณสมบัติและการสูญเสียบุคลากรสำคัญ กรณีนี้สามารถเกิดขึ้นได้หากบริษัทฯ ไม่สามารถสรรหาและรักษาบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสม</li> <li>การกำหนดและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การขาดพนักงานที่มีทักษะหรือการขาดแคลนทักษะอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปรับตัวและการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้การสูญเสียบุคลากรสำคัญอาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงาน ประสิทธิภาพการทำงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้จัดการกับความเสี่ยงนี้โดยจัดให้มีนโยบายทางด้านบุคลากรที่เป็นธรรม และถือได้ว่าบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินทางระหว่างประเทศ ยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ</li> </ul>
<b>3.15 ความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ อยู่ภายใต้กฎหมายแรงงาน หลักสิทธิมนุษยชน ความปลอดภัย และกฎหมายหรือข้อบังคับท้องถิ่น การละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้สามารถส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หลักจริยธรรมและแนวปฏิบัติของบริษัทฯ ระบุถึงค่านิยม เกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนและสิทธิของลูกจ้าง ซึ่งบริษัทฯ ผสมเข้ากับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ โดยกำหนดแนวปฏิบัติในการเคารพสิทธิมนุษยชน ตลอดจนการปฏิบัติต่อทุกคนอย่างเป็นธรรมในทุกขั้นตอนของการสรรหาพนักงาน ตั้งแต่การคัดเลือก การจ่ายค่าตอบแทน เวลาการทำงาน และวันหยุดงาน งานที่มอบหมาย การประเมินผลงาน การเรียนรู้และพัฒนา การวางแผนความก้าวหน้าในสายอาชีพ และอื่นๆ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ</li> <li>บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายเพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติสำหรับพนักงาน เพื่อให้แน่ใจว่ากฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้จะไม่ถูกละเมิด</li> </ul>
<b>3.16 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทาน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดการห่วงโซ่อุปทานและการขนส่งเสบียงและชิ้นส่วนอะไหล่เป็นสิ่งสำคัญต่อประสิทธิภาพในการเดินเรือของบริษัทฯ การปฏิบัติตามข้อบังคับทางเทคนิคที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลและการลดต้นทุนการดำเนินงาน การขาดแคลนวัสดุคงคลังอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ</li> <li>มีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่ลูกค้าของบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่ที่มีคุณภาพที่น่าพอใจ หรือหากชิ้นส่วนอะไหล่ที่สำคัญส่งมอบไม่ทันเวลาหรือใช้งานไม่ได้ ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้า สถานการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ลดลง ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับลูกค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ฝ่ายเทคนิคดูแลการวางแผนการบำรุงรักษาและการจัดการวัสดุคงคลัง เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดหาและการส่งมอบชิ้นส่วนที่จำเป็นบนเรือมีประสิทธิภาพ ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงจากการขาดแคลนวัสดุคงคลังและช่วยให้การดำเนินงานราบรื่น</li> <li>คัดเลือกคู่ค้าจากถิ่นฐานที่หลากหลาย</li> <li>การควบคุมคุณภาพที่เข้มงวด: มีขั้นตอนการควบคุมคุณภาพที่เข้มงวดเมื่อได้รับชิ้นส่วนอะไหล่จากคู่ค้า</li> <li>ดำเนินการตรวจสอบ ทดสอบ และทวนสอบกับข้อกำหนดที่ตกลงกันไว้</li> </ul>
<b>3.17 ความเสี่ยงจากโรคระบาด</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง (Economic shock) เช่น หลังจากทั่วโลกต้องเผชิญกับการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการหาแหล่งเงินทุน การถูกจำกัดการเข้าถึงแหล่งเงินทุน อาจทำให้เกิดการขาดสภาพคล่อง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ</li> <li>นอกจากผู้คนที่ล้มตายแล้ว การระบาดของโรคยังส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก และส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานเรือ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แม้ว่าปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมโดยตรงของ บริษัทฯ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนสำคัญเพื่อลดผลกระทบโดยใช้มาตรการต่างๆ ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ระเบียบปฏิบัติด้านความปลอดภัย: เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของพนักงานและผู้มาติดต่อในระหว่างการแพร่ระบาดใหญ่หรือการระบาดที่มีความคล้ายคลึงกัน เช่น โควิด-19 บริษัทฯ ได้วางนโยบายและขั้นตอนปฏิบัติที่ครอบคลุม เช่น การสวมหน้ากาก มาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม และการยกระดับมาตรการการทำความสะอาด</li> <li>การสร้างความตระหนักรู้: บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับความสำคัญของมาตรการด้านสาธารณสุข เช่น การฉีดวัคซีน และการนำหลักปฏิบัติด้านสุขอนามัยที่ดีมาใช้กับพนักงานและลูกค้า</li> </ul> </li> <li>แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ: เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานจะไม่หยุดชะงักในช่วงที่เกิดโรคระบาด บริษัทฯ ได้วางโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยให้พนักงานสามารถทำงานจากที่บ้านได้ แม้ว่าสถานที่ทำงานที่บริษัทฯ จะปิดเนื่องจากการล็อกดาวน์หรือจากความเสี่ยงด้านสุขภาพ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีมาตรการอื่นๆ เช่น การกระจายห่วงโซ่อุปทานและการจัดเก็บสิ่งของที่จำเป็นไว้บนเรือเพื่อเตรียมความพร้อม</li> </ul>



ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<p><b>3.18 ความเสี่ยงเนื่องจากการตรวจสอบที่เข้มงวดมากขึ้นและความคาดหวังที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้มีส่วนได้เสีย เช่น นักลงทุน ผู้ให้กู้ ผู้เช่าเรือรัฐบาล และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (“ESG”)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อกังวลเกี่ยวกับปัจจัยด้าน ESG อาจทำให้ผู้ให้กู้และนักลงทุนสถาบันแยกบริษัทขนส่งทางเรือออกจากพอร์ตการลงทุนโดยสิ้นเชิง ซึ่งการกระทำดังกล่าวอาจส่งผลเสียต่อการเข้าถึงตลาดทุนของบริษัทฯ และอาจเพิ่มต้นทุนทางการเงินของบริษัทฯ</li> <li>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ออกใหม่อาจสูงขึ้น เนื่องจากการตรวจสอบปัจจัยด้าน ESG มีความเข้มงวดมากขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินการตามแผนปฏิบัติงานบรรลุผลสำเร็จ จึงได้มีการจัดตั้งคณะทำงาน ESG ภายในขึ้น ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากแผนกต่างๆ ซึ่งคณะทำงานนี้มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนฝ่ายบริหารในการประเมินแนวปฏิบัติด้าน ESG และการนำแนวปฏิบัติไปดำเนินการ</li> <li>บริษัทฯ ใช้แนวทางเชิงรุกในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับประเด็นด้าน ESG (สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล) อย่างมีประสิทธิภาพ แนวทางนี้รวมถึงมาตรการดังต่อไปนี้: <ul style="list-style-type: none"> <li>กลยุทธ์ ESG ที่แข็งแกร่ง: บริษัทฯ วางกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายให้สอดคล้องกับแนวคิดการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่เป็นที่ยอมรับ เพื่อแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและความโปร่งใส</li> <li>การลงทุนในเทคโนโลยีสีเขียว: บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสำรวจเทคโนโลยีที่เป็นนวัตกรรมและปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>การให้ความสำคัญกับความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน: บริษัทฯ จัดให้มีแนวทางปฏิบัติด้านแรงงานที่เป็นธรรม เป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย และลงทุนในการฝึกอบรมและการพัฒนาพนักงานเพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี</li> <li>การเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ: บริษัทฯ ดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงการรายงานทางการเงิน กระบวนการตัดสินใจ และมาตรการต่อต้านการทุจริต เพื่อให้มั่นใจว่า บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบและมีจริยธรรม</li> </ul> </li> <li>การมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย: บริษัทฯ สื่อสารความพยายามและการดำเนินงานด้าน ESG ไปยังนักลงทุน ผู้ให้กู้ ผู้เช่าเรือ รัฐบาล และชุมชน เพื่อส่งเสริมให้เกิดการทำงานร่วมกันเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน</li> </ul>
<p><b>3.19 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศเป็นปัญหาที่เร่งด่วนที่สุดในปัจจุบัน และบริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดขึ้น เพื่อรับมือกับความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ ทั้งนี้ ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้ามีแนวโน้มว่ารัฐบาลและหน่วยงานกำกับดูแลทั่วโลกจะออกกฎระเบียบที่เข้มงวดมากขึ้นเพื่อควบคุมการปล่อยมลพิษ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ</li> <li>ความถี่ของการเกิดพายุเพิ่มขึ้น 4-5 เท่า นับตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 เหตุการณ์สภาพอากาศสุดขั้วและสภาพอากาศที่รุนแรงถือเป็นภัยคุกคามที่ร้ายแรงต่อลูกเรือและทรัพย์สินของบริษัทฯ</li> <li>การวิเคราะห์ที่ครอบคลุมความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้เปิดเผยอยู่ใน “รายงานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD)”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศถือเป็นความท้าทายระบบที่ต้องอาศัยความร่วมมือกันและอยู่นอกเหนือการควบคุมโดยตรงของแต่ละบริษัท บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และปรับตัวให้เข้ากับสภาวะที่เปลี่ยนแปลง</li> <li>โครงสร้างในการกำกับดูแลของบริษัทฯ ทำให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินงานเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม จึงได้กำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งนโยบายนี้เป็นไปตามมาตรฐาน ISO ควบคุมกับการจัดทำแนวทางปฏิบัติภายใน ที่แสดงถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการระบุประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมในทุกกิจกรรมทางธุรกิจ</li> <li>บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>รวมความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศไว้ในแนวทางการจัดการความเสี่ยง เพื่อเตรียมความพร้อมและลดผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ</li> <li>คณะกรรมการบริษัทฯ ควบคุมดูแลการตอบสนองของบริษัทฯ ต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ รวมถึงกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่ดูแลให้แน่ใจว่าปัจจัยด้านสภาพอากาศถูกนำไปพิจารณาในการวางแผนทางการเงิน การตัดสินใจ และกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว</li> <li>ทีมผู้บริหารระดับสูงและภาพรวมในการระบุและประเมินความเสี่ยงและโอกาสของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ</li> </ul>

## 4. ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>4.1 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของกฎเกณฑ์ต่างๆ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากภาระขนส่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด ต้นทุนที่เกิดจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบเพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมจึงเป็นหนึ่งในความเสี่ยงที่สำคัญที่สุดสำหรับอุตสาหกรรมการเดินเรือ ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ประเทศต่างๆ รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศได้เริ่มบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ สำหรับเรือซึ่งเพิ่มความเข้มงวดมากขึ้นในเรื่องสิ่งแวดล้อม ดังนั้นจึงมีความเสี่ยงในแง่ที่ว่าหลังจากที่รับมอบเรือส่งต่อใหม่ อาจมีประกาศใช้บังคับกฎเกณฑ์ใหม่ๆ ซึ่งอาจทำให้เรือส่งต่อใหม่นั้นไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว หรือไม่สามารแข่งขันกับเรืออื่นๆ</li> <li>การปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้ อาจจำเป็นต้องมีการดัดแปลงเรือ การติดตั้งอุปกรณ์ราคาแพง หรือการแก้ไขเพิ่มเติม สิ่งนี้อาจทำให้มูลค่าการขายต่อลดลงหรือทำให้อายุการใช้งานของเรือสั้นลง</li> <li>กฎระเบียบที่ออกมาใหม่มีความไม่ชัดเจนแต่ถูกเร่งดำเนินการและบังคับใช้ โดยไม่มีการทบทวนอย่างเพียงพอหรือปรึกษาหารือกับหน่วยงานในอุตสาหกรรม ซึ่งส่งผลให้เกิดความสับสนและไม่เป็นระเบียบ</li> <li>กฎหมายหรือข้อบังคับใหม่ๆ มีผลบังคับใช้ก่อนที่กระบวนการหรือทรัพยากรของรัฐบาลจะพร้อมดำเนินการตามการเปลี่ยนแปลง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ฝ่ายการจัดการทางเทคนิคและฝ่ายบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ ได้ทำการประเมินความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบและรวมถึงความเสี่ยงในด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการเดินเรือที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>บริษัทฯ ดำเนินการวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นอย่างละเอียดก่อนที่จะซื้อเรือใดๆ การวิเคราะห์นี้คำนึงถึงสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุดและดีที่สุด ตลอดจนแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดของอุตสาหกรรม</li> <li>นอกจากนี้ บริษัทฯ จะขอคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญภายนอกเมื่อจำเป็น</li> <li>ให้ความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หน่วยงานกำกับดูแล เพื่อที่จะแก้ไขปัญหาจากกฎระเบียบที่ไม่ชัดเจน</li> <li>ให้ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานกำกับดูแลเพื่อให้กฎหมายใหม่ๆ จะถูกนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็ว เพื่อลดความสับสนอันอาจส่งผลกระทบต่อภาระผูกพันของธุรกิจให้เหลือน้อยที่สุด</li> </ul>
<b>4.2 ความท้าทายในการลดคาร์บอน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>มลพิษทั่วโลกเป็นภัยคุกคามที่สำคัญต่อการอยู่รอดของโลก อุตสาหกรรมการขนส่งมีส่วนสำคัญในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ถือเป็นแหล่งการปล่อยมลพิษทั่วโลก เช่น คาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งมีส่วนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ข้อตกลงปารีส (Paris Agreement) ซึ่งประกาศใช้ในปี 2558 มีจุดมุ่งหมายในการจำกัดอุณหภูมิของโลกให้สูงขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียส และมีความพยายามที่จะควบคุมอุณหภูมิของโลกให้อยู่ที่ 1.5 องศาเซลเซียส</li> <li>เป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่อุตสาหกรรมการขนส่งจะต้องดำเนินการลดการปล่อยก๊าซเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดคาร์บอน อย่างไรก็ตามความไม่แน่นอนจากเทคโนโลยีที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตอาจส่งผลต่อแผนการลดคาร์บอนที่บริษัทฯ มุ่งหวังไว้ การเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่ยั่งยืนและเชื้อเพลิงที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์เป็นสิ่งสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมการเดินเรือในการบรรลุเป้าหมายการลดคาร์บอน อย่างไรก็ตามการผลัดและความพร้อมใช้งานของเชื้อเพลิงเหล่านี้ยังอยู่ในระยะเริ่มต้น นอกจากนี้ ปัจจุบันยังไม่มีเชื้อเพลิงสีเขียวที่มีศักยภาพในเชิงพาณิชย์ที่สามารถทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนักได้ ดังนั้น ขอบเขตและความเร็วในการลดคาร์บอนของอุตสาหกรรมอาจส่งผลกระทบต่อความสำคัญต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจและการดำเนินงานของบริษัทฯ ในอนาคต</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าที่สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO โดยปล่อยก๊าซลดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ซึ่งเป็นปีฐาน</li> <li>บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition ที่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยมลพิษให้เป็นศูนย์</li> <li>เพื่อเป็นการลงทุนในอุปกรณ์ประหยัดพลังงานที่หลากหลาย บริษัทฯ ทำการสำรวจและประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นผ่านการทดลองและการศึกษา ยกตัวอย่างเช่น: <ul style="list-style-type: none"> <li>เซ็นเซอร์: เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องยนต์โดยการติดตั้งเซ็นเซอร์ ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาการปฏิบัติงานได้ทันทีและปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง</li> <li>อุปกรณ์ประหยัดพลังงาน: ติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ Mewis Ducts, Pre shrouded vanes หรือแม้แต่เปลี่ยนใบพัดใหม่ทั้งหมด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง</li> </ul> </li> <li>เชื้อเพลิง: ใช้สารเติมแต่งและเชื้อเพลิงชีวภาพเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก</li> </ul>

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<p><b>4.3 ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ หากไม่ได้รับการจัดการ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะระบุและประเมินผลกระทบของความเสี่ยงดังกล่าว อุตสาหกรรมการขนส่งมีความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์ที่มากขึ้น เนื่องจากการเปลี่ยนมาใช้ระบบดิจิทัลและระบบอัตโนมัติที่เพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ ได้ใช้ระบบสารสนเทศในการส่งและเก็บข้อมูลในการดำเนินงานธุรกิจ ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่สำคัญและเป็นความลับ โควิด-19 ช่วยเร่งผลักดันความพยายามของบริษัทฯ ในการก้าวไปสู่ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยจากการเปลี่ยนมาเป็นการทำงานทางไกล (Remote Working) อย่างไรก็ตาม การทำงานทางไกลของพนักงานได้เพิ่มความเสี่ยงต่อการถูกโจมตีทางไซเบอร์ และการขโมยข้อมูลเป็นอย่างมาก ส่งผลให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์และการเข้าถึงระบบข้อมูลสารสนเทศโดยไม่ได้รับอนุญาต ความผิดพลาดของระบบสารสนเทศอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของพนักงาน นอกจากนี้ การโจมตีทางด้านการปลอดภัยของข้อมูลอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียง การฟ้องร้อง หรือการสูญเสียทางการเงินได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามนโยบายต่างๆ ที่ได้กำหนดเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามต่อระบบสารสนเทศ บริษัทฯ ได้ดำเนินการมาตรการต่อไปนี้เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์: <ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมความตระหนักของพนักงานในการใช้เทคโนโลยีผ่านโปรแกรมการฝึกอบรมต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความเข้าใจในการใช้เทคโนโลยีอย่างมีประสิทธิภาพ และป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์นอกจากนี้ จัดให้มีการทดสอบความรู้และความเข้าใจของพนักงานเกี่ยวกับนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและความปลอดภัยทางไซเบอร์เป็นประจำทุกเดือน</li> <li>จัดทำนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเป็นแนวทางในการรักษาความปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการดำเนินงานธุรกิจ จากความเสี่ยงและภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ติดตั้งไฟร์วอลล์รุ่นใหม่เพื่อป้องกันการรับส่งข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตที่เป็นอันตราย</li> <li>ติดตั้งโปรแกรมสแกนไวรัสและมัลแวร์เวอร์ชันล่าสุด เพื่อปกป้องข้อมูลของบริษัทฯ</li> <li>การกรองสแปมและสแกนไวรัสในอีเมลขาเข้าและขาออกทั้งหมด เลือกใช้ผู้ให้บริการอีเมลเซิร์ฟเวอร์ที่เชื่อถือได้และมั่นคงปลอดภัย ตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด</li> <li>นโยบายการสำรองข้อมูล เพื่อให้แน่ใจว่าสามารถกู้คืนข้อมูลได้ในกรณีที่ระบบหยุดทำงานหรือมีการโจมตีทางไซเบอร์</li> <li>บริษัทฯ ว่าจ้างบริษัทภายนอกให้ดำเนินการตรวจสอบหาช่องโหว่ของเครื่องคอมพิวเตอร์ เม้าส์และอุปกรณ์เครือข่าย (Vulnerability Assessment and Penetration Testing) และทดสอบเจาะระบบสารสนเทศ (Penetration Testing) เพื่อป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>4.4 ความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์ (geopolitics) และความไม่มั่นคงทางการเมือง</b></p>	
<p><b>4.5 แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของมาตรการกีดกันทางการค้า</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งต้องเผชิญกับภูมิรัฐศาสตร์และเหตุการณ์ทางภูมิรัฐศาสตร์ที่อาจส่งผลกระทบต่อทางลัดต่อการค้าทางทะเลระหว่างประเทศและการเดินเรือ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศคู่ค้ารายใหญ่อาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อความต้องการสินค้าแห่งทอง การค้าในภูมิภาคที่เต็มไปด้วยความขัดแย้งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ ความขัดแย้งเหล่านี้ อาจส่งผลให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นต่อลูกเรือ เนื่องจากเรืออาจตกเป็นเป้าหมาย หรือถูกกักในพื้นที่ที่มีความขัดแย้ง</li> <li>นอกจากนี้ ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากสงครามหรือการสู้รบอื่นๆ ส่งผลให้ต้นทุนเชื้อเพลิงและค่าจ้างอื่นๆ สูงขึ้น ซึ่งทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทฯ สูงขึ้น</li> <li>ความขัดแย้งที่ขัดแย้งอาจส่งผลกระทบในวงกว้าง รวมถึงผลกระทบต่อความต้องการสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆ</li> <li>มาตรการคว่ำบาตรต่อบางประเทศที่รุนแรงขึ้นอาจทำให้การปฏิบัติตามข้อกำหนดเป็นเรื่องที่ท้าทาย และการละเมิดอาจมีบทลงโทษและผลที่ตามมาอย่างรุนแรงต่อเจ้าของเรือและคู่สัญญา</li> <li>ซึ่งสิ่งนี้อาจนำไปสู่ความผันผวนที่เพิ่มมากขึ้น ค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น และส่งผลต่อความต้องการในการขนส่ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้ได้อย่างไรก็ตาม การที่เรือของบริษัทฯ เดินเรือในน่านน้ำสากลและให้บริการทั่วโลก ช่วยลดความเสี่ยงของการกระจุกตัวทางภูมิศาสตร์ในตลาดและฐานลูกค้าซึ่งหมายความว่า การเปลี่ยนแปลงเชิงลบในภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่ง เช่น สงครามหรือการเคลื่อนไหวทางการเมือง จะไม่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจหรือสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศคู่ค้าที่สำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ</li> <li>บริษัทฯ หลีกเลี่ยงการค้าในธุรกิจในพื้นที่ที่มีความขัดแย้งเพื่อลดความเสี่ยงต่อบุคลากรและเรือของบริษัทฯ</li> <li>การปฏิบัติตามข้อจำกัดเหล่านี้ได้ถูกกำกับดูแลโดยฝ่ายปฏิบัติการและทีมกฎหมายของบริษัทฯ ขณะเดียวกันก็ดูแลให้แน่ใจว่าเรือของบริษัทฯ จะหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงอยู่ระดับหนึ่ง เนื่องจากเรือของบริษัทฯ อาจต้องแล่นผ่านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงเพื่อให้เป็นไปตามเส้นทางที่ตกลงกันไว้หรือเพื่อให้ไปถึงท่าเรือปลายทางตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขของสัญญาเช่าที่กำหนดไว้</li> <li>การให้ความร่วมมือ และมีส่วนร่วมในการพูดคุยกับขบวนการประกันภัยและพันธมิตรในอุตสาหกรรมเป็นประจำ เพื่อระบุและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น</li> </ul>

## 5. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<p><b>5.1 การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด ซึ่งอยู่ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ซับซ้อน รวมถึงกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม กฎระเบียบด้านความปลอดภัยระหว่างประเทศ และข้อกำหนดของเรือที่กำหนดโดยสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)</li> <li>การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบระหว่างประเทศต่างๆ เหล่านี้อาจทำให้เกิดความเสี่ยงในการถูกกักเรือ ซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การสูญเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจากลูกค้า</li> <li>การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อม หรือมาตรฐานการปล่อยมลพิษอาจส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางการเงินและความเสียหายต่อชื่อเสียงของบริษัท</li> <li>การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้บริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงถูกปรับ และ/หรือถูกดำเนินคดีทางกฎหมาย เรือถูกลดอันดับการจัดชั้นเรือ เรือถูกกัก หรือข้อจำกัดของกฎระเบียบอื่นๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยได้จัดให้มีพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมรับผิดชอบในเรื่องนี้ และได้วางระบบที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรวมถึงฉบับแก้ไขเพิ่มเติมต่างๆ ทั้งหมด</li> </ul>
<p><b>5.2 ต้นทุนการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากความคาดหวังที่สูงขึ้นของผู้มีส่วนร่วมในตลาดต่อการดำเนินการด้าน ESG</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>เรืออาจเผชิญกับข้อบังคับด้านกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นและ/หรือบทลงโทษเพิ่มเติมหากไม่สามารถบรรลุเป้าหมายตามเกณฑ์ดัชนีวัดประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่กำหนดไว้ และอาจส่งผลให้เรือบางลำของบริษัทฯ ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ไม่ดีในด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปล่อยเช่าเรือในอัตราค่าเช่าที่สามารถแข่งขันกับตลาดได้ ตัวเรือและเครื่องจักรของเรือพาณิชย์ทุกลำต้องผ่านการจัดชั้นเรือโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ผ่านการรับรองของประเทศที่เรือลำนั้นได้จดทะเบียนไว้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>นำหลักการด้าน ESG มาใช้ในการดำเนินธุรกิจหลัก การตัดสินใจและการบริหารความเสี่ยง</li> <li>การเก็บรวบรวมและรายงานข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการใช้เชื้อเพลิงที่มีมาตรฐานเดียวกันและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ ESG เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่าย</li> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลงทุนในเทคโนโลยีประหยัดพลังงานเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของกองเรือ</li> </ul>
<p><b>5.3 การไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานและระเบียบการของสมาคมจัดชั้นเรือ</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดชั้นเรือเป็นการรับรองว่า เรือได้รับการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด ได้รับการบำรุงรักษาตามมาตรฐาน และเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เมื่อเรือได้ผ่านการตรวจสอบแล้วตามกฎข้อบังคับแล้ว สมาคมจัดชั้นเรือจะออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือซึ่งทำให้เรือนั้นสามารถแล่นได้ทั่วโลก เรือแต่ละลำจะต้องผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง (Drydocking Survey) และการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด (Special Survey) โดยจะมีตรวจสภาพเครื่องจักรเป็นประจำทุก 5 ปี เรือทุกลำจะต้องนำเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจสภาพท้องเรือทุก 30-36 เดือน หากเรือลำใดไม่ผ่านการจัดชั้นเรือหรือไม่ผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง หรือการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียดเรือลำดังกล่าวจะไม่สามารถทำประกันภัยและไม่สามารถปล่อยเช่าในน่านน้ำสากลได้ ดังนั้น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>วัฒนธรรมการปฏิบัติตามกฎระเบียบเชิงรุกซึ่งรวมถึงการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ การสื่อสารที่ชัดเจนเกี่ยวกับความคาดหวังในการปฏิบัติตามข้อกำหนด และการรายงานภายในที่มีประสิทธิภาพ</li> <li>ฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบภายในและวิเคราะห์ช่องว่างเพื่อระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับ</li> </ul>
<p><b>5.4 การไม่ปฏิบัติตามสัญญาให้เช่าเรือ</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>กฎระเบียบต่างๆ เช่น ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน (CII: Carbon Intensity Indicators) ดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ (EEXI: Energy Efficiency on Existing Ships Index) กลไกการลดก๊าซเรือนกระจกระหว่างประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป (EU ETS: European Union Emission Trading Scheme) และกฎหมายเพื่อควบคุมความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกสำหรับเชื้อเพลิงที่ใช้ในตลาดการเดินเรือของยุโรป (FEUM: FuelEU Maritime) ทำให้การปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ มีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้นในอนาคต ทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ (Charterer) ที่จำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบใหม่นี้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม การไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาเช่าอาจส่งผลให้เกิดการเรียกร้องทางการเงิน ความเสียหายต่อชื่อเสียง และอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับลูกค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความคาดหวังที่ชัดเจน เฉพาะเจาะจง และวัดผลได้</li> <li>การสื่อสารที่ต่อเนื่องสม่ำเสมอกับผู้เช่าเรือเกี่ยวกับผลการดำเนินงานด้าน ESG และความท้าทายที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>แก้ไขเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาเช่าเรือและปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>



ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>5.5 ความเสี่ยงด้านการปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลและความเป็นส่วนตัว</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ เคารพความเชื่อที่เกี่ยวข้องกับการรั่วไหลหรือการใช้ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้มีส่วนได้เสียในทางที่ไม่ถูกต้อง เช่น พนักงาน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้าทางธุรกิจ และผู้มาติดต่อ เป็นต้น บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลและถือว่าข้อมูลดังกล่าวเป็นทรัพย์สินที่สำคัญและประเมินค่ามิได้ บริษัทฯ เชื่อว่าเป็นส่วนตัวของข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละรายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีความสำคัญและควรได้รับการปฏิบัติด้วยความระมัดระวังอย่างสูงสุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปกป้องและคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลผ่าน “นโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล” นโยบายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบงานที่เหมาะสมสำหรับการจัดการข้อมูลส่วนบุคคล และเพื่อให้แน่ใจว่ามีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอในการคุ้มครองและรักษาความปลอดภัยข้อมูลส่วนบุคคลที่บริษัทฯ รวบรวม ใช้ และเปิดเผย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง</li> <li>บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีการเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละรายตามพระราชบัญญัติฯ และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>

## 6. ความเสี่ยงทางการเงิน

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>6.1 ความเสี่ยงจากคู่ค้า</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความสามารถของคู่ค้าแต่ละรายในการปฏิบัติตามภาระผูกพันภายใต้สัญญานั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ บริษัทฯ เช่น สภาพเศรษฐกิจปัจจุบันและสถานะทางการเงินของคู่ค้า การที่คู่ค้าไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของคู่ค้าที่สำคัญและเกิดข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งข้อพิพาทดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจสอบสถานะของคู่ค้าเพื่อประเมินสถานะทางการเงิน อันดับความน่าเชื่อถือ และชื่อเสียงของคู่ค้าอย่างละเอียดถี่ถ้วนก่อนตกลงทำสัญญา</li> <li>หลีกเลี่ยงการพึ่งพาคู่ค้าเพียงรายเดียว</li> <li>ติดตามสถานะทางการเงินของคู่ค้าและสถานะตลาดอย่างต่อเนื่อง เพื่อระบุและแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ตั้งแต่เนิ่นๆ</li> </ul>
<b>6.2 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือ ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีไม่ใช่งเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีไม่ใช่งเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน</li> <li>เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2567 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืน (“SLBs”) ซึ่งกำกับประกันโดย Credit Guarantee and Investment Facility (CGIF) ซึ่งเป็นทรัสต์เพื่อการลงทุน (Trust Fund) ของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank) การออกหุ้นกู้แบ่งออกเป็น 2 ชุด มูลค่าชุดละ 680 ล้านบาท โดยมีอายุ 5 ปีและ 10 ปี ตามลำดับ มูลค่ารวมทั้งสิ้น 1.36 พันล้านบาท การออกหุ้นกู้ครั้งนี้ทำให้บริษัทฯ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินบาทและดอลลาร์สหรัฐ หากค่าเงินดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับเงินบาท จะส่งผลให้ต้นทุนการให้บริการหุ้นกู้ ซึ่งรวมถึงการชำระดอกเบี้ยและการชำระคืนเงินต้นเพิ่มขึ้น เนื่องจากจะต้องใช้เงินดอลลาร์สหรัฐมากขึ้นในการชำระหนี้ที่เป็นสกุลเงินบาท</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้เงินสินเชื่อและหนี้สินกู้ยืมอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้สินกู้ยืมต่างๆ อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีไม่ใช่งเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงิน (Cross Currency Swap) หรือสัญญาสิทธิเลือก (Option) ซึ่งเงินต้น และ/หรือดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการประกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน</li> <li>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ไม่ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับการออกหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืน เนื่องจากสถานะตลาดที่ไม่เอื้ออำนวยและต้นทุนที่เกี่ยวข้องสูง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงเปิดกว้างในการพิจารณากลยุทธ์การป้องกันความเสี่ยง เช่น การทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ สัญญาซื้อขายล่วงหน้า และเครื่องมือทางการเงินอื่นๆ หากสถานะตลาดปรับตัวดีขึ้นหรือหากต้นทุนการป้องกันความเสี่ยงมีความคุ้มค่าเชิงเศรษฐกิจมากขึ้น</li> <li>บริษัทฯ ติดตามตลาดแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและประเมินความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนอย่างต่อเนื่อง และเตรียมนำมาตราการป้องกันความเสี่ยงมาใช้เมื่อเห็นว่าเป็นประโยชน์ และสอดคล้องกับกลยุทธ์ทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ สามารถชำระคืนหุ้นกู้ได้ตามกำหนด แม้ว่าอัตราแลกเปลี่ยนจะมีความผันผวนก็ตาม</li> </ul>

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>6.3 ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืม</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>วงเงินสินเชื่อหลายๆ วงเงินของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัว ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ดังนั้น เงินในทางการเงินและการจัดการทางการเงินของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในขอบเขตของความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่ไม่มีการป้องกันความเสี่ยง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ เคยทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในอัตราคงที่และไปได้อัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย</li> </ul>
<b>6.4 ความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขายเพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกรีไซเคิล ถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ ต้องดำเนินแผนการทดแทนเรือที่ขายหรือที่รีไซเคิลไป ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่ต้องใช้เงินทุนจำนวนมากซึ่งอาจมาจากเงินทุนของบริษัทฯ จากเงินกู้ยืม หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือได้ ความสามารถของกองเรือของบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้นำหลักการ ESG มาใช้เพื่อเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่หลากหลายมากขึ้นด้วยต้นทุนที่ต่ำลง บริษัทฯ ได้พิจารณาสินเชื่อที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือสินเชื่อที่เชื่อมโยงกับความยั่งยืน ตลอดจนสนับสนุนการบูรณาการหลักการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเข้ากับกระบวนการกู้ยืมเงินของบริษัทฯ</li> <li>ระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในเชิงรุกซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเงินทุน เช่น การตกต่ำของตลาด พฤติกรรมของคู่แข่ง หรือการเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบ</li> </ul>
<b>6.5 มูลค่าสินทรัพย์ลดลง</b>	
<b>6.6 การผิดเงื่อนไขหนี้สินของบริษัทฯ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางด้านการดำเนินงานและการเงินที่ระบุไว้ในเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ยืมที่บริษัทฯ ยังคงค้างชำระ ซึ่งกำหนดให้ต้องรักษาอัตราส่วนทางการเงินต่างๆ การไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ยืมต่างๆ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งอาจจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการรีไฟแนนซ์หนี้และการจ่ายเงินปันผล</li> <li>ราคาลดลงของเรือมีความผันผวนอย่างมาก เนื่องจากความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจเป็นเหตุแห่งการผิดเงื่อนไขหนี้สินต่อมูลค่าเรือที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ยืมต่างๆ ของบริษัทฯ ซึ่งส่งผลให้ธนาคารผู้ให้กู้หรือเรียกหรือให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า และ/หรือให้หลักประกันเพิ่มเติม อันอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินและความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการทางการเงินของบริษัทฯ</li> <li>นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ยืมต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมไปถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้าประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันทีในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน</li> <li>สัญญาเงินกู้ยืมของบริษัทฯ มีการกำหนดเงื่อนไขว่าหากบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยมีการผิดสัญญาใดสัญญาหนึ่งเกินกว่าวงเงินที่กำหนดจะส่งผลให้เกิดการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross default) ซึ่งหากเกิดกรณีดังกล่าวขึ้น บริษัทฯ อาจไม่สามารถใช้เงินกู้ดังกล่าวได้หรือไม่สามารถจัดหาเงินกู้เพิ่มเติมเพื่อรีไฟแนนซ์ได้ หรือแม้ว่ามีแหล่งเงินทุนใหม่ แต่อาจมีข้อกำหนดเงื่อนไขที่ยอมรับไม่ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การคาดการณ์ทางการเงินและวางแผนงบประมาณที่มีประสิทธิภาพ เพื่อคาดการณ์กระแสเงินและชำระหนี้ได้ตรงตามต่อเวลา</li> <li>พิจารณาทางเลือกในการหาเงินทุนทางอื่นๆ ความเป็นไปได้ในการปรับโครงสร้างหนี้ และกลยุทธ์ในการลดต้นทุนที่เป็นไปได้เมื่อจำเป็น เพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ</li> <li>ให้ความสำคัญกับการสื่อสารอย่างต่อเนื่องและโปร่งใสกับผู้ให้กู้ของบริษัทฯ โดยให้ข้อมูลทางการเงินอย่างสม่ำเสมอ รายงานความคืบหน้าของบริษัทฯ ในการบรรลุแผนงานต่างๆ และจัดการกับความท้าทายหรือข้อกังวลที่อาจเกิดขึ้นในเชิงรุก</li> <li>ใช้ทุนพันธุหรือเครื่องมือการจัดการความเสี่ยงอื่นๆ เช่น สัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของตลาด และเพื่อป้องกันความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการตกต่ำของตลาด</li> <li>ใช้กลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสถานะทางการเงิน เป้าหมายระยะยาว และความสัมพันธ์กับผู้ให้กู้เมื่อจำเป็น เพื่อลดจำนวนเงินผู้คงเหลือผ่านการจ่ายชำระหนี้คืนเป็นก้อน หรือการใช้เงินสดส่วนเกินของบริษัทฯ เพื่อชำระหนี้ดังกล่าว</li> </ul>

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>6.7 การเพิ่มขึ้นของภาระหนี้หลักประกัน</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ ซึ่งคือเรือมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกรีไซเคิล ส่งผลให้ความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการระดับหรือขยายกองเรือ บริษัทฯ ต้องดำเนินการทดแทนเรือที่มีอายุมากหรือซื้อเรือใหม่เพิ่ม การซื้อเรือใหม่ต้องใช้เงินทุนสูงและอาจใช้แหล่งเงินทุนจำนวนมากซึ่งอาจมาจากการระดมทุน การกู้ยืมหรือทั้งสองอย่างรวมกัน การซื้อเรือเหล่านี้อาจส่งผลให้ภาระหนี้เพิ่มขึ้นในช่วงเวลาหนึ่ง และอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ ด้วย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ระมัดระวังอย่างมากในการจัดการงบดุลและการเงิน บริษัทฯ มีนโยบายควบคุมอัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อทุนไม่เกิน 2:1 ซึ่งอัตราส่วนนี้ยังถือเป็นเงื่อนไขทางการเงินภายใต้สัญญาสินเชื่อของบริษัทฯ อีกด้วย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของบริษัทฯ อยู่ที่ [0.37] ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการจัดการทางการเงินอย่างรอบคอบและความสามารถในการรองรับภาระหนี้ที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังติดตามกระแสเงินสดและสภาพคล่องอย่างใกล้ชิดเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ สามารถชำระหนี้ได้ตามข้อกำหนด ซึ่งรวมถึงมีแนวทางการวางแผนการเงินอย่างมีวินัย การจัดการเงินทุนหมุนเวียนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าโครงสร้างทางการเงินมีความยั่งยืนและอยู่ในขอบเขตความสามารถที่บริษัทฯ สามารถชำระคืนได้นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังดำเนินการทดสอบภาวะวิกฤตทางการเงินของบริษัทฯ เป็นระยะๆ ภายใต้สภาวะตลาดต่างๆ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ยังสามารถบริหารจัดการชำระหนี้ได้ แม้ในช่วงสภาวะตลาดที่ไม่เอื้ออำนวย</li> </ul>

## 7. ความเสี่ยงจากการลงทุน

ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และจัดการความเสี่ยง
<b>7.1 ความผันผวนของราคาหุ้นสามัญของบริษัทฯ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นหรือหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ยังต้องเผชิญกับความเสี่ยงอื่นๆ ด้วยเช่นกัน มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทย ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆ กับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสำหรับสงครามการค้า การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศในแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ</li> <li>ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายที่เอื้อต่อการซื้อขายหุ้น</li> <li>หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้</li> <li>นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการค้ากับดูแลกิจการของบางบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในการตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดเฉพาะเจาะจงอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไปจากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลที่เข้มแข็ง การกำกับดูแลของคณะกรรมการอิสระ และการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ</li> <li>การจัดการความเสี่ยงเชิงรุกเพื่อระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>การสื่อสารผลการดำเนินงานทางการเงิน แผนการในอนาคต และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นแก่นักลงทุน</li> <li>สร้างความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับนักลงทุนผ่านการมีส่วนร่วมและการพบปะนักวิเคราะห์เป็นประจำเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกังวลและความคาดหวังของนักลงทุน</li> <li>เน้นกลยุทธ์การสร้างมูลค่าระยะยาวมากกว่าผลกำไรในระยะสั้น</li> <li>ติดตามแนวโน้มของตลาด กิจกรรมของกลุ่มคู่แข่ง และตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจ เพื่อคาดการณ์ปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดความผันผวน และจัดการความคาดหวังในเชิงรุก</li> <li>การกำหนดนโยบายการจ่ายเงินปันผลอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อสร้างรายได้ที่สม่ำเสมอให้กับนักลงทุนและส่งเสริมการถือครองในระยะยาว</li> </ul>



# การขับเคลื่อนธุรกิจ เพื่อความยั่งยืน





# การพัฒนาอย่างยั่งยืน

## นโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เพื่อแสดงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการพัฒนาอย่างยั่งยืน บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืนแยกต่างหาก โดยได้ระบุประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม และการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมธุรกิจ และการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ด้วยนโยบายนี้ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินงานเพื่อส่งเสริมให้มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคม

### ห่วงโซ่คุณค่าของบริษัทฯ [GRI 102-9]

ในอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ห่วงโซ่คุณค่าในการปฏิบัติการทางทะเลจะพิจารณาว่ามีความยั่งยืนหากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เช่น รั้วพีช แร่ธาตุ และวัตถุดิบอื่นๆ ดำเนินไปในลักษณะที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ซึ่งรวมถึงการใช้เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การใช้เส้นทางที่มีประสิทธิภาพ และแนวปฏิบัติในการขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ ยังรวมถึงความพยายามในการลดการปล่อยมลพิษและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยการใช้แนวทางความยั่งยืนตลอดห่วงโซ่คุณค่า บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานในขณะที่ยกระดับการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมของบริษัทฯ

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่าที่สุดในการขนส่งสินค้าปริมาณมากในระยะทางไกล จากการคาดการณ์ คาดได้ว่าร้อยละ 90 ของการค้าโลกเกิดขึ้นบนทะเล ซึ่งครอบคลุมสินค้าทั้งหมดตั้งแต่วัตถุดิบ เช่น น้ำมันและรั้วพีช ไปจนถึงผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เช่น รถยนต์และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ความสามารถของเรือในการเข้าถึงและขนส่งไปยังสถานที่ห่างไกลของโลก ทำให้การขนส่งสินค้าทางเรือเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้สำหรับเศรษฐกิจโลก

1. การดำเนินการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือที่ท่าเรือ รวมถึงการจัดการขนถ่ายสินค้า เช่น แร่ หรือ รั้วพีช ขึ้นเรือ และตรวจสอบให้แน่ใจว่าสินค้าที่บรรทุกบนเรือได้รับการรักษาความปลอดภัยและจัดเก็บอย่างเหมาะสม เพื่อทำการขนส่ง

แนวปฏิบัติดังต่อไปนี้ถูกนำมาใช้เพื่อปรับปรุงกระบวนการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือ

- การใช้อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพและมีความรวดเร็ว
- การหารือขั้นตอนในการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือกับทีมงานบนฝั่งที่ท่าเรือ เพื่อพิจารณาการดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ซึ่งสามารถช่วยลดความล่าช้าและช่วยให้การบริหารจัดการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น
- การจัดทำ “แบบรายการตรวจสอบความปลอดภัยบนเรือและบนฝั่ง” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงาน (SOPs) เพื่อให้แน่ใจว่าได้มีการพิจารณาประเด็นสำคัญต่างๆ ในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน

2. การบริหารจัดการเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในฐานะเจ้าของเรือ นั้นต้องอาศัยความชำนาญและประสบการณ์สูงในการบริหารเรือและจัดการสินค้า ตลอดจนความเข้าใจอย่างถ่องแท้เกี่ยวกับระบบการขนส่งและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กระบวนการบริหารจัดการเรือมีดังต่อไปนี้

- **การจัดการทางเทคนิค:** ฝ่ายเทคนิคมีหน้าที่ดูแลกองเรือ ซึ่งรวมถึงกำหนดเวลาในการซ่อมบำรุงและซ่อมแซม และติดตามดูแลการประสิทธิภาพการทำงานของเรือ และการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- **การบริหารลูกเรือ:** ฝ่ายบริหารลูกเรือดูแลลูกเรือทั้งหมด โดยมีหน้าที่รับสมัคร ฝึกอบรม และดูแลการปฏิบัติงานของลูกเรือ
- **ประกันภัย:** บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าเรือของบริษัทฯ ได้ทำประกันภัยครอบคลุมความเสี่ยงต่างๆ เช่น อุบัติเหตุโจรสลัด และภัยธรรมชาติ

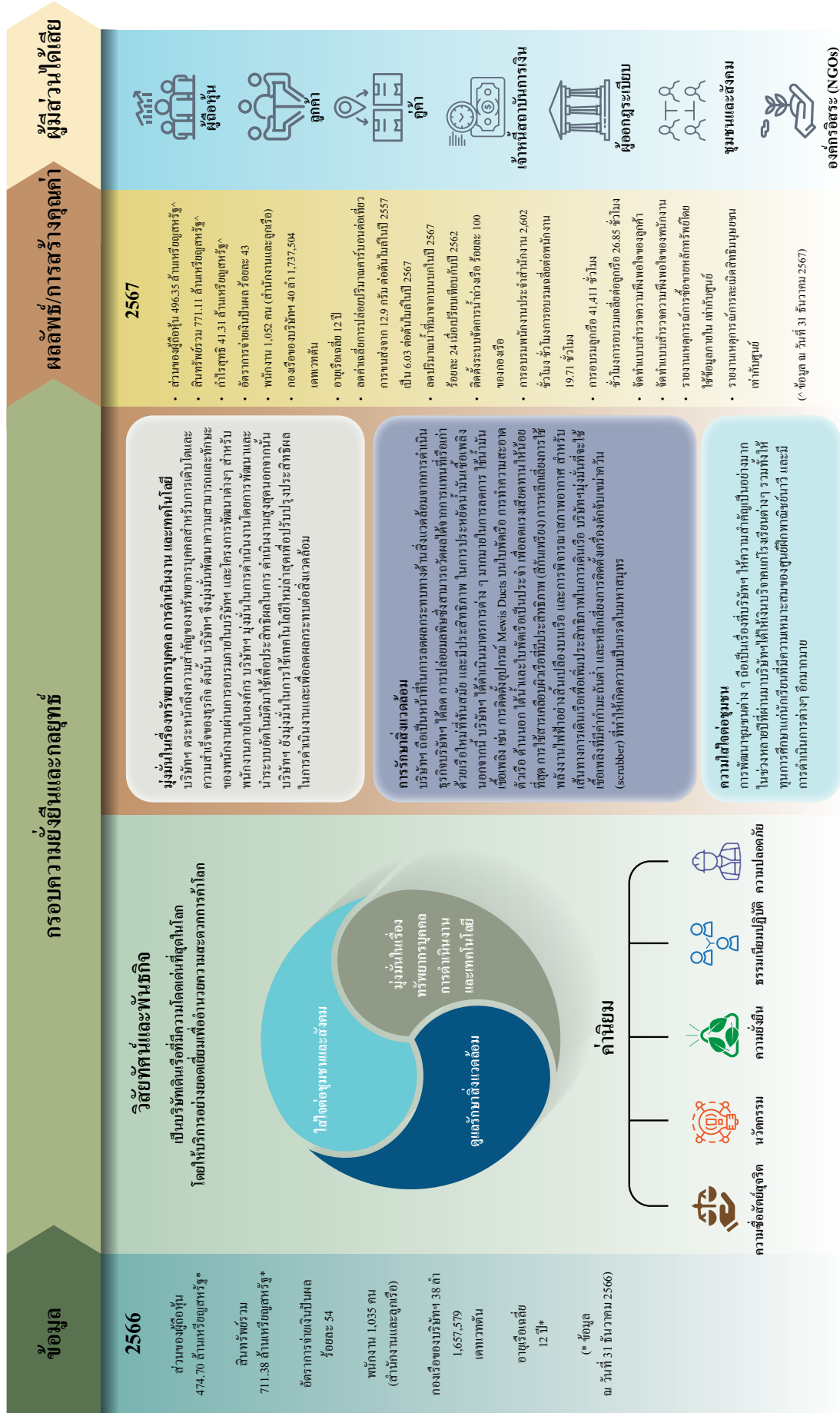
- **การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับ:** บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยระหว่างประเทศ การปกป้องสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานอื่นๆ บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของผลกระทบที่มาจากสาเหตุและดำเนินการแก้ไข และหาวิธีป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก

3. **กระบวนการจัดซื้อวัสดุและชิ้นส่วนอะไหล่สำหรับเรือ** ประกอบด้วยกระบวนการระบุวัสดุ/อะไหล่ที่ต้องการ การเลือกคู่ค้าที่มีชื่อเสียงและ/หรือเชื่อถือได้ การขอใบเสนอราคา การตรวจสอบ และการจัดเก็บวัสดุ/อะไหล่บนเรือ การมีช่องทางการสื่อสารที่ชัดเจนถือเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องมี การส่งมอบตามเวลาและเงื่อนไขการชำระเงินตามที่ตกลงกันไว้ บริษัทฯ ปฏิบัติต่อคู่ค้าด้วยความเสมอภาคและสม่ำเสมอ และสร้างความสัมพันธ์ระยะยาวกับคู่ค้า บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าข้อกำหนดและเงื่อนไขการค้าเป็นไปตามบรรทัดฐานและแนวปฏิบัติของอุตสาหกรรม บริษัทฯ ได้กำหนดแนวปฏิบัติสำหรับคู่ค้าขึ้น เพื่อแสดงความมุ่งมั่นที่จะร่วมมือกับคู่ค้าสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน และถือเป็นความพยายามของบริษัทฯ ที่จะสนับสนุนให้คู่ค้านำแนวปฏิบัติที่ดีไปใช้ เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคม
4. **การดำเนินการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ** การขนถ่ายสินค้าลงจากเรือเกี่ยวข้องกับการขนถ่ายและส่งมอบสินค้าในสภาพเดียวกับที่ขึ้นขึ้นเรือ ก่อนถึงท่าเรือที่เป็นจุดหมาย กับต้นเรือจะวางแผนจัดลำดับการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ การวางแผนในการขนถ่ายจะช่วยให้เห็นตำแหน่งของสินค้าที่กระจายอยู่ภายในเรือและช่วยให้การขนถ่ายสินค้าออกเป็นไปอย่างปลอดภัย หลังจากขนถ่ายสินค้าเสร็จสิ้นแล้ว เรือจะแล่นไปยังท่าเรืออื่นเพื่อบรรทุกสินค้าสำหรับการขนส่งต่อไป หรือแล่นไปยังอู่ต่อเรือเพื่อซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือ
5. **การทำธุรกิจให้เข้าเรือ** ฝ่ายการพาณิชย์ทำหน้าที่ดูแลด้านการพาณิชย์ในธุรกิจ ซึ่งรวมถึงการเจรจาต่อรองอัตราค่าเช่าเรือ การกำหนดตารางการเดินเรือ และกำหนดตำแหน่งที่เหมาะสมที่สุดในการนำเรือเข้ารับสินค้า ณ ท่าเรือที่เหมาะสม
  - **การเจรจาต่อรองอัตราค่าเช่าเรือ** ฝ่ายการพาณิชย์ มีหน้าที่เจรจาต่อรองอัตราค่าเช่าเรือกับผู้เช่าเรือ ซึ่งเป็นค่าบริการที่เรียกเก็บจากการใช้เรือแบบรายเที่ยวหรือตามระยะเวลาเช่า
  - **การให้เข้าเรือ** ฝ่ายการพาณิชย์มีหน้าที่ดูแลการเช่าเรือและส่งมอบเรือแก่ลูกจ้างหรือCharterers เพื่อทำการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือที่กำหนด ขั้นตอนนี้เกี่ยวข้องกับการเจรจาต่อรองอัตราค่าเช่าเรือ เส้นทางเดินเรือ และข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆ โดยปกติฝ่ายการพาณิชย์จะทำงานร่วมกับนายหน้าอิสระ หรือ ตัวแทน ในการติดต่อกับผู้เช่าที่มีศักยภาพ
  - **การกำหนดเส้นทางเดินเรือ** ฝ่ายกำหนดเที่ยวการเดินเรือมีหน้าที่วางแผนเส้นทางเดินเรือสำหรับเรือทุกลำ โดยพิจารณาจากสภาพอากาศ เส้นทางเดินเรือ และความพร้อมของท่าเรือ
6. **แบบสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าโดยใช้สื่อออนไลน์ (online survey)** เป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพในการรวบรวมความคิดเห็นอันมีค่าจากลูกค้าเกี่ยวกับประสบการณ์และรับรู้ความพึงพอใจจากการใช้บริการเรือของบริษัทฯ ข้อมูลที่ได้รับสามารถนำมาถึงเรื่องที่ต้องพิจารณาปรับปรุงและแก้ไข เพื่อตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ การสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอช่วยให้บริษัทฯ รับรู้ถึงการเปลี่ยนแปลงในทัศนคติและความพึงพอใจของลูกค้า

ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม นำไปสู่การริเริ่มนำเรือซึ่ง “เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” มาใช้ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ในทำนองเดียวกัน เป็นที่คาดหวังว่าหากในอนาคตมีเรือพาณิชย์รุ่นใหม่ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เรือเหล่านั้นก็จะเป็นส่วนหนึ่งในกองเรือของบริษัทฯ เช่นกัน



# ห่วงโซ่คุณค่าอย่างยั่งยืน (Sustainable Value Chain) [GRI 102-9]





## ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements) [GRI 102-21, 102-40, 102-42, 102-43, 102-44]

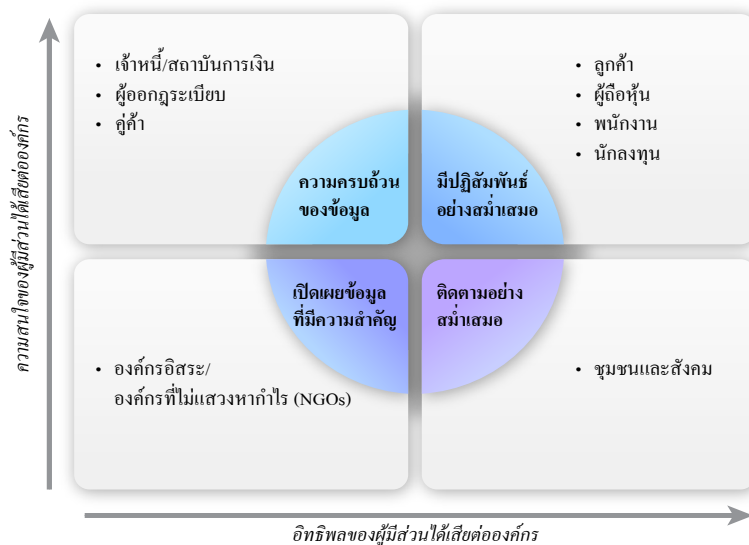
บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายใน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก กล่าวคือ เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ผู้ลงทุน ชุมชน หน่วยงานราชการ และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ และมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ พิจารณาธุรกิจอย่างรอบด้านทั้งภายในและภายนอก เพื่อกำหนดเป้าหมายการมีส่วนร่วม โดยเป้าหมายเหล่านี้มุ่งเน้นที่กระบวนการ การดำเนินงาน และความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ทั่วทั้งบริษัทฯ จากกระบวนการเหล่านี้ บริษัทฯ ได้ระบุผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องและจัดลำดับตามความสำคัญจากผลกระทบและอิทธิพลที่มากที่สุด ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียจะได้รับการพิจารณาตลอดกระบวนการโดยใช้หลักการและเครื่องมือตามมาตรฐาน AA1000SES ภายใต้หลักการ 3 ประการ คือ การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย (Inclusivity) การประเมินประเด็นของผู้มีส่วนได้เสีย (Materiality) และการตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย (Responsiveness) โดยหลักการเหล่านี้ได้ฝังอยู่ในแนวปฏิบัติ กลยุทธ์ และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

### กระบวนการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสีย

- **การระบุและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียหลัก:** บริษัทฯ ระบุและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียหลักโดยพิจารณาจากความเข้าใจในประเด็นสำคัญ ความคาดหวังในการมีส่วนร่วม ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ ระดับอิทธิพล ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ และบริบทขององค์กร เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีความเข้าใจที่ครอบคลุมเกี่ยวกับข้อกังวลและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย
- **กำหนดวิธีการมีส่วนร่วม:** บริษัทฯ กำหนดวัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วมและเลือกวิธีที่เหมาะสมในการสื่อสารและร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ ผ่านวิธีการต่างๆ อาทิเช่น การจัดทำแบบสอบถาม การสัมภาษณ์ การจัดสนทนากลุ่ม การสัมมนา การใช้ช่องทางออนไลน์และช่องทางอื่นๆ ตามความเหมาะสม
- **การพัฒนาแผนการสื่อสาร:** แผนการสื่อสารของบริษัทฯ จัดทำขึ้นผ่านการชี้แจงวัตถุประสงค์และนโยบายของบริษัทฯ โดยคำนึงถึงทรัพยากรที่จำเป็นในการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียให้เกิดประสิทธิภาพ รวมถึงการเลือกช่องทางที่เหมาะสม การกำหนดความถี่ของการสื่อสาร และการระบุสาระสำคัญเพื่อส่งเสริมความโปร่งใสและให้เกิดความชัดเจน
- **กลไกการร้องเรียน:** บริษัทฯ ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลากหลายวิธีการ โดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บริษัทฯ ยังได้จัดหาช่องทางในการสื่อสารผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและสามารถติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านผู้บริหาร โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลดังกล่าวอย่างจริงจังและจะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับ
- **การติดตามและประเมินผล:** บริษัทฯ ติดตามและประเมินผลกระบวนการมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยปีละครั้ง โดยข้อเสนอแนะจะถูกรวบรวมและนำไปใช้เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมในอนาคต

### การบริหารจัดการและวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสีย



ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งประเภทและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 9 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี หน่วยงานทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้าง และรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสารรับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม	ช่องทางการสื่อสาร
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล</li> <li>การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ</li> <li>ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรม และโปร่งใส</li> <li>การบริหารความเสี่ยง</li> <li>ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน</li> <li>จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และในการให้ข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ</li> <li>การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ง่าย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ</li> <li>เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง แม่นยำและทันเวลา</li> <li>ตอบข้อสงสัยต่างๆ ทั้งหมด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ</li> <li>จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึง การจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (SET Opportunity Day) ทุกไตรมาส (วิดีโอสำหรับการประชุมและกิจกรรมต่างๆ ได้ถูกเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ)</li> <li>จดหมายข่าวรายไตรมาสจากกรรมการผู้จัดการ</li> <li>รายงานประจำปีและรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ</li> <li>สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และการจัดประชุม</li> </ul>
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>การบริการอย่างมีอาชีพในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม</li> <li>การปฏิบัติตามสัญญา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย</li> <li>ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมืออาชีพและให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า</li> <li>ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าอย่างน้อยปีละครั้ง</li> <li>ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที</li> <li>มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้มีส่วนได้เสียกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ</li> </ul>

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม	ช่องทางการสื่อสาร
พนักงาน (สำนักงานและบนเรือ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม</li> <li>ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ</li> <li>การพัฒนาความรู้ความสามารถ</li> <li>สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี</li> <li>ความปลอดภัยในการทำงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล</li> <li>ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน</li> <li>ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการทำงาน</li> <li>พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทนสวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้</li> <li>ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ</li> <li>จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของพนักงานอย่างน้อยปีละครั้ง</li> </ul>
เจ้าหนี้/สถาบันการเงิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด</li> <li>กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม</li> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา</li> <li>เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาผู้ รวมถึงเงื่อนไขที่กำหนดตามวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆ ที่ได้ตกลงกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี</li> <li>ตอบกลับข้อสงสัยอย่างทันทั่วถึง</li> </ul>
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมคุณภาพชีวิต</li> <li>สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม</li> <li>การรักษาสิ่งแวดล้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>จัดให้มีและบังคับใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>พบปะกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญในชุมชนเพื่อวางแผนและดำเนินโครงการพัฒนาชุมชน</li> </ul>
หน่วยงานกำกับดูแล	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ</li> <li>มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส</li> <li>เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย</li> <li>สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ</li> <li>มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างสม่ำเสมอ</li> <li>มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ</li> </ul>
คู่ค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน</li> <li>กำหนดราคาที่ยุติธรรม</li> <li>รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ</li> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขการชำระเงิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามคู่ค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจริยธรรมเชิงของอุตสาหกรรม</li> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา</li> <li>ชำระเงินตามกำหนด</li> <li>มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำการประเมินคู่ค้า โดยใช้แบบสอบถาม/แบบสำรวจ</li> <li>มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์</li> </ul>
องค์กรอิสระ/องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร (NGOs)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาที่ยั่งยืน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หารือผ่านสมาคมอุตสาหกรรม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การมีส่วนร่วมโดยตรงเพื่อส่งเสริมความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด</li> </ul>
นักลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลตอบแทนจากการลงทุน</li> <li>การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ</li> <li>ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส</li> <li>การบริหารจัดการความเสี่ยง</li> <li>จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ</li> <li>การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ง่าย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี</li> <li>เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส ครบถ้วน และสม่ำเสมอ</li> <li>จัดทำข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้องและครบถ้วน</li> <li>ยึดมั่นในมาตรฐานทางจริยธรรมและกฎหมาย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดช่องทางสื่อสารโดยตรงกับผู้บริหาร</li> <li>การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่องทางตอบข้อซักถาม</li> <li>เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างสม่ำเสมอ</li> <li>การนำเสนอ (Presentation) และจัด Road Show 14 ครั้ง ในปี 2567</li> <li>จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ</li> </ul>

กลุ่มของผู้มีส่วนได้เสีย	ประเภทของการมีส่วนร่วม			
	อีเมล/ โทรคมนาคม	การพบปะ	กิจกรรม	แบบสำรวจ/ แบบสอบถาม
ผู้ถือหุ้น	✓	✓	✓	
ลูกค้า	✓	✓		✓
พนักงาน	✓	✓	✓	✓
เจ้าหนี้/สถาบันการเงิน	✓	✓	✓	
คู่ค้า	✓	✓		✓
ชุมชนท้องถิ่น	✓	✓	✓	
สมาคมอุตสาหกรรม/สหภาพแรงงาน/องค์กรพัฒนาเอกชน	✓	✓		
ผู้ออกกฎระเบียบ	✓	✓		
นักลงทุน	✓	✓	✓	

### การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน [GRI 102-31, 102-47, 103-1]

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัท ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าได้มีการประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน

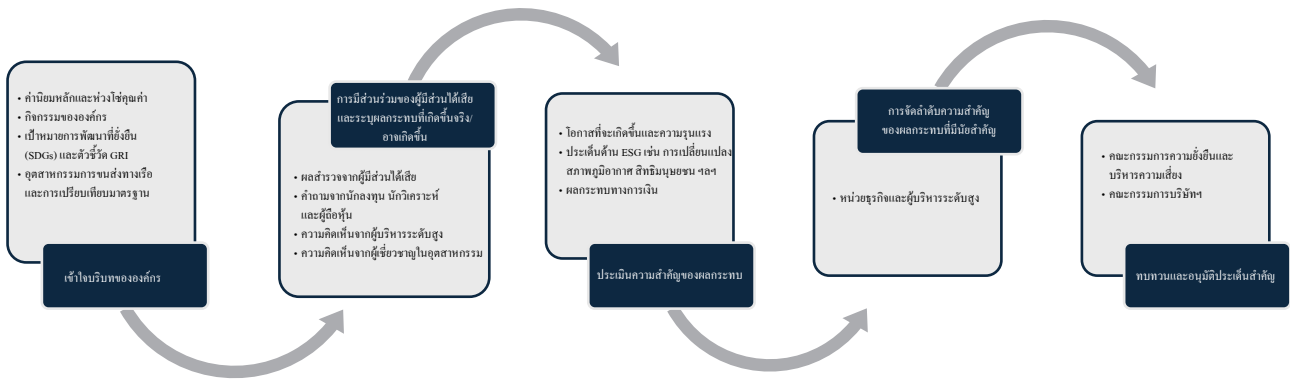
กลุ่มบริษัทฯ ดำเนินการประเมินประจำปีเพื่อระบุประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน กระบวนการนี้ช่วยให้มั่นใจว่าประเด็นสำคัญที่ได้รับการระบุไว้นั้นสอดคล้องกับกิจกรรมของกลุ่มบริษัทฯ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย รวมถึงมีความเกี่ยวข้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน การประเมินประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนอ้างอิงตามการประเมินผลกระทบจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงผลกระทบของประเด็นด้านความยั่งยืนต่อมูลค่าโดยรวมขององค์กร

### กระบวนการประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน

เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

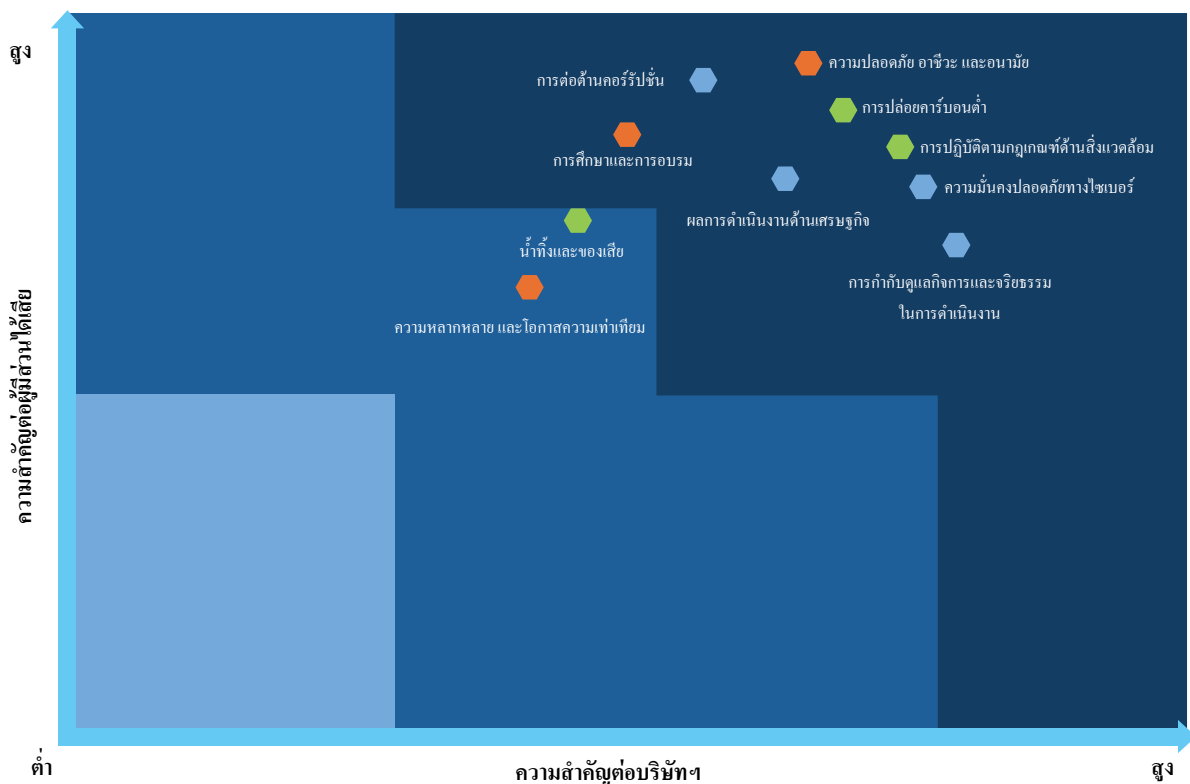
- การระบุผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงหรืออาจเกิดขึ้น:** โดยการประเมินถึงขอบเขตของผลกระทบ (ตำแหน่งที่ผลกระทบของแต่ละประเด็นที่เกิดขึ้น) ทำให้สามารถประเมินผลกระทบในแต่ละประเด็นทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ และจากการจำแนกตามหน่วยธุรกิจโดยอ้างอิงตัวชี้วัดจากเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) และตัวชี้วัดของ GRI มาพิจารณาประกอบกัน
- การประเมินความสำคัญของผลกระทบ:** โดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากสำรวจ เพื่อระบุและประเมินประเด็นที่มีความสำคัญต่อองค์กรและผู้มีส่วนได้เสีย กระบวนการนี้ช่วยให้กำหนดประเด็นที่มีผลกระทบทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคมอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถจัดลำดับความสำคัญและแก้ไขปัญหาที่สำคัญที่สุด ซึ่งส่งผลให้เกิดความสำเร็จร่วมกันและความยั่งยืนโดยรวมขององค์กร
- การประเมินและสอบทานความถูกต้องของการระบุและการจัดลำดับประเด็นความสำคัญ:** การประเมินความมีนัยสำคัญด้านความยั่งยืน (materiality assessment) ได้รับการตรวจสอบความถูกต้องผ่านตัวแทนภายในของแต่ละหน่วยธุรกิจ โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหารระดับสูง
- การทบทวนบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี:** ผลประเมินประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนซึ่งผ่านการตรวจสอบโดยผู้บริหารระดับสูงแล้ว จะถูกรายงานต่อคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง (ในระดับคณะกรรมการ) และคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี





ตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนด้านล่างนี้ประกอบด้วย 10 หัวข้อสำหรับความยั่งยืนในแต่ละประเด็นตามลำดับความสำคัญและผลกระทบ หัวข้อของตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนที่สะท้อนถึงการจัดลำดับความสำคัญด้านความยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสีย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหา และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย

### ประเด็นด้านความยั่งยืน สำหรับปี 2567



#### เศรษฐกิจ

- ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ
- การกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมในการดำเนินงาน
- การต่อต้านคอร์รัปชัน
- ความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์



#### สิ่งแวดล้อม

- การปล่อยคาร์บอนต่ำ
- การปฏิบัติตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม
- น้ำทิ้งและของเสีย



#### สังคม


- การศึกษาและการอบรม
- ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และอนามัย
- ความหลากหลาย และโอกาสความเท่าเทียม






## การมีส่วนร่วมในเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) [GRI 102-15, 102-29, 103-2, 103-3]

บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) โดยบริษัทฯ ได้รวมเป้าหมายเหล่านี้ไว้ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้บริหารและพนักงานทุกคนพร้อมที่จะบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืนพร้อมกับการเติบโตทางธุรกิจ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่การส่งเสริมสุขภาพที่ดี และความเป็นอยู่ที่ดี การศึกษาที่มีคุณภาพ ความเสมอภาคทางเพศ งานที่เหมาะสมและการเติบโตทางเศรษฐกิจ การดำเนินการทางด้านภูมิอากาศ การเป็นองค์กรที่เข้มแข็งเพื่อสันติภาพ ความยุติธรรม และความร่วมมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเป้าหมายเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ

### การดำเนินการสู่เป้าหมายความยั่งยืน

ประเด็นความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	การดำเนินการของบริษัทฯ ในปี 2567	SDGs
ความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานกำกับดูแล</li> <li>ผู้ถือหุ้น</li> <li>นักลงทุน</li> <li>ชุมชนและสังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ระบุและประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผนวกการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและสถานการณ์ภัยพิบัติเข้ากับกรอบการบริหารความเสี่ยง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำรายงานตามข้อเสนอแนะและแนวการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD framework) และผนวกความเสี่ยงด้านสภาพอากาศเข้ากับการบริหารความเสี่ยงองค์กร</li> <li>รายงานความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศต่อคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงเป็นประจำ</li> <li>ลงทุนในเทคโนโลยีนวัตกรรมและเรือที่ทันสมัย เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของกองเรือที่มีอยู่</li> </ul>	
คาร์บอนฟุตพริ้นท์และการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	<ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานกำกับดูแล</li> <li>ผู้เช่าเรือ</li> <li>ผู้ถือหุ้น</li> <li>นักลงทุน</li> <li>ชุมชนและสังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า (เดทเวทตัน) ลงร้อยละ 40 ภายในปี 2573 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ซึ่งเป็นปีฐาน</li> <li>เป็นผู้ประกอบการขนส่งด้วยพลังงานใหม่ที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนและความเป็นกลางทางคาร์บอน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition กลุ่มพันธมิตรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนาเรือที่มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ในเชิงพาณิชย์</li> <li>ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า (เดทเวทตัน) ลงร้อยละ 53 ในปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2557</li> <li>เรือของบริษัทฯ ทุกลำได้มีการวางแผนเส้นทางการเดินเรือเพื่อลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและเพื่อเพิ่มความปลอดภัย</li> <li>บรรลุเป้าหมายในการลดการใช้เชื้อเพลิงร้อยละ 5 ต่อลำเรือ โดยการติดตั้งท่อ wake equalizing ducts ซึ่งป้อนอุปกรณ์ที่ติดบริเวณใบจักรเรือเพื่อช่วยลดอัตราการกินน้ำมันบนเรือ 20 ลำ</li> <li>ศึกษาการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ B24 และ B34 เพื่อลดการปล่อยมลพิษ</li> <li>เปลี่ยนใบพัดบนเรือ 2 ลำ เพื่อลดการปล่อยมลพิษ</li> <li>ใช้สารเติมแต่งน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อปรับปรุงการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดการปล่อยมลพิษ</li> <li>จัดทำแบบสำรวจเพื่อรวบรวมข้อมูลการปล่อยมลพิษ เพื่อจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของพนักงาน</li> <li>ริเริ่มโครงการเพื่อสร้างจิตสำนึกและส่งเสริมวิถีคาร์บอนต่ำและพฤติกรรมอนุรักษ์พลังงานในหมู่พนักงาน</li> </ul>	

ประเด็นความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	การดำเนินการของบริษัทฯ ในปี 2567	SDGs
น้ำทิ้งและของเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานกำกับดูแล</li> <li>ชุมชนและสังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และจัดให้สิ่งแวดล้อมมีความสำคัญเท่าเทียมกับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทำลายเรือด้วยวิธีที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>ลดปริมาณน้ำที่ส่งออกจากฝั่งร้อยละ 25 ภายในปี 2572 โดยเปรียบเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน</li> <li>ลดของเสียจากอาหารบนเรือลงร้อยละ 20 ภายในปี 2572 เทียบกับปี 2563 ที่เป็นปีฐาน</li> <li>รักษาการรั่วไหลของน้ำมันให้เป็นศูนย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แม้จะไม่มีทำลายเรือในช่วงเวลานี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ และได้ใบรับรอง “การจัดเก็บวัตถุอันตราย (Inventory of Hazardous Materials Certificate)” ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าเมื่อเรือลำใดถูกทำลาย เรือลำนั้นจะถูกทำลายด้วยวิธีที่ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน</li> <li>ในปี 2567 บริษัทฯ ได้จัดแคมเปญ ภายใต้ชื่อ “Empowering Oceans Through Marine Life Guardianship &amp; Team Up to Clean Up” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มจำนวนประชากรปูม้าในอ่าวไทยด้วยการปล่อยปูม้าลงทะเล ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของโครงการริเริ่มนี้ จะช่วยแก้ไขวิกฤติการประมงจากปัญหาการจับปลามากเกินไปซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อประชากรปูม้าในประเทศไทย</li> <li>ลดการซื้อน้ำจืดจากฝั่งลงร้อยละ 23.50 ในปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน</li> <li>ความร่วมมือเชิงกลยุทธ์กับคู่ค้าท้องถิ่น โดยมีวัตถุประสงค์ในการรวบรวมและรีไซเคิลกระดาษที่ใช้แล้ว</li> </ul>	 
ความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์	<ul style="list-style-type: none"> <li>ลูกค้า</li> <li>พนักงาน</li> <li>เจ้าหนี้/สถาบันการเงิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อปกป้องระบบสารสนเทศและทรัพย์สินสารสนเทศ โดยการวางแผนการรักษาความปลอดภัยที่แข็งแกร่ง ส่งเสริมวัฒนธรรมของการตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ และดูแลให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เสริมสร้างความสามารถในการปรับตัวเพื่อรับมือและจัดการกับภัยคุกคามที่เกิดขึ้นใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Cyber Resilience)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ไม่มีเหตุการณ์คุกคามทางไซเบอร์</li> <li>ไม่มีเหตุการณ์หรือการร้องเรียนเกี่ยวกับการละเมิดความปลอดภัยของข้อมูล</li> <li>พนักงานทุกคน (100%) ได้รับการฝึกอบรมด้านการตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์</li> </ul>	 
การต่อต้านคอร์รัปชัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>พนักงาน</li> <li>ผู้เช่าเรือ</li> <li>ลูกค้า</li> <li>หน่วยงานกำกับดูแล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรมและไม่ยอมรับการกระทำใดๆ ที่เกี่ยวกับการติดสินบนและการทุจริตคอร์รัปชัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การทุจริตคอร์รัปชันเป็นศูนย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดอบรมพนักงานทุกคน</li> <li>สื่อสารนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการต่อต้านคอร์รัปชันกับพนักงาน คู่ค้าสถาบันการเงิน และผู้มีส่วนได้เสียรายอื่นๆ</li> <li>จัดอบรมเกี่ยวกับจริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริตสำหรับพนักงานทุกคนในกลุ่มบริษัท โดยแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย</li> <li>ไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรมใดๆ ในปี 2567</li> </ul>	

ประเด็น ความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของ บริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	การดำเนินการของบริษัทฯ ในปี 2567	SDGs
ผลการดำเนินงานด้าน เศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ผู้ถือหุ้น</li> <li>• พนักงาน</li> <li>• นักลงทุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เพื่อสร้างรักษาและเพิ่มมูลค่าระยะยาวให้กับผู้ถือหุ้น</li> <li>• บริหารจัดการเงินลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สร้างมูลค่าระยะยาวผ่านความยั่งยืน</li> <li>• ควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</li> <li>• มุ่งเน้นที่ความต้องการของลูกค้าและทำให้เหนือกว่าความคาดหวังของลูกค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การประเมินผลประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานประจำปี</li> <li>• ลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ๆ และเรือที่ทันสมัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน</li> <li>• ดำเนินการทดลองอุปกรณ์และเทคโนโลยีประหยัดพลังงานหลากหลายรูปแบบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน</li> <li>• บรรลุเป้าหมายค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม</li> </ul>	
การฝึกอบรมและการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พนักงาน</li> <li>• ชุมชนและสังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เพื่อเสริมสร้างทัศนคติเชิงบวกต่อสุขภาพและความปลอดภัย และเพื่อขยายขีดความสามารถและทักษะของพนักงานบริษัท จัดให้มีการฝึกอบรมภายในองค์กรและจัดให้มีหลักสูตรการพัฒนาสำหรับพนักงานทั่วทั้งองค์กร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทบทวนและพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมภายใน สำหรับลูกเรือทุกคน</li> <li>• เน้นแบบฝึกหัดที่ออกแบบมาเพื่อให้ลูกเรือได้พัฒนาทักษะและความตระหนักในการเดินเรือ โดยการผ่านการเรียนรู้สภาพอากาศ สภาพทางทะเลและสภาพท่าเรือต่างๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวนทั้งสิ้น 1,542 คน เข้าร่วมอบรมหลักสูตรทั้งหมด 20 หลักสูตร ผ่านระบบออนไลน์ และที่ศูนย์ฝึกอบรม</li> <li>• ริเริ่มโครงการทุนการศึกษาสำหรับบุตรของพนักงานและลูกเรือ โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนและสร้างเสริมแรงบันดาลใจในการศึกษาให้แก่เยาวชน โดยได้มอบทุนการศึกษาจำนวน 20 ทุนโดยพิจารณาจากผลการศึกษาและความต้องการทางการเงิน</li> <li>• มอบทุนการศึกษาจำนวน 20 ทุน และการฝึกงานแก่นักเรียนในอุตสาหกรรมการเดินเรือและขนส่ง</li> <li>• บริจาคเงินให้กับโรงเรียนในชนบทของประเทศไทย เพื่อแสดงความมุ่งมั่นในการพัฒนาการศึกษาและชุมชน</li> </ul>	
ความปลอดภัย อาชีวอนามัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พนักงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสุขภาวะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• บรรลุเป้าหมายไม่มีพนักงานเสียชีวิต</li> <li>• คงอัตราการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงานไว้ต่ำกว่า ร้อยละ 0.30 (ต่อหนึ่งล้านชั่วโมงการทำงาน)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ดูแลให้แน่ใจว่าสภาพแวดล้อมในการทำงานมีความปลอดภัยและถูกสุขอนามัย ผ่านมาตรการต่างๆ</li> <li>• จัดให้มีการทำงานทางไกลเพื่อความปลอดภัยและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานในช่วงสถานการณ์โรคระบาด</li> <li>• จัดฝึกอบรมการดับเพลิงและการซ้อมอพยพหนีไฟประจำปี เพื่อแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของพนักงาน และเพื่อเพิ่มศักยภาพในการทำงานเป็นทีม โดยการให้ความรู้ด้านอัคคีภัยเพื่อสร้างสถานที่ทำงานที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น</li> </ul>	
ความหลากหลายและความเท่าเทียมทางโอกาส	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พนักงาน</li> <li>• หน่วยงานกำกับดูแล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีความยุติธรรมและเอาใจใส่พนักงานให้โอกาสพนักงานในการพัฒนาและการเติบโตอย่างเท่าเทียมกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ส่งเสริมวัฒนธรรมความหลากหลายของบุคลากร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดทำนโยบายความหลากหลายและความเท่าเทียม</li> <li>• จัดอบรมเรื่องความเท่าเทียมทางเพศสำหรับพนักงาน</li> <li>• มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนนายเรือเพศหญิงจำนวน 1 คน</li> </ul>	



## ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

### การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์ [GRI 102-34, 103-1]

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะต้องสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ โครงสร้างในการกำกับดูแลกิจการได้รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

### ข้อมูลการกำกับดูแล [GRI 405-1]

ข้อมูลการดำเนินงาน	2567
<b>คณะกรรมการบริษัทฯ</b>	
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	12
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	42%
อัตราส่วนกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร (รวมกรรมการอิสระ)	75%
อัตราส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหาร	25%
จำนวนครั้งการประชุม	5
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	97%
<b>สัดส่วนกรรมการแยกตามเพศ</b>	
ผู้หญิง	42%
ผู้ชาย	58%
<b>คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ</b>	
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	3
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	100%
จำนวนครั้งการประชุม	4
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%
<b>คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง</b>	
ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	5
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	80%
จำนวนครั้งการประชุม	4
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%

ข้อมูลการดำเนินงาน	2567
<b>คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน</b>	
ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	3
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	67%
จำนวนครั้งการประชุม	2
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%

### จริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติ

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน - จริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติ	2565	2566	2567
จำนวนเงินที่จ่ายในการดำเนินคดีทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการติดสินบนหรือการทุจริต	0	0	0
จำนวนการละเมิดการซื้อขายหลักทรัพย์โดยการใช้ข้อมูลภายใน	0	0	0
จำนวนเหตุการณ์เรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์	0	0	0
จำนวนเหตุการณ์รายงานด้านสิทธิมนุษยชน	0	0	0
จำนวนข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญ	0	0	0

### การจัดอบรมจริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต

ที่พีเอสแอล เราตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่าที่สุด เราจึงมุ่งมั่นส่งเสริมวัฒนธรรมแห่งความซื่อสัตย์ ความรับผิดชอบ และการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว เราจึงให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับหลักสูตรการฝึกอบรมที่เสริมสร้างศักยภาพให้กับทีมของเรา เพื่อรักษามาตรฐานสูงสุดในการปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ และมีส่วนร่วมในการสร้างความสำเร็จร่วมกัน

ในแต่ละปี บริษัทฯ จัดการฝึกอบรมซึ่งครอบคลุมในหัวข้อสำคัญ เช่น จรรยาบรรณทางธุรกิจ แนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต และแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในอุตสาหกรรม การฝึกอบรมเหล่านี้ถูกออกแบบมาเพื่อให้พนักงานของเรามีความพร้อมในการรับมือกับความซับซ้อนของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในปัจจุบัน โดยยังคงยึดมั่นในค่านิยมหลักและหลักจริยธรรมของบริษัทฯ

การลงทุนในการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะเสริมสร้างความรู้ให้กับพนักงาน ส่งเสริมการตัดสินใจอย่างมีจริยธรรม และตอกย้ำความมุ่งมั่นของเราในการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

การอบรมจรรยาบรรณทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต	2566	2567
ร้อยละของพนักงานที่เข้าร่วมอบรม	100	100

## การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน [GRI 205-2, 205-3]

บริษัทฯ ได้พัฒนาชื่อเสียงในอุตสาหกรรมโดยไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชันซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชัน และการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบ

ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายงดรับของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2567 นโยบายงดรับของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดสัมมนาและฝึกอบรมในเรื่องการต่อต้านการทุจริต ให้แก่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคนในสำนักงานเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดนโยบายฉบับนี้ให้ครอบคลุมถึงบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ ทำธุรกิจด้วย

บริษัทฯ ไม่มีการสนับสนุนทางการเงินแก่การรณรงค์ทางการเมือง องค์กรทางการเมือง นักล็อบบีสต์ องค์กรที่ทำการล็อบบี้ สมาคมการค้า และกลุ่มที่ได้รับการยกเว้นภาษี ตลอดจนการใช้จ่ายอื่นใด ยกตัวอย่างเช่น ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการลงคะแนนหรือประชามติ

บริษัทฯ ได้กำหนดช่องทางในการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ฯลฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงให้ความมั่นใจได้ว่าบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ เกี่ยวข้องด้วย ไม่มีการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณ

ในปี 2567 ไม่มีการแจ้งเบาะแส และไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรม

### ช่องทางการแจ้งเบาะแส

บริษัทฯ ได้กำหนดกระบวนการและช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียนจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็น หรือร้องเรียนโดยตรงต่อประธานคณะกรรมการบริษัท (คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา) กรรมการอิสระผ่านทางช่องทางการติดต่อดังต่อไปนี้

### ช่องทางการร้องเรียน

- เว็บไซต์: <https://www.preciousshopping.com/th/ช่องทางติดต่อโดยตรงของ/>
- ไปรษณีย์: กรุณาส่ง คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา เลขที่ 217/79 คริสตัลการ์เด้นคอนโดมิเนียม ซ. สุขุมวิท 4 ถ. สุขุมวิท คลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
- อีเมล: [chaipatr@capmaxx.co.th](mailto:chaipatr@capmaxx.co.th)
- กล่องรับความคิดเห็น: ฝ่ายลูกค้า

### ขั้นตอนปฏิบัติเมื่อได้รับเบาะแส

- เมื่อได้รับข้อร้องเรียนคุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ซึ่งเป็นผู้รับเรื่องร้องเรียน จะดำเนินการตรวจสอบและรวบรวมข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้น และนำไปปรึกษากับประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ/หรือกรรมการท่านอื่นในคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ กรรมการที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาข้อร้องเรียนจะพิจารณาเกี่ยวกับ

ขั้นตอนการสืบสวนและวิธีการสืบสวนที่เหมาะสม กรรมการที่เกี่ยวข้องอาจพิจารณาไม่ดำเนินการใดๆ หากพบว่าข้อร้องเรียนนั้นไม่มีนัยสำคัญหรือผู้ร้องเรียนได้รับผลประโยชน์จากการร้องเรียน

- ข้อร้องเรียนบางกรณีสามารถแก้ไขได้ด้วยข้อตกลงร่วมกันโดยปราศจากการสืบสวน โดยมีพนักงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมพิจารณา
- ในกรณีที่ต้องมีการสืบสวน กรรมการผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาข้อร้องเรียนอาจมอบหมายให้บุคคลที่มีความเหมาะสมดำเนินการสืบสวนต่อไป
- ผู้ที่ได้รับมอบหมายจะต้องดำเนินการโดยคำนึงถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นเรื่องสำคัญ ผู้ที่ได้รับมอบหมายอาจขอคำปรึกษาจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ/หรือผู้บริหารระดับสูง ผู้สอบบัญชีภายนอก และ/หรือ ที่ปรึกษากฎหมาย ตามความเหมาะสม เพื่อช่วยในการสืบสวนและวิเคราะห์หาข้อสรุป
- ผู้ที่ได้รับมอบหมายควรดำเนินการสืบสวนเพื่อหาข้อเท็จจริง ภายใต้กรอบเวลาที่เหมาะสม และเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ในกรณีที่ข้อร้องเรียนเป็นเรื่องสำคัญ เช่น เป็นเรื่องที่กระทบต่อชื่อเสียง ภาพลักษณ์ หรือฐานะทางการเงินของบริษัทฯ หรือขัดแย้งกับนโยบายในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หรือเกี่ยวข้องกับผู้บริหารระดับสูง ผู้ที่ได้รับมอบหมายจะต้องรายงานผลการสืบสวน ข้อคิดเห็น และมาตรการดำเนินการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ผิดจรรยาบรรณซ้ำต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ/หรือคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาต่อไป
- ผู้ที่ได้รับมอบหมายอาจรายงานถึงความคืบหน้า/ผลการสืบสวนให้ผู้ร้องเรียนทราบ ในกรณีที่ผู้ร้องเรียนเปิดเผยตนเอง

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองให้เป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)



รูปภาพ: นายกอตัม คูรานา กรรมการ - การเงิน ของบริษัทฯ รับใบประกาศนียบัตรรับรองการต่ออายุการเป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC) ในพิธีมอบประกาศนียบัตรออนไลน์ เมื่อเดือนธันวาคม 2565



นับตั้งแต่ปี 2562 บริษัทฯ ได้รับรองการเป็นสมาชิกของ CAC ในการได้รับการรับรองบริษัทฯ ต้องผ่านกระบวนการประเมินตนเองและผ่านการตรวจสอบและอนุมัติโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อแสดงว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริตและมีเอกสารครบถ้วนตามข้อกำหนดของคณะกรรมการ CAC

คณะกรรมการ CAC ตั้งเป้าหมายที่จะจัดการกับการทุจริตคอร์รัปชัน สร้างธุรกิจที่มีความโปร่งใส และยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทเอกชน

ในปี 2567 ทีเอสแอลยังคงมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม โดยจัดหลักสูตรการฝึกอบรมที่ครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับจริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริตให้กับพนักงานทุกคน การฝึกอบรมนี้ได้รับการออกแบบเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้และเป็นเครื่องมือที่จำเป็นในการยึดมั่นในค่านิยมของบริษัทฯ และมีบทบาทในการต่อต้านการทุจริตในหน้าที่การงานของตนเองอย่างมีประสิทธิภาพ

### หลักสูตรการฝึกอบรมครอบคลุมหัวข้อสำคัญต่างๆ ดังนี้

- สถานการณ์การทุจริตในประเทศไทย: การสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับสถานการณ์ปัจจุบันและเน้นย้ำถึงความจำเป็นของความระมัดระวังและการปฏิบัติตามหลักจริยธรรม
- บทบาทของภาคเอกชนในการลดปัญหาการทุจริต: เน้นย้ำถึงความสำคัญของการดำเนินการร่วมกันและความรับผิดชอบที่เฉพาะของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการมีส่วนร่วมต่อต้านการทุจริต
- แนวทางเมื่อเผชิญประเด็นขัดแย้งทางจริยธรรม: ให้คำแนะนำเชิงปฏิบัติเพื่อช่วยให้กรรมการและพนักงานสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่ท้าทายได้อย่างถูกต้องตามหลักจริยธรรม
- นโยบายและแนวปฏิบัติ: เน้นย้ำถึงนโยบายและมาตรฐานของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันในการตัดสินใจและการดำเนินการ
- ระบบการแจ้งเบาะแส: จัดให้มีช่องทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสำหรับการรายงานการกระทำที่ไม่ถูกต้อง โดยให้ความสำคัญกับการคุ้มครองและการรักษาความลับของผู้แจ้งเบาะแส
- กิจกรรมแบบโต้ตอบ: การจัดสถานการณ์จำลองเชิงปฏิบัติ เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้จริง
- การวัดผลหลังการฝึกอบรม: มีการทดสอบความเข้าใจหลังการฝึกอบรม เพื่อให้มั่นใจว่าผู้เข้าร่วมอบรมเข้าใจแนวคิดหลักและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในสถานการณ์จริงได้
- โครงการนี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรที่ยึดมั่นในจริยธรรม และเสริมสร้างบทบาทของบริษัทฯ ในการสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่โปร่งใสและปราศจากการทุจริต

## ลูกค้า

### ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าความสำเร็จขึ้นอยู่กับ การเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้าด้วยการขนส่งสินค้าอย่างคุ้มค่าและเชื่อถือได้ เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกิจที่ดำเนินการทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง พนักงานของบริษัทฯ ทั้งที่สำนักงานและบนเรือจึงจำเป็นต้องตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าอย่างทันทั่วทั้งที่ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะนำเสนอแนวทางแก้ไข ปัญหาให้กับลูกค้า ไม่ว่าเรือของบริษัทฯ จะเกี่ยวข้องกับสถานการณ์นั้นโดยตรงหรือไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม トラバドที่ปัญหานั้นอยู่ภายในขอบเขตของสัญญาที่ตกลงไว้ บริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้น ได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือชั้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ มากกว่าผู้เช่าเรือรายอื่นๆ ในตลาด

## ข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องของบริษัทฯ

รายละเอียดของกองเรือของบริษัทฯ ได้แสดงบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ในหน้า “กองเรือ” นอกจากนี้ เว็บไซต์ของบริษัทฯ ยังได้แสดงสถานะของเรือว่างปล่อยให้เช่า โดยมีรายละเอียดของเรือ เช่น ชื่อ ปีที่ผลิต น้ำหนักบรรทุก วันที่เปิด ท่าเรือที่เปิด ฯลฯ เพื่อให้ลูกค้าและผู้มีส่วนได้เสีย มีข้อมูลอย่างเพียงพอในการตัดสินใจ

บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านฝ่ายบริหาร คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลที่ได้รับอย่างจริงจังและเก็บข้อมูลไว้เป็นความลับ เพื่อปรับปรุงและยกระดับการให้บริการแก่ลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้สำรวจความคิดเห็นจากลูกค้าผ่านแบบสอบถามความพึงพอใจของลูกค้าที่ส่งให้ลูกค้าหลังจากเสร็จสิ้นการดำเนินงานตามสัญญา

เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของใช้ในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าเทกองที่ยังไม่ได้บรรจุหีบห่อ เช่น แร่เหล็ก ถ่านหิน ซีเมนต์ เหล็ก สังกะสี และไม้แปรรูป เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเรือออกแบบมาเพื่อบรรทุกสินค้าเหล่านี้ในปริมาณมาก และถือเป็นส่วนสำคัญของห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น การก่อสร้าง การผลิต และการเกษตร

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของสินค้าและการส่งมอบที่ตรงเวลา บริษัทฯ จัดให้มีมาตรการด้านสุขภาพและความปลอดภัยดังต่อไปนี้ เพื่อรักษาความปลอดภัยของสินค้าและลูกเรือบนเรือ

- **สุขภาพของลูกเรือ:** ดูแลให้แน่ใจว่าลูกเรือมีสุขภาพแข็งแรงและไม่เป็นโรคติดต่อก่อนที่จะออกเดินทาง เพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่เชื้อไปยังลูกเรือและผู้เยี่ยมชมคนอื่นๆ
- **ความสะอาด:** รักษามาตรฐานความสะอาดและสุขอนามัยบนเรือ เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของโรค
- **อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE):** จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลแก่ลูกเรือและผู้เยี่ยมชมตามความจำเป็น เพื่อลดความเสี่ยงจากการสัมผัสวัตถุและสภาวะที่เป็นอันตราย
- **แผนรับมือเหตุฉุกเฉิน:** จัดทำและดำเนินการตามแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีความพร้อมที่จะรับมือกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- **การสื่อสาร:** ติดต่อสื่อสารกับลูกค้าอย่างเปิดเผยและสม่ำเสมอ เพื่อให้ลูกค้าทราบถึงสถานะของสินค้าและเพื่อจัดการกับข้อกังวลใจ
- **การประเมินความเสี่ยง:** จัดให้มีการประเมินความเสี่ยงอย่างละเอียด เพื่อระบุอันตรายที่อาจเกิดขึ้นและใช้มาตรการเชิงรุกเพื่อลดความเสี่ยงของการสูญเสียหรือความเสียหาย
- **การบำรุงรักษาเรือ:** บำรุงรักษาและปรับปรุงตัวเรืออย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย เช่น อุปกรณ์ดับเพลิง แพชูชีพ และระบบนำทาง
- **ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย:** ฝึกอบรมลูกเรืออย่างสม่ำเสมอในเรื่องแผนฉุกเฉิน แผนการอพยพ และการจัดการสินค้าอันตรายอย่างปลอดภัย
- **ความคุ้มครองของประกันภัย:** เสนอทางเลือกความคุ้มครองด้านประกันภัยแก่ลูกค้า เพื่อให้ผู้คุ้มครองการสูญเสียทางการเงินในกรณีสินค้าสูญหายหรือเสียหาย
- **ข้อเสนอแนะจากลูกค้า:** สนับสนุนให้ลูกค้าแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับบริการของบริษัทฯ และดำเนินการแก้ไขในส่วนที่ต้องปรับปรุง

## การสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า

บริษัทฯ เชื่อว่าความพึงพอใจของลูกค้ามีความสัมพันธ์เชิงบวกและส่งผลโดยตรงต่อความสามารถในการทำกำไรและมูลค่าของบริษัทฯ บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายที่จะบรรลุอัตราความพึงพอใจในระดับมากที่สุดอย่างน้อยร้อยละ 50 สำหรับทั้งสองเกณฑ์ ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าในปี 2566 และ 2567 ได้นำเสนอ ดังนี้

## ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า

ผลการสำรวจความพึงพอใจ ของลูกค้า	ความพึงพอใจของลูกค้าต่อการปฏิบัติงาน ของกัปตันเรือและลูกเรือ		ความพึงพอใจของลูกค้าต่อการปฏิบัติงาน ของฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทฯ	
	2566	2567	2566	2567
พอใจมาก	ร้อยละ 68	ร้อยละ 81	ร้อยละ 84	ร้อยละ 77
พอใจ	ร้อยละ 32	ร้อยละ 15	ร้อยละ 11	ร้อยละ 15
ปานกลาง	0	0	ร้อยละ 5	ร้อยละ 8
ไม่พอใจ	0	ร้อยละ 4	0	0
ไม่พอใจมาก	0	0	0	0

บริษัทฯ ตระหนักและมีส่วนร่วมกับความคิดเห็นที่ได้จากลูกค้าทันที แสดงถึงการให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของลูกค้า บริษัทฯ รวบรวมคำติชมจากแหล่งต่างๆ อาทิเช่น อีเมลล์ แบบสำรวจลูกค้า ช่องทางโซเชียล และช่องทางอื่นๆ และนำข้อมูลเหล่านี้มาวิเคราะห์อย่างละเอียด เพื่อที่จะระบุแนวโน้มและเพื่อให้ได้รับข้อมูลเชิงลึกที่มีคุณค่าเกี่ยวกับจุดแข็งและสิ่งที่สามารถปรับปรุงได้ในธุรกิจ

ในปี 2567 ได้รับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้า 1 ราย ซึ่งได้รับการแก้ไขและสื่อสารผลการแก้ไขอย่างครบถ้วน ทำให้อัตราการแก้ไขปัญหาคิดเป็นร้อยละ 100 บริษัทฯ ได้มีการติดตามความคิดเห็นของลูกค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อประเมินประสิทธิผลของการดำเนินการแก้ไข ซึ่งการติดตามความคิดเห็นของลูกค้าอย่างต่อเนื่องนี้ ทำให้บริษัทฯ สามารถตอบสนองและปรับเปลี่ยนให้เข้ากับความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปได้

### ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า [GRI 418-1]

สำหรับข้อมูลของลูกค้า บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาข้อมูลลูกค้าจากการสูญหาย การถูกขโมย การนำไปใช้ในทางที่ผิด การเปิดเผย การแก้ไข และการทำลายโดยไม่ได้รับอนุมัติ บริษัทฯ รับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้าผ่านทางโทรศัพท์ อีเมลล์ และจดหมาย บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการบริการเพื่อที่จะมอบบริการที่ดีที่สุด บริษัทฯ ตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อการร้องเรียน หรือการร้องขอต่างๆ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความมุ่งมั่นให้บริการและรักษาความลับของลูกค้า

ในระหว่างรอบระยะเวลาของการรายงานนี้ บริษัทฯ ไม่มีข้อร้องเรียนใดๆ ในปัญหาดังกล่าว และไม่ถูกปรับ หรือถูกลงโทษจากปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดการรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า

### ความปลอดภัยทางไซเบอร์

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางไซเบอร์ในการปกป้องการดำเนินธุรกิจ ข้อมูล และผู้มีส่วนได้เสีย บริษัทฯ ดำเนินกลยุทธ์ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์โดยมีพื้นฐานจากการกำกับดูแลที่ดี เทคโนโลยีขั้นสูง และความมุ่งมั่นในการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าระบบของบริษัทฯ มีความพร้อมและสามารถรับมือกับภัยคุกคามใหม่ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### กรอบการกำกับดูแลเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Governance Framework)

คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลผ่านคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ เพื่อให้แน่ใจว่าการกำกับดูแลเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Governance) สนับสนุนเป้าหมายขององค์กรและช่วยลดความเสี่ยง กรอบการกำกับดูแลเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ถูกออกแบบให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ทางธุรกิจ เสริมสร้างประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และเพื่อให้แน่ใจว่ามีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบในการติดตามความเสี่ยงและขับเคลื่อนแนวทางความยั่งยืน

กรรมการบริหารและหัวหน้าฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด เพื่อนำนโยบายการกำกับดูแลเทคโนโลยีสารสนเทศและแนวทางเชิงกลยุทธ์ไปปฏิบัติ

ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศมีหน้าที่บริหารจัดการและดูแลระบบสารสนเทศให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร เพื่อให้มั่นใจถึงความเสถียรและความปลอดภัยของเทคโนโลยี ทั้งนี้ นโยบายและมาตรการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศทั้งหมดได้รับการอนุมัติจากผู้บริหารระดับสูง

## นโยบายและแนวปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายรักษาความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของจริยธรรมทางธุรกิจและแนวปฏิบัติของบริษัทฯ นโยบายนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีการใช้เทคโนโลยีอย่างมีจริยธรรมและเป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแล บริษัทฯ ได้จัดทำและดำเนินการตาม ‘นโยบายระบบการจัดการความปลอดภัยของข้อมูล’ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่มีความละเอียดอ่อนได้รับการป้องกันและรักษาเป็นความลับ ผ่านมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม พนักงานประจำสำนักงานและบนเรือได้รับการฝึกอบรมเรื่องความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์อย่างสม่ำเสมอ

## การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์

เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติการทางทะเลสมัยใหม่ บริษัทฯ ตระหนักถึงความจำเป็นในดำเนินการด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ ไม่เพียงแต่ในทะเลเท่านั้น แต่ยังรวมถึงสภาพแวดล้อมภายในสำนักงานด้วย เมื่อเรือต่างๆ มีการเชื่อมโยงกันมากขึ้นและรวมถึงการใช้ซอฟต์แวร์ขั้นสูง การสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยทางไซเบอร์จึงกลายเป็นเรื่องที่สำคัญในการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความเสี่ยงด้านความปลอดภัย อุสาหกรรมการขนส่งทางทะเลทั่วโลกจึงหันมาให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ ซึ่งการจัดการกับความกังวลด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ยังคงเป็นเรื่องท้าทายที่สำคัญของบริษัทต่างๆ ทั่วโลก

ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์นั้นครอบคลุมหลากหลายแนวทาง บริษัทฯ ได้ประเมินและจัดการกับภัยคุกคามที่เกิดขึ้นใหม่อย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับมาตรการรักษาความปลอดภัยโดยรวมของบริษัทฯ และรวมถึงการสร้างสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมการทำงานขององค์กร ในขณะที่เดียวกันก็ลดโอกาสที่จะเกิดการละเมิดความปลอดภัยให้เหลือน้อยที่สุด การเชื่อมโยงของความเสี่ยงระดับโลกหลายรูปแบบรวมมาบรรจบกันกับปัญหาด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงที่สูงและมีความซับซ้อนยิ่งขึ้น ภูมิรัฐศาสตร์มีส่วนสำคัญให้เกิดความเสี่ยงนี้ เนื่องจากการโจมตีทางไซเบอร์อาจได้รับการสนับสนุนจากรัฐ ซึ่งทำให้เกิดภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่มีแรงจูงใจทางการเงินซึ่งแพร่หลายในอุตสาหกรรมของบริษัทฯ ให้มีความรุนแรงยิ่งขึ้น

ความเสี่ยงทางไซเบอร์ที่เพิ่มมากขึ้นภายในบริษัทเป็นผลมาจากการแพร่กระจายอย่างรวดเร็วของการใช้อุปกรณ์ที่เชื่อมต่อถึงกัน การบูรณาการในการใช้เทคโนโลยีที่เกิดขึ้นใหม่บนเรือ และการใช้ปัญญาประดิษฐ์ (AI) เพื่อเป็นแนวทางในการรักษาความปลอดภัยต่อภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่ซับซ้อนนี้ อุตสาหกรรมการเดินเรือได้ให้ความสำคัญกับความสามารถในการตอบสนองอย่างมีประสิทธิภาพต่อความถี่และความซับซ้อนของการโจมตีทางไซเบอร์

นอกจากนี้ บริษัทฯ แสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ต่อความปลอดภัยทางไซเบอร์ด้วยการได้รับใบรับรอง ISO/IEC 27001 ซึ่งเป็นมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับทั่วโลกสำหรับระบบการจัดการความปลอดภัยของข้อมูล การรับรองนี้ไม่เพียงแต่ยืนยันความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ต่อความปลอดภัยทางไซเบอร์เท่านั้น แต่ยังรวมถึงการมีกรอบแนวทางแบบองค์รวมที่ครอบคลุมการตรวจสอบบุคคล การมีนโยบายที่ชัดเจน และการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย

ในขณะที่บริษัทฯ มีระบบป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์ ทั้งในการปฏิบัติการทางทะเลและภายในสภาพแวดล้อมสำนักงาน บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เกิดความยั่งยืนในการดำเนินงานและมีความยืดหยุ่นหากบริษัทฯ เผชิญกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่เพิ่มมากขึ้นด้วยมาตรการเชิงรุก การลงทุนเชิงกลยุทธ์ และแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ที่ครอบคลุม



ทำให้บริษัทฯ สามารถปรับตัวและเติบโตในยุคดิจิทัลได้ ในขณะเดียวกันก็ทำให้เกิดเอกภาพในการดำเนินงานและได้รับความไว้วางใจจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

## การจัดการระบบข้อมูล

เช่นเดียวกับการรายงานเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ใหม่ซึ่งครอบคลุมทุกการปฏิบัติงานในสำนักงานใหญ่และเชื่อมต่อกับกองเรือของบริษัทฯ โปรแกรมนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนเรือ ต้นทุนที่เกิดขึ้นและข้อมูลอื่นๆ แบบทันที และช่วยให้สำนักงานใหญ่สามารถติดต่อกับกัปตันเรือทุกคนบนเรือทุกลำได้อย่างใกล้ชิด ซึ่งช่วยในการตัดสินใจเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น นอกจากนี้ โปรแกรมดังกล่าว ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้อย่างดียิ่งขึ้น และสนับสนุนให้การทำงานระหว่างพนักงานในสำนักงานใหญ่กับกองเรือมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วย ระบบนี้ได้มีการยกระดับให้สามารถรองรับการเก็บข้อมูลเพิ่มเติม สำหรับข้อกำหนดการรายงานข้อมูลใหม่และติดตามผลการดำเนินงานของเรือผ่านระบบดิจิทัลมากขึ้น

## การฝึกอบรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์

จัดให้มีการฝึกอบรมเพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ผ่านช่องทางออนไลน์สำหรับพนักงานทุกคน เพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับภัยคุกคามและความเสี่ยงทางด้านไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้พนักงานมีจิตความสามารถในการนำแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยมาใช้เพื่อลดโอกาสที่จะเกิดการละเมิดความปลอดภัย ปกป้องข้อมูลที่มีความละเอียดอ่อน และมีส่วนช่วยในการต่อต้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ภายในบริษัทฯ

**เป้าหมาย:** ร้อยละ 95 ของจำนวนพนักงานทั้งหมดเข้าร่วมการฝึกอบรมการสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยไซเบอร์

**ผลการดำเนินงาน:** พนักงานทุกคนได้เข้าร่วมอบรมและผ่านการทดสอบด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ และมีการรายงานผลการฝึกอบรมแก่ผู้บริหารระดับสูง

## การตอบสนองต่อเหตุการณ์ทางไซเบอร์

บริษัทฯ ตอบสนองต่ออันตรายและภัยคุกคามด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ ผ่านการวิเคราะห์ช่องโหว่ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์และปิดช่องโหว่เหล่านี้ บริษัทฯ ทำการติดตั้งไฟร์วอลล์เพื่อป้องกันการโจมตีจากภายนอกผ่านแอปพลิเคชัน การใช้เครือข่ายส่วนตัวเสมือน (VPN) และการตรวจสอบอีเมลที่ส่งมาจากภายนอกบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จำกัดการเข้าถึงเว็บไซต์ที่ไม่ปลอดภัย กำหนดให้มีมาตรการเพื่อป้องกันไวรัส และทำการสำรองข้อมูลของบริษัทฯ เพื่อเตรียมพร้อมกับการฉ้อโกงเงิน เพื่อป้องกันความเสียหายจากการโจรกรรมข้อมูลหรือเหตุการณ์อื่นๆ ที่อาจสร้างผลกระทบต่อระบบข้อมูลของบริษัทฯ

มติ MSC.428(98) ของ IMO ในเรื่องการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์นำวิของระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2564 โดยมติดังกล่าวได้ระบุว่าระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัยที่ได้รับการอนุมัติจะต้องรวมการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์นำวิที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และข้อกำหนดของกฎระเบียบของ ISM Code ซึ่งเป็นการจัดการเพื่อให้แน่ใจได้ว่าระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัยมีการประเมินความเสี่ยงอย่างเหมาะสมและมีมาตรการในการป้องกันเรือจากเหตุการณ์โจมตีทางไซเบอร์ มติดังกล่าวยังกำหนดให้บังคับใช้มาตรการดังกล่าวก่อนการออกใบรับรองการปฏิบัติตาม (Document of Compliance) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้มีมาตรการดังกล่าวบนเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ แล้ว

แม้ว่าไม่มีเหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อว่าทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และเทคโนโลยีภาคปฏิบัติการ (Operational Technology) ต่างต้องอยู่ภายใต้ความปลอดภัยทางไซเบอร์

- ภัยคุกคามไซเบอร์มีความซับซ้อนและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และสิ่งสำคัญคือระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของบริษัท จะต้องสามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ได้ บริษัทฯ ได้ทำงานร่วมกับผู้ให้บริการตรวจจับ และตอบสนองต่อภัยคุกคามขั้นสูงจากภายนอก ซึ่งจะช่วยเหลือช่องโหว่ รวมถึงตรวจสอบและตรวจจับภัยคุกคามของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้าน IT ที่สำคัญของบริษัทฯ ตลอด 24 ชั่วโมงทุกวัน นอกจากนี้ ยังมีการประเมินและตรวจสอบระบบปฏิบัติการบนเรืออีกด้วย จากรายงานการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Gap Analysis) พบว่า บริษัทฯ ได้ดำเนินการและปฏิบัติตามมาตรการแนะนำในการปฏิบัติงานบนเรือของบริษัทฯ อย่างครบถ้วนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางไซเบอร์
- นอกจากนี้ บริษัทสำนักงาน EY ได้ตรวจสอบความถูกต้อง และประเมินจุดอ่อนหรือความเสี่ยงของฐานข้อมูลการเงินและบัญชีของบริษัทฯ ปีละหนึ่งครั้ง
- บริษัทฯ ตรวจสอบให้แน่ใจว่าอุปกรณ์เครือข่ายและเซิร์ฟเวอร์ทั้งหมดมีการติดตั้งและอัปเดตเป็นเวอร์ชันล่าสุด
- ถึงแม้ว่าขณะนี้เรือส่วนใหญ่จะเชื่อมต่อกับระบบอินเทอร์เน็ต แต่ได้มีการอนุญาตให้เข้าถึงเฉพาะบางเว็บไซต์เท่านั้น เพื่อป้องกันโปรแกรมที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อโจมตีระบบเซิร์ฟเวอร์ (มัลแวร์: Malware) และการหลอกลวงผ่านทางระบบอีเมลล์ (ฟิชชิง : Phishing) ระบบ OT ในเครื่องจักรและอุปกรณ์ระบบบนทางได้แยกออกจากกันและไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- ระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) เป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่า ระบบดังกล่าวนี้ไม่มีการเชื่อมต่อโดยตรงกับอินเทอร์เน็ตตลอดเวลา และไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้นำระเบียบและแนวปฏิบัติเพิ่มเติมดังต่อไปนี้มาใช้ในการดำเนินงาน

- พนักงานทุกคน ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- รวมความเสี่ยงทางไซเบอร์ไว้ในนโยบายของบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าสอดคล้องกับมาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่ระบุใน ISPS และ ISM Code
- รวมข้อกำหนดใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ
- บริษัทฯ ผนวกการสร้างความตระหนักรู้ให้กับพนักงานเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัย โดยการให้ความรู้แก่พนักงานอย่างสม่ำเสมอ เกี่ยวกับภัยคุกคามทางไซเบอร์และวิธีการหลีกเลี่ยง ซึ่งจะช่วยสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยภายในองค์กร
- บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าระบบทั้งหมดได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อป้องกันช่องโหว่ที่ทราบจากการถูกโจมตี
- บริษัทฯ ลงทุนในเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ ซึ่งรวมถึงการใช้ปัญญาประดิษฐ์ (AI: Artificial Intelligence) และการเรียนรู้ของเครื่องมือต่างๆ เพื่อตรวจจับและป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์
- บริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบและทดสอบรายการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามระเบียบด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยทั้งหมด รวมถึงการตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบริหารความเสี่ยงทางไซเบอร์และทำการปรับเปลี่ยนเมื่อมีความจำเป็น

## การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลผ่าน “นโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล” นโยบายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบงานที่เหมาะสมสำหรับการจัดการข้อมูลส่วนบุคคล และเพื่อให้แน่ใจว่ามีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอในการคุ้มครองและรักษาความปลอดภัยข้อมูลส่วนบุคคลที่บริษัทฯ รวบรวม ใช้ และเปิดเผย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายและเพื่อป้องกันการละเมิดและใช้ข้อมูลส่วนบุคคลในทางที่ผิด บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีการเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละราย ตามพระราชบัญญัติและกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมายปี 2567 สำหรับความปลอดภัยทางไซเบอร์และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล	การดำเนินงานในปี 2567
ไม่มีเหตุการณ์คุกคามทางไซเบอร์	0
ไม่มีเหตุการณ์หรือการร้องเรียนใดๆ เกี่ยวกับการละเมิดความปลอดภัยของข้อมูล	0
พนักงานทุกคนได้รับการฝึกอบรมให้ตระหนักรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางไซเบอร์อย่างครบถ้วน	100%

**เป้าหมายระยะยาว:** เสริมสร้างความสามารถในการปรับตัวเพื่อตอบสนองและจัดการกับภัยคุกคามที่เกิดขึ้นใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (cyber resilience)

## พันธมิตรทางธุรกิจ และ/หรือ คู่ค้า

บริษัทฯ มีนโยบายการปฏิบัติต่อพันธมิตรทางธุรกิจและ/หรือคู่ค้าอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม ดังนั้น บริษัทฯ ปฏิบัติต่อพันธมิตรทางธุรกิจและ/หรือคู่ค้าอย่างเป็นเสมอภาค โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ และผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้าและหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจนำไปสู่ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดสำหรับการจัดซื้อจัดจ้างกับคู่ค้าและปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาข้อใดข้อหนึ่งได้ บริษัทฯ จะรับผิดชอบคู่ค้าทันที เพื่อหาทางออกอื่นที่ยอมรับได้ร่วมกัน

แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการคัดเลือกคู่ค้ามีดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ต้องคัดเลือกคู่ค้าโดยพิจารณาจากความสามารถในการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของบริษัทฯ ทั้งในแง่ของต้นทุน ประสิทธิภาพ รวมถึงความเชี่ยวชาญ สถานะการเงิน โดยคู่ค้าเหล่านี้จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด
- พิจารณาผลการประเมินคู่ค้าในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) ในการคัดเลือกคู่ค้า
- คำนึงถึงผลการดำเนินงานที่ผ่านมา และการให้ความร่วมมือกับบริษัทฯ เป็นสำคัญในการคัดเลือกคู่ค้า
- ในกรณีที่คู่ค้าเดิมไม่เพียงพอที่จะตอบสนองความต้องการของบริษัทฯ ฝ่ายจัดซื้อของบริษัทฯ จะค้นหาคู่ค้ารายใหม่

## การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน [GRI 308-1, 414-1]

เพื่อส่งเสริมความยั่งยืนและแนวปฏิบัติที่มีความรับผิดชอบในห่วงโซ่อุปทาน บริษัทฯ ได้กำหนดจรรยาบรรณคู่ค้า เพื่อเป็นแนวทางให้คู่ค้าในการให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจกับพาร์ตเนอร์อย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์ และเป็นธรรม ควบคู่กับการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน จรรยาบรรณคู่ค้าได้กำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติขั้นต่ำสำหรับคู่ค้าที่เกี่ยวข้องกับจริยธรรมทางธุรกิจ หลักปฏิบัติด้านแรงงาน อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และการปกป้องสิ่งแวดล้อม

จรรยาบรรณคู่ค้าได้รับการทบทวนและอนุมัติโดยผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำ เพื่อให้มั่นใจว่ามีความทันสมัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับเป้าหมายด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ และเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดในอุตสาหกรรม

## โปรแกรมเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) ของลูกค้า

บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการจัดการคุณภาพสากล ISO 9001 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการพัฒนาและปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง การรับรองนี้ยังครอบคลุมถึงกระบวนการคัดเลือกและจัดซื้อ วัสดุ เชื้อเพลิง อะไหล่ และทรัพยากรอื่นๆ เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการจัดซื้อทั้งหมดของบริษัทฯ สอดคล้องกับมาตรฐานด้านคุณภาพและความยั่งยืน นอกจากนี้ เพื่อเพิ่มความโปร่งใสและความรับผิดชอบ บริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอกเป็นประจำทุกปี เพื่อประเมินประสิทธิภาพของกระบวนการดำเนินงานและการปฏิบัติตามมาตรฐานสากล

เพื่อให้มั่นใจว่าลูกค้ารายใหม่มีความสอดคล้องกับค่านิยมด้าน ESG ของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้จัดทำแบบสอบถามสำหรับลูกค้าเพื่อประเมินแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม และสังคม นอกจากนี้บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเฉพาะของแต่ละประเทศ อุตสาหกรรม และประเภทสินค้าอย่างรอบคอบ

บริษัทฯ ใช้แบบประเมินตนเองของลูกค้าที่ทำผ่านระบบออนไลน์ในการประเมินลูกค้ารายสำคัญ (tier 1 suppliers) เพื่อประเมิน ESG ของลูกค้า ระบบนี้ช่วยให้ลูกค้าสามารถรายงานผลการดำเนินงานในประเด็นสำคัญต่างๆ เช่น ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แนวปฏิบัติทางสังคม และนโยบายธรรมาภิบาล โดยการรวบรวมข้อมูลเหล่านี้ ทำให้บริษัทฯ สามารถระบุโอกาสในการพัฒนาและยกย่องลูกค้าที่มีผลการดำเนินงานยอดเยี่ยม เพื่อส่งเสริมมาตรฐาน ESG ทั้งห่วงโซ่อุปทาน

บริษัทฯ มีส่วนร่วมกับพันธมิตรในห่วงโซ่อุปทานเพื่อรับมือกับความท้าทายด้าน ESG และแลกเปลี่ยนแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด ผ่านการสื่อสารที่เปิดกว้างและความร่วมมือจากลูกค้า บริษัทฯ สนับสนุนให้ลูกค้านำแนวปฏิบัติที่ยั่งยืนไปใช้ เพื่อยกระดับผลการดำเนินงานด้าน ESG อย่างต่อเนื่อง

### เป้าหมายและผลการดำเนินงาน

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ประเมินลูกค้าในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าปฏิบัติตามกฎหมายที่บังคับใช้อย่างเคร่งครัด รวมถึงด้านการต่อต้านการทุจริต แนวปฏิบัติด้านแรงงาน และกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในการดำเนินงานและในอุตสาหกรรมที่ลูกค้าทำธุรกิจอยู่

ลูกค้ารายสำคัญ หมายถึง ลูกค้าที่มีความสำคัญกับการดำเนินงาน เช่น ลูกค้าอะไหล่/เครื่องยนตรายสำคัญ ลูกค้าที่มีมูลค่าขายสูง (ประเมินโดยใช้รูปแบบการประเมิน ‘การวิเคราะห์การใช้จ่าย’) และลูกค้าที่ไม่มีไครมาแทนที่ได้อีก

#### เป้าหมาย

- ร้อยละ 100 ของลูกค้ารายสำคัญ ได้รับและตกลงที่จะปฏิบัติตามจรรยาบรรณลูกค้าของบริษัทฯ
- ร้อยละ 100 ของลูกค้ารายสำคัญ ได้รับการประเมินด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ผ่านแบบประเมินตนเองของลูกค้าทางช่องทางออนไลน์

คำอธิบาย	การดำเนินงานในปี 2567
จำนวนลูกค้าที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยตรง (Tier-1 suppliers)	702
จำนวนลูกค้ารายสำคัญที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยตรง	21
ร้อยละของมูลค่าการจัดซื้อจัดจ้างจากลูกค้ารายสำคัญ	52
ร้อยละของลูกค้ารายสำคัญที่ได้รับและตกลงที่จะปฏิบัติตามจรรยาบรรณลูกค้าของบริษัทฯ	100
ร้อยละลูกค้ารายสำคัญที่มีการประเมินด้าน ESG	100

### นโยบายการจัดซื้อ

นโยบายจัดซื้อจัดจ้างจัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในองค์กรสำหรับการขอจัดซื้อ/จัดจ้างสินค้าหรือบริการ นอกจากนี้ นโยบายนี้ยังมุ่งให้เกิดประสิทธิภาพในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าสอดคล้องและสนับสนุนเป้าหมายและคุณค่าของบริษัทฯ ในขณะเดียวกันก็รักษาไว้ซึ่งระดับการตรวจสอบที่จำเป็นในการคัดเลือกลูกค้า



กระบวนการคัดเลือก ทำสัญญา กำกับดูแล และประเมินคู่ค้าหรือผู้ให้บริการจะต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพ ความคุ้มค่า ความโปร่งใส และความยั่งยืนทางสังคม และให้ประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

ระยะเวลาการให้สินเชื่อก็คือ 30 วันหลังจากส่งมอบสินค้าหรือบริการ โดยการเปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับภาระงานกับคู่ค้าเฉพาะราย ระยะเวลาการให้สินเชื่ออาจลดลงหรือขยายจาก 30 วัน ได้ตามที่เห็นสมควร ระยะเวลาการให้สินเชื่อเฉลี่ยอยู่ที่ 30 วันในปี 2567

การดูแลคู่ค้าของบริษัทฯ ถือเป็นส่วนสำคัญในการจัดการห่วงโซ่อุปทาน เนื่องจากจะช่วยรักษาความสัมพันธ์อันดีและทำให้แน่ใจว่ากระบวนการขับเคลื่อนของสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น แนวทางดูแลคู่ค้าของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **การสื่อสารที่ชัดเจน:** คงไว้ซึ่งการสื่อสารที่ชัดเจนและเปิดเผยกับคู่ค้า เพื่อทำความเข้าใจ ความต้องการและความคาดหวังของคู่ค้า และเพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงด้านอุปสงค์ กำหนดการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่นๆ
- **การปฏิบัติอย่างเป็นธรรม:** ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมและด้วยความเคารพ และหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ตกลงไว้
- **ชำระเงินตรงต่อเวลา:** ชำระเงินให้คู่ค้าตามเวลาที่กำหนด เพื่อรักษาความสัมพันธ์อันดีและหลีกเลี่ยงปัญหาทางการเงินสำหรับคู่ค้า
- **ข้อเสนอแนะ:** ให้ข้อเสนอแนะที่สร้างสรรค์แก่คู่ค้า ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน และร่วมมือกับคู่ค้าเพื่อระบุและดำเนินการปรับปรุง
- **ทำงานร่วมกัน:** ร่วมมือกับคู่ค้าในโครงการร่วม เพื่อผลักดันผลประโยชน์ร่วมกัน และส่งเสริมวัฒนธรรมและให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

#### ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ [GRI 103-1]

ในปี 2567 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม โปรดดูรายละเอียด “การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ” ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2567 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 10 ตามรายงานของ Braemar โปรดดู “การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม” ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2567 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

ทั้งนี้ ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับปี 2568 เหมือนกับที่ได้กำหนดไว้ในปี 2567

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ) [GRI 201-1]

รายการ	2565	2566	2567
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น</b>			
รายได้จากการเดินเรือ	259.85	146.41	169.82
รายได้จากการลงทุน	0.41	1.27	2.63
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.00	0.00	4.02
รายได้อื่น	0.19	1.56	1.33
<b>รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น</b>	<b>260.45</b>	<b>149.24</b>	<b>177.80</b>
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย</b>			
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	21.63	23.94	22.22
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	49.08	46.90	50.62
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (จ่ายให้แก่ผู้ให้กู้)	11.12	13.74	15.89
เงินปันผลจ่าย	101.35	18.07	17.56
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.09	0.14	0.17
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.10	0.09	0.22
การจ่ายเงินอื่นๆ	2.17	3.20	4.38
<b>รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย</b>	<b>185.54</b>	<b>106.08</b>	<b>111.06</b>
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้</b>	<b>74.91</b>	<b>43.16</b>	<b>66.74</b>
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการด้อยค่า	37.57	41.06	43.31
ประมาณการและสำรองต่างๆ	(0.01)	0.00	0.00
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	37.35	2.10	23.43

ตารางข้างต้นจัดทำขึ้นเพื่อแสดงความโปร่งใสของผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ตัวเลขเหล่านี้คำนวณจากกระแสเงินสดและการชำระภาษี บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการทางภาษีใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงภาษี การดำเนินการในด้านการชำระเงิน การรับเงิน และภาษีเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่บริษัทฯ ทำธุรกิจอยู่

สำหรับผลการดำเนินงานทางการเงิน โปรดดู “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

## การเงินเพื่อความยั่งยืน

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะนำแนวคิดด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ เพราะบริษัทฯ เชื่อว่าประเด็นเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญในการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ

ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนจำนวน 85 ล้านเหรียญสหรัฐ กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)

ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนเพิ่มอีกจำนวน 105 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับบริษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคาร Credit Agricole Corporate and Investment Bank ข้อตกลงทางการเงินนี้กำหนดให้บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานต่างๆ ของบริษัทการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งจะมีการติดตามและประเมินผลเป็นประจำทุกปีโดยผู้ให้กู้ มาตรฐานการปฏิบัติงานของบริษัทการเงินระหว่างประเทศครอบคลุมการประเมินและการบริหารความเสี่ยงและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม แรงงานและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรและการป้องกันมลพิษ สุขอนามัย ความปลอดภัย และความมั่นคงของชุมชน ตลอดจนการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ และการจัดการสิ่งมีชีวิตตามธรรมชาติอย่างยั่งยืน บริษัทฯ มีหน้าที่ต้องจัดทำและบังคับใช้ขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการของเสียขั้นสุดท้ายของผู้รับเหมา สร้างความมั่นใจในด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานและลูกเรือในระหว่างอยู่นอกฝั่ง และรักษามาตรฐานด้านสุขภาพและความปลอดภัยของชุมชนในช่วงเวลาดังกล่าว นอกจากนี้ ยังรวมถึงการจัดการสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้รับเหมา การจัดการกับการเลือกปฏิบัติทางเพศ ตลอดจนความรุนแรงและการคุกคามทางเพศ และการใช้มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบของเรือต่อระบบนิเวศชายฝั่งและทางทะเลที่มีความละเอียดอ่อน นอกจากนี้ ยังมีข้อกำหนดเพิ่มเติมที่ว่า เรือที่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจะต้องมีประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงสูงกว่าค่าเฉลี่ยของกองเรือของบริษัทฯ และมีข้อจำกัดเกี่ยวกับปริมาณสินค้าถ่านหินที่เรือแต่ละลำจะสามารถขนส่งได้

ในปี 2567 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืน (Sustainability-Linked Bonds: SLBs) โดยได้รับการค้ำประกันจาก Credit Guarantee and Investment Facility (CGIF) ซึ่งเป็นทรัสต์เพื่อการลงทุนของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) การออกหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืนนี้แบ่งออกเป็น 2 ชุด ชุดละ 680 ล้านบาท โดยมีอายุหุ้นกู้ 5 ปี และ 10 ปี ตามลำดับ รวมมูลค่าทั้งสิ้น 1,360 ล้านบาท โดยหุ้นกู้นี้ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่ระดับ AAA จากบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ สามารถระดมทุนระยะยาว กระจายแหล่งเงินทุน ขยายอายุหนี้ และลดการพึ่งพาสินเชื่อธนาคารแบบดั้งเดิม โดยหุ้นกู้นี้เสนอขายให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ ภายใต้กฎเกณฑ์การออกตราสารหนี้สกุลเงินท้องถิ่นของภูมิภาคอาเซียน+3 หรือ ASEAN+3 Multi-Currency Bond Issuance Framework (AMBIF) การออกหุ้นกู้ครั้งนี้ถือเป็นก้าวสำคัญในประวัติศาสตร์เนื่องจากเป็นหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืนที่ออกโดยบริษัทเดินเรือในเอเชียเป็นครั้งแรก สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการลดการปล่อยคาร์บอน ภายในปี 2577 บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าลงร้อยละ 38.54 ซึ่งเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) แนวคิดนี้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการรักษาประสิทธิภาพการดำเนินงานควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมในมาตรการด้านสภาพภูมิอากาศระดับโลก ธุรกรรมนี้เน้นย้ำถึงความทุ่มเทของบริษัทฯ ในการใช้เครื่องมือทางการเงินที่เป็นนวัตกรรมเพื่อขับเคลื่อนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในอุตสาหกรรมเดินเรือ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของโมเดลธุรกิจที่ยั่งยืนของบริษัทฯ

## ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม [GRI 103-1]

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อคนนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านมลภาวะทางอากาศและ/หรือทางน้ำ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้า และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินธุรกิจตลอดหลายปีที่ผ่านมา ทำให้บริษัทฯ เข้าใจดีว่าแค่การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ นั้นยังไม่เพียงพอที่จะช่วยปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ยังมีสิ่งอื่นที่สำคัญที่จะต้องปฏิบัติ นอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ นั่นคือ การพัฒนาแผนงานภายในเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ รวมทั้งการค้นหาเทคโนโลยีที่ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาใช้ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงความมุ่งมั่นอย่างแน่วแน่ในการที่จะลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และของเสีย

## การดำเนินงานที่สำคัญ

- ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเดทเวทตันลงร้อยละ 53.20 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557
- นโยบายการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ได้มีการจัดทำอย่างเป็นทางการตามข้อกำหนด ISO 14001 ซึ่งเป็นนโยบายที่บริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแง่ของการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

เพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมและปกป้องโลก เพื่อชีวิตที่ดีขึ้นสำหรับคนรุ่นปัจจุบันและอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)” บรรลุเป้าหมายการลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยมลพิษร้อยละ 5 ต่อลำเรือ โดยการติดตั้งท่อ wake equalizing ducts ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดบริเวณใบจักรเรือเพื่อช่วยลดอัตราการกินน้ำมัน บนเรือ 20 ลำ

- เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งนำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
- บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆ ทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
- โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
- บริษัทฯ ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม/แนวทางการปฏิบัติที่ดี เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับใบรับรอง Inventory of Hazardous Materials (IHM)

### การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ [GRI 307-1]

การที่บริษัทฯ จะสามารถเดินเรือผ่านน่านน้ำสากลได้นั้น บริษัทฯ มีหน้าที่ตามกฎหมายในการที่จะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ ซึ่งกำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) และหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ อย่างครบถ้วน

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Safety of Life at Sea “SOLAS”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (Maritime Regulations for Prevention of Pollution “MARPOL”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือ และการเข้ายามของคนประจำเรือ (Standards for Training Certification and Watchkeeping “STCW”) อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention “MLC”) เป็น 4 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

### กฎระเบียบสำคัญของ IMO ที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของ IMO ในการบรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการเดินเรือ การขนส่งร้อยละ 40 ภายในปี 2573 และลดลงถึงร้อยละ 70 ในปี 2593 เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ ในเดือนมิถุนายน 2564 IMO ได้ออกมาตรการใหม่สองมาตรการกล่าวคือ 1) ดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ 2) ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อร้อยละ 80 ของกองเรือทั่วโลก โดยข้อบังคับเหล่านี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566 การนำข้อบังคับใหม่เหล่านี้มาปรับใช้จะมีผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมเดินเรือโดยรวม และจะทำให้ท้ายเจ้าของเรืออย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน

ในเดือนกรกฎาคม 2566 ณ การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 80 (MEPC80) IMO ได้นำแผนยุทธศาสตร์ของ IMO ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเลตามแผนการดำเนินการติดตามผลที่ตกลงกันไว้มาบังคับใช้

การแก้ไขดังกล่าวมุ่งเน้นไปที่การเสริมสร้างระดับความมุ่งมั่นให้สอดคล้องมากขึ้นกับเป้าหมายของข้อตกลงปารีส และการกำหนดมาตรการปฏิบัติในระยะกลางและระยะยาวเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในหรือประมาณปี 2593 รายงานผลกระทบเบื้องต้นของการประเมินผลกระทบโดยรวม สำหรับมาตรการระยะกลางได้ถูกนำเสนอ



ในที่ประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 81 (MEPC81) และรายงานฉบับสมบูรณ์ได้ถูกส่งมอบในที่ประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 82 (MEPC82) การหารือส่วนใหญ่เกิดขึ้นในสัปดาห์ก่อนการประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 82 ในระหว่างการประชุมครั้งที่ 17 ของคณะทำงานว่าด้วยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ (ISWG-GHG) คาดว่ามาตรการระยะกลางเหล่านี้จะได้รับการรับรองในการประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลสมัยพิเศษในช่วงฤดูใบไม้ร่วงปี 2568 โดยคาดว่ามาตรการดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ในปี 2570

แผนยุทธศาสตร์ของ IMO มีดังต่อไปนี้

1. การลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่ง (การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่ง) ของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 โดยพยายามให้ถึงร้อยละ 70 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับปี 2551
2. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งทางทะเลอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับปี 2551 ในขณะที่พยายามยุติการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดภายในศตวรรษนี้
3. การใช้เทคโนโลยี การใช้เชื้อเพลิงและ/หรือแหล่งพลังงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์หรือใกล้เคียงศูนย์ ซึ่งต้องมีการใช้อย่างน้อยร้อยละ 5 โดยมุ่งมั่นให้ได้ร้อยละ 10 ของพลังงานที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศภายในปี 2566
4. ในปี 2566 ยุทธศาสตร์ IMO เบื้องต้นเกี่ยวกับการลดการปล่อย GHG จากเรือ (IMO GHG) ได้เสนอให้มีการตรวจสอบเชิงบังคับเพื่อให้บรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์จากการขนส่งระหว่างประเทศ กล่าวคือ
  - ก. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 20 โดยตั้งเป้าไว้ที่ร้อยละ 30 ภายในปี 2573 เมื่อเทียบกับปี 2551 และ
  - ข. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 70 โดยมุ่งมั่นที่จะให้ได้ร้อยละ 80 ภายในปี 2583 เมื่อเทียบกับปี 2551
5. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งระหว่างประเทศโดยเร็วที่สุด และเพื่อให้บรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในหรือประมาณปี 2593 โดยคำนึงถึงสถานการณ์ของประเทศต่างๆ ขณะเดียวกันก็ยังคงมีความพยายามในการยุติการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยสอดคล้องกับเป้าหมายอุณหภูมิระยะยาวที่กำหนดไว้ในมาตรา 2 ของข้อตกลงปารีส

ข้อบังคับดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ กำหนดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับสูงสุดตามรูปแบบตัวเรือ เช่น กำลังเครื่องยนต์สูงสุด ความเร็วของเรือ ประเภทของเรือ และขีดความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือ ในการปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ ร้อยละ 80 ของกองเรือทั่วโลกจะต้องจำกัดกำลังสูงสุดของเครื่องยนต์หลักในระดับระหว่างร้อยละ 20 ถึงร้อยละ 50

ในขณะที่ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน (CII) วัดระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยออกมาจริงและกำหนดให้ทำการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงทุกๆ ปีนับตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปี 2569 โดยกำหนดให้ลดลงร้อยละ 1 ในแต่ละปีระหว่างปี 2562 ถึง 2566 และหลังจากนั้นต้องลดลงร้อยละ 2 ในแต่ละปี จนถึงปี 2569 มาตรการดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน (CII) มีกำหนดการทบทวนภายในวันที่ 1 มกราคม 2569 เพื่อให้มั่นใจว่าเครื่องมือนี้จะยังคงสามารถใช้งานได้ต่อไป คณะกรรมการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้ความสำคัญต่อการกำหนดปีจียลด CII ประจำปี สำหรับช่วงระยะเวลาตั้งแต่ปี 2570 ถึงปี 2573 แต่อย่างไรก็ดีเนื่องจากมีมุมมองที่หลากหลายและข้อเสนอจำนวนมากที่เสนอให้แก้ไขตัวชี้วัดของ CII คณะกรรมการจึงตัดสินใจใช้แนวทางทางเลือกสองขั้นตอน เพื่อให้มีระยะเวลาเพียงพอในการเก็บข้อมูลที่ได้จากการใช้งานจริง โดยอ้างอิงข้อมูลจากระบบการเก็บรวบรวมข้อมูล (Data Collection System: DCS) ที่ได้รับการปรับปรุง ดังนี้

1. การปรับเปลี่ยน “เล็กน้อย/เร่งด่วน” (เช่น ปิจัย Z, ข้อผิดพลาดด้านข้อมูล, ปิจัยการแก้ไข (สำหรับเรือบางประเภท เช่น เรือสำราญ เรือโดยสาร), การแก้ไขแผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (SEEMP) ให้แม่นยำยิ่งขึ้นในการประเมินประสิทธิภาพการใช้พลังงานของเรือแต่ละลำ) โดยมีกำหนดให้เสร็จภายในวันที่ 1 มกราคม 2569

2. การปรับเปลี่ยน “สำคัญ/โครงสร้าง” (เช่น การปรับเปลี่ยนตัวชี้วัด, สมการคำนวณ, ปัจจัยการแก้ไขต่างๆ, การปรับเปลี่ยนวิธีคำนวณการเดินทาง, เส้นอ้างอิง) จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2569 โดยคำนึงถึงการรับรองมาตรการระยะกลางในการประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 83 (MEPC83) ด้วย

## การศึกษาภาษีเรือนกระจกครั้งที่ 5 ของ IMO

การศึกษาครั้งที่ 5 จะรวมค่าประมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรายปี สำหรับปี 2551 (ปีฐาน) และสำหรับปี 2561-2567 โดยสังเกตได้ว่าการศึกษาก่อนหน้านี้ใช้หน่วยวัด Tank-to-Wake (TtW) ซึ่งเป็นมาตรวัดการปล่อยมลพิษจากการเผาไหม้เชื้อเพลิง บรรลุถึง แต่การศึกษาครั้งที่ 5 จะรวมหน่วย Well-to-Wake (WtW) ซึ่งวัดปริมาณการปล่อยมลพิษ โดยครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการผลิตเชื้อเพลิง การจัดส่ง ไปจนถึงการใช้งานเชื้อเพลิงบนเรือ ตามแนวทางการประเมินวัฏจักรชีวิต (LCA) เพื่อแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพการใช้พลังงานโดยรวมของภาคการขนส่งทางเรือ การศึกษาครั้งที่ 5 นี้จะเปรียบเทียบความเข้มข้นของคาร์บอนในอุตสาหกรรมการเดินทางเรือกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ นอกจากนี้ในกรณีที่ยังไม่มีแนวทางเพิ่มเติมจาก IMO เกี่ยวกับวิธีการแยกความแตกต่างระหว่างการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงการจัดประเภท/ขนาดของเรือ การศึกษาครั้งที่ 5 นี้ จะประมาณการปล่อยมลพิษโดยใช้ทั้งวิธีการคำนวณตามประเภทและขนาดเรือ (vessel-based) และตามเส้นทางการเดินเรือ (voyage-based) โดยในการประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 82 (MEPC82) ได้มีการร่างกรอบการทำงานสำหรับการศึกษาภาษีเรือนกระจกของ IMO ครั้งที่ 5 เพื่อขอการอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 83 (MEPC83) และมีการคาดการณ์ว่าที่ประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 84 จะมีการพิจารณารายงานเบื้องต้นจากการศึกษาภาษีเรือนกระจกครั้งที่ 5 นี้ โดยรายงานฉบับสมบูรณ์จะถูกนำเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 85 เพื่อพิจารณาอนุมัติ

### กฎข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004) อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าแทกองที่เป็นของแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรี้ยวของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 (the Wrecks Convention))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก (International Convention on Load Lines (CLL)) ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 21 กรกฎาคม 2511
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)) ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 30 พฤษภาคม 2539

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER)) ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 21 พฤศจิกายน 2551
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรีไซเคิลเรือที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของฮ่องกง (The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้วันที่ 26 มิถุนายน 2568
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

## ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code)

จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ซึ่งบังคับใช้กับเรือขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ และเรือบรรทุกสินค้าแบบเทกอง ซึ่งได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับ และได้รับใบรับรองตั้งแต่ปี 2538 สามปีก่อนที่ข้อบังคับดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2563 - ปี 2567 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น ซึ่งเป็นสาเหตุที่ถือเป็นความล้มเหลวของระบบ บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขและป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานว่าสำหรับปี 2567 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดข้อบังคับ ISM

คำอธิบาย	2563	2564	2565	2566	2567
จำนวนวันในการเดินเรือ	13,176	13,140	13,502	13,870	13,787
จำนวนครั้งของการละเมิด ISM	1	2	1	0	0

เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code ได้มีการตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบเรือซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง เหตุการณ์ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้นจะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้ บทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆ จะถูกถ่ายทอดผ่านทาง Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ และเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นอีกด้วย The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้

ชั้นชมที่บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน “บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเป็นกรณีศึกษา อันเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายสูงสุดของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการที่มีคุณภาพและมีความรับผิดชอบต่อสังคม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

- **การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมืองท่านั้นจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือเพื่อประโยชน์ของทุกคน
- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใด ๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบถามการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้น จากการตรวจสอบปกติโดยผู้ตรวจสอบภายนอก เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันทั่วทั้งที่ไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการแจ้งเตือนเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ให้บริการหลักในการขนส่งทางเรือ ซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนายั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตใหม่ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

## ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS)

เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์ความปลอดภัยที่เปลี่ยนแปลงไปทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ซึ่ง ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเดินเรือ คนประจำเรือ และบุคลากรประจำท่าเรือ/บุคลากรผู้อำนวยความสะดวก เพื่อที่จะใช้ใน “การตรวจจับการคุกคามความปลอดภัยและการใช้มาตรการป้องกันสำหรับเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของตัวเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเรือ ซึ่งใช้ในการค้าระหว่างประเทศ” (ISPS Code Part A 1.2.1)

เพื่อเป็นการปฏิบัติตาม ISPS บริษัทฯ ได้พัฒนามาตรฐานสำหรับขั้นตอนการปฏิบัติงานของเรือที่เข้าเทียบท่าที่มีอัตราเสี่ยงต่อการลักลอบค้ายาเสพติดและผู้ลักลอบหนีขึ้นเรือ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีสุนัขดมกลิ่น และเจ้าหน้าที่พร้อมอาวุธตามความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นนโยบายมาตรฐานของบริษัทฯ ที่จะจัดให้มีสิ่งเหล่านี้ หากเรือเข้าท่าเรือที่ยุโรป อังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย หรือ แคนาดา



มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหา สุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดย ทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการ ผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด จะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มิใช่ข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทาน ขั้นตอนต่างๆ ทันที

ตารางด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS และจำนวนวันในการเดินเรือ ในช่วงปี 2563 - ปี 2567 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกันกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Code สำหรับปี 2568 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นที่จะไม่ให้มีการละเมิด ISPS

คำอธิบาย	2563	2564	2565	2566	2567
จำนวนวันในการเดินเรือ	13,176	13,140	13,502	13,870	13,787
จำนวนครั้งของการละเมิด ISPS	1	1	0	0	3

## MARPOL

เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ ที่จะอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของ อุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น ซึ่งในอนุสัญญานี้แบ่งออกเป็น 6 หมวด กล่าวคือ

1. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil)
2. ข้อกำหนดการควบคุมมลพิษจากสารเคมีเหลว (Regulations for the Control of Pollution by Noxious liquid substances in bulk)
3. ข้อกำหนดการควบคุมมลพิษจากสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อ หรือตู้คอนเทนเนอร์ หรือถังบรรจุ (Regulations for the Prevention of Pollution by harmful substances carried by sea in packed forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons)
4. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากน้ำเสียจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from ships)
5. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษจากการป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from ships)
6. ข้อกำหนดการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ (Regulations for the Prevention of Pollution by Air from ships)

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุทาง ทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมา จากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

เพื่อจำกัดความผิดพลาดของบุคลากร บริษัทฯ ได้พัฒนาปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือ ทุกคน ซึ่งรวมไปถึงห้องอบรมเสมือนจริง ซึ่งออกแบบมาเพื่อพัฒนาปรับปรุงความชำนาญในการนำเรือ และความระมัดระวัง ต่างๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่างๆ ในโลก นอกจากนี้ บริษัทฯ มีความเชื่อมั่น ว่าวิศวกรช่างเครื่องบนเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรทันสมัยใหม่ได้รับการฝึกอบรมโครงสร้างเครื่องจักรนี้อย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิด ทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงปัญหาเครื่องจักรหยุดทำงาน

คำอธิบาย	2563	2564	2565	2566	2567
จำนวนวันในการเดินเรือ	13,176	13,140	13,502	13,870	13,787
จำนวนครั้งของการละเมิด MARPOL	0	0	0	0	0

ตารางด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ ในช่วงปี 2563 - ปี 2567 บริษัทฯ รู้สึกยินดีในการรายงานให้ทราบว่าในปี 2567 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์สำหรับปี 2568

**กฎข้อบังคับอื่นๆ:** กฎข้อบังคับที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็วๆ นี้หรือกฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้เมื่อไม่นานนี้ มีดังต่อไปนี้

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรือยกระดับความปลอดภัย และการตรวจวัดการควบคุมมลพิษ ในขณะที่ทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- อนุสัญญา STCW 2010 ณ กรุงมะนิลา (Manila amendments) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 กำหนดให้มีเอกสารรับรองลูกเรือว่าได้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรปรับระดับความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับทักษะและความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน
- อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 ฉบับปรับปรุง 2557 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2560 กำหนดให้จัดทำหลักประกันทางการเงินเพื่อการส่งตัวกลับและหลักประกันทางการเงินอื่นๆ แก่ลูกเรือ
- ตามมติ MEPC.280(70) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไปนั้น เรือทุกลำจะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5 (อย่างไรก็ตาม ในเขตควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx Emission Controlled Area - ECA zones) ได้กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.1) นอกจากนี้ มติ MEPC 73 ของ IMO ได้ห้ามการมีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดบนเรือหลังจากวันที่ 1 มีนาคม 2563 ยกเว้นในกรณีที่เรือลำนั้นได้ใช้วิธีทางเลือกอื่นเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในการจำกัดค่ากำมะถัน กล่าวคือ การติดตั้งระบบทำความสะอาดไอเสีย หรือเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) บนเรือซึ่งต้องได้รับการรับรองจากรัฐเจ้าของเรือซึ่งเรียกโดยทั่วไปว่า ‘IMO 2020’ โดยกฎ IMO 2020 มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการปล่อยค่ากำมะถันออกจากเรืออย่างมาก ซึ่งจะส่งผลประโยชน์หลักในแง่สุขภาพและสิ่งแวดล้อมของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ใกล้กับท่าเรือและชายฝั่ง
- บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมาย IMO 2020 อย่างเคร่งครัด โดยเรือทุกลำของบริษัทฯ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเท่านั้น
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้สำหรับเรือในสหภาพยุโรป (EU) กำหนดให้เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษาบนเรือ

#### เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบนี้

1. การแก้ไขอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวก 6 ณ การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee, MEPC) ครั้งที่ 70 จัดขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม 2559 บังคับให้มีระบบการเก็บข้อมูล (data collection system) การใช้เชื้อเพลิง ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 (IMO Resolution MEPC.278(70)) ตามกฎหมายฉบับนี้ เรือที่มีน้ำหนัก 5 พันตันกรอสหรือมากกว่าที่เดินเรือในต่างประเทศ ต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้เชื้อเพลิง โดยเริ่มตั้งแต่ปีปฏิทิน 2562 ซึ่งรายงานฉบับแรกจะต้องจัดทำขึ้นภายใน

ต้นปี 2563 โดยกระบวนการรับรองข้อมูลที่ส่งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือ องค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ตรวจสอบและออกใบรับรองการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้กับบริษัท และจัดอันดับ CII เรือแต่ละลำ และท้ายที่สุด เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น จะนำส่งข้อมูลที่รวบรวมแก่ IMO โดยข้อมูลดังกล่าวจะถูกเก็บไว้โดยไม่เอื้อนามบนฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ IMO

ข้อบังคับใหม่นี้สอดคล้องกับระบบการติดตามและรายงานผลปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ในสหภาพยุโรป (EU) โดยข้อบังคับนี้จะถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งใน แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Shipboard Energy Efficiency Management Plan, SEEMP - Part II และ Part III) ที่มีอยู่

เรือทุกลำของบริษัท ได้รับ Statement of Compliance จากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Class NK) หลังได้รับการตรวจสอบข้อมูลการปฏิบัติงานประจำปี

2. เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material “IHM”) บริษัท ได้รับใบรับรอง IHM สำหรับเรือทุกลำ
3. **มาตรการคว่ำบาตรต่างๆ** ซึ่งห้ามการค้าขายบางส่วนหรือทั้งหมดกับบางประเทศ การจำกัดการส่งออกหรือนำเข้าสินค้าต่างๆ การจำกัดการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการอายัดทรัพย์สิน มาตรการคว่ำบาตรหลักๆ นั้น ประกอบด้วย 4 ภาคส่วนได้แก่ มาตรการคว่ำบาตรขององค์การสหประชาชาติ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร

การคว่ำบาตรส่งผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการเดินทางเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งอาจเผชิญความเสี่ยงจากการละเมิดมาตรการคว่ำบาตร การค้าทางทะเลทั่วโลกมักจะมีรูปแบบการค้าขายที่แตกต่างกันออกไป ห่วงโซ่สัญญาซึ่งเริ่มตั้งแต่ผู้ให้กู้หรือผู้เช่าและผู้เช่าช่วง จนถึงผู้รับสินค้า นั้นเป็นวงจรที่ยาวและมักไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างฝ่ายต่างๆ ในห่วงโซ่นี้ ดังนั้น การดำเนินการมาตรการคว่ำบาตรจึงยากในการตรวจจับและอาจถูกปกปิดด้วยการ กระทำที่ผิดกฎหมาย

การปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากกฎหมายคว่ำบาตรต่างๆ มีความคลุมเครือและซับซ้อน ในทางกลับกัน ผลของการไม่ปฏิบัติตามมาตรการนั้นมีความรุนแรงแม้กระทำได้ไม่เจตนา ซึ่งอาจรวมถึงความผิดทางอาญาและการจำคุก การเสียค่าปรับจำนวนมาก การถูกถอดถอนจากระบบธนาคารของสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร หรือสหภาพยุโรป และการเสื่อมเสียชื่อเสียง ผู้รับประกันภัยถูกห้ามให้ความช่วยเหลือแก่เรือที่ทำการค้าละเมิดมาตรการคว่ำบาตร และกรมธรรม์ประกันภัยต่างๆ ก็จะถูกยกเลิก

บริษัท มีนโยบายที่ชัดเจนในการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- เรือของบริษัท ทุกลำให้เช่าเพื่อทำการค้าที่ถูกกฎหมายเท่านั้น
- เรือของบริษัท ไม่เคยปีละระบบระบบแสดงตนอัตโนมัติ (Automatic Identification System) แม้ในช่วงที่แล่นเรือผ่านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงในการถูกโจรสลัดปล้น เพื่อให้ตำแหน่งเรือของบริษัท สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
- สัญญาที่ทำกับผู้เช่าเรือทั้งหมดได้รวมข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรของ BIMCO หรือเทียบเท่าเอาไว้ โดยผู้เช่าเรือให้คำรับรอง ณ วันที่ทำสัญญาและตลอดระยะเวลาของสัญญาว่า ผู้เช่าเรือหรือผู้เช่าเรือรายย่อย ผู้จัดส่งสินค้า ผู้รับสินค้า และผู้รับผลประโยชน์ในสินค้า ต้องไม่เป็นบุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร และผู้เช่าเรือต้องไม่สั่งให้เช่าเรือแก่บุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร หรือ ธุรกรรมที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร
- นอกจากนี้ สัญญาให้เช่าเรือยังรวมข้อกำหนดการยกเว้นการทำการค้าในทุกพื้นที่หรือประเทศที่ทราบว่าจะอยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร

#### 4. การบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Security Management)

ในเอกสาร “แนวทางการดำเนินการเรื่องความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางทะเล” ออกโดย IMO กำหนดให้การจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ควรไปรวมอยู่ในระบบการจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) โดยการตรวจสอบทางไซเบอร์ในครั้งแรกรวมในการตรวจสอบเอกสารการปฏิบัติงานประจำปีหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 ซึ่งบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแล้ว โดยคู่มือความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ได้ถูกรวมอยู่ในขั้นตอนการปฏิบัติงานบนเรือ

### การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

#### มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

กองเรือของพีเอสแอลบริหารจัดการโดย บริษัท เกรท เซอร์เกิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และ ISO 14001 ซึ่งรับรองว่ากองเรือของพีเอสแอลดำเนินงานภายใต้ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (EMS) ที่มีประสิทธิภาพ การรับรองนี้ยืนยันว่าเรือทุกลำในกองเรือของเราได้รับการบริหารจัดการโดยปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศอย่างครบถ้วน ทำให้บริษัท เกรท เซอร์เกิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งในบริษัทบริหารจัดการเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของไทยที่ไม่ใช่แห่งที่ได้รับการรับรองนี้

เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้นบริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ขึ้นนอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001 นี้ได้กำหนดกรอบแบบของคร่าว ๆ ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบ EMS ครั้งแรกในปี 2552 ตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 ออกโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวมีการปรับปรุงเป็นระยะ ๆ จนถึงปัจจุบันใบรับรองของบริษัทฯ เป็นไปตามมาตรฐาน 14001:2015 ซึ่งระบบ EMS นี้จะเป็นระบบที่เข้ามาเสริมระบบการจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านคุณภาพ มอก. 9001 (ISO 9001) และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ซึ่งระบบการจัดการแบบผสมผสานนี้เป็นที่รู้จักกันในนามของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (Safety Quality and Environment Management System: SQEMS) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้นได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับมอบหมายให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของส่วนใหญ่ไม่ให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันที่การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เลือกที่จะปฏิบัติตามมาตรฐานระดับสูงแม้ไม่เป็นภาคบังคับก็ตาม

#### วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

- ลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม
- มีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

## การสร้างความตระหนักรู้ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมวัฒนธรรมด้านการดูแลสิ่งแวดล้อมโดยการมีส่วนร่วมและสร้างความตระหนักรู้ให้กับผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอกเกี่ยวกับนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมและผลกระทบจากการดำเนินงานของเรา

### การสร้างความตระหนักรู้ภายในองค์กร

- การจัดฝึกอบรมและฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ลูกเรือเข้าใจนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมและผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ
- ทีมฝึกอบรมใช้ช่องทางภายใน เช่น จดหมายข่าว และการฝึกอบรมในสถานที่/ออนไลน์ เพื่อแบ่งปันข้อมูลเรื่องราวความสำเร็จ และแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อม

### การสร้างความตระหนักรู้ภายนอกองค์กร

- การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย: บริษัทฯ มีส่วนร่วมกับลูกค้า ลูกค้า และพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อสื่อสารนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมการดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติที่ยั่งยืน
- สร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมการดำเนินการร่วมกันผ่านกิจกรรมต่างๆ และร่วมมือกับชุมชนท้องถิ่นและองค์กรพัฒนาเอกชน

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

เป้าหมายและผลจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม แสดงได้ดังนี้ [GR307-1]

คำอธิบาย	ผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม					เป้าหมายปี 2568
	2563	2564	2565	2566	2567	
จำนวนข้อพิพาทและคดีความที่เข้าสู่กระบวนการไกล่เกลี่ย	0	0	0	0	0	0
จำนวนบทลงโทษที่ไม่เป็นตัวแทน	0	0	0	0	0	0
จำนวนเงินค่าปรับ	0	0	0	0	0	0

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

## แนวปฏิบัติด้านพลังงานที่ยั่งยืน

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแนวทางการใช้พลังงานอย่างยั่งยืน โดยเน้นย้ำถึงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้เสีย บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกขั้นตอนของการปฏิบัติงานโดยนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ เพื่อลดการใช้พลังงานและเพิ่มประสิทธิภาพให้ดียิ่งขึ้น

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการสำรวจและนำพลังงานหมุนเวียนมาใช้ เพื่อลดการพึ่งพาเชื้อเพลิงฟอสซิลและส่งเสริมความยั่งยืนด้านพลังงาน ในแต่ละปี บริษัทฯ มีการวัดปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อย ซึ่งตรวจสอบโดยหน่วยงานภายนอก เพื่อวัดปริมาณคาร์บอนที่ปล่อยออกมาจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ถูกต้องแม่นยำ

นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนากองเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการทดแทนเรือเก่าด้วยเรือรุ่นใหม่และปรับปรุงเรือที่มีอยู่ให้ทันสมัยมากขึ้น



## การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากเรือส่งต่อใหม่ของบริษัทฯ ได้รับมอบจากคู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือราบรื่นยิ่งขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

### คุณลักษณะในด้าน “การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ของเรือต่อใหม่ของบริษัทฯ ได้รับมอบหรือส่งต่อเมื่อไม่นานมานี้

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 40,000 เดทเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากผ่านการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆ ครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณะ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ สำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนี้ เกิดการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่เหมาะสม และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ ควันของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดล่าสุดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) เครื่องบำบัดน้ำออกแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยการบำบัดน้ำที่ใช้ถ่วงเรือระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. การล้างระวางสินค้าแบบกล่อง ผ่นเรียบ ในเรือขนาด 40,000 เดทเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนเวียนสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ เป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำมีการติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันมลภาวะทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำทิ้งเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกัน ช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำทิ้งเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่
11. เรือที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการปลดระวางเรือ” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปลดระวางเรืออย่างปลอดภัยและรักษาสีสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009 ที่ประเทศฮ่องกง) ซึ่งได้รับการรับรองเมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 และจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 26 มิถุนายน 2568 โดยมีวัตถุประสงค์ที่

จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกขยเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมต่างๆ แม้อนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่มีผลบังคับใช้ แต่เรือของบริษัทฯ นั้น ได้มีการดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว และเรือของบริษัทฯ ได้รับ International Certificate of Inventory of Hazardous Materials (IHM)

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ โดยบริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการพิจารณาตามความเหมาะสมสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

### เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships)

ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่ามีการขนส่งทางเรือมากถึงร้อยละ 90 โดยประมาณของการค้าขายทั่วโลก และจากตัวเลขล่าสุดที่ตีพิมพ์ในปี 2567 ธุรกิจเดินเรือมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพียงร้อยละ 2.5 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเดินเรือยังคงก้าวไปข้างหน้าเพื่อหาทางลดตัวเลขการปล่อยก๊าซดังกล่าวต่อไป

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ครอบคลุมทั้งหมด โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

- สำหรับเรือที่มีอยู่แล้ว - ลดความเข้มข้นของคาร์บอนที่ปล่อยโดยกำหนดข้อจำกัดในการออกแบบและการตั้งค่าพารามิเตอร์การทำงาน ตามมาตรการดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ และดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนที่ออกโดย IMO เมื่อเดือนมิถุนายน 2564 ตามที่กล่าวข้างต้น
- สำหรับเรือต่อใหม่ - ให้ใช้การออกแบบตัวเรือแบบใหม่ โดยมีเครื่องจักรและเทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น

### การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก [GRI 302-4, 305-5]

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ มากขึ้นอย่างไม่เคยมีมาก่อน และเรื่องสิ่งแวดล้อมได้กลายมาเป็นประเด็นที่สำคัญอย่างมาก องค์กรต่างๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ธุรกิจการเดินเรือก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เช่นกัน องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ดำเนินการต่างๆ ในประเด็นนี้โดยการออกกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อบังคับใช้กับอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ

นอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่มีอยู่เดิมสำหรับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษที่กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.1 กฎเกณฑ์ที่เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 ได้กำหนดให้ค่ากำมะถันที่อยู่ในเชื้อเพลิง สำหรับใช้ในเครื่องยนต์และหม้อน้ำของเรือ สูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5 ประเด็นเรื่องความเพียงพอของปริมาณและคุณภาพเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเป็นหนึ่งในประเด็นที่ท้าทายที่อุตสาหกรรมน่าจะต้องเผชิญในปี 2563 ทั้งนี้ อีกทางเลือกหนึ่ง ก็คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ ซึ่งนอกจากมีความท้าทายทั้งทางด้านเทคนิคและการเงินแล้ว ยังไม่แน่นอนว่าเป็นทางแก้ปัญหาที่เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากอุปกรณ์นี้ถูกออกแบบให้ลดค่ากำมะถันที่ปล่อยสู่อากาศ โดยการถ่ายโอนมลพิษลงสู่มหาสมุทรแทน ท่าเรือหลายแห่งห้ามการใช้เครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิด (“Open-Loop Scrubbers”) เนื่องจากระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยน้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันลงสู่ทะเล น้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันแบบระบบเปิดนั้นมีการปนเปื้อนสารก่อมลพิษในระดับสูง รวมถึงสารเคมีที่เป็นพิษและโลหะหนัก ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในทะเลและระบบนิเวศในวงกว้าง

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามมาตรการระยะยาวอย่างยั่งยืนเพื่อปรับปรุงสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกใช้เชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ซึ่งมีราคาแพงกว่า เรือของบริษัทฯ ได้เตรียมพร้อมสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ โดยการทำความสะอาดถังน้ำมันเชื้อเพลิงและแบ่งย่อยถังน้ำมันขนาดใหญ่ให้เป็นขนาดเล็กเพื่อให้สามารถเข้าถึงเครื่องยนต์โดยไม่ต้องมีการผสม การเลือกใช้สารเติมแต่งและสารหล่อลื่นที่เหมาะสมสำหรับเครื่องยนต์ และจัดให้มีการฝึกอบรมลูกเรือเพื่อรับมือกับความท้าทายเหล่านี้

ในเดือนเมษายน 2561 IMO มีมติเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 จากปริมาณในปี 2551 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ IMO ได้ออกกฎระเบียบให้เรือทุกลำมีระบบการเก็บข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (IMO DCS) ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 โดยให้เรือทุกลำต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประจำปีในการเดินเรือไปทั่วโลกต่อ IMO ผ่านเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง เช่นเดียวกับการติดตามและรายงานผลปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ในสหภาพยุโรป (EU MRV) สำหรับเรือทุกลำที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรปที่มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2561 นอกจากนี้ กฎระเบียบดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนบริหารการใช้พลังงานของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ ระบบการจัดเก็บข้อมูลนี้จะทำให้ได้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือในการติดตามประเมินผลของการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนบริหารการใช้พลังงานของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือทุกลำของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับ European Union MRV (การติดตาม (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Verification) การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) และระบบการเก็บข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (IMO DCS) ข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงและเส้นทางการเดินเรือระหว่างปีได้รายงานต่อ IMO และ EU ภายหลังจากรับรองจากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ บริษัทฯ ได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO14001:2015 เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 จาก Class NK ประเทศญี่ปุ่น แทนที่ใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 ที่ได้รับเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2552 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001:2015 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้กับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ตั้งแต่ปี 2557 บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยกำหนดให้เรือทุกลำของบริษัทฯ บันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า อยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ ในปี 2557 ซึ่งได้ลดลงในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยในปี 2567 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ระดับ **6.03 กรัมต่อตันไมล์** ซึ่งเป็นปริมาณค่าเฉลี่ยของกองเรือบริษัทฯ ทั้งหมด 40 ลำ โดยเรือของบริษัทฯ 8 ลำ นั้นเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) ซึ่งในปี 2567 ได้บรรลุปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ **4.29 กรัมต่อตันไมล์**

## รายงานข้อมูลการปล่อยก๊าซต่างๆ [GRI 302-1, 305-1, 305-2, 305-4, 305-7]

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากกองเรือของบริษัทฯ	เมตริกตันคาร์บอน	521,648.64	491,824.02	525,591.79	479,152.98
	ค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Average Carbon Intensity: CII)	กรัมต่อตันไมล์	7.42	7.14	6.80	6.03
	<b>หมายเหตุ:</b> การคำนวณค่า CII และตัวเลขสำหรับการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมด และระยะทางที่เรือแต่ละลำได้แล่น ได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (ClassNK) สำหรับกองเรือของ ทีเอสแอล					
การปล่อยก๊าซเรือนกระจก	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว – voyage charter*)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO <sub>2</sub> e)	49,059	5,341	3,906	2,904
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากรถยนต์ของบริษัทฯ)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO <sub>2</sub> e)	15	25	23	23
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากการทำความสะอาดเรือของบริษัทฯ**)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO <sub>2</sub> e)	-	5,661	6,886	8,596
	ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO <sub>2</sub> e)	49,074	11,027	10,815	11,523
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) (พลังงานไฟฟ้าที่ซื้อจากภายนอก)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO <sub>2</sub> e)	64	68	87	94
	ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Scope 1 และ Scope 2)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO <sub>2</sub> e)	49,138	11,095	10,902	11,617
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่นๆ (Scope 3) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา – time charter***)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO <sub>2</sub> e)	477,647	491,254	526,782	480,897
	ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Scope 1, Scope 2 และ Scope 3)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO <sub>2</sub> e)	526,785	502,349	537,684	492,514
	<b>หมายเหตุ:</b> * การเช่าเรือเป็นรายเที่ยว พิจารณาเป็นการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง ** เริ่มรายงานก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากการทำความสะอาดเรือในปี 2565 *** การเช่าเรือเป็นระยะเวลา พิจารณาเป็นการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม 1. ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) และค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่น (Scope 3) คำนวณ ดังนี้ - ค่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO <sub>2</sub> ) จากค่าแฟกเตอร์การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG emission factors (EF)) ต่อประเภทเชื้อเพลิงตามที่กำหนด อ้างอิงจาก 2018 EEDI Guidelines (IMO, 2018a) - ค่าการปล่อยก๊าซมีเทน (CH <sub>4</sub> ) และ ก๊าซไนตรัสออกไซด์ (N <sub>2</sub> O) จากค่าแฟกเตอร์การปล่อยก๊าซเรือนกระจก อ้างอิงจาก IPCC2006, Volume2 Chapter3 Mobile Combustion - ค่าศักยภาพของภาวะโลกร้อน (Global Warming Potential: GWP) อ้างอิงจากรายงานการประเมินฉบับที่ห้าของ IPCC (AR5, 2014) 2. ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) คำนวณโดยใช้สถานที่ อ้างอิงจากค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการผลิตพลังงานไฟฟ้าที่เผยแพร่โดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.); Thai National LCI Database (2016-2018), TIISMTEC-NSTDA, AR5 3. ตัวเลขและวิธีการคำนวณข้อมูลการปล่อย GHG ปี 2565 ถึงปี 2567 ได้รับการทวนสอบโดย บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด, ผู้ทวนสอบการจัดทำคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรที่ขึ้นทะเบียนกับองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.)					

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
การใช้พลังงาน	(1) ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด (ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมดของกองเรือ)	จิกะจูล	6,960,682.8	6,705,772.8	7,013,466	6,457,946
	(2) ร้อยละน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนัก	จิกะจูล	6,259,806 จิกะจูล มาจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง กัมมะถันต่ำ (VLSFO)	5,814,816 จิกะจูล มาจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง กัมมะถันต่ำ (VLSFO)	6,291,810 จิกะจูล มาจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง กัมมะถันต่ำ (VLSFO)	5,853,316 จิกะจูล มาจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง กัมมะถันต่ำ (VLSFO)
		ร้อยละ	ร้อยละ 89.90 ของการใช้พลังงาน ทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิง กัมมะถันต่ำ (VLSFO)	ร้อยละ 86.70 ของการใช้พลังงาน ทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิง กัมมะถันต่ำ (VLSFO)	ร้อยละ 89.71 ของการใช้พลังงาน ทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิง กัมมะถันต่ำ (VLSFO)	ร้อยละ 90.64 ของการใช้พลังงาน ทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิง กัมมะถันต่ำ (VLSFO)
ดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบ (EEDI)	ค่าเฉลี่ยดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบสำหรับเรือใหม่ (ค่าเฉลี่ยเรือ 10 ลำ)	กรัมคาร์บอนไดออกไซด์ต่อตัน-ไมล์	4.062	4.062	4.062	4.062
การใช้ไฟฟ้า	การใช้ไฟฟ้า (ไฟฟ้าที่ซื้อใช้ในกิจกรรมในสำนักงาน)	กิโลวัตต์-ชั่วโมง	126,106	135,025	173,193	186,252
มลพิษที่ปล่อยสู่อากาศอื่นๆ	(1) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (ไม่รวมไนตรัสออกไซด์) (ใช้ฐานจากค่า empirical values ของการปล่อย emission factors)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 8,263	ค่าประมาณ 7,954	ค่าประมาณ 8,325	ค่าประมาณ 7,669
	(2) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (ใช้สมมติฐานของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ (VLSFO) ร้อยละ 0.5 และน้ำมันสำหรับเดินเรือที่มีค่ากำมะถันต่ำ (LSMGO) ร้อยละ 0.1)	เมตริกตัน	1,523	1,426	1,531	1,422
	(3) ฝุ่นละออง (เชิงประจักษ์)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 612	ค่าประมาณ 574	ค่าประมาณ 616	ค่าประมาณ 571
การใช้น้ำจืดเรือ	(1) การแลกเปลี่ยน	ร้อยละ	ค่าประมาณ ร้อยละ 25	ค่าประมาณ ร้อยละ 16	ร้อยละ 0	ร้อยละ 0
	(2) การจัดการ	ร้อยละ	ค่าประมาณ ร้อยละ 75	ค่าประมาณ ร้อยละ 84	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100
การรั่วไหลสู่สิ่งแวดล้อม	(1) ตัวเลข	ตัวเลข	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
	(2) ปริมาตรรวม	ลูกบาศก์เมตร	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

## เป้าหมายและผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สอดคล้องกับกรอบหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืน

ในปี 2567 บริษัทฯ เป็นบริษัทเรือแห่งแรกในเอเชียที่ประสบความสำเร็จในการออกหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืน (Sustainability-Linked Bond: SLB) โดย Lloyd's Register Pte Ltd สิงคโปร์ ได้ทำการตรวจสอบกรอบการเงินที่เชื่อมโยงกับความยั่งยืนของบริษัทฯ และออกรายงานความคิดเห็นโดยบุคคลที่สาม เพื่อรับรองความถูกต้องและความน่าเชื่อถือ โดยเป้าหมายของหุ้นกู้ส่งเสริมความยั่งยืนนี้สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ต่อความยั่งยืน โดยการใช้ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานหลัก (KPI) เฉพาะของ SLB บริษัทฯ จึงมั่นใจได้ว่าการดำเนินงานของเราสอดคล้องกับเป้าหมายด้านความยั่งยืนในระยะยาว และเป้าหมายเฉพาะของอุตสาหกรรมการเดินเรือ

ตัวชี้วัดหลักของบริษัทฯ คือการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อหน่วยการขนส่งสินค้าอย่างน้อยร้อยละ 38.54 ภายในปี 2577 โดยมีปี 2562 เป็นปีฐาน โดยเป้าหมายที่ท้าทายนี้ทำให้บริษัทฯ เป็นผู้นำด้านความยั่งยืนในอุตสาหกรรมการเดินเรือ นอกจากนี้ เป้าหมายนี้ยังสอดคล้องกับเป้าหมายระยะกลางของ IMO ที่กำหนดให้มีการลดความเข้มข้นของคาร์บอนสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศภายในปี 2573



คำอธิบาย	2562 (ปีฐาน)	2563	2564	2565	2566	2567
<b>เป้าหมายตัวชี้วัด:</b> ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CII) ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า (กรัมคาร์บอนไดออกไซด์ต่อตัน-ไมล์)	7.55	-	-	-	-	6.66
<b>ผลลัพธ์:</b> ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CII) ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า (กรัมคาร์บอนไดออกไซด์ต่อตัน-ไมล์)	7.55	7.19	7.42	7.14	6.80	6.03
ร้อยละการลดลงเมื่อเทียบกับปีฐาน	-	4.77	1.72	5.43	9.93	20.13

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดลงนั้นมาจากการที่ บริษัทฯ ดำเนินมาตรการต่างๆ มากมาย โดยมาตรการหลักๆ มีดังต่อไปนี้

- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือที่ดีขึ้นโดยการลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาที่จอดเฉยๆ ที่ท่าเรือ
- คงความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม เพื่อที่เรือจะได้ถึงจุดหมายตรงตามเวลาที่กำหนด
- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือโดยคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศเพื่อให้ได้ประโยชน์จากกระแสน้ำของมหาสมุทรและหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีสภาพอากาศแปรปรวน
- ใช้ความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม และหากเป็นไปได้ แล่นเรือด้วยความเร็วแบบประหยัด (eco-speeds)
- รักษาการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการแล่นเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือและใบพัดให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ เพื่อลดแรงต้านน้ำให้น้อยที่สุด
- ใช้สปีดคลีฟที่มีประสิทธิภาพ (สปีดป้องกันการเกาะของเพรียงทะเล) สำหรับทาด์เรือ เพื่อให้แน่ใจว่าตัวเรืออยู่ในสภาพที่สะอาด
- ลดการสูญเสียพลังงานไฟฟ้าบนเรือ
- การบำรุงรักษาเครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องจักรอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพดี
- ส่งกาน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดแทนการติดตั้งเตาเผาบนเรือ แม้ว่าจะมีต้นทุนสูงกว่าก็ตาม
- ประสิทธิภาพการทำงานของเรือบางลำดีขึ้นหลังการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้ ยกตัวอย่างเช่น เครื่อง Mewis Duct, Pre-Shrouded Vanes, Hub Vortex Absorbed Fins และการเปลี่ยนใบพัดเรือให้เป็นใบพัดแบบประหยัดพลังงาน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ทดแทนเรือเก่าและเรือที่ไม่ประหยัดน้ำมันหลากหลายลำด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นทำได้โดยการแล่นเรือที่สามารถบรรทุกสินค้าจำนวนมากขึ้น การลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงด้วยการมีรูปแบบตัวเรือที่ดีขึ้น น้ำหนักรวมของตัวเรือที่เบาขึ้น เครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพ การใช้พลังงานความร้อนส่วนเกินจากการเครื่องยนต์ต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด (มีการนำความร้อนที่ได้จากไอเสียจากเครื่องยนต์รองไปใช้กับหม้อน้ำ) เรือใหม่ของบริษัทฯ เป็นเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับเรือเก่าที่มีอยู่ในกองเรือ ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ออกมาอย่างรอบคอบ เนื่องจากคำโฆษณาต่างๆ ของผู้ต่อเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจใหม่ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของการเผาผลาญเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชี้วัดสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง หรือไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ควบคุมการติดตั้งเครื่องยนต์บนเรือใหม่อย่างใกล้ชิดไม่ว่าจะเป็นเรือส่งต่อใหม่หรือเรือมือสองก็ตาม รวมถึงเฝ้าติดตามการทำงานของเครื่องยนต์อย่างใกล้ชิด เพื่อให้ได้ความเร็วในการแล่นเรือและอัตราการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความเหมาะสม ในขณะที่ปล่อยก๊าซเสียให้น้อยที่สุด

บริษัทฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างมาก ซึ่งบริษัทฯ จะยังคงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาต่อไปด้วยการลดระยะทางเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาจอดที่ท่าเรือ การขนส่งสินค้าจำนวนมากขึ้น และการแล่นเรือเข้าในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ และในปี 2567 อยู่ที่ระดับ **6.03 กรัมต่อตันไมล์** หรือลดลงร้อยละ 53.20

บริษัทฯ เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition ที่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของกองเรือทั้งหมดให้เป็นศูนย์ภายในปี 2573 ในฐานะสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร บริษัทฯ ได้ติดตามการพัฒนาเทคโนโลยีในแวดวงอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี เพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้เป็นศูนย์ แหล่งพลังงานที่ไม่ก่อให้เกิดคาร์บอนไดออกไซด์มีหลากหลายรูปแบบ แต่ส่วนใหญ่ยังอยู่ในขั้นการศึกษาและวิจัย แนวคิดเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Technology) มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในธุรกิจการเดินเรือ ด้วยการเสนอน้ำมันเชื้อเพลิงทางเลือกที่มีปริมาณคาร์บอนต่ำหรือไม่มีเลย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ เมทานอล แอมโมเนีย ไฮโดรเจน หรือ พลังงานทดแทนอื่นๆ เช่น พลังงานลม พลังงานจากแสงอาทิตย์และพลังงานขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ถือเป็นเชื้อเพลิงทางเลือกสำหรับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ของอุตสาหกรรมเดินเรือในอนาคต LNG จัดเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาดไม่มีซัลเฟอร์ออกไซด์ และมีไนโตรเจนออกไซด์ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ยังปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ อย่างไรก็ตาม สารประกอบหลักของ LNG คือ ก๊าซมีเทนซึ่งเป็นตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจก และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ การใช้ LNG จึงมีโอกาสรปล่อยก๊าซมีเทนสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งเรียกว่า “การเล็ดรอดของก๊าซมีเทน” มีการประเมินว่าในปริมาณการปล่อยก๊าซที่เท่ากัน ก๊าซมีเทนก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนมากกว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 30 เท่า ในแค่ช่วงเวลา 12 ปี ในขณะที่ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ใช้เวลาถึงร้อยปี ดังนั้น LNG จึงไม่ถือว่าเป็นทางเลือกที่ดีในการลดก๊าซเรือนกระจกจนกว่าจะหาทางออกในการแก้ไขปัญหาการเล็ดรอดของก๊าซมีเทนได้

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จึงมีการซื้อเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในธุรกิจของบริษัทฯ หากในอนาคตมีเรือพาณิชย์รุ่นใหม่ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ บริษัทฯ ก็จะนำมาเรือดังกล่าวมาเป็นส่วนหนึ่งในกองเรือของบริษัทฯ

## ความเป็นกลางทางคาร์บอน



รูปภาพ: นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ ประธานกรรมการองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก มอบใบรับรองความเป็นกลางทางคาร์บอนแก่กับตันพัฒนา ศรีธัม หัวหน้านักวิชาการกองเรือของบริษัทฯ ณ พิธีมอบประกาศนียบัตรขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2567

บริษัทฯ มีความภูมิใจที่จะประกาศว่าการดำเนินงานของ ฟรีเชิส ชีฟปิ้ง ได้รับการรับรอง Carbon Neutral (ความเป็นกลางทางคาร์บอน) โดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.) ในฐานะหน่วยงานอิสระของรัฐ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในโครงการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในประเทศไทย ซึ่ง อบก. ได้ตระหนักถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้รับการรับรองความเป็นกลางทางคาร์บอนสำหรับการดำเนินงานของเราโดย

- การวัดคาร์บอนฟุตพริ้นท์จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รับการทวนสอบจากบุคคลที่สาม
- ชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขตที่ 1 และขอบเขตที่ 2 ในปี 2566 โดยการสนับสนุนโครงการพลังงานหมุนเวียนในประเทศไทย

นอกเหนือจากการรับรองความเป็นกลางทางคาร์บอนแล้ว บริษัทฯ ยังได้รับการรับรองคาร์บอนฟุตพริ้นท์สำหรับองค์กร ซึ่งเป็นการยอมรับแนวทางปฏิบัติในการรายงานคาร์บอนที่ครอบคลุมของบริษัทฯ การยอมรับนี้เน้นย้ำถึงความทุ่มเทของบริษัทฯ ในการติดตามและรายงานการปล่อยคาร์บอนของเราอย่างโปร่งใส ตอกย้ำความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ต่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

การรับรองเหล่านี้เป็นสัญลักษณ์ของความมุ่งมั่นที่ไม่เปลี่ยนแปลงของบริษัทฯ ในการลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์ให้เหลือน้อยที่สุดและปรับแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในอนาคต บริษัทฯ มีความภาคภูมิใจอย่างมากในความสำเร็จนี้และจะยังคงให้ความสำคัญกับการดูแลสิ่งแวดล้อมต่อไปในขณะที่บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างผลกระทบเชิงบวกให้กับโลกของเรา

บริษัทฯ มีความภูมิใจที่จะประกาศว่าบริษัท ฟรีเชิส ชีฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณองค์กรผู้นำด้านการจัดการก๊าซเรือนกระจก (Climate Action Leading Organization: CALO) ประจำปี 2567 ในสาขาธุรกิจบริการ เป็นปีที่ 2 ติดต่อกัน



รูปภาพ: นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ประธานคณะกรรมการบริษัท ฟรีเชิส ชีฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) (คนขวาสุด) ได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณ CALO จากนายจุฑพร บุรุษพัฒน์ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (คนที่ 3 จากซ้าย) ในพิธีมอบโล่ประกาศเกียรติคุณ ณ โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลพลาซ่า ลาดพร้าว เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2567



บริษัทฯ ถูกจัดให้อยู่ในระดับ 'โดดเด่น' และมีผลการประเมินอยู่ในระดับทอง 2 ใน 3 หลักเกณฑ์การประเมินซึ่งประกอบไปด้วย

**การตรวจวัด:** บริษัทฯ มีผลการประเมินอยู่ในระดับทอง ซึ่งแสดงถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการตรวจวัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขตที่ 1, 2 และ 3

**การลด:** บริษัทฯ มีผลการประเมินอยู่ในระดับทอง ซึ่งแสดงถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

**การชดเชย:** บริษัทฯ มีผลการประเมินอยู่ในระดับเงิน สำหรับความพยายามของบริษัทฯ ในการชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขตที่ 1 และ 2 และบรรลุความเป็นกลางทางคาร์บอน

แม้ว่าบริษัทฯ จะภาคภูมิใจในช่วงเวลานี้ แต่ก็ถือเป็นเครื่องเตือนใจถึงเส้นทางที่อยู่ข้างหน้า บริษัทฯ มุ่งมั่นในการอุทิศตนไม่เพียงแต่เพื่อรักษาความสำเร็จเหล่านี้ไว้เท่านั้น แต่บริษัทฯ ยังจะพยายามให้มากยิ่งขึ้น ด้วยการร่วมมือกัน เราสามารถสร้างอนาคตที่ยั่งยืนยิ่งขึ้นสำหรับประเทศไทยและโลกได้

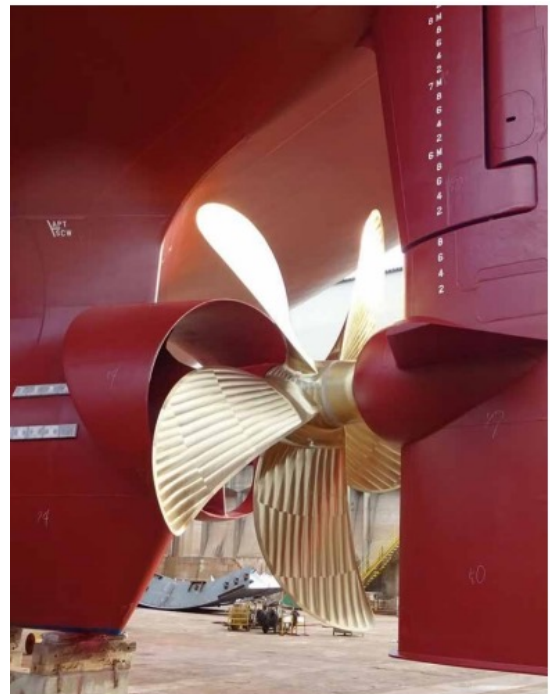
### อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

วิธีการเพื่อใช้ประหยัดต้นทุนและเป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของเรือคือการติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงานหรือหางเสือและใบจักรที่มีประสิทธิภาพ

อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ติดตั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนเรือ โดยการลดแรงต้านของตัวถัง และปรับปรุงแรงหมุนของใบจักร อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงเหล่านี้อาจมีได้หลายประเภท อุปกรณ์ประหยัดพลังงานอยู่แล้วหรือติดตั้งในเรือต่อใหม่

ตัวอย่างอุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง อาทิเช่น ducts, pre-swirl fins, fin on hulls, rudders ฯลฯ อุปกรณ์เหล่านี้ลดการใช้เชื้อเพลิงโดยปรับปรุงการไหลรอบของตัวถังหรือใบจักร การปรับเปลี่ยนต้องทำด้านหน้าใบจักรหรือหลังใบจักร

ในหน้าถัดไปได้แสดงคำอธิบายของอุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ติดตั้งบนเรือของบริษัทฯ



#### อุปกรณ์ก่อนการหมุนของใบจักร (ท้อดเกสส์ & สเตเตอร์)

อุปกรณ์ควบคุมก่อนการหมุนมีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงการหมุนเข้าของใบจักร ตัวท่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขับเคลื่อนโดยการปรับปรุงการไหลของลมเข้าใบจักร

#### อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

CMES Tech PSV (Pre-Shrouded Vanes)

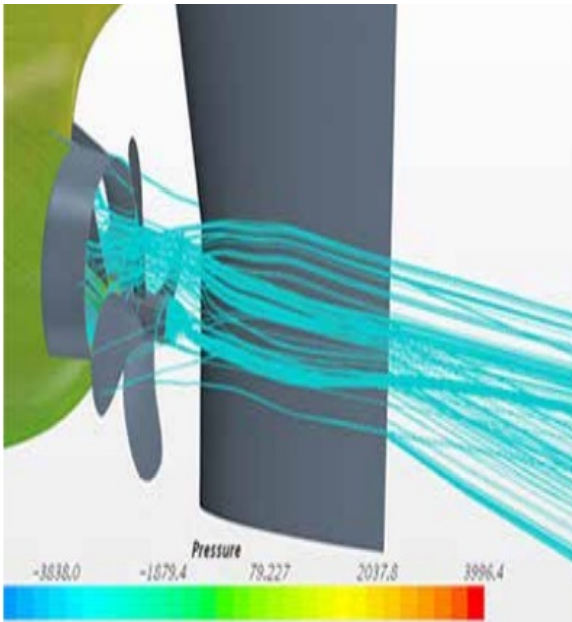
#### อุปกรณ์หลังการหมุนของใบจักร

อุปกรณ์หลังการหมุนของใบจักรใช้กักพลังงานหมุนเวียนในใบจักรและเพลาแกนหมุน

#### อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

PBCF (Propeller Boss Cap Fins) / HVAF (Hub Vortex Absorbed Fins)

Grim Vane Wheel



### Pre-shrouded Vanes (PSV) คืออะไร?

PSV ประกอบด้วยท่อลมเชื่อมต่อกับใบจักรที่วางไว้หน้าใบจักรเรือ PSV ช่วยปรับการหมุนวนของกระแสน้ำก่อนจะเข้าไปในใบจักรเรือ ซึ่งเป็นการช่วยลดความสูญเสียพลังงานหมุนวนของกระแสน้ำของใบจักรเรือโดยการสร้างการไหลแบบเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำ PSV เป็นอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิงที่พัฒนาขึ้นสำหรับเรือที่แล่นช้า ทำให้สามารถประหยัดพลังงานได้ที่ความเร็วที่กำหนด หรือ เรือจะแล่นได้เร็วขึ้นที่ระดับพลังงานที่กำหนด

แหล่งที่มา – CMES Tech

### ประโยชน์ของ PSV

- เพิ่มประสิทธิภาพ: การออกแบบของปลอกหุ้มช่วยลดความปั่นป่วนและเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของน้ำ ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพและประหยัดพลังงาน
- เพิ่มความทนทาน: ปลอกหุ้มปกป้องใบจักรจากความเสียหายและการสึกหรอและช่วยยืดอายุการใช้งาน
- เพิ่มความปลอดภัย: ปลอกหุ้มสามารถป้องกันการสัมผัสกับใบจักรโดยบังเอิญ ลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของสัตว์ทะเล
- ลดเสียงรบกวน: ปลอกหุ้มสามารถช่วยลดระดับเสียงรบกวนได้

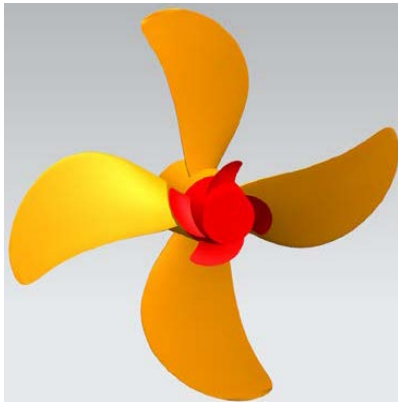
### การประหยัดพลังงาน

ลำดับ	ประเภทของเรือ	เดทเวทตัน (DWT)	พลังงานที่ลดได้
1	เรือบรรทุกน้ำมัน	320,000	ร้อยละ 7.0
2	เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง	53,000	ร้อยละ 5.1
3	เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง	57,000	ร้อยละ 5.4
4	เรือบรรทุกสารเคมี	33,000	ร้อยละ 5.0



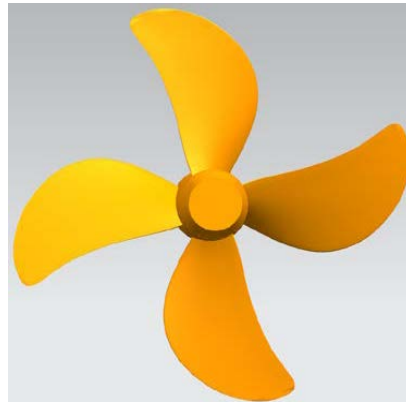
## Hub Vortex Absorbed Fins (HVAF) คืออะไร?

HVAF (Hub Vortex Absorbed Fins) หรือ PBCF (Propeller Boss Cap Fins) ติดอยู่ที่ครีbsd้านท้ายของใบจักรเรือ ทำหน้าที่ดูดซับเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำ จึงสามารถปรับปรุงประสิทธิภาพการขับเคลื่อนของเรือ อุปกรณ์ HVAF ถูกติดตั้งที่ฝาครอบใบจักรซึ่งจะหมุนไปพร้อมกับใบจักรเรือ



มี HVAF

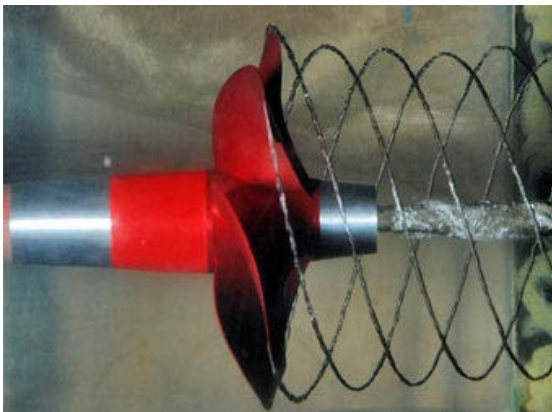
แหล่งที่มา – CSSRC



ไม่มี HVAF

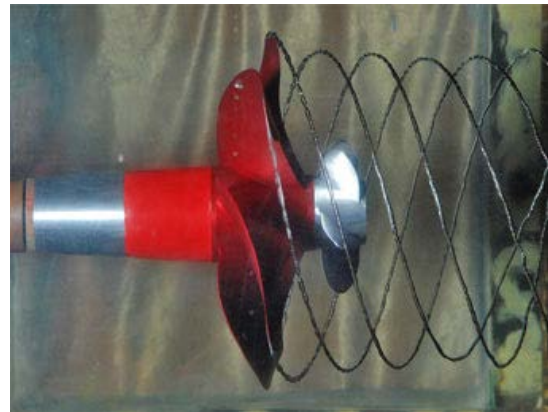
## กลไกการทำงาน

HVAF หรือ PBCF เป็นอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิงที่ติดอยู่กับครีบบนคอกแกนใบจักรด้านท้ายใบจักรของเรือ ทำหน้าที่ดูดซับเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำที่เกิดขึ้น ซึ่งส่งผลให้การใช้เชื้อเพลิงลดลง



ก่อนการติดตั้ง HVAF

แหล่งที่มา – CMES Tech



หลังการติดตั้ง HVAF

## การประหยัดเชื้อเพลิง

### Pre-shrouded vanes

การติดตั้ง PSV คาดการณ์ว่าจะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงที่ร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 7

### Hub Vortex Absorbed Fins

ประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นจากการติดตั้ง HVAF อยู่ที่ระหว่างร้อยละ 1.9 และ ร้อยละ 2.4

## สรุป

ลำดับ	ชื่ออุปกรณ์	ประเภทอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิง	ร้อยละการประหยัดเชื้อเพลิงสำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 30,000 เดทเวทตัน
1	PSV	Pre-Swirl Duct	ร้อยละ 3 - 5
2	HVAF/PBCF	Post-Swirl	ร้อยละ 1.9 - 2.4
3	PSV+HVAF	Combined ESD	ร้อยละ 5 - 7

## การวิเคราะห์การประหยัดเชื้อเพลิง

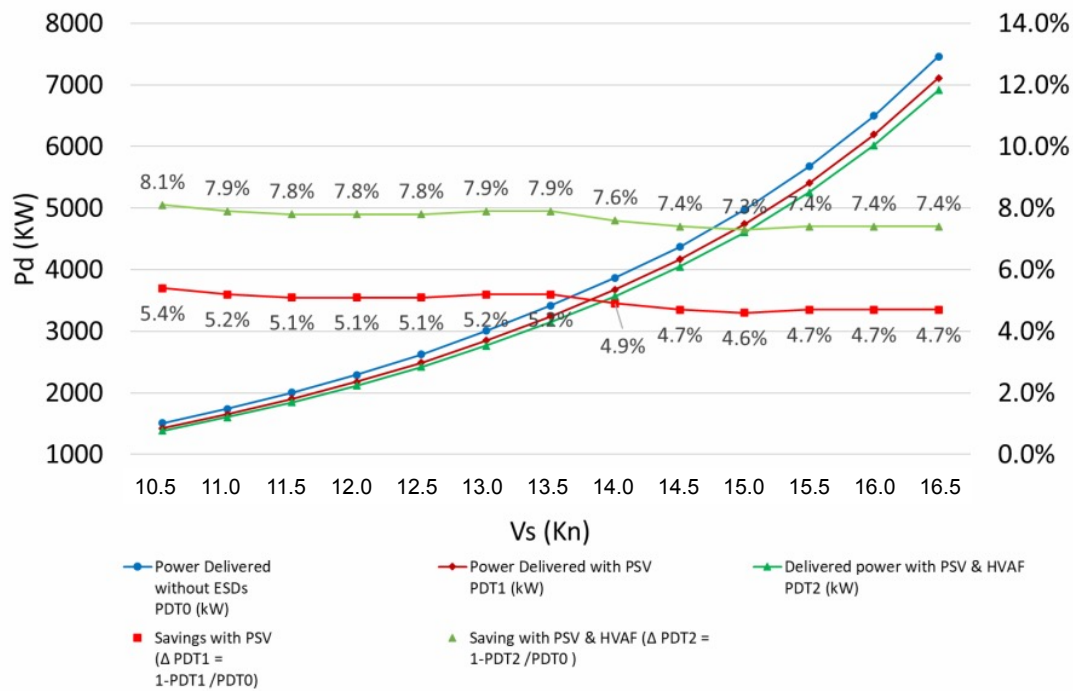
จากสมมติฐานที่ว่าเรือขนส่งสินค้าแห่งกองขนาด 30,000 เดทเวทตันแล่น 350 วันต่อปี และใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 21 ตันต่อวัน หรือเทียบเท่ากับ 7,350 ตันต่อปี ปริมาณเชื้อเพลิงที่ประหยัดได้แสดงในตารางด้านล่างนี้

รายละเอียด	PSV+HVAF
ร้อยละของการประหยัดเชื้อเพลิง	ร้อยละ 6
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลง (ตัน/ปี)	441
ต้นทุนด้านเชื้อเพลิงก้ำมะถันต่ำที่ลดลง (เหรียญสหรัฐ/ปี)	308,700

การคาดการณ์การใช้พลังงานสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งกองขนาด 30,000 เดทเวทตัน ภายใต้ความเร็วเรือที่กำหนด

เงื่อนไขการโหลด	ความเร็ว $V_s$ (kn)	กำลังส่งโดยไม่มี ติดตั้งอุปกรณ์ ประหยัดเชื้อเพลิง $P_{DT0}$ (kW)	กำลังส่งโดย ติดตั้งเครื่อง PSV $P_{DT1}$ (kW)	อัตราส่วนการ ลดการใช้เชื้อ เพลิงเมื่อ ติดตั้ง PSV $(\Delta P_{DT1} = 1 - P_{DT1}/P_{DT0})$	แรงส่ง เมื่อติดตั้ง PSV&HVAF $P_{DT2}$ (kW)	อัตราส่วนการ ลดการใช้เชื้อ เพลิงเมื่อ ติดตั้ง PSV & HVAF $(\Delta P_{DT2} = 1 - P_{DT2}/P_{DT0})$
ระดับการกินน้ำลึกสูงสุด ที่เรือสามารถรับน้ำหนัก ทั้งหมดได้อย่างปลอดภัย (Scantling Draft)	10.50	1506	1425	5.4%	1384	8.1%
	11.00	1742	1651	5.2%	1604	7.9%
	11.50	2003	1900	5.1%	1846	7.8%
	12.00	2294	2177	5.1%	2115	7.8%
	12.50	2625	2490	5.1%	2419	7.8%
	13.00	3004	2847	5.2%	2766	7.9%
	13.50	3418	3241	5.2%	3149	7.9%
	14.00	3866	3675	4.9%	3571	7.6%
	14.50	4372	4166	4.7%	4048	7.4%
	15.00	4970	4739	4.6%	4605	7.3%
	15.50	5674	5408	4.7%	5255	7.4%
	16.00	6497	6192	4.7%	6017	7.4%
	16.50	7462	7114	4.7%	6913	7.4%

แหล่งที่มา - CSSRC Model Test Report



แหล่งที่มา – CSSRC Model Test Report

บริษัทฯ เข้าใจถึงผลกระทบทางธุรกิจ จึงได้ประเมินประสิทธิภาพของการออกแบบที่มีศักยภาพและได้ดำเนินการเพื่อก้าวไปข้างหน้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการเชิงกลยุทธ์ เรือบางลำได้รับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยติดตั้งอุปกรณ์ช่วยประหยัดการใช้เชื้อเพลิง (ESDs) ได้แก่ อุปกรณ์ Mewis Duct, PSV, และ HVAF ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่าช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงประมาณร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 6 นอกจากนี้เรือที่มีอายุการใช้งานมาก ซึ่งใช้เชื้อเพลิงมากกว่าได้ถูกแทนที่โดยเรือที่ “เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ในช่วงปี 2556 ถึงปี 2560 ซึ่งเรือเหล่านี้มีเครื่องยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงกว่า โดยเป็นเครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพมากกว่า น้ำหนักเรือเบากว่า รูปแบบตัวเรือที่ดีกว่า และใช้พลังงานความร้อนจากไอเสียจากเครื่องยนต์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

## เป้าหมาย

จากการติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงานเหล่านี้บนเรือ 18 ลำ เราสามารถประหยัดพลังงานได้ ร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 5 การพัฒนาทางเทคโนโลยีในอนาคตจะถูกติดตามและศึกษาเพื่อประเมินความเป็นไปได้และศักยภาพในการลดการปล่อยมลพิษของเราต่อไป

## น้ำจืด

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าแหล่งน้ำเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบนิเวศที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจอยู่ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดปริมาณน้ำจืดที่ซื้อจากฝั่ง

### การบริหารจัดการน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ

- การใช้เครื่องผลิตน้ำจืด: เพื่อลดปริมาณน้ำที่ซื้อจากชายฝั่ง บริษัทฯ ผลิตน้ำผ่านเครื่องกลั่นน้ำที่ติดตั้งบนเรือแต่ละลำ เครื่องกลั่นน้ำเป็นเครื่องจักรที่สำคัญที่ใช้บนเรือ โดยทำการกลั่นน้ำทะเลให้เป็นน้ำจืดด้วยวิธีการกลั่นแบบสูญญากาศผ่านการระเหยและการควบแน่น
- การบริหารจัดการน้ำห้องเรือและน้ำถ่วงเรือ: บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนดระหว่างประเทศเพื่อให้แน่ใจว่าน้ำที่ปล่อยออกจากเรือผ่านกระบวนการบำบัดเป็นไปตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม ซึ่งช่วยลดมลพิษและอนุรักษ์ระบบนิเวศทางทะเล

อย่างไรก็ตาม น้ำจืดเพื่อการบริโภคเป็นการซื้อมาจากชุมชนบนชายฝั่ง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความพยายามที่จะลดการซื้อน้ำจืดจากชายฝั่งในปีต่อไป

บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายในการลดการใช้น้ำจากชายฝั่งร้อยละ 25 ภายใน 2572 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน ในปี 2567 บริษัทฯ ได้ลดปริมาณน้ำที่ซื้อจากชายฝั่งลงร้อยละ 23.50 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน

บริษัทฯ จะใช้มาตรการลดการใช้น้ำบนเรือ โดยส่งเสริมให้ลูกเรือในเรือลดการใช้น้ำจืดอย่างสิ้นเปลือง และบำรุงรักษาเครื่องกลั่นน้ำจืดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเพิ่มความสามารถในการผลิตน้ำจืดบนเรือให้ได้มากที่สุด

ข้อมูลปริมาณน้ำที่ซื้อจากฝั่งโดยกองเรือของบริษัทฯ

รายละเอียด	2562	2563	2564	2565	2566	2567
ปริมาณน้ำที่ซื้อจากฝั่งโดยกองเรือของบริษัทฯ (ตัน/ปี)	23,349	21,882	20,175	20,580	17,167	17,863

## การบริหารจัดการของเสีย [GRI 306-2]

มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบจัดทำขึ้นเพื่อจัดการของเสีย ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายมาตรฐาน และนโยบายที่บังคับใช้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการจัดการขยะเพื่อบำบัดของเสียที่เกิดขึ้นบนเรือ อีกทั้งยังได้มอบหมายบุคคลหรือผู้รับผิดชอบในการดำเนินการตามแผนงานด้วย ทั้งนี้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) สำหรับเรือที่แล่นผ่านน่านน้ำระหว่างประเทศ แผนงานนี้แสดงขั้นตอนการลด รวบรวม จัดเก็บ ดำเนินการจัดการ และกำจัดขยะ รวมทั้งการใช้อุปกรณ์บนเรือไว้เป็นลายลักษณ์อักษร วัตถุประสงค์ของแผนงานนี้คือเพื่อลดจำนวนของเสียที่เกิดขึ้นบนเรือ และเพื่อให้แน่ใจว่าของเสียทั้งหมดได้ถูกทำลายอย่างเหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงจากการเกิดมลพิษทางทะเล และเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมในทะเลและชายฝั่ง

## ของเสียจากอาหาร [GRI 306-1]

IMO ได้กำหนดความหมายของเสียจากอาหารไว้ว่า สารอาหารที่เน่าเสียแล้วหรือยังไม่เน่าเสีย รวมถึงผลไม้ ผัก ผลิตภัณฑ์จากนม สัตว์ปีก ผลิตภัณฑ์จากเนื้อสัตว์ และเศษอาหารที่เกิดขึ้นบนเรือ เศษอาหารบนเรืออาจถูกกำจัดบนฝั่งหรือทำลายโดยเครื่องกำจัดเศษอาหาร โดยทำการบดเศษอาหารให้เป็นชิ้นเล็กๆ และทิ้งลงทะเล (มากกว่า 3 หรือ 12 นาโนเมตร จากฝั่ง) เส้นทางการกำจัดจะต้องบันทึกไว้ในสมุดบันทึกขยะ (Garbage Record Book) เพื่อการลดมลพิษ บริษัทฯ ได้จัดฝึกอบรมและให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและข้อบังคับในการปฏิบัติตาม MARPOL และสร้างความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมแก่ลูกเรือตลอดจนบุคลากรบนฝั่งอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายการลดขยะอาหารลงร้อยละ 20 ภายในปี 2572 เมื่อเทียบกับปี 2563 ซึ่งเป็นปีฐาน

รายละเอียด	2563	2564	2565	2566	2567
ของเสียจากอาหาร (ลูกบาศก์เมตร) [GRI 306-3]	239	209	235	233	236

## แนวทางปฏิบัติดังต่อไปนี้เพื่อลดขยะอาหารบนเรือ

- วางแผนมื้ออาหาร: วางแผนมื้ออาหารอย่างรอบคอบ โดยคำนึงถึงจำนวนลูกเรือ ความต้องการอาหารและปริมาณอาหาร
- การควบคุมปริมาณ: จัดทำอาหารในปริมาณที่เหมาะสม เพื่อหลีกเลี่ยงจำนวนอาหารที่มากเกินไปและเพื่อลดของเสีย
- การจัดเก็บที่เหมาะสม: เก็บอาหารอย่างเหมาะสม เพื่อยืดอายุการเก็บรักษาและลดการเน่าเสีย
- บริหารจัดการวัตถุดิบคงคลัง: จัดการคลังอาหาร เพื่อหลีกเลี่ยงวัตถุดิบล้นคลังและลดของเสีย
- เครื่องย่อยเศษอาหาร: การใช้เครื่องย่อยเศษอาหารสามารถช่วยย่อยสลายเศษอาหารและลดปริมาณของเสียได้

## การกำจัดกากน้ำมัน [GRI 306-1]

การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมันโดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นการมีความมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมันจะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมันที่ถูกเผาทุกๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน การส่งกากน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดอย่างเหมาะสม จะช่วยให้กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาขยะและการทิ้งขยะลงทะเล บริษัทฯ พยายามที่จะกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่ง โดยมีเป้าหมายเพิ่มการกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี 2563 ซึ่งเป็นปีฐาน

รายละเอียด	2563	2564	2565	2566	2567
กากน้ำมันที่นำขึ้นฝั่ง (ลูกบาศก์เมตร) [GRI 306-5]	1,685	1,849	1,590	1,876	2,041

## ปฏิบัติการรีไซเคิลเพื่ออนาคตที่ยั่งยืน



ในปี 2567 บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ได้เริ่มโครงการรีไซเคิลกระดาษ เพื่อตอกย้ำความมุ่งมั่นต่อหลักการเศรษฐกิจหมุนเวียน ตามข้อมูลจากกรมควบคุมมลพิษ การใช้กระดาษในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และการจัดการทรัพยากรอย่างยั่งยืนจึงกลายเป็นเรื่องเร่งด่วนมากขึ้น โดยเฉลี่ยแล้ว คนไทยใช้กระดาษประมาณ 34 กิโลกรัมต่อคนต่อปี และตัวเลขนี้เพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 15%

โครงการดังกล่าวนี้เป็นความร่วมมือกับ บริษัท เอสซีจี แพคเกจจิ้ง จำกัด (มหาชน) (SCGP) ผ่านโครงการ “ส่งกระดาษที่ใช้แล้ว กลับมารีไซเคิล” โดยพนักงานของบริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในการรวบรวมกระดาษที่ใช้แล้วเพื่อนำมารีไซเคิล ซึ่งสะท้อนถึงจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการบริโภคอย่างรับผิดชอบ พร้อมทั้งสร้างวัฒนธรรมความยั่งยืนภายในองค์กร

นอกเหนือจากความพยายามในการรีไซเคิล บริษัทฯ ยังได้ส่งเสริมการลดการใช้กระดาษภายในองค์กร เพื่อสนับสนุนแนวทางปฏิบัติที่ยั่งยืนยิ่งขึ้น โดยการปลูกฝังแนวคิด “ลดก่อนรีไซเคิล” ผ่านกระบวนการทำงานแบบดิจิทัล ระบบสื่อสารแบบไร้กระดาษ และนโยบายการพิมพ์สองหน้า มาใช้อย่างจริงจัง เพื่อลดการใช้กระดาษที่ไม่จำเป็น มาตรการเหล่านี้ไม่เพียงแต่สร้างวัฒนธรรมแห่งความมีประสิทธิภาพและความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม แต่ยังช่วยลดการใช้กระดาษโดยรวมได้อย่างมาก ซึ่งสามารถเห็นได้จากข้อมูลในตารางด้านล่าง แนวทางสองทางนี้ ซึ่งได้แก่การลดการบริโภคและเพิ่มการรีไซเคิล แสดงให้เห็นถึงกลยุทธ์ที่ครอบคลุมของบริษัทฯ ในการจัดการทรัพยากรอย่างยั่งยืน และความมุ่งมั่นในการเป็นผู้นำด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ โครงการนี้ยังเป็นข้อพิสูจน์ถึงความตั้งใจแน่วแน่ของบริษัทฯ ในการสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) โดยเฉพาะ เป้าหมายที่ 12 (การบริโภคและการผลิตอย่างยั่งยืน) และเป้าหมายที่ 13 (การรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ) โครงการนี้จึงเป็นตัวอย่างที่ชัดเจนของความทุ่มเทของบริษัทฯ ในการสร้างอนาคตที่มั่นคงและยั่งยืนสำหรับทุกคน





ตารางต่อไปนี้จะแสดงผลการดำเนินงานของโครงการปฏิบัติการรีไซเคิลเพื่ออนาคตที่ยั่งยืนในปี 2567

ข้อมูล	หน่วย	2566	2567
ลดการตัดต้นไม้	ต้น	27	6
ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	กิโลกรัม	1,061	238
ลดปริมาณการใช้น้ำ	ลิตร	40,560	9,100
ลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิง	ลิตร	2,184	490
ลดปริมาณการใช้พลังงาน	กิโลวัตต์	6,240	1,400

### การจัดซื้อที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดซื้อที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม คือ กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้มีแนวทางปฏิบัติดังต่อไปนี้ เพื่อส่งเสริมการจัดซื้อที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- ส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์จากวัสดุรีไซเคิล ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณสมบัติประหยัดพลังงาน หรือผลิตภัณฑ์ที่มีใบรับรองความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม
- ประเมินคู่ค้าตามแนวทางปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อมและคัดเลือกคู่ค้าที่มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน
- ลดขยะบรรจุภัณฑ์และนำผลิตภัณฑ์และวัสดุกลับมาใช้ใหม่หรือรีไซเคิล
- ส่งเสริมการเปลี่ยนไปเป็นระบบดิจิทัล – เปลี่ยนกระบวนการที่ใช้กระดาษไปเป็นการทำงานแบบระบบดิจิทัล
- ให้ความรู้แก่ลูกเรือและพนักงานประจำสำนักงาน เกี่ยวกับความสำคัญและแนวทางปฏิบัติในการจัดซื้อที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของคู่ค้าและผลกระทบของการจัดซื้อที่มีต่อสิ่งแวดล้อม และปรับปรุงแนวปฏิบัติอย่างต่อเนื่องเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าที่สุดที่สำนักงานบริษัทฯ ดังนี้

- ใช้ผลิตภัณฑ์และวัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น กระดาษรีไซเคิล
- นำกระดาษเก่าที่พิมพ์ด้านเดียวมาใช้ซ้ำ
- ส่งเสริมการใช้ถุงและภาชนะบรรจุที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้พลาสติกแบบใช้ครั้งเดียว
- สนับสนุนให้พนักงานเรียนรู้และเข้าใจวิธีการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมกรบริโภคที่เหมาะสม

บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงาน ว่า บริษัทฯ ได้นำเสนอรายงานประจำปีในรูปแบบดิจิทัล และหากจำเป็นต้องมีฉบับที่ตีพิมพ์ รายงานฉบับนี้ก็จะพิมพ์บนกระดาษรีไซเคิล เพื่อเป็นการแสดงถึงการส่งเสริมและสนับสนุนการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาตินั้นสอดคล้องกับความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอน

## การคุ้มครองความหลากหลายทางชีวภาพ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดำเนินงานของเราในฐานะบริษัทเดินเรือนั้นเกี่ยวพันโดยตรงกับมหาสมุทร ซึ่งเป็นถิ่นที่อยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในทะเลหลากหลายชนิดที่มีบทบาทสำคัญในการรักษาสมดุลทางนิเวศวิทยาของโลกของเรา ในฐานะองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นที่จะปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเลและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมของเราให้เหลือน้อยที่สุด

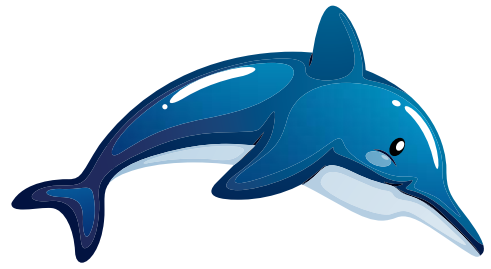
### การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment) [GRI 303-1, 303-2, 304-1, 304-2]

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงาน และปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเล โดยปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment Standards) เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตต่างถิ่นที่รุกราน (Invasive Species) และมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเลที่เปราะบาง

**ความเสี่ยงและการบรรเทาผลกระทบ:** น้ำถ่วงเรือหากมีการปล่อยลงทะเลโดยไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบนิเวศท้องถิ่นบริเวณจุดปล่อยน้ำ ส่งผลให้ความหลากหลายทางชีวภาพตามธรรมชาติลดลงและการทำงานของระบบนิเวศเปลี่ยนแปลงไป เพื่อบรรเทาความเสี่ยงนี้ การจัดการน้ำถ่วงเรือได้ถูกนำมาใช้บนเรือ เพื่อกำจัดสิ่งมีชีวิตและเชื้อโรคที่เป็นอันตรายออกจากน้ำถ่วงเรือก่อนปล่อยลงสู่มหาสมุทร ซึ่งกระบวนการนี้ช่วยป้องกันการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตที่รุกรานและปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือสำเภาใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมดต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นขั้นตอนพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ใหม่หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ข้อกำหนดในอนุสัญญาปัจจุบันได้รับการทบทวนโดยคณะทำงานที่เกี่ยวข้อง และในการประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 81 (MEPC81) ได้ให้การรับรองรายการข้อกำหนดที่ต้องได้รับการแก้ไขภายในอนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือ รายการดังกล่าวประกอบด้วย การตรวจสอบต่างๆ เช่น การสุ่มตัวอย่างและการวิเคราะห์น้ำถ่วงเรือ เพื่อตรวจสอบความสามารถของระบบการบำบัดและความเข้มข้นของสารออกฤทธิ์ที่ปล่อยออกมา ในระหว่างการตรวจสอบกลางรอบและการตรวจสอบเพื่อต่ออายุ นอกเหนือจากการทดสอบระบบขณะติดตั้ง เพื่อให้แน่ใจว่ามีการติดตั้งที่เหมาะสมและทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ที่ประชุมเห็นชอบให้จัดตั้งคณะทำงานขึ้นใหม่เพื่ดำเนินการอภิปรายในประเด็นที่ต้องการพิจารณาเพิ่มเติม โดยในการประชุมครั้งนี้ได้มีการรับรองแนวปฏิบัติชั่วคราว ซึ่งกำหนดแนวทางการปฏิบัติ เช่น การกำหนดคุณภาพน้ำปนเปื้อน (CWQ) ขั้นตอนก่อนอนุญาตให้เรือสามารถเติมน้ำถ่วงเรือโดยไม่ผ่านระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่ทำเรือที่มีการกำหนดคุณภาพน้ำ กระบวนการทำความสะอาดถังน้ำถ่วงเรือหลังจากการดำเนินการเติมน้ำถ่วงเรือโดยไม่ผ่านระบบจัดการน้ำถ่วงเรือเสร็จสิ้น

เป้าหมายในปี 2567 สำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ	ผลการดำเนินงานในปี 2567
• ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือบนเรือทุกลำ	100%
• ไม่มีกรณีการละเมิดข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ	0



(ก) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลต้องเผชิญกับอันตรายใดบ้างจากการขนส่งระหว่างประเทศ?

ชีวิตของสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลปัจจุบันนั้นมีความยากลำบาก การเดินทางที่สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลต้องเผชิญนั้นเกิดจากความประมาทเลินเล่อและการแทรกแซงของมนุษย์

ภัยคุกคามที่สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลต้องเผชิญในสามอันดับแรกจากการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศประกอบด้วย การถูกเรือชน

เรือที่แล่นด้วยความเร็วอาจทำให้เกิดการชนปะทะกับสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเล ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต การถูกเรือชนเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการสูญพันธุ์ของวาฬไรต์แอตแลนติกเหนือ วาฬไรต์เป็นหนึ่งในสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลที่มีความเสี่ยงที่จะถูกเรือที่แล่นด้วยความเร็วสูงชน นอกจากนี้คาดว่าจะมีพะยูนกว่า 90 ตัว เสียชีวิตก่อนวัยอันควรเนื่องจากโดนเรือชนในแต่ละปีในรัฐฟลอริดา

มลภาวะทางเสียง

เสียงที่ดังจากเรือ เครื่องโซนาร์ แท่นขุดเจาะ และจากแหล่งอื่นๆที่เกิดจากมนุษย์สามารถขัดขวางการสื่อสาร การหาอาหาร การผสมพันธุ์ และการนำทางของสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเล นักวิทยาศาสตร์เชื่อว่ามลภาวะทางเสียงทำให้สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเหล่านี้ไม่สามารถตรวจจับเรือหรือวนจับปลาที่เข้ามาใกล้ได้ ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงในการถูกฆ่า

การรั่วไหลของน้ำมัน

การรั่วไหลของน้ำมันมีผลกระทบทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเล ตามสัญญาตาม เมื่อสัตว์อย่างแมวน้ำและนกสัฟฟักกับน้ำมัน พวกมันจะพยายามเลียน้ำมันจากขน สารเคมีที่เป็นพิษในน้ำมันก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อระบบย่อยอาหารและอวัยวะภายใน น้ำมันที่เหนียวข้นเข้าไปอุดตันช่องลมของโลมาและวาฬ ทำให้พวกมันหายใจไม่ออก ในระยะยาวการสัมผัสกับน้ำมันปิโตรเลียมอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบสืบพันธุ์ ทำให้ยากต่อการขยายพันธุ์ ซึ่งมีสาเหตุมาจากน้ำมันที่รั่วไหลเหล่านี้ ประชากรของนกเพนกวินเริ่มฟื้นตัวกลับมาหลังการรั่วไหลของเรือน้ำมัน Exxon Valdez

(ข) สัตว์ชนิดใดที่ตกอยู่ในอันตรายมากที่สุด?

‘ชนิดพันธุ์สัตว์ที่มีความเสี่ยง’ คือ ชนิดพันธุ์ของสัตว์ที่มีความเสี่ยงในการสูญพันธุ์จากการถูกเรือชน ความอยู่รอดของสัตว์ทะเลได้รับอิทธิพลจากปัจจัยเดียวหรือหลาย ๆ ปัจจัย เช่น สัดส่วนของประชากรสัตว์ทะเลในพื้นที่เสี่ยงสูง จำนวนประชากรสัตว์ทะเลที่มีแนวโน้มที่จะถูกเรือชน ชนิดพันธุ์สัตว์ที่ว่ายน้ำช้าหรืออยู่บนผิวน้ำเป็นเวลานาน (วาฬสเปิร์ม วาฬหลังค่อม วาฬหัวทุย และวาฬหัวขวาน) หรือ จำนวนสัตว์ตัวเมียที่อยู่ในวัยเจริญพันธุ์ซึ่งมีจำนวนน้อย (เช่น วาฬสีเทาตะวันตก วาฬไรต์แปซิฟิกเหนือตะวันออก วาฬหลังค่อมทะเลอาหรับ และวาฬไรท์ซลิ-เปรู)

ชนิดพันธุ์สัตว์ที่มีความเสี่ยง ได้แก่

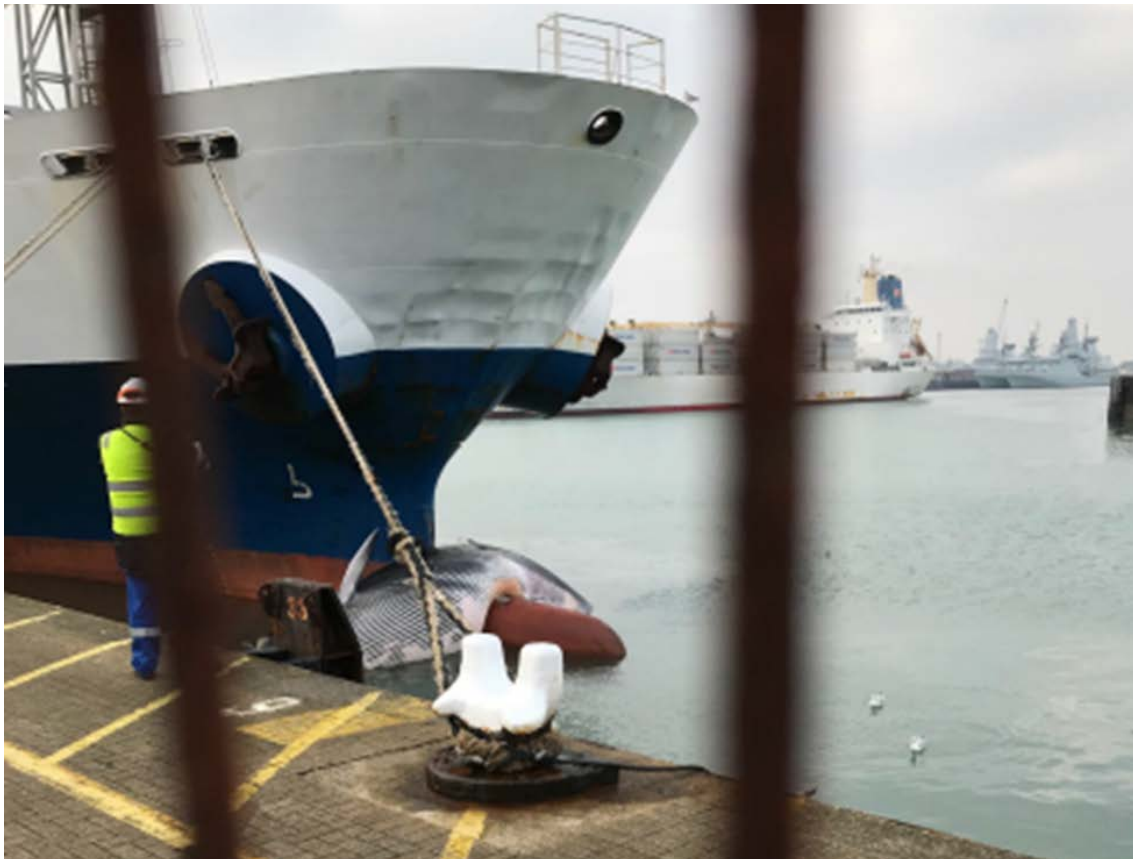
1. วาฬฟิน
2. วาฬหลังค่อม
3. วาฬไรท์แอตแลนติกเหนือ
4. วาฬสเปิร์ม

สัตว์เหล่านี้คิดเป็นร้อยละ 69 ของรายการเกี่ยวกับสัตว์ในทะเลที่ถูกชน

(ค) ผลจากการถูกเรือชน





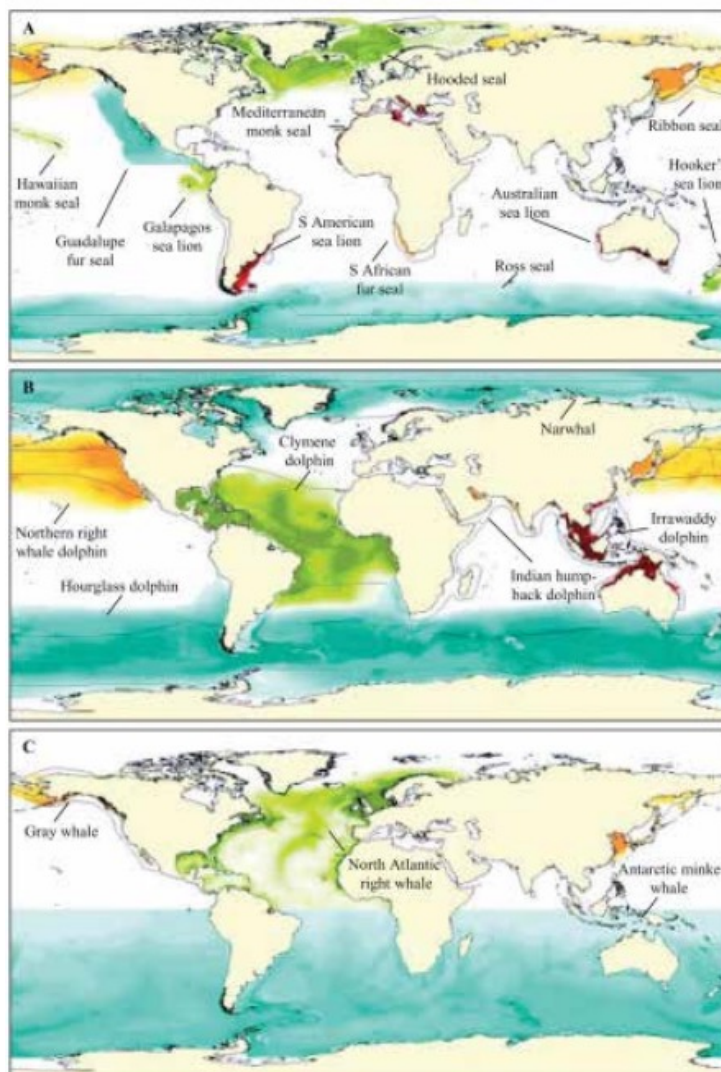
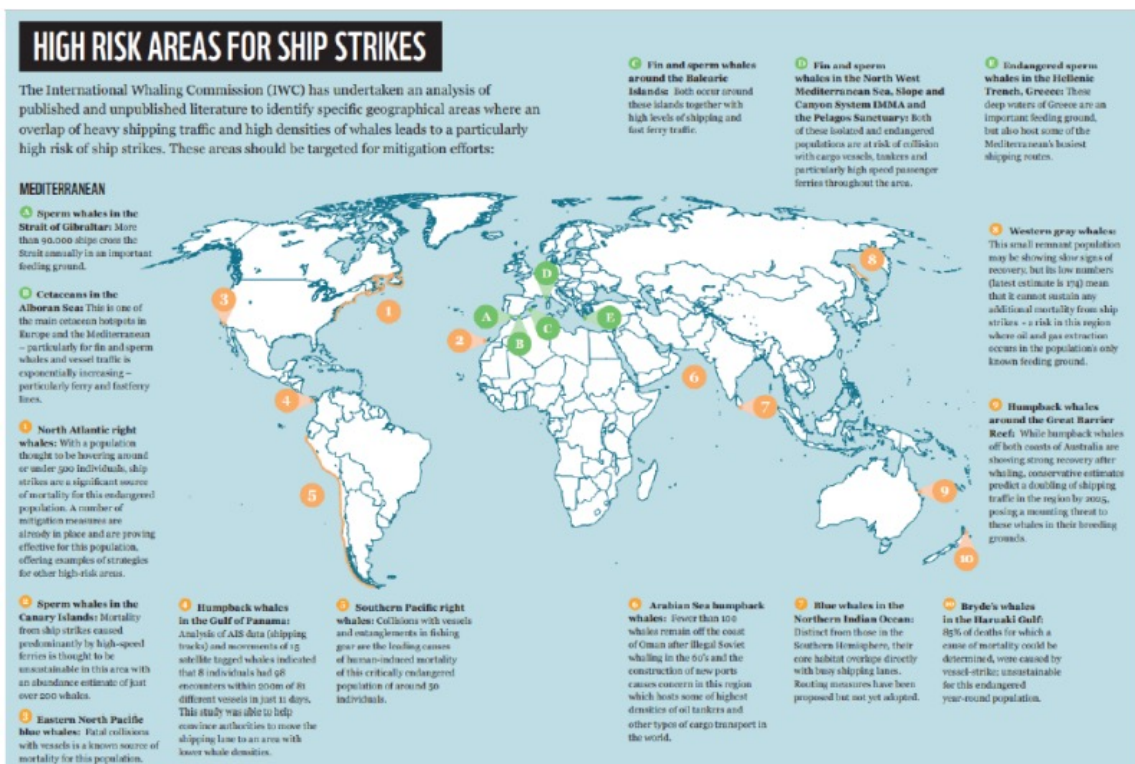


(ง) เกือบโดนชน





(จ) พื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง



## (จ) ความมุ่งมั่นของเรา

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ บริษัทฯ ได้เป็นส่วนหนึ่งขององค์กรการกุศลเพื่อการอนุรักษ์วาฬและโลมาของสหราชอาณาจักร (ORCA) ซึ่งได้ให้การอบรมและมอบใบรับรองให้แก่กัปตันของบริษัทฯ จำนวน 6 คน และผู้ดูแลด้านเทคนิค 1 คน ในเรื่อง ‘การลดผลกระทบจากการโดนเรือชนและการตระหนักถึงพื้นที่ที่สำคัญของสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเล’

คั่นหนของเรืออภริดี นารี ได้รับการฝึกอบรมเรื่องนี้และประสบความสำเร็จในการส่งข้อมูลการสำรวจไปยังฐานข้อมูลของ ORCA ขณะเรือแล่นอยู่ในทะเล เรือลำนี้ได้รับแท็บเล็ตที่ติดตั้งแอป ORCA Oceanwatchers และกล้องส่องทางไกลเรติเคิล (Reticle Binoculars) เพื่อใช้ประเมินระยะทางที่มีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมอยู่

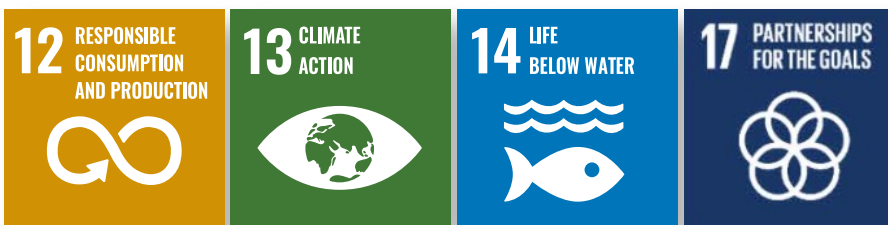
บริษัทฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของการดำเนินงาน (KPIs) สำหรับเรืออภริดี นารี ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

- ก) การกำจัดขยะอาหารเป็นศูนย์ในพื้นที่ที่ระบุว่ามีผลสำคัญต่อประชากรสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลและพื้นที่ทางทะเลที่ละเอียดอ่อนเป็นพิเศษ (Particularly Sensitive Sea Areas: PSSAs)
- ข) ไม่มีเหตุการณ์เรือแล่นเข้าสู่ Sindhudurg-Karwar IMMA บริษัทฯ ได้บรรลุเป้าหมายนี้โดยการทำเครื่องหมาย IMMA อย่างชัดเจนและกำหนดให้เป็น ‘พื้นที่ห้ามเข้า’ ในแผนทางการเดินเรือ

## (ข) เราพยายามดำเนินการดังต่อไปนี้เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

- ลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลอันเป็นผลมาจากการถูกเรือชน
- คาดการณ์ความเป็นไปได้ที่จะพบวาฬ แทนการรับมือเมื่อวาฬปรากฏตัวขึ้น
- เพิ่มมาตรการเพื่อลดโอกาสของการชน เช่น การกำหนดเส้นทางใหม่และการลด/จำกัดความเร็ว
- ปฏิบัติตามมาตรการบรรเทาผลกระทบทั้งภาคบังคับและตามความสมัครใจ
- ปรับปรุงการรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อ ORCA และฐานข้อมูลของ IWC
- รวบรวมข้อมูลและบันทึกการพบเห็นในแอป ORCA Oceanwatchers
- ระบุจุดเสี่ยงทางภูมิศาสตร์
- เพิ่มความตระหนักเกี่ยวกับปัญหาและมาตรการที่ใช้ในการลดภัยคุกคามนี้

กิจกรรมสร้างคอนโดปู “การเสริมพลังให้แก่มหาสมุทรด้วยการดูแลสิ่งมีชีวิตใต้ท้องทะเล” (Empowering Oceans Through Marine Life Guardianship) และกิจกรรมทำความสะอาด “รวมทีมเพื่อทำความสะอาด” (Team Up to Clean Up)



เพื่อให้สอดคล้องกับความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการส่งเสริมความยั่งยืนและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม พนักงานของบริษัทฯ อาสาเข้าร่วมโครงการอนุรักษ์ระบบนิเวศทางทะเลและโครงการทำความสะอาดสภาพแวดล้อมทางทะเล กิจกรรมเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความทุ่มเทของบริษัทฯ ในการส่งเสริมความสัมพันธ์ที่สมดุลระหว่างการดำเนินงานของบริษัทฯ กับระบบนิเวศที่โดยรอบ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายความยั่งยืนระดับโลก



## การอนุรักษ์แหล่งที่อยู่อาศัยของปู: การริเริ่มสร้างถิ่นที่อยู่ปูอย่างยั่งยืน ณ พระสมุทรเจดีย์กลางน้ำ จังหวัดระยอง

เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2567 พนักงานของบริษัทฯ ร่วมกันเข้าร่วมกิจกรรมการสร้างแหล่งที่อยู่อาศัยของปู ณ พระสมุทรเจดีย์กลางน้ำ จังหวัดระยอง ความพยายามนี้เกี่ยวข้องกับการสร้างโครงสร้างที่ออกแบบมาเป็นพิเศษเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับปูทะเลในการเจริญเติบโตและสืบพันธุ์ โดยการสนับสนุนความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเล โครงการนี้มีส่วนช่วยในการเสริมสร้างระบบนิเวศในท้องถิ่นและฟื้นฟูสิ่งมีชีวิตทางทะเลในพื้นที่



## กิจกรรมทำความสะอาดชายหาด: หาดแสงจันทร์ จังหวัดระยอง

ในวันเดียวกันนั้น ทีมงานของบริษัทฯ ได้ขยายความมุ่งมั่นในการอนุรักษ์ทางทะเลด้วยการจัดกิจกรรมทำความสะอาดชายหาดที่หาดแสงจันทร์ จังหวัดระยอง พนักงานได้ร่วมกันเก็บและคัดแยกขยะประเภทต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดการกำจัดและรีไซเคิลอย่างเหมาะสม ผลจากการทำความสะอาดครั้งนี้สามารถรวบรวมขยะทั่วไปได้ 39 กิโลกรัม ขยะพลาสติก 3 กิโลกรัม และขยะขวด 24 กิโลกรัม กิจกรรมนี้ไม่เพียงแต่ช่วยฟื้นฟูความสวยงามของชายหาดเท่านั้น แต่ยังป้องกันไม่ให้วัตถุที่เป็นอันตรายตกลงสู่มหาสมุทร ซึ่งอาจก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อสิ่งมีชีวิตและถิ่นที่อยู่อาศัยทางทะเลได้

กิจกรรมที่พนักงานของบริษัทฯ ดำเนินการนั้นสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ของสหประชาชาติหลายประการ โดยโครงการเหล่านี้สนับสนุนเป้าหมายที่ 12: สร้างหลักประกันให้มีแบบแผนการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน ผ่านการคัดแยกและการกำจัดขยะที่เก็บรวบรวมอย่างถูกวิธี ส่งเสริมการจัดการขยะอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ยังมีส่วนร่วมในเป้าหมายที่ 13: ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยการลดมลพิษและสนับสนุนระบบนิเวศเสริมสร้างความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม โครงการต่างๆ เช่น การสร้างแหล่งที่อยู่อาศัยของปูและการทำความสะอาดชายหาด สอดคล้องกับเป้าหมายที่ 14: อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน เนื่องจากการส่งเสริมความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเล ปกป้องระบบนิเวศทางน้ำ และป้องกันมลพิษทางทะเล เพื่อฟื้นฟูมหาสมุทร สุดท้ายนี้ กิจกรรมเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ต่อเป้าหมาย 17: เสริมความเข้มแข็งให้แก่งlobal การดำเนินงานและฟื้นฟูสภาพพื้นที่ส่วนความร่วมมือระดับโลกสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน ด้วยการร่วมมือกับชุมชน พนักงาน และหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อบรรลุเป้าหมายด้านความยั่งยืนร่วมกัน



## ความมุ่งมั่นอย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ยังคงยึดมั่นในพันธกิจในการปกป้องสิ่งมีชีวิตใต้ท้องทะเลและส่งเสริมชุมชนที่ยั่งยืน ผ่านโครงการริเริ่มเหล่านี้บริษัทฯ ได้แสดงให้เห็นว่าภาคธุรกิจสามารถมีบทบาทสำคัญในการดูแลสิ่งแวดล้อม โดยช่วยสร้างความมั่นใจว่าโลกจะดีขึ้นสำหรับคนรุ่นต่อไปในอนาคต ด้วยการร่วมมือกัน เราจะก้าวไปสู่อนาคตที่ยั่งยืนต่อไป

## สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆ ที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานรอบครึ่งปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2567 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของ บริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ นำการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มาเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการคัดเลือกคู่ค้า

## ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม [GRI 103-1]

บริษัทฯ กำหนดให้ความสำคัญรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจัดสรรกำไรจนวนร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิ ซึ่งจะมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี ให้เป็นเงินสำรองสำหรับกิจกรรมรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งเงินสำรองดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาจากผู้ถือหุ้นทุกปี สำหรับการใช้จ่ายเงินสำรองดังกล่าวจะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และ/หรือคณะกรรมการของบริษัทฯ และนำเสนอรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อตรวจสอบเป็นระยะหรืออย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

## สิทธิมนุษยชน [GRI 412-1, 412-2]

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายสิทธิมนุษยชนและปฏิบัติต่อแรงงานอย่างมีมนุษยธรรมเพื่อป้องกันการละเมิดสิทธิต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มในห่วงโซ่อุปทาน บริษัทฯ ได้กำหนดแนวปฏิบัติตามหลักการชี้แนะว่าด้วยธุรกิจและสิทธิมนุษยชนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights) และปฏิญญาว่าด้วยหลักการและสิทธิขั้นพื้นฐานในการทำงานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (The International Labor Organization Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work: ILO) และบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายแรงงานในแต่ละประเทศที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจอยู่ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นด้านความหลากหลายและความเสมอภาค มอบโอกาสที่เท่าเทียมทางอาชีพ และมีความห่วงใยต่อสวัสดิภาพของพนักงาน

**การตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้าน (Human Rights Due Diligence):** บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของสิทธิมนุษยชนและสิทธิแรงงานในการดำเนินธุรกิจและมุ่งมั่นที่จะลดความเสี่ยงจากการละเมิดสิทธิเหล่านี้ บริษัทฯ รับรู้ว่ นานาชาติต่างให้ความสนใจในเรื่องการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสิทธิมนุษยชนสากล และความจำเป็นในการปกป้องสิทธิต่างๆ เช่น สิทธิแรงงาน ความเป็นส่วนตัว เสรีภาพในการแสดงออก และการส่งเสริมความเท่าเทียมทางเพศและสังคม บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายที่จะนำคุณค่าเหล่านี้มาประยุกต์ใช้กับการดำเนินงานและป้องกันการละเมิดที่อาจเกิดขึ้นผ่านกลยุทธ์การจัดการกับความเสี่ยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน

บริษัทฯ ได้ทำการประเมินเรื่องสิทธิมนุษยชนผ่านทางแบบสอบถามโดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักของบริษัทฯ เช่น พนักงาน ลูกเรือ และคู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน เข้าร่วมประเมิน ผลการประเมินพบว่าบริษัทฯ ไม่มีการละเมิดสิทธิมนุษยชนต่อผู้มีส่วนได้เสีย และไม่มีการรายงานเหตุการณ์ด้านสิทธิมนุษยชน



กระบวนการตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้านประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

- ระบุความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนที่อาจเกิดขึ้นและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ
- ประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงและผลกระทบ
- จัดทำและดำเนินการตามแผนบริหารความเสี่ยง เพื่อลดความเสี่ยงและผลกระทบของความเสี่ยง
- ติดตามและประเมินประสิทธิภาพของแผนบริหารความเสี่ยงทุกช่วงเวลา
- รายงานความก้าวหน้าผลการปฏิบัติงาน

บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดสิทธิมนุษยชน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับบริษัทฯ ประเด็นความเสี่ยง มาตรการบรรเทา และการดำเนินการมีดังนี้

### ประเด็นที่ 1 สุขภาพและความปลอดภัยของลูกเรือบนเรือ

**ความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนที่อาจเกิดขึ้น:** มาตรการด้านความปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ การขาดอุปกรณ์ป้องกัน ชั่วโง่งการทำงานที่ยาวนาน และการสัมผัสกับสารอันตรายอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกเรือ ซึ่งอาจนำไปสู่การบาดเจ็บ ความเจ็บป่วย หรือแม้กระทั่งการเสียชีวิตได้

**ขอบเขต:** การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

**ผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับผลกระทบ:** ลูกเรือ

#### มาตรการบรรเทาผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยของลูกเรือมีดังนี้

- **การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย:** จัดหลักสูตรการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยที่ครอบคลุม เพื่อให้แน่ใจว่าลูกเรือได้รับข้อมูลที่เพียงพอเกี่ยวกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน และแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ซึ่งอาจรวมถึงการฝึกอบรมในการขนถ่ายสินค้า การใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE) และการใช้อุปกรณ์ดับเพลิง
- **การฝึกอบรมและการสร้างการตระหนักรู้:** ลูกเรือได้รับการฝึกอบรมที่ครอบคลุมหัวข้อต่างๆ ด้านความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน สุขภาพ และความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งรวมถึงการฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ที่เหมาะสม วิธีการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน การยศาสตร์ และการจัดการความเครียด นอกจากนี้ ยังมีการรณรงค์เพื่อสร้างวัฒนธรรมการรู้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานและส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดี
- **การประเมินความเสี่ยง:** ดำเนินการประเมินความเสี่ยงเป็นประจำ เพื่อระบุและประเมินอันตรายด้านความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นบนเรือ เช่น การใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ การขนถ่ายสินค้า และความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน การประเมินความเสี่ยงยังเป็นแนวทางในกำหนดมาตรการป้องกันและควบคุมที่เหมาะสมสำหรับการบรรเทาความเสี่ยง และรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัย
- **การวางแผนเพื่อตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน:** พัฒนาและปรับปรุงแผนเผชิญเหตุฉุกเฉินเป็นประจำ โดยระบุขั้นตอนสำหรับสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงอุบัติเหตุ เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ เพลิงไหม้ และเหตุการณ์ที่มีคนตกน้ำ เพื่อให้แน่ใจว่าลูกเรือคุ้นเคยกับแผนเหล่านี้เป็นอย่างดี และดำเนินการฝึกซ้อมและฝึกปฏิบัติการรับมือกับเหตุฉุกเฉิน
- **การบำรุงรักษาอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย:** จัดเตรียมและบำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบรักษาความปลอดภัยที่จำเป็นบนเรือ รวมถึงอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE) ระบบตรวจจับและระงับอัคคีภัย อุปกรณ์ช่วยชีวิต และป้ายความปลอดภัย มีการกำหนดการตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์เป็นประจำ เพื่อให้แน่ใจว่าอุปกรณ์อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน
- **การจัดการความเหนื่อยล้า:** นำนโยบายและแนวปฏิบัติไปใช้ในการจัดการความเหนื่อยล้าของลูกเรือ เช่น จัดให้มีชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงพักผ่อนตามที่กฎหมายกำหนด การกำหนดตารางการเฝ้าระวังที่เหมาะสม และการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการพักผ่อนและผ่อนคลาย การดูแลให้ลูกเรือได้พักผ่อนอย่างเพียงพอจะช่วยป้องกันอุบัติเหตุและสร้างความตื่นตัวในระหว่างการปฏิบัติงานที่สำคัญ

- **ให้การสนับสนุนด้านสุขภาพและการแพทย์:** อำนวยความสะดวกในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการแพทย์ อุปกรณ์ และบุคลากรทางการแพทย์ที่ได้รับการฝึกอบรมบนเรือ ดำเนินการตรวจสอบสุขภาพเป็นประจำ ส่งเสริมหลักปฏิบัติด้านสุขอนามัย และจัดให้มีการฉีดวัคซีนที่จำเป็นเพื่อลดความเสี่ยงด้านสุขภาพ และให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์ทันทีเมื่อจำเป็น
- **การรายงานและการสอบสวน:** จัดให้มีระบบการรายงานที่ลูกเรือสามารถรายงานข้อกังวลด้านความปลอดภัย เหตุการณ์ต่างๆ และอุบัติเหตุได้อย่างเป็นความลับ ดำเนินการตรวจสอบเหตุการณ์อย่างละเอียดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและดำเนินการแก้ไขเพื่อป้องกันการเกิดซ้ำ
- **วัฒนธรรมและการสื่อสารด้านความปลอดภัย:** ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยบนเรือโดยส่งเสริมการสื่อสารแบบเปิดกว้าง ส่งเสริมให้ลูกเรือมีส่วนร่วมในการอภิปรายด้านความปลอดภัย สร้างความตระหนัก และให้รางวัลกับพฤติกรรมที่คำนึงถึงความปลอดภัย จัดการประชุมด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ การพูดคุยหรือปรึกษาเรื่องความปลอดภัย และการณรงค์ด้านความปลอดภัย ซึ่งจะช่วยสร้างความตระหนักรู้และเสริมสร้างแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยได้
- **การปฏิบัติตามกฎระเบียบ:** ดูแลให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามกฎระเบียบระหว่างประเทศและระดับชาติ มาตรฐานอุตสาหกรรม และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพ ความปลอดภัย และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ติดตามข่าวสารล่าสุดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบ และปฏิบัติตามหรือปฏิบัติให้ดีกว่ากฎระเบียบเหล่านี้

## ประเด็นที่ 2 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

**ความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนที่อาจเกิดขึ้น:** การปล่อยก๊าซคาร์บอนของบริษัทฯ และการเป็นส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศอาจส่งผลให้เกิดความเสี่ยงในการพลัดถิ่นและผลกระทบด้านสิทธิมนุษยชนต่อชุมชนที่มีความเปราะบางมากขึ้น เนื่องจากระดับน้ำทะเลที่สูงขึ้นหรือเหตุการณ์สภาพอากาศที่รุนแรง

**ขอบเขต:** การดำเนินงานของบริษัทฯ

**ผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับผลกระทบ:** ลูกเรือ ลูกค้า ชุมชน และกลุ่มเปราะบาง เช่น ชนเผ่าพื้นเมือง

**มาตรการลดผลกระทบเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม มีดังนี้**

- **ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม:** มีระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมที่รวมนโยบาย ขั้นตอน และแนวทางในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการขนส่ง ซึ่งรวมถึงการกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบที่ชัดเจน การประเมินความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมอย่างสม่ำเสมอ และการกำหนดเป้าหมายเพื่อปรับปรุง
- **มาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก:** ดำเนินการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลพิษทางอากาศจากเรือ ซึ่งรวมถึงการใช้เทคโนโลยีประหยัดพลังงาน การกำหนดความเร็วของเรือและการเลือกเส้นทางการเดินเรือ การใช้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถันต่ำ และการสำรวจเชื้อเพลิงทางเลือกหรือระบบขับเคลื่อนที่มีการปล่อยมลพิษต่ำ
- **การจัดการน้ำถ่วงเรือ:** ดูแลให้มีแนวทางปฏิบัติในการจัดการน้ำถ่วงเรือที่มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของจุลินทรีย์สายพันธุ์ต่างๆ เข้าสู่ระบบนิเวศทางทะเล ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามกฎระเบียบการจัดการน้ำถ่วงเรือระหว่างประเทศ การใช้ระบบบำบัดที่ได้รับอนุมัติ และปฏิบัติตามขั้นตอนการแลกเปลี่ยนน้ำที่เหมาะสม
- **การจัดการของเสีย:** พัฒนาและดำเนินการตามแผนการจัดการของเสีย เพื่อลดและจัดการของเสียประเภทต่างๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งอย่างเหมาะสม ซึ่งรวมถึงการแยก การรีไซเคิล และการกำจัดขยะตามระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่นและระหว่างประเทศ
- **มาตรการประหยัดเชื้อเพลิง:** ส่งเสริมแนวปฏิบัติด้านการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการขนส่ง ซึ่งอาจรวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผนเส้นทางเดินเรือ การบำรุงรักษาตัวเรือและใบพัด การบำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพ และการฝึกอบรมลูกเรือเกี่ยวกับเทคนิคการประหยัดเชื้อเพลิง

- **ร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย:** มีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เช่น ชุมชนท้องถิ่น องค์กรด้านสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานกำกับดูแล เพื่อให้เกิดการเจรจาแบ่งปันแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด และนำความคิดเห็นเหล่านี้มาใช้ในกระบวนการตัดสินใจด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งความร่วมมือนี้มีส่วนช่วยในการระบุและตอบสนองต่อข้อกังวลด้านสิ่งแวดล้อมที่เฉพาะเจาะจง และสร้างความไว้วางใจให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- **การวิจัยและนวัตกรรม:** สำรวจเทคโนโลยีและนวัตกรรมซึ่งสามารถลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจ ซึ่งอาจรวมถึงการสำรวจเชื้อเพลิงทางเลือก การพัฒนาการออกแบบเรือที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น และการนำเทคโนโลยีป้องกันมลพิษขั้นสูงมาใช้
- **การปฏิบัติตามกฎระเบียบ:** ตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศและท้องถิ่น รวมถึงที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางอากาศ การจัดการน้ำทิ้งเรือ การกำจัดของเสีย และมลภาวะทางเสียง ติดตามข่าวสารด้านกฎระเบียบที่ออกมาใหม่และปฏิบัติตามหรือปฏิบัติให้ดีกว่ากฎระเบียบเหล่านี้

### การติดตามผลและการดำเนินการแก้ไข

ในกรณีที่พิสูจน์แล้วว่ามีกรณีละเมิดสิทธิมนุษยชน บริษัทฯ จะดำเนินการแก้ไขทันที เพื่อประเมินผลกระทบที่มีต่อบุคคลหรือชุมชนที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการเหล่านี้อาจรวมถึงการจ่ายค่าชดเชย การใช้มาตรการแก้ไข การอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม หรือการร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแสดงความรับผิดชอบ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้พนักงานตระหนักและเข้าใจเรื่องสิทธิมนุษยชน โดยจัดอบรมเรื่อง “ความเท่าเทียมทางเพศ” ให้กับพนักงานซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้านเพื่อป้องกันการมีส่วนร่วมหรือการเกิดกรณีละเมิดสิทธิมนุษยชน และเพื่อเคารพสิทธิมนุษยชนในกระบวนการดำเนินงานและความสัมพันธ์ทางธุรกิจ

### ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานในเรื่องสิทธิมนุษยชนมีดังต่อไปนี้

การปฏิบัติตามความเสี่ยงต่อการใช้แรงงานเด็ก	
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการใช้แรงงานเด็ก	0
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการใช้แรงงานเด็กในงานที่มีความอันตราย	0
ความเสี่ยงจากสถานการณ์การบังคับใช้แรงงาน	
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการบังคับใช้แรงงาน	0
การปฏิบัติตามหลักการของการไม่เลือกปฏิบัติ	
จำนวนเหตุการณ์การเลือกปฏิบัติ	0
เสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง	
เสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรองของพนักงานและคู่ค้า ถูกละเมิดหรือก่อให้เกิดความเสี่ยงสูง	ไม่มีการดำเนินการ
มาตรการที่ดำเนินการโดยองค์กรเพื่อสนับสนุนเสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง [GRI 102-41]	ในปี 2567 บริษัทฯ จ่ายค่าธรรมเนียมนสมาชิกรายปี สำหรับลูกเรือจำนวน 493 ราย เป็นจำนวนเงิน 495 พันเหรียญสหรัฐ ให้กับ Singapore Maritime Officers' Union (SMOU) และ Singapore Organisation of Seamen (SOS)

## Empowering Women at Sea



ในปี 2567 บริษัทฯ ได้สานต่อโครงการริเริ่มในการมอบทุนการศึกษาให้กับนักเรียนนายเรือหญิง ซึ่งเป็นการต่อยอดความสำเร็จที่เกิดขึ้นในปี 2566 เมื่อโครงการนี้ได้เปิดตัวเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ของเรา โครงการริเริ่มนี้ สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ของบริษัทฯ ในการส่งเสริมความเท่าเทียมทางเพศในอุตสาหกรรมการเดินเรือ และส่งเสริมสภาพแวดล้อมการทำงานที่ไม่แบ่งแยก โครงการมอบทุนการศึกษาที่ของบริษัทฯ ในครั้งนี้ ไม่เพียงแต่เป็นการทำลายอุปสรรคทางเพศเท่านั้น แต่ยังปูทางให้นักเรียนนายเรือหญิงได้ทำการศึกษาต่อซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของข้อกำหนดในการสำเร็จการศึกษาบนเรือของบริษัทฯ การปูทางไปสู่อนาคตในครั้งนี้แสดงถึงความทุ่มเทของบริษัทฯ ในการสร้างโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับทั้งชายและหญิงในสาขาอาชีพที่ส่วนใหญ่มีแต่ผู้ชาย

บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่ครอบคลุมเพื่อจัดการกับข้อกังวลด้านความปลอดภัยและป้องกันการล่วงละเมิดทางเพศทั้งที่สำนักงานบนฝั่งและบนเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการส่งเสริมสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัยและให้ความเคารพแก่พนักงานทุกคน โดยไม่คำนึงถึงเพศ เพื่อให้มั่นใจว่าการนำนโยบายเหล่านี้ไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ จึงจัดการฝึกอบรมสำหรับพนักงานทั้งที่สำนักงานบนฝั่งและคนประจำเรือทุกระดับ โดยเน้นความสำคัญของการดำเนินการเชิงรุกต่ออันตรายและการคุกคามด้านความปลอดภัย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความตระหนักรู้และปลูกฝังความรับผิดชอบในหมู่พนักงานเพื่อจัดการความไม่เท่าเทียมกันและการคุกคาม

ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเฉพาะเป้าหมายที่ 5 (ความเท่าเทียมทางเพศ) และเป้าหมายที่ 8 (งานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ) เราตระหนักดีว่าการบรรลุความเท่าเทียมทางเพศไม่เพียงแต่เป็นความจำเป็นทางศีลธรรมเท่านั้น แต่ยังมีสำคัญต่อการพัฒนาที่ยั่งยืนอีกด้วย ด้วยการเพิ่มขีดความสามารถของผู้หญิงในภาคอุตสาหกรรมการเดินเรือ บริษัทฯ มีส่วนช่วยให้สังคมมีความครอบคลุมและเท่าเทียมกันมากขึ้น เราเชื่อมั่นว่าทุกย่างก้าวสู่ความเท่าเทียมทางเพศมีความสำคัญ ด้วยการริเริ่มโครงการมอบทุนการศึกษา การบังคับใช้นโยบายด้านความปลอดภัยที่เข้มงวด และการสนับสนุนผู้หญิงให้ประกอบอาชีพทางทะเล บริษัทฯ กำลังสร้างผลกระทบที่จับต้องได้ต่อผู้หญิงในภาคอุตสาหกรรมการเดินเรือ





## พนักงาน

### สิทธิมนุษยชนและแนวทางปฏิบัติด้านแรงงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานนั้นเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกัน โอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกันและระหว่างพนักงานกับผู้บริหาร นอกจากนี้ บริษัทฯ มีนโยบายที่ให้ความสำคัญกับการไม่เลือกปฏิบัติของทุกภาคส่วนการดำเนินงาน และสนับสนุนให้มีความหลากหลายในที่ทำงานทั้งในระดับผู้บริหารและระดับพนักงาน บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าการบริหารจัดการพนักงานเป็นไปตามกฎหมายแรงงานและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และกระบวนการเลิกจ้างมีความเป็นธรรมและเป็นไปตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

**การจ้างงานคนพิการ:** บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายแรงงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องตามมาตรา 33 และมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ.2550 สถานประกอบการที่มีพนักงาน 100 คน ต้องจ้างงานพนักงานผู้พิการเข้าทำงาน 1 คน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีจำนวนพนักงานไม่เข้าหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้น ดังนั้น ในปัจจุบัน บริษัทฯ ไม่มีพนักงานที่เป็นผู้พิการ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความยินดีที่จะสนับสนุนผู้พิการด้วยการบริจาคให้กับองค์กรที่ส่งเสริมผู้พิการ เช่น กรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ

### ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

บริษัทฯ มีนโยบายให้พนักงานทุกคนได้รับค่าตอบแทนที่เท่ากันสำหรับงานประเภทเดียวกันหรืองานที่คล้ายคลึงกัน บริษัทฯ จัดให้มีผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ เช่น กองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ และประกันสุขภาพ แม้ว่ากฎหมายไม่ได้กำหนด และมีสวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ประกันสังคม บริษัทฯ จัดให้มีคณะกรรมการสวัสดิการ ซึ่งประกอบด้วยพนักงานจำนวน 5 คน จากแผนกต่างๆ เพื่อดูแลความเป็นอยู่ของพนักงาน ปกป้องหรือกับผู้บริหารของบริษัทฯ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิการของพนักงาน ให้คำปรึกษาและขอเสนอแนะด้านสวัสดิการของพนักงานต่อบริษัทฯ บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายคุ้มครองแรงงานทั้งในเรื่องวันลา วันหยุด เวลาทำงาน ค่าชดเชย ฯลฯ

**กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ:** บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานเก็บออมเงินเพื่อการเกษียณอายุ ดังนั้น ตั้งแต่ปี 2560 บริษัทฯ กำหนดให้พนักงานสามารถปรับเพิ่มอัตราเงินสมทบสูงสุดเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพจากร้อยละ 5 เป็น ร้อยละ 15 บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายในประจำปีเกี่ยวกับการวางแผนการลงทุน การออม และการบริหารการเงิน ซึ่งจัดขึ้นโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เพื่อส่งเสริมการออมระยะยาวและช่วยเหลือพนักงานในการวางแผนการลงทุน

รายละเอียดของพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานมีดังต่อไปนี้

รายละเอียด	2565	2566	2567
ร้อยละพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	99	97	97
จำนวนเงินสมทบของบริษัทฯ (บาท)	5,580,208	5,735,013	5,967,362
อัตราส่วนกองทุนสำรองเลี้ยงชีพที่บริษัทฯ จ่ายสมทบต่อค่าตอบแทนพนักงานทั้งหมด (ร้อยละ)	5	5	5

ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และของพนักงาน ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ Employee Stock Ownership Plan (ESOP) เนื่องจากผู้บริหารของบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือ

ในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัส โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ประกาศจ่ายโบนัสระยะยาวให้แก่ผู้บริหารและพนักงานทุกคน โดยจะแบ่งจ่ายสามปี โบนัสระยะยาวเหล่านี้ถือเป็นรางวัลแก่พนักงานสำหรับความภักดี ความทุ่มเท และการทำงานหนักตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา นอกจากนี้ โบนัสระยะยาวเหล่านี้ยังสามารถใช้เพื่อดึงดูดและรักษานักบุคลากรที่มีความสามารถให้อยู่กับบริษัทฯ

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถแสดงความคิดเห็นและข้อกังวล รวมถึงส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลและทางไปรษณีย์

ในปี 2567 ไม่มีรายงานกรณีการเลือกปฏิบัติ และการละเมิดสิทธิมนุษยชน

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ลูกเรือบนเรือจำนวนมากไม่สามารถขึ้นฝั่งได้หลังจากสัญญาจ้างงานสิ้นสุดลง ลูกเรือต้องอยู่บนเรือและห่างไกลจากบ้านเป็นเวลานาน เนื่องจากข้อจำกัดที่เข้มงวดในการเดินทางระหว่างประเทศ และการเคลื่อนย้ายบุคลากรผ่านท่าเรือต่างๆ ทำให้การผลัดเปลี่ยนลูกเรือไม่สามารถทำได้ในหลายแห่ง บริษัทฯ ได้พยายามนำลูกเรือขึ้นฝั่งเพื่อส่งกลับบ้านอย่างปลอดภัย แม้ว่าบริษัทฯ จะต้องเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือเพื่อนำเรือเข้ามาเทียบท่าในประเทศไทยและประเทศอินเดียก็ตาม เพื่อให้คนประจำเรือสัญชาติไทยและสัญชาติอินเดียได้ผลัดขึ้นฝั่งและลงเรือ แม้ว่าบริษัทฯ ไม่ได้รับผลประโยชน์ทางการเงินและทางธุรกิจ แต่อย่างใด

ในระหว่างการแพร่ระบาดของโควิด-19 บริษัทฯ ได้ให้พนักงานทำงานที่บ้านเพื่อลดความเสี่ยงต่อสุขภาพของพนักงาน บริษัทฯ ได้มีการติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานการณ์ในประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ใช้มาตรการที่เหมาะสมและทันต่อเวลา นอกจากนี้ มีการใช้มาตรการอื่นๆ เช่น การจัดระยะห่างทางสังคม การตรวจวัดอุณหภูมิ การสวมใส่หน้ากาก การประชุมผ่านสื่อออนไลน์ เป็นต้น บริษัทฯ มีมาตรการที่เข้มงวดในการจำกัดจำนวนคนลงเรือในทุกท่าเรือ มีการคัดกรองผู้ที่จะลงเรือ เช่น เจ้าหน้าที่ท่าเรือ ผู้ตรวจสอบ ก่อนทำการลงเรือ และให้แน่ใจว่าคนที่ลงเรือได้ปฏิบัติตามระเบียบ เช่น การสวมใส่เครื่องป้องกัน (PPE) การรักษาระยะห่างจากลูกเรือ เป็นต้น

#### การวัดความผูกพันของพนักงานผ่านแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าความพึงพอใจของพนักงานเป็นส่วนสำคัญในความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ บริษัทฯ จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานเพื่อวัดความพึงพอใจของพนักงานระบุส่วนที่เป็นจุดแข็ง และหาโอกาสในการพัฒนาพนักงาน บริษัทฯ จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานประจำปี เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานเสนอข้อคิดเห็นเพื่อพัฒนาบริษัทฯ ให้ดีขึ้น

ในปี 2567 ได้มีการจัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานในรูปแบบออนไลน์สำหรับพนักงานประจำสำนักงาน และลูกเรือบนเรือ ผลการสำรวจความพึงพอใจของพนักงานได้แสดงในตารางด้านล่างนี้

รายละเอียด	อัตราความผูกพันของพนักงาน				
	พนักงานประจำสำนักงาน		ลูกเรือบนเรือ		เป้าหมาย
	2566	2567	2566	2567	2568
ร้อยละการมีส่วนร่วมของพนักงาน	ร้อยละ 91	ร้อยละ 93	ร้อยละ 84	ร้อยละ 88	ร้อยละ 80
ผลการประเมินความพึงพอใจของพนักงาน					
คุณพึงพอใจในการทำงานกับบริษัทฯ หรือไม่?	ร้อยละ 88	ร้อยละ 88	ร้อยละ 89	ร้อยละ 93	ร้อยละ 80
พนักงานจะแนะนำบริษัทฯ ว่าเป็นสถานที่ทำงานที่ดี	ร้อยละ 78	ร้อยละ 79	ร้อยละ 98	ร้อยละ 91	ร้อยละ 80
พนักงานรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ	ร้อยละ 86	ร้อยละ 89	ร้อยละ 79	ร้อยละ 81	ร้อยละ 80

เพื่อปรับปรุงการสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน บริษัทฯ ได้ดำเนินการตอบสนองต่อความคิดเห็นที่รวบรวมผ่านการสำรวจอย่างทั่วถึง โดยระบุข้อกังวลและดำเนินการปรับปรุงที่จำเป็น เพื่อเป็นข้อพิสูจน์ถึงความทุ่มเทของบริษัทฯ ที่ให้ความสำคัญต่อความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน

#### ข้อมูลพนักงาน (สำนักงาน) [GRI 102-8, 202-2, 401-1, 401-3, 405-1]

ตารางด้านล่างแสดงข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด) จำนวนและสัดส่วนของพนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด) ณ ที่สำนักงาน แบ่งตามเพศ อายุ สัญชาติ และตำแหน่ง

ข้อมูล	หน่วย	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2567
<b>พนักงาน</b>				
จำนวนพนักงานรวม	คน	133	138	132
จำนวนพนักงานชาย	คน	59	64	58
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย	ร้อยละ	44	46	44
จำนวนพนักงานหญิง	คน	74	74	74
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง	ร้อยละ	56	54	56
จำนวนพนักงานที่เป็นผู้พิการ	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่เป็นผู้พิการ	ร้อยละ	0	0	0
<b>พนักงานจำแนกตามอายุ</b>				
จำนวนพนักงาน อายุต่ำกว่า 30 ปี	คน	9	8	9
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุต่ำกว่า 30 ปี	ร้อยละ	7	6	7
จำนวนพนักงาน อายุ 30-50 ปี	คน	84	81	70
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุ 30-50 ปี	ร้อยละ	63	59	53
จำนวนพนักงาน อายุ 51-60 ปี	คน	30	38	43
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุ 51-60 ปี	ร้อยละ	22	27	32
จำนวนพนักงาน อายุมากกว่า 60 ปี	คน	10	11	10
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุมากกว่า 60 ปี	ร้อยละ	8	8	8
<b>พนักงานชาย จำแนกตามอายุ</b>				
จำนวนพนักงานชาย อายุต่ำกว่า 30 ปี	คน	4	3	1
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุต่ำกว่า 30 ปี	ร้อยละ	3	2	1
จำนวนพนักงานชาย อายุ 30-50 ปี	คน	31	32	26
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุ 30-50 ปี	ร้อยละ	23	23	20
จำนวนพนักงานชาย อายุ 51-60 ปี	คน	14	18	21
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุ 51-60 ปี	ร้อยละ	10	13	16
จำนวนพนักงานชาย อายุมากกว่า 60 ปี	คน	10	11	10
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุมากกว่า 60 ปี	ร้อยละ	8	8	7
<b>พนักงานหญิง จำแนกตามอายุ</b>				
จำนวนพนักงานหญิง อายุต่ำกว่า 30 ปี	คน	5	5	8
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุต่ำกว่า 30 ปี	ร้อยละ	4	4	6
จำนวนพนักงานหญิง อายุ 30-50 ปี	คน	53	49	44
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุ 30-50 ปี	ร้อยละ	40	36	33
จำนวนพนักงานหญิง อายุ 51-60 ปี	คน	16	20	22

ข้อมูล	หน่วย	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2567
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุ 51-60 ปี	ร้อยละ	12	14	17
จำนวนพนักงานหญิง อายุมากกว่า 60 ปี	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุมากกว่า 60 ปี	ร้อยละ	0	0	0
<b>พนักงานจำแนกตามสัญชาติ</b>				
จำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติไทย	คน	113	117	112
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติไทย	ร้อยละ	85	85	85
จำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติอินเดีย	คน	19	20	19
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติอินเดีย	ร้อยละ	14	14	14
จำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	คน	1	1	1
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	ร้อยละ	1	1	1
<b>พนักงานชายจำแนกตามสัญชาติ</b>				
จำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติไทย	คน	39	43	38
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติไทย	ร้อยละ	29	31	29
จำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติอินเดีย	คน	19	20	19
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติอินเดีย	ร้อยละ	14	14	14
จำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	คน	1	1	1
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	ร้อยละ	1	1	1
<b>พนักงานหญิงจำแนกตามสัญชาติ</b>				
จำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติไทย	คน	74	74	74
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติไทย	ร้อยละ	56	54	56
จำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติอินเดีย	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติอินเดีย	ร้อยละ	0	0	0
จำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	ร้อยละ	0	0	0
<b>จำนวนพนักงานจำแนกตามตำแหน่ง</b>				
จำนวนพนักงานระดับปฏิบัติการ	คน	75	76	77
ร้อยละของจำนวนพนักงานระดับปฏิบัติการ	ร้อยละ	56	55	58
จำนวนพนักงานระดับบริหาร	คน	44	49	43
ร้อยละของจำนวนพนักงานระดับบริหาร	ร้อยละ	33	36	33
จำนวนพนักงานที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	คน	14	13	12
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	ร้อยละ	11	9	9
<b>จำนวนพนักงานชายจำแนกตามตำแหน่ง</b>				
จำนวนพนักงานชายระดับปฏิบัติการ	คน	17	18	13
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายระดับปฏิบัติการ	ร้อยละ	13	13	10
จำนวนพนักงานชายระดับบริหาร	คน	32	37	37
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายระดับบริหาร	ร้อยละ	24	27	28
จำนวนพนักงานชายที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	คน	10	9	8
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	ร้อยละ	7	6	6



ข้อมูล	หน่วย	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2567
<b>จำนวนพนักงานหญิงจำแนกตามตำแหน่ง</b>				
จำนวนพนักงานหญิงระดับปฏิบัติการ	คน	58	58	64
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงระดับปฏิบัติการ	ร้อยละ	44	42	48
จำนวนพนักงานหญิงระดับบริหาร	คน	12	12	6
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงระดับบริหาร	ร้อยละ	9	9	5
จำนวนพนักงานหญิงที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	คน	4	4	4
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	ร้อยละ	3	3	3
<b>การส่งเสริมความสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมกับพนักงาน</b>				
จำนวนพนักงานที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปี	คน	2	2	6
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	2	1	5
จำนวนพนักงานชายที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปี	คน	2	2	4
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	2	1	3
จำนวนพนักงานหญิงที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปี	คน	0	0	2
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	0	0	2
จำนวนพนักงานที่รับเข้าทำงานระหว่างปี	คน	4	6	5
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่รับเข้าทำงานระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	3	4	4
จำนวนพนักงานชายที่รับเข้าทำงานระหว่างปี	คน	1	6	1
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่รับเข้าทำงานระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	1	4	1
จำนวนพนักงานหญิงที่รับเข้าทำงานระหว่างปี	คน	3	0	4
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่รับเข้าทำงานระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	2	0	3
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	คน	74	74	74
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	คน	2	0	0
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	คน	2	0	0
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	คน	2	0	0

#### ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย [GRI 403-1, 403-2, 403-5, 403-6]

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่องานด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน

## นโยบายด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจโดยยึดถือมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมในระดับสูงสุด โดยให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการปัจจัยด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพภายในสภาพแวดล้อมการทำงาน แนวปฏิบัติด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม มีดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ จะปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมในทุกพื้นที่ที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ
- บริษัทฯ จะปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่กำหนด เพื่อให้แน่ใจว่าสภาพแวดล้อมในการทำงานมีความปลอดภัย เพื่อปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ และชีวิตของพนักงาน
- บริษัทฯ จะส่งเสริมความตระหนักรู้ด้านสุขภาพและความปลอดภัยในทุกระดับ พร้อมทั้งสนับสนุนกระบวนการและแนวปฏิบัติที่ช่วยรักษาสภาพแวดล้อม โดยคำนึงถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานอุตสาหกรรมในปัจจุบัน
- บริษัทฯ จะเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรับรองความปลอดภัย อาชีวอนามัย และความเป็นอยู่ที่ดีของบุคลากรทุกคนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของเรา ซึ่งรวมถึงพนักงาน ผู้รับเหมา และผู้ที่อยู่ภายใต้การควบคุมของเรา เป้าหมายของบริษัทฯ คือการสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัย ดีต่อสุขภาพ และปราศจากอันตราย

## แนวทางของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการด้านสุขภาพและความปลอดภัย

- บริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด โดยมีนโยบายที่สอดคล้องกับข้อกำหนดของ ISO 9001 และประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code) ซึ่งออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)
- บริษัทฯ มีการปรึกษาหารือและมีส่วนร่วมกับพนักงานของเรา ทั้งบนเรือและสำนักงาน เพื่อส่งเสริมแนวทางการทำงานร่วมกันในการระบุนอันตราย ประเมินความเสี่ยง และนำมาตรการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพมาปฏิบัติ
- บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัยของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยการกำหนดวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน ทบทวนผลการปฏิบัติงาน และนำแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในอุตสาหกรรมมาใช้
- บริษัทฯ ประเมินและจัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดทำแผนปฏิบัติการและมีการดำเนินการตามแผน เพื่อป้องกันอันตรายในสถานที่ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือ

ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อให้เห็นว่าบริษัทฯ บรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง คู่มือนโยบายคุณภาพและความปลอดภัยประกอบด้วยนโยบายของบริษัทฯ ที่ปฏิบัติตามมาตรฐาน ISO 9001 และกฎระเบียบของ IMO ที่เกี่ยวข้องกับการประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code) ขั้นตอนการควบคุมคุณภาพประกอบด้วยขั้นตอนต่างๆ ที่บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและยึดถือ

## ขั้นตอนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยบนเรือประกอบด้วย

- ยกระดับและปฏิบัติตามระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) อย่างสม่ำเสมอ ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยครอบคลุมการจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือในทุกมิติ และได้จัดให้มีแนวปฏิบัติและขั้นตอนดำเนินการสำหรับลูกเรือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

- ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์บนเรือทั้งหมด รวมถึงอุปกรณ์ดับเพลิง อุปกรณ์ช่วยชีวิต และระบบนำทาง
- ระบุอันตรายที่อาจเกิดขึ้นและประเมินความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องเพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ต่างๆ
- จัดให้มีระบบการรายงานเหตุการณ์ อุบัติเหตุ และเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุ เพื่อช่วยระบุจุดที่ต้องปรับปรุง และป้องกันเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- จัดให้มีการฝึกอบรมและการฝึกซ้อมแก่ลูกเรืออย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้แน่ใจว่าลูกเรือมีความคุ้นชินกับขั้นตอนฉุกเฉินและรู้วิธีรับมือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ต่างๆ



ลูกเรือของบริษัทฯ ได้รับการฝึกการใช้เครื่องช่วยหายใจแบบลูกเงิน (EEBD) และเครื่องช่วยหายใจ (SCBA) เพื่อป้องกันการขาดออกซิเจน ป้องกันฝุ่นละออง แก๊ส และควันบนเรือ และรวมถึงจัดฝึกซ้อมดับเพลิงบนเรือเดือนละ 2 ครั้ง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุด ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงมะนิลาในปี ค.ศ. 2010 (STCW 2010 Manila amendments) มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2555 ซึ่งคือ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 (MLC 2006) โดยมีการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และได้มีผลบังคับใช้ในภายในเดือนสิงหาคม 2556 เรือธงไทยและเรือธงสิงคโปร์ของบริษัทฯ ได้ยื่นสัตยาบันสารแห่งอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MLC

บริษัทฯ จัดระบบเวชกรรมที่เหมาะสมในระดับที่สูงกว่ามาตรฐานของ International Labor Organization (ILO) รวมทั้งข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาการฉีกเรือลัมป่วนน้อยมาก

**โจรสลัด** เรือของบริษัทฯ ต้องเผชิญกับโจรสลัดเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่เสี่ยง คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องวิตกกังวลอยู่เสมอ เมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาวุธอยู่ โดยเฉพาะแถบมหาสมุทรอินเดีย/บริเวณทะเลอาหรับ รวมไปถึง ปากอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ทางเหนือจนถึงทางใต้ของสาธารณรัฐมาดากัสการ์ บริษัทฯ จัดให้ภัยคุกคามนี้อยู่ในระดับร้ายแรงมาก โดยให้เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นออกนอกเส้นทางเหล่านี้โดยให้แล่นอยู่ใกล้แถบชายฝั่งอินเดียซึ่งเป็นบริเวณที่ปลอดภัย อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยลงเรือไปด้วยเมื่อแล่นผ่านเขตพื้นที่เสี่ยง กรณีเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยสูง จะมีการจึงลวดหนามรอบตัวเรือเพื่อให้ยากต่อโจรสลัดในการปีนขึ้นมานบนเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ สัญญาว่าจะทำทุกวิถีทางในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เรือของบริษัทฯ รวมทั้งคนประจำเรือและลูกเรือทุกคน

**ระบบการกู้ภัยเรือร่วมกัน Automated Mutual assistance Vessel Rescue System (AMVER)** โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งเป็นโครงการที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเฉพาะ โดยใช้ระบบ คอมพิวเตอร์ควบคุม และมีเรือพาณิชย์ทั่วโลกสมัครใจเข้าร่วมโครงการในการรายงานข่าวสารการค้นหาและการกู้ภัยเรือที่ครอบคลุมทั่วโลกเพื่อช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเล ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการนี้อย่างต่อเนื่องและมีผลการปฏิบัติงานที่ดีจากการรับรองโดย USCG โดย บริษัทฯ ได้รับรางวัล AMVER ทุกปี จากตัวแทนของสถานทูตสหรัฐอเมริกา ณ กรุงเทพฯ อ้างอิงถึงข้อความในจดหมายชมเชยจากหน่วยป้องกัน ชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงรางวัลที่ได้รับ “บริษัทฯ ควรภาคภูมิใจในเจ้าหน้าที่และลูกเรือที่มีความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของชีวิตเมื่ออยู่กลางทะเล”

**การทำงานเป็นทีม** บริษัทฯ มีความแตกต่างจากบริษัทเจ้าของเรือขนส่งรายอื่นที่มักจะจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้บริหารเรือให้ การบริหารการเดินเรือของบริษัทฯ จะจัดการโดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีการทำงานเป็นทีมและมีการประสานงานที่ดี อีกทั้งจัดให้มีการประชุมระหว่างคณะผู้บริหารและฝ่ายการพาณิชย์ทุกสัปดาห์ เพื่อพูดคุยถึงปัญหาในการดำเนินงาน และสถานะของแผนงานในอนาคต ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ นอกจากนี้ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ “ISO 9001:2015” และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม “ISO 14001:2015” อีกด้วย

## การฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพประจำปี



บริษัทฯ เชื่อมโยงว่ารากฐานของความสำเร็จในธุรกิจนั้นเริ่มต้นจากสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากร เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2567 บริษัทฯ ได้จัดการฝึกซ้อมดับเพลิงและการอพยพประจำปี เพื่อเน้นย้ำถึงความมุ่งมั่นในการดูแลความปลอดภัยของพนักงาน กิจกรรมดังกล่าวนี้ไม่ได้เป็นเพียงแค่การปฏิบัติตามข้อกำหนดทางกฎหมายเท่านั้น แต่ยังเป็นการดำเนินการเชิงรุกเพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัยและเอื้อต่อความเจริญก้าวหน้าของทุกคนในองค์กร การฝึกซ้อมดับเพลิงและการอพยพประจำปีครั้งนี้ได้มีการจำลองสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างสมจริงเพื่อให้พนักงานมีโอกาสดำเนินการกับขั้นตอนด้านความปลอดภัยและวิธีการอพยพในกรณีฉุกเฉิน การฝึกปฏิบัติจริงนี้ช่วยให้มั่นใจได้ว่าทุกคนในองค์กรจะสามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย โดยสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญสูงสุดของบริษัทฯ ในการปกป้องชีวิตและความปลอดภัยของบุคลากรที่มีบทบาทสำคัญต่อความสำเร็จขององค์กร



ในปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นพื้นฐานเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน โครงการริเริ่มนี้เกิดขึ้นจากการตระหนักว่าการเสริมสร้างความรู้ที่จำเป็นเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยของไฟให้กับพนักงานของเราถือเป็นสิ่งสำคัญในการส่งเสริมสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัย การฝึกอบรมที่ครอบคลุมนี้ทำให้ผู้เข้าร่วมได้รับประสบการณ์จริงในการใช้วิธีการดับเพลิงต่างๆ ซึ่งช่วยเสริมสร้างความมั่นใจและทักษะที่จำเป็นในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประโยชน์จากการฝึกซ้อมครั้งนี้ยังขยายไปไกลเกินกว่าการเตรียมพร้อมรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยพนักงานได้รับประสบการณ์จริงในการจัดการกับสถานการณ์กดดันสูง ซึ่งช่วยเสริมสร้างความสามารถในการตัดสินใจและความปลอดภัย เมื่อเกิดเหตุการณ์จริง อีกทั้งยังส่งเสริมความสามัคคีในทีม เมื่อพนักงานได้เรียนรู้การทำงานร่วมกัน การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ และการพึ่งพาซึ่งกันและกันเพื่อความปลอดภัยของทุกคน การฝึกซ้อมครั้งนี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการสร้างวัฒนธรรมแห่งความปลอดภัย โดยไม่เพียงแต่ให้ความรู้และทักษะแก่พนักงานในการป้องกันตัวเอง แต่ยังแสดงให้เห็นถึงคุณค่าของบริษัทฯ ที่ยึดมั่นในการดูแลความปลอดภัยของบุคลากรในทุกมิติ แนวทางนี้ช่วยสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่เอื้ออำนวยและสร้างความมั่นใจให้พนักงานสามารถมุ่งเน้นการทำงานได้อย่างเต็มที่ โดยไม่ต้องกังวลเรื่องความปลอดภัย

นอกจากนี้ โครงการนี้ยังสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (SDG) ข้อที่ 3 สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี ด้วยการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและการเตรียมพร้อมรับมือกับเหตุฉุกเฉิน บริษัทฯ มีส่วนสนับสนุนทั้งสุขภาพกายและใจของพนักงาน โดยสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย อีกทั้งการสนับสนุนการฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพครั้งนี้สะท้อนให้เห็นว่าบริษัท พรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ไม่เพียงแต่ยึดมั่นในมาตรการความปลอดภัยทั่วไป แต่ยังลงทุนในความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานในภาพรวม ความมุ่งมั่นนี้ไม่เพียงแต่สนับสนุนพนักงานของเราเท่านั้น แต่ยังเป็นการเสริมสร้างความยั่งยืนในระยะยาวขององค์กรด้วยการส่งเสริมให้พนักงานมีสุขภาพดีและมีส่วนร่วม ในฐานะบริษัทฯ ที่มีวิสัยทัศน์กว้างไกล บริษัทฯ เข้าใจดีว่าความปลอดภัยของพนักงานไม่ใช่แค่การจัดการความเสี่ยงเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ยังหมายถึงการสร้างรากฐานสำหรับการเติบโตและความสำเร็จ ด้วยความพยายามเหล่านี้ บริษัทฯ กำลังสร้างตัวอย่างเชิงบวกที่ว่าบริษัทสามารถให้ความสำคัญกับทั้งทรัพยากรมนุษย์และความเป็นเลิศทางธุรกิจควบคู่กันไปได้อย่างไร



#### เป้าหมาย:

- อัตราความถี่ของการบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR): สูงสุด 2 เหตุการณ์ต่อหนึ่งล้านชั่วโมงการทำงาน
- ไม่มีพนักงานเสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน

## ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	หน่วย	31 ธันวาคม 2567
จำนวนชั่วโมงการทำงานรวมของพนักงานทั้งหมด (บนเรือและสำนักงาน)	ชั่วโมง	4,628,000
จำนวนเหตุการณ์บาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานทั้งหมดจนถึงขั้นหยุดงาน (บนเรือและสำนักงาน)	ครั้ง	2
จำนวนพนักงานที่ได้รับการบาดเจ็บจากการทำงานจนถึงขั้นหยุดงานตั้งแต่ 1 วันขึ้นไป	คน	2
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ได้รับการบาดเจ็บจากการทำงานจนถึงขั้นหยุดงานตั้งแต่ 1 วันขึ้นไป	ร้อยละ	0.19
อัตราการบาดเจ็บจากการทำงานจนถึงขั้นหยุดงานของพนักงาน (Lost Time Injury Frequency Rate: LTIFR)	เท่า/หนึ่งล้าน ชั่วโมงการทำงาน	0.43
จำนวนพนักงานที่เสียชีวิตจากการทำงาน	คน	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่เสียชีวิตจากการทำงาน	ร้อยละ	0

## ความรู้และการพัฒนา

### การพัฒนากฎหมายและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มคุณค่าของกรรมการ โดยจัดให้มีการเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตรและเข้าร่วมสัมมนาต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยกรรมการบริษัทฯ ทุกคน ได้เข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่สำคัญและเป็นประโยชน์ต่อองค์กร เช่น หลักสูตร Director Certification Program (DCP) หรืออย่างน้อยต้องเข้าร่วมอบรมในหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

### การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่รวมถึงจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และแนวทางปฏิบัติ กฎหมายระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

### การพัฒนาพนักงาน

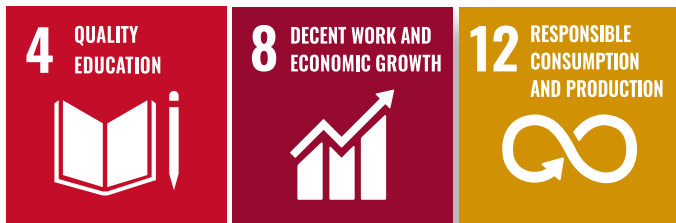
บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมสำหรับการทำงานในหน้าที่ต่างๆ บริษัทฯ มีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพนักงานโดยสนับสนุนให้พนักงานพัฒนาทักษะ ความสามารถ และความรู้ เพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรม ตลอดจนมีความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น

บริษัทฯ จัดทำโครงการ Young Leaders Program (YLP) ระยะเวลา 18 เดือน โดยเปิดโอกาสให้นักศึกษาจบใหม่ได้ฝึกปฏิบัติงานไปพร้อมการทำงานจริงที่แผนกการพาณิชย์ แผนกเทคนิค และแผนกการเงิน ก่อนจะได้รับมอบหมายให้เป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าประสบการณ์และทักษะของผู้จัดการในองค์กรได้ถูกถ่ายทอดไปยังคนรุ่นต่อไป

## การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับพนักงานประจำสำนักงาน [GRI 404-2, 404-3]

บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานแสดงความสนใจและความต้องการฝึกอบรม เพื่อที่บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมที่เหมาะสมแก่พนักงาน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการพัฒนาอาชีพของพนักงาน โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

### ESG DNA: เสริมสร้างอนาคตที่ยั่งยืนผ่านองค์ความรู้



บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการเสริมสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับหลักการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environmental, Social, and Governance: ESG) ให้กับพนักงานทุกระดับและทุกฝ่ายในองค์กร โดย ESG ไม่ได้เป็นเพียงกรอบแนวคิดสำหรับการบริหารความเสี่ยงหรือการดำเนินธุรกิจเท่านั้น แต่ยังเป็นรากฐานสำคัญในการปลูกฝังวัฒนธรรมที่มุ่งเน้นความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ผลกระทบทางสังคม และการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพภายในองค์กร

ในปี 2567 บริษัทฯ ได้เปิดตัวโครงการ **ESG DNA Program** เพื่อส่งเสริมให้พนักงานเข้ารับการเรียนรู้ออนไลน์เกี่ยวกับความยั่งยืน ผ่านหลักสูตรจาก ESG Academy ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยโครงการนี้เน้นไปที่ 3 หลักสูตรหลัก ได้แก่ ESG 101: การปูพื้นฐานเกี่ยวกับการพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน P01: ความรู้พื้นฐานด้านความยั่งยืนในธุรกิจ และ BHR101: การตรวจสอบด้านสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้าน โดยหลักสูตรเหล่านี้ได้ถูกออกแบบมาเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะเชิงปฏิบัติให้พนักงานสามารถบูรณาการหลักการ ESG ในการทำงานประจำวันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผลลัพธ์ที่น่าชื่นชมคือพนักงานไทย (หลักสูตรนี้เป็นภาษาไทย) ของบริษัทฯ ถึงร้อยละ 99 สามารถสำเร็จทั้งสามหลักสูตร ซึ่งสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของพนักงานต่อเป้าหมายความยั่งยืน

บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นในการจัดหาเครื่องมือและความรู้ที่จำเป็นแก่พนักงาน เพื่อให้สามารถเผชิญอนาคตแห่งความยั่งยืนได้อย่างมั่นใจ ผ่านโครงการริเริ่ม เช่น ESG DNA Program บริษัทฯ ยังคงขับเคลื่อนพันธกิจองค์กรที่สอดคล้องกับเป้าหมายความยั่งยืน

โครงการนี้ยังสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (United Nations Sustainable Development Goals: SDGs) โดยตรง โดยเฉพาะ SDG 4 (การศึกษาที่เท่าเทียม) ผ่านการจัดการศึกษาด้านความยั่งยืนที่สำคัญ SDG 8 (การทำงานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ) ด้วยการส่งเสริมแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและยั่งยืน และ SDG 12 (การผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน) โดยการเสริมสร้างศักยภาพให้แกพนักงานในการขับเคลื่อนประสิทธิภาพและความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยการบูรณาการหลักการ ESG เข้าสู่วัฒนธรรมองค์กร บริษัทฯ ได้ต่อยอดถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการสร้างอนาคตที่ยั่งยืนและเท่าเทียมสำหรับทุกคน

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น ในปี 2567 การฝึกอบรมและการพัฒนา มีดังต่อไปนี้

ประเภทการอบรม/ หัวข้อ	เป้าหมายและประโยชน์	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าอบรม	จำนวน ชั่วโมงการ อบรม
การฝึกอบรมตาม หน้าที่ความรับผิดชอบ	เพิ่มพูนความรู้ เพื่อช่วยให้พนักงาน บรรลุเป้าหมาย ช่วยสร้างความเชื่อมั่น ในตัวเอง และความก้าวหน้าในการ ทำงาน	พนักงานทุกคนในแต่ละฝ่าย เช่น ฝ่ายบัญชี ฝ่ายการเงิน ฝ่ายเทคนิค ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการพาณิชย์และ ฝ่ายบริหารความเสี่ยง	57	1,303

ประเภทการอบรม/ หัวข้อ	เป้าหมายและประโยชน์	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวน ผู้เข้าอบรม	จำนวน ชั่วโมงการ อบรม
การฝึกอบรมการทำงานประจำวันด้วยปัญญาประดิษฐ์ (AI)	การฝึกอบรมนี้ครอบคลุมพื้นฐานของ AI รวมถึงการแนะนำแอปพลิเคชัน, ความหมายของ AI, วิธีการใช้งาน, กรณีการใช้งาน, ข้อจำกัด และเทคนิคการตั้งคำถามเพื่อให้ได้คำตอบที่ดีขึ้น การตั้งคำถามที่ชัดเจนและเป็นประโยชน์สามารถช่วยปรับปรุงคุณภาพและประโยชน์ของเนื้อหาที่สร้างขึ้นโดย AI ได้เป็นอย่างมาก	พนักงานทุกคน	132	99
ESG DNA Program	เพื่อให้พนักงานของบริษัทฯ มีเครื่องมือและความรู้ที่จำเป็นในการก้าวไปสู่อนาคตที่ยั่งยืนได้อย่างมั่นใจ	พนักงานไทย	100	265
การอบรมจริยธรรมทางธุรกิจและการต่อต้านการทุจริต	เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมของความรับผิดชอบต่อสังคม และความโปร่งใส และพฤติกรรมที่มีจริยธรรมในทุกระดับขององค์กร และเพื่อให้พนักงานมีความรู้ในการระบุและจัดการกับปัญหาด้านจริยธรรม ความเสี่ยงด้านการทุจริต และความท้าทายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบได้อย่างมีประสิทธิภาพ	พนักงานทุกคน	132	264
การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นพื้นฐาน	เพื่อให้พนักงานมีความรู้ที่จำเป็นและเพิ่มความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยจากอัคคีภัย ขั้นตอนการอพยพ และแผนการตอบสนองในกรณีฉุกเฉิน	พนักงานทุกคน	132	330
การฝึกอบรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์	ให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ เพื่อปกป้องข้อมูลและระบบของบริษัทฯ	พนักงานทุกคน	132	341
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมในปี 2567: 2,602 ชั่วโมง ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี: 19.71 ชั่วโมง				



## การฝึกอบรมและการพัฒนาสำหรับลูกเรือ [GRI 404-2, 404-3]

ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

พนักงานประจำเรือทุกนายของบริษัทฯ ถูกกำหนดให้เข้าร่วมฟังการบรรยายสรุป ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพฯ ก่อนที่จะถูกมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือของบริษัทฯ พนักงานประจำเรือจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ที่เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และบ่อยครั้งที่พนักงานประจำเรือจะถูกส่งไปอบรม เพื่อเพิ่มเติมความรู้และประสบการณ์ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบด้านค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะต่างๆ มายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวิดีโอที่เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้

เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้ทำกิจกรรมร่วมกับนายประจำเรืออาวุโส และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

**ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง** บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้พัฒนาในเรื่องการเดินเรือทะเลที่ทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยจำลองสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2562 ได้มีการยกระดับและปรับปรุงหอบังคับการเดินเรือจำลอง ซึ่งรวมถึงการติดตั้งโปรเจกเตอร์ แผงควบคุม จอแสดงผล และอุปกรณ์ต่างๆ ใหม่ทั้งหมด อีกทั้งยังมีการอัปเดตซอฟต์แวร์ที่จำเป็นสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งอัปเดตเสร็จพร้อมใช้ฝึกอบรมในช่วงไตรมาสแรกของปี 2563

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้มีการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรอบรมต่างๆอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษสำหรับสำหรับวิศวกรเรือ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และลูกเรือ ในทุกระดับ ในขณะเดียวกันก็ได้มีการจัดเตรียมหลักสูตรใหม่ๆ เพื่อเป็นการช่วยเสริมความรู้ที่จำเป็นให้กับวิศวกรเรือ และนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือไว้ด้วยเช่นกัน เพื่อให้บุคลากรทางเรือเหล่านั้นสามารถที่จะปฏิบัติงานบนเรือให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับใหม่ เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมปริมาณของกำมะถันที่อนุญาตให้ผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ รวมถึง ระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ซึ่งจะเริ่มใช้ตั้งแต่เดือน มกราคม 2563 เพื่อเพิ่มพูนความรู้ใหม่ๆ ให้แก่ลูกเรือ บริษัทฯ ได้จัดให้มีหลักสูตรพิเศษโดยวิทยากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ

**การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่เกิดขึ้นในปี 2567: การสร้างความตระหนักรู้ด้านสุขภาพจิตให้กับเจ้าหน้าที่อาวุโสประจำเรือ**

ศูนย์ฝึกอบรมได้ร่วมกันกับคณะจิตวิทยาและทีมงานจากวิทยาลัยเซนต์หลุยส์จัดการฝึกอบรมการสร้างความรู้ด้านสุขภาพจิตในหลักสูตร “การป้องกันความเครียด ภาวะซึมเศร้า และภาวะหมดไฟ” ให้กับเจ้าหน้าที่อาวุโสประจำเรืออย่างต่อเนื่อง โครงการนี้มีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างทักษะในการรับรู้สัญญาณเริ่มต้นของปัญหาสุขภาพจิตทั้งในลูกเรือและตัวเจ้าหน้าที่อาวุโสเอง

## รายละเอียดหลักสูตรที่จัดอบรมโดยศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีหลักสูตรและโปรแกรมการฝึกอบรมที่มีความหลากหลาย ทั้งหลักสูตรมาตรฐานและหลักสูตรที่ถูกรับให้เหมาะสม เนื้อหาของหลักสูตรต่อไปนี้จัดทำขึ้นสำหรับลูกเรือเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและการปฏิบัติงานบนเรือของฝ่ายเดินเรือและฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ได้รับการยอมรับว่าเป็นหนึ่งในวิธีการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการสร้างความร่วมมือของลูกเรือ และลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์ ตลอดจนความล้มเหลวในการทำงานเป็นทีมและความผิดพลาดในการบริหารจัดการทรัพยากร
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ (BTMC) การบริการจราจรทางเรือ (VTS) และภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยใช้ภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆ ผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ
หลักสูตรดันเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความสามารถของดันเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งดันเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกเจ้าหน้าที่เรืออาวุโสในทักษะทุกๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมในการจะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมาย และธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตรเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น
หลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของเรือ (SSC)	หลักสูตรนี้ออกแบบมาเพื่อให้ลูกเรือบนเรือ ซึ่งรวมถึงนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ ตลอดจนนักเรียนเดินเรือ ได้รับความรู้และทักษะที่จำเป็นในการจัดการด้านความปลอดภัยและเหตุฉุกเฉินบนเรือได้อย่างเชี่ยวชาญ
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ๆ จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือ
หลักสูตรภาษาอังกฤษ (แบ่งออกเป็น 5 ระดับ)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษ ทั้งการพูด การฟัง การอ่าน และการเขียน

เพื่อตอบสนองความต้องการให้นายช่างกลจากฝ่ายเครื่องจักรกลเรือผ่านการฝึกอบรมในการทำงานกับเครื่องยนต์รุ่นใหม่ที่จะติดตั้งบนเรือจาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้ประสานงานกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์ เพื่อยกระดับหลักสูตรการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นก่อนที่จะเรือจะส่งมอบให้กับบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดหลักสูตรการฝึกอบรมอื่นให้กับนายช่างกลก่อนเริ่มปฏิบัติงานบนเรือ ดังนี้

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่นWartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลเรือได้คุ้นเคยกับ “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” แบบใหม่ของบริษัทฯ ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก
หลักสูตรการใช้งานและการลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex (Engine RT-Flex Operation & Practical Advanced)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมนายช่างกลในการใช้งานและลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex เพื่อให้นายช่างกลคุ้นเคยกับระบบเครื่องจักร Engine RT-Flex
หลักสูตร ME-B & ME-C การควบคุมระบบเครื่องยนต์ ขั้นพื้นฐาน	เพื่อให้นายช่างกลมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิดนี้โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก
หลักสูตร ME-C การแก้ไขเครื่องยนต์ขั้นสูง	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะให้นายช่างกลมีความคุ้นเคยกับปัญหาและวิธีแก้ไขที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME)
หลักสูตรการจัดการห้องเครื่องและการเพิ่มขีดความสามารถ (EMC)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมนายช่างกลเรืออาวุโส (ต้นกลและรองต้นกล) ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลาย ซึ่งมีจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ
หลักสูตรหน้าที่นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EOW)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกนายยามในห้องเครื่อง ในการเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร การใช้งานและบำรุงรักษาความปลอดภัยเครื่องยนต์ และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ถูกต้อง
การตระหนักถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวลวล์ (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับอาวุโสได้รับทราบถึงนโยบายล่าสุด และเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวลวล์และความปลอดภัยบนเรือ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความตระหนักในด้านสิ่งแวลวล์และเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน

## Training matrix ของศูนย์ฝึกอบรมฟิเอสแอล

### • ฝ่ายเดินเรือ

หลักสูตร	ตำแหน่ง				
	กัปตัน	ต้นเรือ	ต้นหน	ผู้ช่วยต้นเรือ	นายประจำเรือ
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล	√	√	√	√	√
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ	√	√	√	√	√
หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1	X	X	√	√	√

หลักสูตร	ตำแหน่ง				
	กัปตัน	ต้นเรือ	ต้นหน	ผู้ช่วยต้นเรือ	นายประจำเรือ
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล	✓	✓	✓	✓	✓
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ	X	X	X	✓	✓
หลักสูตรต้นเรือ	X	✓	✓	✓	X
หลักสูตรการบังคับบัญชา	✓	✓	X	X	X
หลักสูตร ME-C การแก้ไขเครื่องยนต์ชั้นสูง	X	X	X	X	X
หลักสูตร ME-B&C การควบคุมระบบขั้นพื้นฐาน	X	X	X	X	X
หลักสูตรการใช้งานและการลงมือปฏิบัติ เครื่องจักร RT-Flex (RT-Flex Operation & Practice)	X	X	X	X	X
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Familiarization)	X	X	X	X	X
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน*	✓	✓	✓	✓	✓
หลักสูตรภาษาอังกฤษขั้นต้น*	✓	✓	✓	✓	✓
หลักสูตรภาษาอังกฤษขั้นกลาง*	✓	✓	✓	✓	✓
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ๆจากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป	✓	✓	X	X	X
It's my ship	✓	✓	X	X	X
หลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของเรือ	X	X	X	X	X
ความตระหนักด้านสุขภาพจิต	✓	✓	✓	✓	✓

\* การเข้าเรียนภาษาอังกฤษถือเป็นภาคบังคับสำหรับนายประจำเรือและนายช่างกลเรือทุกคน อย่างไรก็ตาม ระดับความสามารถทางภาษาอังกฤษจะพิจารณาจากคะแนนสอบของแต่ละคน

#### • ฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ

หลักสูตร	ตำแหน่ง				
	ต้นกล	รองต้นกล	นายช่างกลเรือที่ 3	นายช่างกลเรือที่ 4	นายช่างกล
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล	✓	✓	✓	✓	✓
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ	X	X	X	X	X
หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1	X	X	X	X	X
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล	X	X	X	X	X
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ	X	X	X	X	X
หลักสูตรต้นเรือ	X	X	X	X	X
หลักสูตรการบังคับบัญชา	X	X	X	X	X
หลักสูตร ME-C การแก้ไขเครื่องยนต์ชั้นสูง	✓	✓	X	X	X



หลักสูตร	ตำแหน่ง				
	ต้นกล	รอง ต้นกล	นาย ช่างกล เรือที่ 3	นาย ช่างกล เรือที่ 4	นาย ช่างกล
หลักสูตร ME-B&C การควบคุมระบบขับเคลื่อนพื้นฐาน	√	√	√	√	√
หลักสูตรการใช้งานและการลงมือปฏิบัติ เครื่องจักร RT-Flex (RT-Flex Operation & Practice)	√	√	X	X	X
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Familiarization)	X	X	√	√	√
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน*	√	√	√	√	√
หลักสูตรภาษาอังกฤษขั้นต้น*	√	√	√	√	√
หลักสูตรภาษาอังกฤษขั้นกลาง*	√	√	√	√	√
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ๆจากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป	√	√	X	X	X
It's my ship	√	√	X	X	X
หลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของเรือ	X	X	X	X	X
ความตระหนักด้านสุขภาพจิต	√	√	√	√	√

\* การเข้าเรียนภาษาอังกฤษถือเป็นภาคบังคับสำหรับนายประจำเรือและนายช่างเรือกลทุกคน อย่างไรก็ตาม ระดับความสามารถทางภาษาอังกฤษจะพิจารณาจากคะแนนสอบของแต่ละคน

## ผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาทักษะ

ภาพรวมการฝึกอบรมสำหรับปี 2567 นี้ บริษัทฯ เน้นย้ำถึงแนวโน้มที่สำคัญ หลักสูตร และการพัฒนาที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาวิชาชีพเพื่อประโยชน์ขององค์กร ตลอดปี 2567 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการฝึกอบรมลูกเรือโดยใช้ระบบการฝึกอบรมแบบผสมผสานระหว่างออนไลน์และที่ศูนย์ฝึกอบรม คนประจำเรือและลูกเรือรวมทั้งสิ้น 1,542 คน เข้าร่วมการฝึกอบรมจำนวน 20 หลักสูตรที่จัดขึ้นตลอดทั้งปี ซึ่งสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการพัฒนาศักยภาพของลูกเรือ และการให้ความสำคัญกับการเรียนรู้และการพัฒนาทักษะอย่างต่อเนื่อง

ผลการดำเนินงาน	2565	2566	2567
จำนวนผู้เข้าร่วมอบรม (คน)	1,021	1,330	1,542
จำนวนชั่วโมงในการอบรม (ชั่วโมง)	22,455	37,002	41,411
ชั่วโมงการฝึกอบรมโดยเฉลี่ย (ชั่วโมง/คน/ปี)	21.99	27.82	26.85

## ผลลัพธ์จากการพัฒนาทักษะของนายประจำเรือ

การพัฒนาทักษะนำไปสู่การเพิ่มความสามารถในการจัดการเรือ การใช้อุปกรณ์ และการจัดการขนส่งสินค้า ส่งผลให้การดำเนินงานในแต่ละวันมีประสิทธิภาพและคล่องตัวมากขึ้น นอกจากนี้ ทักษะที่ดีขึ้นในการนำทาง การสื่อสาร และการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ยังช่วยให้สภาพแวดล้อมทางทะเลปลอดภัยยิ่งขึ้น ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุและเหตุการณ์ในทะเล

## ความท้าทายสำหรับปี 2568

การปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งสำคัญพื้นฐานในการบรรลุความสำเร็จ ที่ศูนย์ฝึกอบรมพีเอสแอล เราเชื่อมั่นในกลยุทธ์นี้โดยแสวงหาวิธีสร้างแรงจูงใจและกระตุ้นให้คนประจำเรือและลูกเรือเรียนรู้ตลอดชีวิต หนึ่งในความท้าทายหลักที่เราคาดว่าจะเกิดขึ้นในเร็วๆ ของการฝึกอบรมคือ 'เราจะวางตำแหน่งตัวเองให้เป็นตัวเลือกที่น่าสนใจสำหรับคนประจำเรือรุ่นใหม่ได้อย่างไร?'

ทีมผู้ฝึกสอนของฝ่ายฝึกอบรมพีเอสแอลตระหนักดีว่าคนประจำเรือรุ่นใหม่มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากรุ่นก่อน จึงได้พัฒนาแนวทางการสอนเชิงรุกเพื่อสร้างแรงบันดาลใจและสนับสนุนคนประจำเรือของเรา โดยโครงการริเริ่มเหล่านี้ได้แก่

1. สร้างและแชร์เนื้อหาที่น่าสนใจเพื่อเพิ่มพูนความรู้ให้กับคนประจำเรือของเราผ่านแพลตฟอร์มโซเชียลมีเดีย เช่น กลุ่มไลน์, เพจ Facebook PSL Training และ TikTok
2. สื่อสารอย่างสม่ำเสมอกับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์จากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนพวกเขาในกระบวนการเรียนรู้

บริษัทฯ ค้นหาโอกาสในการพัฒนาการฝึกอบรมของเราอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจว่าคนประจำเรือของเราจะได้รับความรู้และทักษะที่ดียิ่งขึ้น

## การพัฒนาชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าชุมชนและสังคมที่เข้มแข็งเป็นเสาหลักที่สำคัญสำหรับความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ ด้วยความมุ่งมั่นต่อความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัทฯ จึงมีส่วนร่วมในโครงการต่างๆ เพื่อพัฒนาชุมชนอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และเอาใจใส่ในผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งรวมถึงการผสานความรับผิดชอบต่อสังคมเข้ากับการดำเนินงานของบริษัทฯ การจัดตั้งและขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดกรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ ต่อไป

## ผู้นำในการสร้างทางน้ำที่สะอาดและการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน



ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมได้รับการขับเคลื่อนจากการตระหนักว่า ความสมบูรณ์ของมหาสมุทรที่เราเดินเรือเริ่มต้นจากการมีทางน้ำที่สะอาดในพื้นที่ต้นน้ำ ในฐานะผู้นำในอุตสาหกรรมเดินเรือ บริษัทฯ เข้าใจถึงผลกระทบของมลพิษในเมืองต่อระบบนิเวศทางทะเลในวงกว้างเป็นอย่างดี ด้วยเหตุนี้บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการเชิงรุกเพื่อต่อสู้กับมลพิษตั้งแต่ต้นทาง โดยมุ่งเน้นไปที่การทำความสะอาดคลองในกรุงเทพฯ ที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา โดยการเปิดตัวเรือเก็บขยะในคลองที่ทำจากโพลีเอทิลีนความหนาแน่นสูง (HDPE) ลำแรกของประเทศไทยที่มีชื่อว่า “พิทักษ์ธารา” ซึ่งเป็นการจัดการขยะก่อนที่จะไหลเข้าสู่แม่น้ำ เพื่อช่วยอนุรักษ์ระบบนิเวศที่เราพึ่งพา

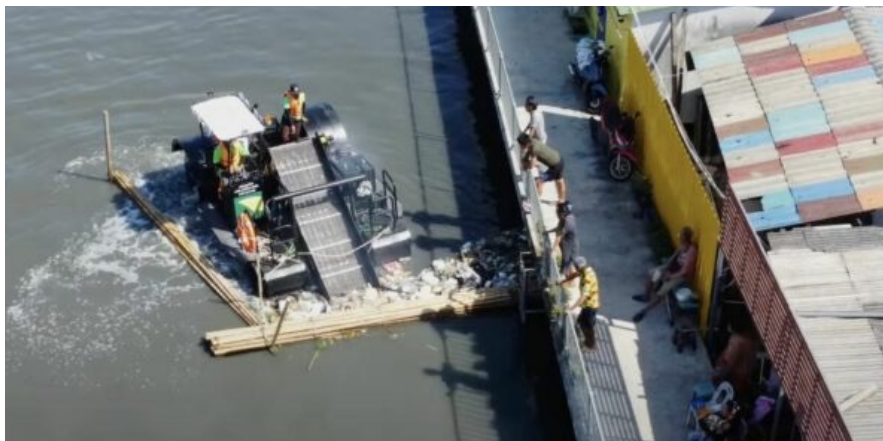
คลองในกรุงเทพฯ มีความสำคัญต่อระบบการขนส่งและมรดกทางวัฒนธรรมของเมืองมาอย่างยาวนาน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันคลองเหล่านี้ได้เผชิญกับมลพิษอย่างรุนแรง โดยมีขยะและสิ่งปฏิกูลไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่น ทางออกของบริษัทฯ คือเรือเก็บขยะในคลองขนาดเล็กที่สามารถปฏิบัติงานได้ในคลองแคบๆ และคดเคี้ยว ซึ่งเรือเก็บขยะขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าถึงได้ โดยเรือ HDPE ลำนี้มีน้ำหนักเบา ทนทาน และมีประสิทธิภาพ ทำให้มันเหมาะสมกับการทำปฏิบัติงานในคลองแคบๆ ของเมือง ซึ่งเป็นที่ซึ่งมลพิษเริ่มต้นและส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศที่กว้างขึ้น

โครงการส่งมอบเรือเก็บขยะในคลองของบริษัทฯ ไม่เพียงแต่มุ่งหวังให้มีการจัดการขยะเท่านั้น แต่ยังเป็นการสร้างอนาคตที่ยั่งยืน ซึ่งการนำวัสดุ HDPE มาใช้ในการสร้างเรือเหล่านี้ไม่เพียงแต่รับประกันความทนทานและมีประสิทธิภาพเท่านั้น แต่ยังสนับสนุนเศรษฐกิจหมุนเวียน เนื่องจากวัสดุดังกล่าวสามารถรีไซเคิลได้และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การลงทุนของบริษัทฯ ในเรือต้นแบบลำนี้สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอย่างแรงกล้าของบริษัทฯ ที่มีต่อความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและแนวทางปฏิบัติที่ยั่งยืน เมื่อเราจัดการกับมลพิษที่ต้นตอ เรา กำลังลดปริมาณขยะที่ไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งช่วยให้ทางน้ำสะอาดขึ้นและปรับปรุงระบบนิเวศวิทยาของกรุงเทพฯ

โครงการนี้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) โดยเฉพาะเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนข้อที่ 14 ชีวิตใต้ท้องทะเล จากการมุ่งเน้นการป้องกันมลภาวะและการอนุรักษ์ระบบนิเวศทางน้ำ บริษัทฯ ได้สร้างผลกระทบเชิงบวกที่ยั่งยืนทั้งต่อชุมชนท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อมทั่วโลก ผ่านความร่วมมือเชิงกลยุทธ์และนวัตกรรม บริษัทฯ แสดงให้เห็นว่าภาคธุรกิจสามารถมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนโครงการด้านสิ่งแวดล้อมในเมืองได้อย่างไร โครงการเรือเก็บขยะในคลองนี้แสดงให้เห็นว่าบริษัทต่างๆ สามารถมีส่วนร่วมสนับสนุนให้เกิดอนาคตที่สะอาด ปลอดภัย และยั่งยืนมากขึ้นสำหรับทุกคนได้

สำหรับวิดีโอเกี่ยวกับโครงการนี้ สามารถรับชมได้ที่ <https://youtu.be/hc4JLpxkO04?si=eRxZN8rZz-6vh--5>

ภาพด้านล่างแสดงเรือทำความสะอาดคลอง “พิทักษ์ธารา” ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)



**การส่งเสริมความปลอดภัยทางทะเล ด้วยความมุ่งมั่นเพื่อความเป็นอยู่ที่ดีของชุมชน**



ณ ใจกลางศูนย์กลางการเดินเรืออันคึกคักของประเทศไทย ท่าเรือแหลมฉบังรองรับเรือกว่า 9,000 ลำต่อปี พร้อมการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมหาศาลถึง 96 ล้านตัน รวมถึงสินค้าตู้คอนเทนเนอร์กว่า 8.74 ล้าน TEUs นับเป็นศูนย์กลางสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ แต่ด้วยขนาดของการดำเนินงานที่ใหญ่โตนี้ ย่อมมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการใช้มาตรการด้านความปลอดภัยที่ทันสมัย บริษัทฯ มีความภูมิใจที่ได้ร่วมสนับสนุนและส่งเสริมความเชี่ยวชาญใน “โครงการฝึกปฏิบัติการขนส่งผู้ป่วยทางทะเลประจำปี 2567” ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อยกระดับความพร้อมด้านการจัดการเหตุฉุกเฉินทางทะเลในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง



การฝึกซ้อมตลอดทั้งวันที่จัดขึ้นโดย โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวีศรีราชา จังหวัดชลบุรี ได้รวบรวมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสำคัญจากภาคส่วนต่างๆ มาเพื่อจำลองสถานการณ์ฉุกเฉินเสมือนเหตุการณ์จริง โดยเริ่มต้นด้วยการบรรยายเกี่ยวกับการจัดการวัตถุอันตราย การดับเพลิงบนเรือ และการดูแลทางการแพทย์สำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุ ก่อนที่จะเข้าสู่การฝึกซ้อมภาคสนาม ซึ่งเป็นการจำลองเหตุการณ์ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บทางทะเล การฝึกซ้อมครั้งนี้ได้แสดงให้เห็นถึงการประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพในการลำเลียงลูกเรือที่ได้รับบาดเจ็บจากเรือขึ้นฝั่ง เพื่อให้ได้รับการรักษาอย่างรวดเร็วทันทั้งที

การสนับสนุนของบริษัทฯ ต่อโครงการนี้ไม่ได้จำกัดเพียงการให้ทุนสนับสนุน แต่ยังสะท้อนถึงความมุ่งมั่นอย่างลึกซึ้งของบริษัทฯ ต่อการสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยยิ่งขึ้นสำหรับผู้ปฏิบัติงานทางทะเลและชุมชนโดยรอบ ด้วยการทำงานร่วมกับโรงพยาบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่าจังหวัดชลบุรี บริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในการวางรากฐานสำหรับกรอบความปลอดภัยที่แข็งแกร่งขึ้น เพื่อให้ระบบการตอบสนองเหตุฉุกเฉินพร้อมรับมือกับความต้องการในพื้นที่ท่าเรือที่คึกคักที่สุดแห่งหนึ่งของเอเชีย ความพยายามครั้งนี้ไม่ได้เป็นเพียงการจัดการความเสี่ยง แต่ยังเป็นการปลูกฝังวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย ความยืดหยุ่น และความพร้อม ซึ่งส่งผลต่อสังคมโดยรวม

ความร่วมมือครั้งแรกนี้ สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนข้อที่ 3 (SDG 3) ซึ่งเน้นเรื่องสุขภาพและความปลอดภัย และแสดงให้เห็นถึงพลังของการดำเนินการร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการสนับสนุนโครงการสำคัญนี้ บริษัทฯ ได้เข้าถึงพันธกิจในการปกป้องชีวิต เสริมสร้างศักยภาพของชุมชน และมีส่วนร่วมในความยั่งยืนระยะยาวของอุตสาหกรรมการเดินเรือ ซึ่งเป็นมรดกแห่งความร่วมมือและความใส่ใจที่จะสร้างแรงบันดาลใจให้เกิดความก้าวหน้าสำหรับคนรุ่นต่อไป

ภาพด้านล่างแสดงการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติและความร่วมมือในระหว่างการฝึกซ้อมรับมือเหตุฉุกเฉินทางทะเล ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นร่วมกันต่อความปลอดภัยทางทะเล



## การสร้างอนาคต การเดินทางแห่งความมุ่งมั่นผ่านโครงการห่มผ้าให้น้อง



ทั่วทุกมุมของโรงเรียน ตั้งแต่ห้องสมุดจนถึงสนามเด็กเล่น คือพื้นที่ที่ซึ่งเต็มไปด้วยคำสัญญาแห่งอนาคตที่สดใสสำหรับเด็กๆ ตลอดระยะเวลากว่า 16 ปี บริษัทฯ ได้ให้การสนับสนุนโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง” อย่างภาคภูมิใจ โครงการนี้เป็นความริเริ่มที่นำชื่นชมของนักเรียนนายเรือจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) ความร่วมมืออันยาวนานนี้สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอย่างแน่วแน่ของบริษัทฯ ในการยกระดับชุมชน การส่งเสริมการศึกษา และการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งได้สร้างความเปลี่ยนแปลงที่จับต้องได้ในชีวิตของเด็กๆ ทั่วประเทศไทย



โครงการห่มผ้าให้น้อง เป็นความร่วมมือที่รวมเอาความตั้งใจของนักเรียนนายเรือและการสนับสนุนจากบริษัทฯ เพื่อเปลี่ยนแปลงโรงเรียนที่ขาดแคลนให้กลายเป็นศูนย์กลางแห่งการเรียนรู้และการพัฒนา ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้บริจาคเงินสนับสนุนกว่า 1.8 ล้านบาท เพื่อสนับสนุนโครงการต่างๆ เช่น การสร้างห้องสมุด ห้องดนตรี และสนามอเนกประสงค์ รวมถึงการปรับปรุงห้องน้ำ สนามเด็กเล่น โรงอาหาร และห้องพยาบาล โดยในปี 2567 เงินทุนสนับสนุนของบริษัทฯ ได้มีส่วนช่วยในการสร้างห้องสมุด ห้องดนตรี และปรับปรุงโรงเรียนในจังหวัดสระบุรี ความพยายามเหล่านี้ไม่เพียงช่วยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเท่านั้น แต่ยังช่วยสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการฝึก การเรียนรู้ และการเติบโตของเด็กๆ

ผลลัพธ์จากการสนับสนุนเหล่านี้ขยายออกไปไกลกว่าพื้นที่โรงเรียน ชุมชนโดยรอบได้รับประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้รับการปรับปรุง เช่น ถนน สนามเด็กเล่น และสนามฟุตบอล ซึ่งสร้างพื้นที่ส่วนกลางที่ส่งเสริมความเชื่อมโยงและความเป็นอยู่ที่ดี นอกจากนี้ โครงการดังกล่าวยังมีส่วนช่วยในการจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาล เครื่องมือการเรียนการสอน และอุปกรณ์สนับสนุนการให้กับโรงเรียน เพื่อให้มั่นใจว่านักเรียนจะได้รับทรัพยากรที่จำเป็นสำหรับการศึกษาแบบองค์รวม การสนับสนุนโครงการแก่นักเรียนนายเรือ นี้ บริษัทฯ ได้มีส่วนช่วยส่งเสริมการพัฒนาความเป็นผู้นำ ความเมตตา และความรับผิดชอบต่อสังคมในตัวนักเรียน ซึ่งล้วนสอดคล้องกับจรรยาบรรณขององค์กร

โครงการห่มผ้าให้น้องสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) โดยเฉพาะเป้าหมายที่ 4 (การศึกษาที่เท่าเทียม) และเป้าหมายที่ 11 (เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน) ซึ่งเน้นย้ำถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการสร้างผลกระทบที่ยั่งยืน เกินกว่าจำนวนเงินที่สนับสนุนและสิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้น โครงการนี้คือเครื่องยืนยันถึงความตั้งใจของบริษัทฯ ในการปลูกฝังความคิดของเยาวชนและเสริมสร้างพลังให้กับชุมชน ทุกโครงการคืออิฐก้อนหนึ่งในรากฐานของอนาคตที่สดใส อนาคตที่สร้างขึ้นจากการเห็นคุณค่าร่วมกัน ความร่วมมือ และความเชื่อที่ว่าเด็กทุกคนสมควรได้รับโอกาสที่จะประสบความสำเร็จ

ภาพด้านล่างแสดงความร่วมมืออันอบอุ่นระหว่างนักเรียนนายเรือ MMTC และชุมชนท้องถิ่น ซึ่งแสดงให้เห็นถึงพลังของการร่วมมือกันในการสร้างความเปลี่ยนแปลงที่มีความหมาย



## มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC)



**กลยุทธ์:** บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสนับสนุนการศึกษาของนักเรียนในสายพาณิชย์นาวี เพื่อส่งเสริมโอกาสการจ้างงานและการพัฒนาอาชีพในภาคการเดินเรือ โดยมีเป้าหมายในการตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นของแรงงานผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล เพื่อให้การดำเนินงานด้านการค้าโลกดำเนินไปอย่างราบรื่นและปลอดภัย

ความพยายามของบริษัทฯ ไม่ได้จำกัดเพียงแค่การอนุรักษ์และส่งเสริมวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และวิถีปฏิบัติของภาคการขนส่งทางทะเลเพียงอย่างเดียว บริษัทฯ ได้มีส่วนสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับชาติอย่างแข็งแกร่งด้วยการจัดหาแรงงานที่มีทักษะให้กับอุตสาหกรรมการเดินเรือและรวมถึงทักษะอื่นที่เกี่ยวข้อง การลงทุนเชิงกลยุทธ์นี้ไม่เพียงแต่ช่วยเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจ แต่ยังช่วยเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการขนส่งทางทะเลอีกด้วย ผ่านการพัฒนาคนเดินเรือที่ได้รับการฝึกฝนและศึกษามาเป็นอย่างดี บริษัทฯ ตั้งเป้าที่จะส่งเสริมการดำเนินงานด้านการขนส่งทางทะเลอย่างรับผิดชอบและยั่งยืน เพื่อยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของเส้นทางการค้าทางทะเล

บริษัทฯ ได้ให้การสนับสนุนด้านทุนการศึกษาแก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2541 อีกทั้ง บริษัทฯ ยังได้มอบเหรียญทองให้กับนักศึกษาที่สำเร็จการศึกษาซึ่งมีผลการศึกษาที่โดดเด่น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสนับสนุนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ด้วยการบริจาคตำราเรียน เพื่อเพิ่มทรัพยากรทางการศึกษาสำหรับนักศึกษา

ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ได้ถูกเน้นย้ำผ่านโครงการมอบทุนการศึกษาที่ออกแบบมาโดยเฉพาะสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยบริษัทฯ ได้จัดสรรการสนับสนุนเงินทุนทางการศึกษาแก่นักศึกษาที่มีผลการเรียนดี โดยนับตั้งแต่ปี 2553 ถึง 2567 บริษัทฯ ได้บริจาคทุนการศึกษารวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 22,053,160 บาท ความริเริ่มเชิงรุกนี้มีเป้าหมายเพื่อลดปัญหาทางการเงิน และส่งเสริมความเป็นเลิศทางวิชาการในกลุ่มผู้ประกอบการวิชาชีพทางทะเล

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังรับนักเรียนเดินเรือฝึกหัดจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจำนวนมากเข้าสู่ระบบงานของบริษัทฯ ซึ่งช่วยส่งเสริมการพัฒนาเจ้าหน้าที่เดินเรือไทยที่มีคุณภาพให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญกลุ่มนี้ยังพร้อมให้บริการกับเจ้าของเรือไทยรายอื่นๆ อีกด้วย ซึ่งสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการส่งเสริมการเติบโตและการพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลโดยรวม

**ผลลัพธ์:** ความพยายามของบริษัทฯ ให้ผลลัพธ์ที่น่าพอใจ ในปี 2567 เพียงปีเดียว บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 20 ทุน เป็นจำนวนเงินกว่า 1,082,000 บาท ให้แก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จนถึงปัจจุบัน บริษัทฯ ของเราได้สนับสนุนนักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ผ่านทุนการศึกษาจำนวนทั้งสิ้น 233 คน โดยมีนักศึกษาที่ได้รับทุนถึง ร้อยละ 79 เลือกที่จะเข้าทำงานกับบริษัทฯ ของเราหลังจากสำเร็จการศึกษา ความพยายามที่สอดคล้องกันเหล่านี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการส่งเสริมโอกาสในอุตสาหกรรมการเดินเรือ พร้อมทั้งพัฒนากำลังแรงงานที่มีความสามารถและศักยภาพสำหรับอนาคต



ภาพด้านล่างแสดงนักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่ได้รับทุน พร้อมด้วยกัปตันพัฒนา ศรีรุณ หัวหน้าฝ่ายบุคลากรกองเรือของบริษัทฯ



#### การบริจาคเงินให้แก่โรงเรียนมีชัยพัฒนา



บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้ให้การสนับสนุนโรงเรียนมีชัยพัฒนาอย่างต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ด้วยความเชื่อมั่นที่แน่วแน่ในพลังแห่งการเปลี่ยนแปลงจากการศึกษา บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 1 ล้านบาท พร้อมมอบอุปกรณ์กีฬาชุดใหม่ทดแทนที่สูญหายไปจากเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ โดยแสดงถึงความมุ่งมั่นในการฟื้นฟูไม่เพียงแต่โครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังรวมถึงจิตวิญญาณของชุมชนแห่งการเรียนรู้แหล่งสำคัญอีกด้วย

เหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ในปี 2565 ได้สร้างความเสียหายอย่างมากต่อโครงสร้างพื้นฐานของโรงเรียน ส่งผลกระทบต่อการเรียนการสอน และทรัพยากรต่างๆทางการศึกษาถูกทำลาย แต่ถึงแม้จะเผชิญความท้าทายดังกล่าว โรงเรียนมีชัยพัฒนายังคงแสดงถึงความเข้มแข็งอย่างน่าทึ่ง โดยดำเนินการอย่างไม่ย่อท้อเพื่อฟื้นฟูการเติบโตทั้งในด้านการศึกษาและการพัฒนาทักษะส่วนบุคคลของนักเรียน การบริจาคในปี 2566 ของบริษัทฯ มีส่วนช่วยในการก่อสร้างเขื่อนป้องกันน้ำท่วม ซึ่งเป็นรากฐานแห่งความปลอดภัยจากภัยธรรมชาติในอนาคต และในปีนี้ บริษัทฯ มุ่งเน้นในการเสริมสร้างรากฐานนั้นด้วยการปรับปรุงพื้นที่การเรียนรู้ที่เสียหายและฟื้นฟูสิ่งอำนวยความสะดวกด้านกีฬา เพื่อให้นักเรียนมีเครื่องมือที่จำเป็นสำหรับความสำเร็จ

ผลลัพธ์ของการศึกษาด้านพลศึกษาไม่ได้จำกัดอยู่เพียงสนามกีฬา แต่ยังช่วยเสริมสร้างทักษะชีวิตที่จำเป็น พร้อมทั้งส่งเสริมสุขภาพจิตและอารมณ์ให้แข็งแรงขึ้น บริษัทฯ ตระหนักถึงบทบาทสำคัญของอุปกรณ์กีฬาต่างๆ ต่อการพัฒนานักเรียนอย่างรอบด้าน การปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านกีฬาของโรงเรียนมีชัยพัฒนา ได้เสริมสร้างความมั่นใจ ความอดทน และภาวะผู้นำ หลักสุตรกีฬาที่แข็งแกร่งช่วยส่งเสริมการเติบโต พัฒนาศักยภาพของนักเรียนทั้งในและนอกสนาม และเตรียมพร้อมให้พวกเขาเผชิญกับความท้าทายในอนาคตด้วยความมุ่งมั่นและความแข็งแกร่ง

ความร่วมมือที่ยาวนานนี้แสดงให้เห็นถึงพลังของการทำงานร่วมกันเพื่อพัฒนาการศึกษาที่ยั่งยืน ด้วยการสนับสนุนโรงเรียนมีชัยพัฒนา บริษัทฯ มุ่งหวังในการสร้างสภาพแวดล้อมที่นักเรียนสามารถเติบโตทางวิชาการ พัฒนาทักษะชีวิต และสร้างความมั่นใจ การสนับสนุนดังกล่าวนี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นในการเสริมสร้างความเข้มแข็ง ส่งเสริมนวัตกรรม และความเสมอภาคในการศึกษา เพื่อเสริมพลังให้กับชุมชนในการก้าวผ่านอุปสรรคและเติบโตได้อย่างมั่นคงเมื่อมองไปยังอนาคต บริษัท ตรีเพ็ชร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ยังคงยึดมั่นในพันธกิจของเรา ในการส่งเสริมและพัฒนาเยาวชนให้เติบโตเป็นผู้นำและผู้เปลี่ยนแปลงรุ่นถัดไป ร่วมกับโรงเรียนมีชัยพัฒนา บริษัทฯ ไม่ได้เพียงแค่ฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังได้หว่านเมล็ดพันธุ์แห่งความหวัง โอกาส และความก้าวหน้า เพื่อสร้างมรดกที่จะเป็นแรงบันดาลใจและยกระดับสังคมต่อไปในอนาคต

ภาพด้านล่างแสดงให้เห็นชีวิตประจำวันของนักเรียนโรงเรียนมีชัยพัฒนา



## สร้างวันพรุ่งนี้ที่สดใสยิ่งขึ้น: โครงการมอบทุนการศึกษาแก่บุตรของพนักงานและลูกเรือ

ที่พีเอสแอล เราเชื่อมั่นในการลงทุนไม่ใช่แค่ในธุรกิจของเราเท่านั้น แต่ยังรวมถึงอนาคตด้วย บริษัทฯ จึงมีความยินดีที่จะประกาศว่าในปี 2567 เราได้ริเริ่มโครงการมอบทุนการศึกษาเพื่อช่วยเหลือบุตรของพนักงานและลูกเรือของบริษัทฯ โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนเยาวชนในการแสวงหาแรงบันดาลใจทางด้านการศึกษาและมอบความช่วยเหลือทางการเงินแก่บุตรของพนักงานของเรา

ในปีนี้ บริษัทฯ ได้ทำการตรวจสอบใบสมัครบุตรของพนักงานที่มีความสามารถและสมควรได้รับทุนการศึกษา การคัดเลือกผู้ได้รับทุนเป็นเรื่องยากแต่ก็คุ้มค่า อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความยินดีที่จะสนับสนุนเยาวชนที่มีความโดดเด่นเหล่านี้ในเส้นทางการศึกษา บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษาทางวิชาการจำนวน 20 ทุน โดยบริษัทฯ ขอแสดงความยินดีกับผู้ได้รับทุนทุกคน

บริษัทฯ รู้สึกเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้มีบทบาทในการเส้นทางการศึกษาที่น่าตื่นเต้นของเด็กเหล่านี้



## เติมพลังชีวิต: การบริจาคโลหิต (Empowering Lives: Blood Donation Camp)

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ มีความภูมิใจที่ได้ร่วมมือกับสภากาชาดไทยในการขับเคลื่อนการบริจาคโลหิต ซึ่งมีส่วนช่วยในระบบบริการสุขภาพของท้องถิ่นและช่วยชีวิตคน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานการณ์ที่ไม่คาดฝันของการระบาดของโควิด-19 การขับเคลื่อนเหล่านี้จึงต้องถูกระงับชั่วคราว ทั้งนี้ บริษัทฯ มีความยินดีที่จะประกาศว่าการบริจาคโลหิตได้กลับมาจัดอีกครั้ง ซึ่งถือเป็นการกลับมาสานต่อภารกิจที่สำคัญนี้ ในปี 2567 การรับบริจาคโลหิตได้จัดขึ้น 2 ครั้ง ในเดือนมิถุนายนและตุลาคม มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 37,800 ซีซี



กิจกรรมบริจาคโลหิตที่จัดขึ้นประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก แสดงถึงความพยายามร่วมกันระหว่างพนักงานและชุมชนท้องถิ่น ด้วยความคิดริเริ่มนี้ ไม่เพียงแต่สามารถช่วยชีวิตคนได้เท่านั้น แต่ยังยกระดับความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับชุมชนให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ซึ่งแสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการสร้างผลกระทบเชิงบวกนอกเหนือจากกิจกรรมทางธุรกิจตามปกติ

## ฟือสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี (The Annual PSL Maritime Day Run)

การมีสุขภาพที่ดีถือเป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้ที่ปฏิบัติงานบนเรือ เนื่องจากส่งผลโดยตรงต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพโดยรวมในการปฏิบัติหน้าที่ ในขณะที่ทำงานบนเรือ ลูกเรือต้องเผชิญกับงานที่ทำหายและต้องใช้แรงกายเป็นอย่างมาก ซึ่งมักเกิดในสภาพแวดล้อมที่ห่างไกลหรือเป็นอันตราย การมีสุขภาพที่ดีช่วยให้มั่นใจได้ว่าลูกเรือมีความแข็งแกร่ง ความตื่นตัว และความยืดหยุ่นในการทำงานที่ได้รับมอบหมาย ลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ และตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ลูกเรือที่มีสุขภาพดียังมีความสำคัญต่อความสำเร็จในการเดินเรือ เนื่องจากการเจ็บป่วยอาจนำไปสู่การขาดแคลนกำลังคนและส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักในงานที่สำคัญ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการปฏิบัติการทางทะเล

การวิ่งหรือเดินเร็วถือเป็นการออกกำลังกายที่มีประโยชน์ นอกจากประโยชน์ต่อสุขภาพกายแล้ว กิจกรรมนี้ยังช่วยปรับอารมณ์และยกระดับสุขภาพจิตให้ดีขึ้น ซึ่งเกิดจากการปล่อยสารเอ็นโดรฟินที่ช่วยบรรเทาความเครียดและช่วยจัดการกับความรู้สึกเชิงลบ เช่น ความโกรธและความหดหู่ ความมุ่งมั่นในการวิ่งให้ถึงเส้นชัย เป็นการสร้างแรงจูงใจ ความมีระเบียบวินัย และความรู้สึกถึงความสำเร็จ ซึ่งเชื่อกันว่าเป็นการช่วยเพิ่มพลังและความคิดสร้างสรรค์ ที่ได้จากความสงบและการพักผ่อนที่เพียงพอ และการรับประทานอาหารที่ดีต่อสุขภาพที่เกิดจากการออกกำลังกาย ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้จัดงาน ‘ฟือสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี’ ที่สวนลุมพินี ซึ่งอยู่ใจกลางย่านธุรกิจของกรุงเทพฯ กิจกรรมนี้ได้รับผลการตอบรับที่ดีมาก โดยมีพนักงานและและนักเรียนจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเข้าร่วมเป็นจำนวนมาก นอกจากสร้างการรับรู้ให้กับอุตสาหกรรม การขนส่งแล้ว บริษัทฯ ยังใช้โอกาสนี้สร้างความตระหนักถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพและส่งเสริมการออกกำลังกาย แม้ว่าข้อจำกัดด้านขั้นตอนและการแพร่ระบาดของโควิด-19 จะทำให้กิจกรรมนี้ต้องหยุดชั่วคราวในช่วงหลายปีที่ผ่านมา แต่บริษัทฯ ได้กลับมาสานต่อประเพณีอันทรงคุณค่านี้อีกครั้งเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2567 บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะจัดงาน Maritime Day Run ให้เป็นกิจกรรมประจำปี เพื่อเสริมสร้างความสามัคคีในชุมชนและส่งเสริมสุขภาพที่ดี



รูปภาพ: นาย กอทัม คุรานา กรรมการบริหาร กล่าวเปิดงานอย่างเป็นทางการก่อนเริ่มการแข่งขัน ผู้เข้าร่วมที่วิ่งครบ 2 รอบ คิดเป็นระยะทาง 5 กิโลเมตร ในขณะที่ผู้ที่วิ่งรอบเดียวคิดเป็นระยะทาง 2.5 กิโลเมตร โดยคนแรกที่พิชิตระยะทาง 5 กิโลเมตร ได้สำเร็จ จะได้รับถ้วยรางวัลจากผู้อำนวยการ



# คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

## 1. วิเคราะห์ผลการดำเนินงานและฐานะการเงิน

### 1.1 คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 36 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex)** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำคำนวณจากจำนวนวันในการเดินเรือในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการเงินบัญชี (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.5) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนคงที่ที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา ค่าประกันภัย ค่าสิ่งใช้สอยจำเป็นบนเรือ ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเที่ยวนั้นๆ ได้แก่ ค่าน้ำมัน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือถ้าเป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) ลูกค้า (ผู้เช่าเรือ) จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือที่เกิดขึ้น ในกรณีการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) บริษัทฯ จะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะรวมค่าใช้จ่ายรายเที่ยวที่อาจเกิดขึ้นนั้นในค่าระวางเรือที่บริษัทฯ จะคิดกับลูกค้า ทำให้อัตราค่าระวางเรือที่บริษัทฯ กำหนดขึ้นในการให้เช่าเป็นรายเที่ยวใกล้เคียงกับการให้เช่าเป็นระยะเวลา

**ต้นทุนจากการเดินเรือรวม** - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงิน หมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

**รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (TC Rate)** - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ โดยถือว่า มี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อลำ คำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 350 วันและจำนวนเรือ

**รายได้จากการเดินเรือ** - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลาและรายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวที่ได้รับในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเป็นรายเที่ยว

**รายได้จากการเดินเรือสุทธิ** - รายได้จากการเดินเรือสุทธิ หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ ที่เรียกทั่วไปว่า Time Charter สุทธิ

**ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ** - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห้งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติ บริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปีสำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปี

สำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

**ค่าเสื่อมราคา** - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

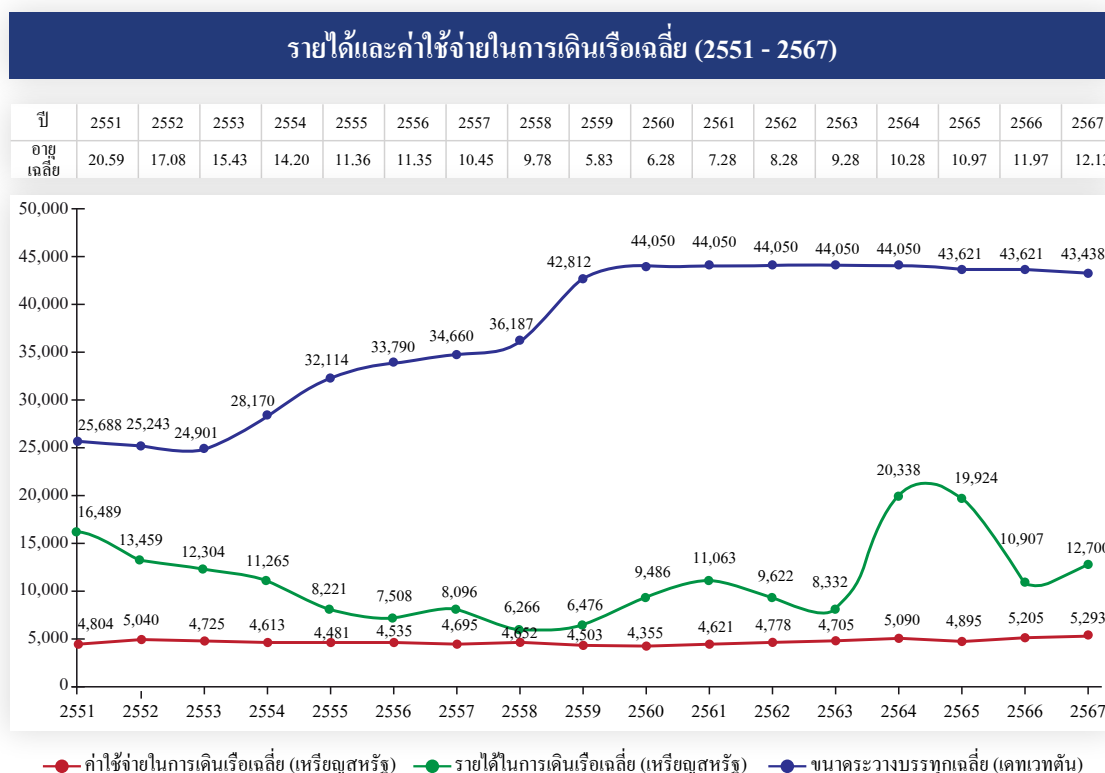
**วันหยุดการเดินเรือ** - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายรวมถึงวันที่ไม่มีการเดินเรือเนื่องจากเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรืออยู่ที่กลางทะเล หรืออยู่ที่ท่าเรือเพื่อซ่อมแซม หรือในกรณีที่เรือเสีย

**กำไรขั้นต้น** - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

**อัตรากำไรขั้นต้น** - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือแสดงค่าเป็นร้อยละ

**ค่าใช้จ่ายในการบริหาร** - ค่าใช้จ่ายในการบริหาร หมายถึง เงินเดือนสำหรับพนักงานสำนักงาน ค่าเช่าสำนักงาน ค่าธรรมเนียมวิชาชีพ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน ค่าใช้จ่ายในการบริหารในงบการเงินยังรวมถึง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตาม สำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือ (Opex) บริษัทฯ ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทางด้านเทคนิคที่ทำหน้าที่จัดการเดินเรือไปรวมคำนวณเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในส่วน of ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

## 1.2 รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ





ในปี 2567 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 12,700 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 5,293 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแฮนด์ไฮส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาด อัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก Clarksons)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2567	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาดเหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือขนาดแฮนด์ไฮส์)	703	12,657	11,698	(7.58%)
BSI (เรือขนาดซูปราแมกซ์)	1,241	13,601	14,024	3.11%

ในระหว่างปี 2567 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 703 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 12,657 เหรียญสหรัฐอเมริกาและเมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 11,698 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมเรือขนส่งสินค้า) ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 7.58 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,241 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 13,601 เหรียญสหรัฐอเมริกาและเมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 14,024 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.11

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม (รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย Braemar)

สำหรับปีรายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม* 2567 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2566 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2567 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าใช้จ่ายลูกเรือ	3,199	2,754	2,849
ค่าเบี้ยประกันภัย	409	404	393
ค่าใช้จ่ายทางเทคนิค	1,506	1,455	1,350
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	5,114	4,613	4,592

\* ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยสำหรับอุตสาหกรรมคำนวณจากค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของเรือขนาดแฮนด์ไฮส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 4,613 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2566 (ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 592 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,592 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อวันในปี 2567 (ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 701 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมรายละเอียดตามตารางข้างบน

### 1.3 วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืน/เงินกู้	เบิกถอนในปี 2567 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2567 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2567 ล้านเหรียญสหรัฐ
1	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม รูปีส์ จำกัด บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด บริษัท พรีเมียม วินส์ จำกัด และบริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	10.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	25.01	6.57
2	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และบริษัท พรีเมียม ฟอเรนซ์ จำกัด	10.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	1.17	10.31
3	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด บริษัท พรีเมียม ฟอนด์ส จำกัด บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด และบริษัท พรีเมียม ออเนามันท์ จำกัด	7.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	12.46	6.44
4	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยและ ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ตส์ ฟิทีโอ ลิมิตัด บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีโอ ลิมิตัด บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีโอ ลิมิตัด บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีโอ ลิมิตัด และบริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีโอ ลิมิตัด	8.0	SOFR* บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 5 วงย่อยตามเรือแต่ละลำ จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลาสูงสุดไม่เกิน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส ตามจำนวนเงินที่ระบุในสัญญา โดยเริ่มชำระงวดแรกในวันที่ 30 ธันวาคม 2564 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	9.95	44.86
5	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขา สิงคโปร์	บริษัท พรีเมียม เกรซ ฟิทีโอ ลิมิตัด บริษัท พรีเมียม สกายส์ ฟิทีโอ ลิมิตัด และบริษัท พรีเมียม ไทด์ส ฟิทีโอ ลิมิตัด	6.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้	15.90	6.82	36.48
6	THE IYOB BANK, LTD. สาขาสิงคโปร์	บริษัท พรีเมียม วิชั่นส์ ฟิทีโอ ลิมิตัด	5.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	1.38	6.93
7	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ชิปปิง จำกัด และบริษัท พรีเมียม เมทัลลัส จำกัด	7.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 2 วงเงินย่อย โดยวงเงิน กู้ ก จะชำระคืนเป็นระยะเวลาสูงสุดไม่เกิน 7 ปี โดยแบ่งออกเป็น 28 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสโดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย วงเงิน กู ข จะชำระคืนเป็นระยะเวลาสูงสุดไม่เกิน 6 ปี โดยแบ่งออกเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือน หลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	2.81	23.44

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2567 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2567 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2567 ล้านเหรียญสหรัฐ
8	บริษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัท ฟริเชิส เวฟส์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด บริษัท ฟริเชิส บรีส ฟิทีอี ลิมิตเต็ด บริษัท ฟริเชิส โทปาซ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด บริษัท ฟริเชิส เจด ฟิทีอี ลิมิตเต็ด บริษัท ฟริเชิส ไวโอเลตส์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด และบริษัท ฟริเชิส ทิวลิปส์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด	10.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 6 วงเงินย่อย ตามเรือแต่ละลำ จะต้องชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยแบ่งเป็น 40 งวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	16.41	1.09	15.32
9	ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment	บริษัท ฟริเชิส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด บริษัท ฟริเชิส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิตเต็ด บริษัท ฟริเชิส บรีดจัส ฟิทีอี ลิมิตเต็ด และบริษัท ฟริเชิส สปาร์กส์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด	5.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 4 วงเงินย่อย เงินกู้ภายใต้แต่ละวงเงินย่อยจะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	6.46	30.44
10	ธนาคาร SinoPac Capital International (HK) Limited	และบริษัท ฟริเชิส แมริโกลด์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด	5.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 2 วงเงินย่อย วงเงินหลัก จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย วงเงินรองจะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 12 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส	18.00	0.65	17.35
11	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัท ฟริเชิส รูปีส์ จำกัด และบริษัท ฟริเชิส โอปอลส์ จำกัด	7.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 28 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้	-	-	-
12	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และบริษัท ฟริเชิส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	8.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	-	-
13	THE IYO BANK, LTD. สาขาสิงคโปร์	บริษัท ฟริเชิส อิบิสคัส ฟิทีอี ลิมิตเต็ด	8.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้	13.50	-	13.50

\* อัตราดอกเบี้ย SOFR บวกส่วนเพิ่ม ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินทั้งหมดสำหรับวงเงินกู้ทั้งหมด รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

#### 1.4 ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขทั้งหมดที่แสดงนั้นมาจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 36 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2567	เพิ่มขึ้น ลดลง (ร้อยละ)
	ล้านบาทหรือสหรัฐ	ล้านบาทหรือสหรัฐ	
<b>งบกำไรขาดทุน</b>			
รายได้รวม	149.24	177.79	19.13
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	144.51	167.98	16.24
<b>กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *</b>	<b>63.81</b>	<b>82.60</b>	<b>29.45</b>
ค่าเสื่อมราคา *	32.85	33.61	2.31
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	30.96	48.99	58.24
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	13.80	15.96	15.65
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	17.16	33.03	92.48
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	3.29	8.41	155.62
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี</b>	<b>20.45</b>	<b>41.44</b>	<b>102.64</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.10	0.12	20.00
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **</b>	<b>20.35</b>	<b>41.31</b>	<b>103.00</b>
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	67.64	63.73	(5.78)
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	84.46	82.92	(1.82)
เงินฝากธนาคารที่มีการค้ำประกัน	3.01	-	(100.00)
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	2.24	8.78	291.96
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	608.81	656.95	7.91
เงินลงทุนระยะยาว	-	10.26	100.00
<b>สินทรัพย์รวม</b>	<b>711.38</b>	<b>771.11</b>	<b>8.40</b>
รายได้รับล่วงหน้า	1.29	0.65	(49.61)
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	52.11	41.04	(21.24)
รวมหนี้สินหมุนเวียน	66.58	60.43	(9.24)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	161.97	168.35	3.94
หุ้นกู้	-	39.32	100.00
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>236.68</b>	<b>274.76</b>	<b>16.09</b>
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.29	63.29	-
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>474.70</b>	<b>496.35</b>	<b>4.56</b>
<b>มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)</b>	<b>0.30</b>	<b>0.32</b>	<b>6.67</b>
<b>มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)</b>	<b>10.42</b>	<b>10.81</b>	<b>3.74</b>

\* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากการหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรือเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัท ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

\*\* กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ



- **รายได้และผลกำไร**

รายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 149.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 เป็น 177.79 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 144.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 เป็น 167.98 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 โดยรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) เพิ่มขึ้นจาก 10,907 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 เป็น 12,700 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 บริษัทฯ มีจำนวนเรือ 38 ลำ ณ สิ้นปี 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเรือ 40 ลำ ณ สิ้นปี 2567 ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้นจาก 5,205 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 เป็น 5,293 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการตัดบัญชี (EBITDA) เพิ่มขึ้นจาก 63.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 เป็น 82.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567

ถึงแม้ว่าต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำจะเพิ่มขึ้น แต่ยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างเห็นได้ชัด ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 1.2 ข้างต้น

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 32.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 เป็น 33.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 เนื่องจากจำนวนเรือที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 13.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 เป็น 15.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง SOFR

บริษัทฯ บันทึกผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 33.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 เพิ่มขึ้นจาก 17.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566

บริษัทฯ บันทึกผลกำไรอื่นที่มีใช้ผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 8.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 เพิ่มขึ้นจาก 3.29 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 สาเหตุหลักเนื่องมาจากกำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์จำนวน 4.02 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน

ภาษีเงินได้นิติบุคคลที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่นที่มีใช้จากรายได้จากการเดินเรือมีจำนวน 0.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 เพิ่มขึ้นจาก 0.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 41.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 20.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566

- **สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น**

- สินทรัพย์หมุนเวียน**

สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 1.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 3.91 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน หักลบกับการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจำนวน 3.28 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2567 บริษัทฯ เรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้าเกือบทั้งหมด (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) บริษัทฯ จึงแทบจะไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้น ยอดลูกหนี้ส่วนมากจึงเป็นเงินรายได้เบ็ดเตล็ดที่จะได้รับจากตัวแทน ผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว บริษัทฯ มีการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (ECLs) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.17 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 มีการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจำนวนเพียง 0.002 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน

- เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน**

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันลดลงจำนวน 3.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานเนื่องจากไม่มีข้อกำหนดให้มีการรักษายอดเงินดังกล่าวภายใต้ข้อตกลงจากสัญญาเงินกู้ฉบับหนึ่งอีกต่อไป ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9

## สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นจำนวน 8.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ประกอบด้วย เงินฝากประจำที่มีอายุครบกำหนดเกิน 3 เดือน เงินลงทุนในหุ้นกู้และเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนและบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

## ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า เนื่องจากจำนวนเรือของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 40 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกองเรือในรายงานฉบับนี้

## เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ

เงินล่วงหน้าสำหรับเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเรือจำนวน 10.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นเงินงวดที่จ่ายให้กับผู้ต่อเรือ Taizhou Sanfu สำหรับการต่อเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 4 ลำ

## หนี้สินรวม

ณ ต้นปี 2567 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมจำนวน 214.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปีเบิกถอนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 63.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่ชำระคืนเงินกู้ยืมรวมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดรวมจำนวน 67.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 168.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันรวมจำนวน 209.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ บริษัทฯ มีหุ้นกู้คงเหลือจำนวน 39.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 236.68 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2566 เป็น 274.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2567

## ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2567 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 41.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและมีการจ่ายเงินปันผลจำนวน 17.56 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่จำนวน 496.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 474.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2566 มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2567 อยู่ที่ 0.32 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (10.81 บาท)

- **ความสามารถในการก่อหนี้ (Leverage) สภาพคล่อง (Liquidity) และความสามารถในการชำระหนี้ (Coverage)**

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2567
<b>อัตราส่วน (เท่า)</b>		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	1.27	1.37
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.50	0.55
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	1.59	1.48
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	4.95	5.43

\*\*\* อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 0.55 เท่า ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 0.50 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2567 อยู่ที่ 1.37 เท่า ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 1.27 เท่าในปี 2566 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 1.48 เท่า ขณะที่อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยอยู่ที่ 5.43 เท่า

## 1.5 การวิเคราะห์งบการเงินรวมสกุลเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

### • การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป) สำหรับปี 2567 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 18 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในปี 2566 เนื่องจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2567 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2566 ในปี 2567 ต้นทุนการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไปเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.4 ด้วยเช่นกันเมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนการเดินเรือรวมในปีก่อน

กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 58 เป็นร้อยละ 64 ดอกเบี้ยรับในปี 2567 เพิ่มขึ้นจำนวน 36.24 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2566

ในปี 2567 บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 146.88 ล้านบาท จากการขายเรือจำนวน 3 ลำ

ในปี 2567 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 32.57 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 11.94 ล้านบาทในปี 2566 ในปี 2567 กำไรจากการแลกเปลี่ยนมีสาเหตุหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าที่เทียบเท่าในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐของหนี้สินเงินบาท

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2567 เพิ่มขึ้นจำนวน 130.12 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2566 สาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร

ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 4.57 ล้านบาท สำหรับปี 2567 เปรียบเทียบกับจำนวน 3.58 ล้านบาท สำหรับปี 2566

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2567 (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า สาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร

ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจาก 1,428.68 ล้านบาทในปี 2566 เป็น 1,523.33 ล้านบาท ในปี 2567

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 80.09 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง SOFR จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 1,468.28 ล้านบาท สำหรับปี 2567 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 709.60 ล้านบาทในปี 2566

### • การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2567 จำนวน 226.86 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2566 จำนวน 303.00 ล้านบาท รายการเปลี่ยนแปลงหลักมาจากอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

### • การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 72.23 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2566 โดยหลักๆ เนื่องจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 149.00 ล้านบาท ขณะที่ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจำนวน 109.39 ล้านบาท

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค่าประกันลดลงจำนวน 102.96 ล้านบาท เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดให้มีการรักษายอดเงินดังกล่าว ภายใต้ข้อตกลงจากสัญญาเงินกู้ฉบับหนึ่งอีกต่อไป ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9

สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ลดลงจำนวน 33.25 ล้านบาท เนื่องจากมูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลดลงตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 34

สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้นจำนวน 221.55 ล้านบาท โดยหลักๆ มาจากการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบทางการเงินข้อ 10

ที่ดิน อาคาร และ อุปกรณ์เพิ่มขึ้นจำนวน 1,492.63 ล้านบาท โดยหลักๆ มาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเรือที่ใช้ในการดำเนินงาน

เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือจำนวน 348.69 ล้านบาท เป็นเงินงวดที่จ่ายให้กับผู้ต่อเรือ Taizhou Sanfu สำหรับการต่อเรือใหม่ ขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 4 ลำ ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14

สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ จำนวน 26,208.28 ล้านบาทในปี 2567 เพิ่มขึ้นจาก 24,345.82 ล้านบาทในปี 2566

หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 224.65 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากการลดลงของเงินกู้ยืมระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) รายได้รับล่วงหน้าและหนี้สินตราสารอนุพันธ์ หักลบกับการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

ณ สิ้นปี 2567 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 5,721.70 ล้านบาท ขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวรวมจำนวน 7,116.73 ล้านบาท ในระหว่างปี 2567 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมเป็นจำนวน 2,262.90 ล้านบาทและชำระคืนเงินกู้ยืมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนดรวมจำนวน 2,397.57 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีหุ้นกู้จำนวน 1,342.66 ล้านบาท ซึ่งออกจำหน่ายในระหว่างปี และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ปฏิบัติตามเงื่อนไขในการออกหุ้นกู้ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 8,100.07 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2566 เป็นจำนวน 9,344.74 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2567

ส่วนของผู้ออกหุ้นรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 16,245.75 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2566 เป็นจำนวน 16,863.53 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2567 การเปลี่ยนแปลงเนื่องมาจากกำไรสุทธิจำนวน 1,468.28 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลจำนวน 623.64 ล้านบาทและรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 226.86 ล้านบาท มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้น ณ สิ้นปี 2567 อยู่ที่ 10.81 บาท

#### • การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปีบริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 3,326.15 ล้านบาทซึ่งกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าประมาณร้อยละ 30

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 3,300.31 ล้านบาท ไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปีบริษัทฯ ได้จ่ายค่าซื้อเรือและอุปกรณ์เรือและจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือจำนวน 4,088.46 ล้านบาท จ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเรือจำนวน 350.34 ล้านบาท และได้ลงทุนจำนวน 494.20 ล้านบาทซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน บริษัทฯ มีเงินสืบทอดจากการขายเรือและอุปกรณ์จำนวน 1,187.49 ล้านบาท เงินสืบทอดจากการไถ่ถอนหุ้นกู้ และเงินสืบทอดจากการขายเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนจำนวน 241.12 ล้านบาท และมีเงินปันผลรับจำนวน 11.63 ล้านบาทจากการลงทุนในบริษัทร่วม หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 3,492.77 ล้านบาท

ในระหว่างปีบริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมจำนวน 2,262.90 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดรวมจำนวน 2,397.57 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายค่าใช้จ่ายทางการเงินจำนวน 609.96 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลจำนวน 623.64 ล้านบาท บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 102.22 ล้านบาทจากเงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน และ 1,360.00 ล้านบาทจากการออกหุ้นกู้ หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิจากในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 73.47 ล้านบาท

## 2. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานในอนาคต (โปรดอ่านคู่กับหัวข้อการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)

### 2.1 การดำเนินงานด้านความยั่งยืน

บริษัทฯ ประเมินประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนครอบคลุมด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการที่อาจส่งผลกระทบต่อแผนธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้สื่อสารกลยุทธ์เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างมูลค่าขององค์กรในระยะยาวและสนับสนุนการดำเนินงานที่ยั่งยืน



## • ด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญและเป็นหน้าที่ในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้ลดการปล่อยมลพิษซึ่งสามารถวัดผลได้จากการแทนที่เรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่มีทันสมัย และมีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ ให้ความสำคัญโดยการดำเนินงานด้วยเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และได้ดำเนินการหลากหลายมาตรการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น

- การติดตั้งท่อปรับความสั่นสะเทือนบนเรือจำนวน 20 ลำ ช่วยให้บริการลูกค้าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกประมาณร้อยละ 5 ต่อเรือ 1 ลำ
- การติดตั้งใบพัดใหม่บนเรือ 2 ลำ ให้บริการลูกค้าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกประมาณร้อยละ 7 ต่อเรือ 1 ลำ
- การทำความสะอาดตัวเรือที่อยู่ใต้น้ำด้านนอกและใบพัดเรือเป็นประจำเพื่อลดแรงเสียดทานให้น้อยที่สุด
- การใช้สารเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันเฟรียง)
- หลีกเลี่ยงการใช้ไฟฟ้าสิ้นเปลืองบนเรือ
- ใช้เครื่องมือที่ช่วยในการพิจารณาสภาพอากาศและเส้นทางการเดินเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินเรือ
- การใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำแทนการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) ซึ่งทำให้เกิดความเป็นกรดในมหาสมุทร
- การใช้สารเติมแต่งเพื่อเพิ่มการเผาไหม้และลดการสะสมของตะกอน
- การติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือบนเรือทุกลำจากกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการถ่ายเทแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตที่รุกราน โดยการเปลี่ยนถ่ายน้ำระหว่างการบรรทุกน้ำและการระบายน้ำ

นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งมั่นในการลดค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าที่สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO ที่จะบรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่ากับศูนย์ ภายในปี 2593

## • ด้านสังคม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคลสำหรับการเติบโตและความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานผ่านการอบรมภายในบริษัทฯ และโครงการพัฒนาต่างๆ สำหรับพนักงานภายในองค์กร

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินงานโดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อประสิทธิผลในการดำเนินงานสูงสุด นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมุ่งมั่นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานและเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่าง ๆ รวมทั้งให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีความเหมาะสมของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และมีการดำเนินการต่างๆ อีกมากมายตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538

สรุปกิจกรรมเพื่อสังคมรวมการบริจาคและทุนการศึกษาต่างๆ ในปี 2567 ดังนี้

- บริจาคเรือทำความสะอาดคลองที่มีน้ำหนักเบาและสามารถไร้เชื้อเพลิงได้ลำแรกของกรุงเทพฯ ให้แก่กรุงเทพมหานคร เพื่อดักจับขยะในคลองแคบก่อนที่จะไหลลงสู่แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อเมืองและระบบนิเวศทางทะเล พร้อมมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจำนวน 20 ทุน
- บริจาคเงินจำนวน 0.21 ล้านบาทให้กับโครงการห่มผ้าให้น้อง เพื่อสร้างห้องสมุด ห้องดนตรี และปรับปรุงโรงเรียนในจังหวัดสระบุรี และบริจาคเงินจำนวน 1.00 ล้านบาท ให้กับโรงเรียนมีชัยพัฒนา ในอำเภอลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์

- มอบทุนการศึกษาจำนวน 0.60 ล้านบาทให้กับนักเรียนและนักศึกษาจำนวน 20 คน เนื่องในโอกาสวันทะเลโลกในปี 2567 พนักงานของบริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมในการกิจกรรมเพื่อชุมชนและการอนุรักษ์ทะเลที่จังหวัดระยอง โดยการทำความสะอาดชายหาดแสงจันทร์และสร้างที่อยู่อาศัยสำหรับปูที่พระเจดีย์กลางน้ำ

## • ด้านการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการโดยจัดทำนโยบายต่างๆ และทิศทางสำหรับดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายในที่เพียงพอเหมาะสม และกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้น ภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมาย การดำเนินงานด้วยความโปร่งใส และมีจริยธรรมทางธุรกิจที่ดี

### รางวัลและการยอมรับในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีในปี 2567

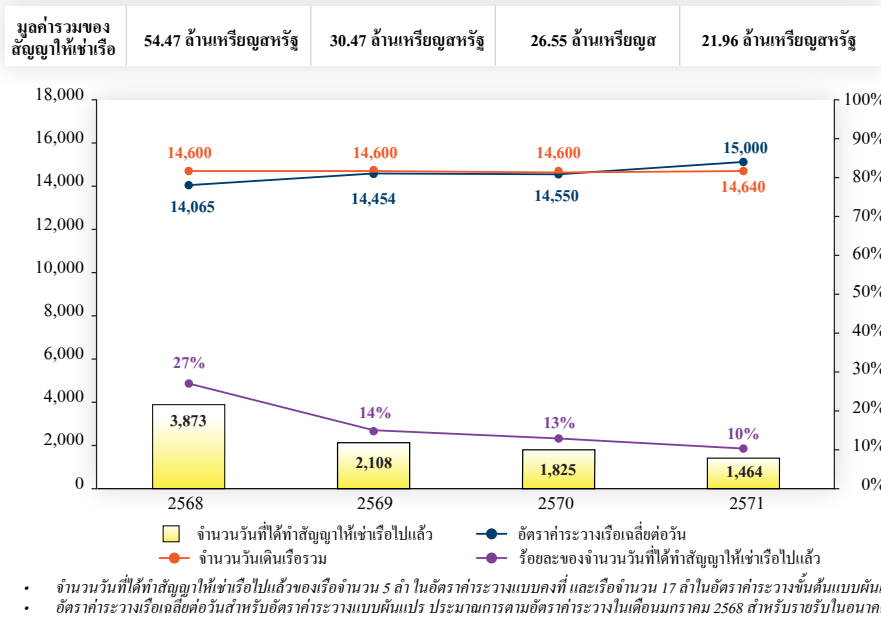
- บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับ AA ในการประเมิน ESG ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยสำหรับปี 2567
- บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน THSI เป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน
- บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 15 ปี ติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2567 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- บริษัทฯ ได้คะแนนร้อยละ 100 สำหรับการจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น 7 ปีติดต่อกันตั้งแต่ปี 2561 ถึงปี 2567 จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย (TIA)
- บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับในอันดับในกลุ่มร้อยละ 12 แรกของบริษัทขนส่งที่จดทะเบียนทั่วโลกในอันดับการประเมิน Corporate Sustainability ของ S&P (CSA) สำหรับปี 2567

## 2.2 ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)

บริษัท พีรเชิส จีพี จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือและบริหารจัดการเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองแบบไม่ประจำเส้นทางทั่วโลก บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือขนาดแฮนด์ไชลด์ในช่วงปลายปี 2554 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจโดยเข้าซื้อเรือขนาดซูปราแมกซ์และได้ซื้อเรือทั้งหมดจำนวน 9 ลำในช่วงระยะเวลา 2 ปี ในปี 2557 และปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือบรรทุกซีเมนต์ตัวถังจำนวน 4 ลำ ซึ่งถูกสร้างขึ้นใหม่สำหรับลูกค้ารายหนึ่งเพื่อให้เช่าเหมาลำในระยะยาว ต่อมาในปี 2557 ถึงปี 2560 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 8 ลำ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์นี้ยังคงเป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุดในกองเรือของบริษัทฯ ในส่วนของโครงการปรับปรุงกองเรือ บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองขนาดแฮนด์ไชลด์ จำนวน 2 ลำในปี 2565 จำนวน 5 ลำในปี 2567 และได้มีการส่งต่อเรือใหม่ขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 4 ลำ ในปี 2567

ในปัจจุบัน บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูงซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าวมีตั้งแต่ 3 เดือนถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะยาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสาม ของปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วและอยู่ในช่วงตกต่ำเป็นระยะเวลายาวนานประมาณ 10 ปี ทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าสนใจได้ บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย ในปี 2564 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองปรับตัวขึ้นอย่างแข็งแกร่งสู่ระดับที่สูงซึ่งไม่เคยเห็นมาก่อนตั้งแต่หลังจากปี 2551 ดังนั้น บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยบริษัทฯ เริ่มสามารถดำเนินการตามกลยุทธ์ที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาว ในปี 2565 ถึงปี 2567 บริษัทฯ ยังคงดำเนินกลยุทธ์โดยการทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวโดยอ้างอิงกับดัชนีอ้างอิงสำหรับเรือขนาดต่างๆ สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่า 1 ปี สำหรับ 4 ปีข้างหน้าที่แสดงด้านล่าง

### สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวในอีก 4 ปีข้างหน้า



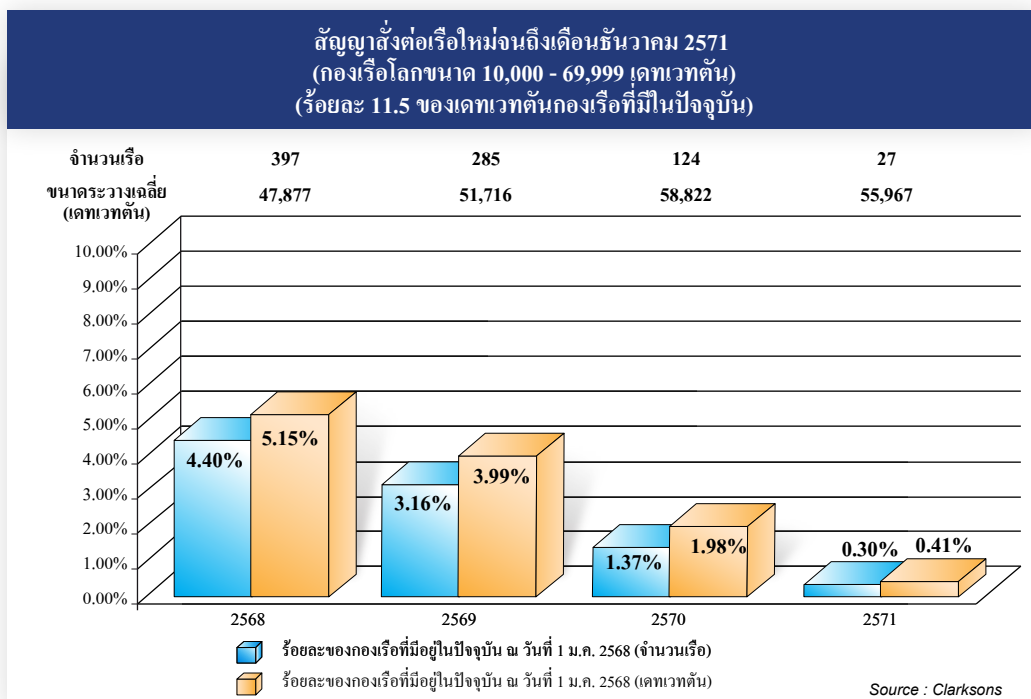
จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบนมาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 40 ลำ ณ สิ้นปี 2567

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาดประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

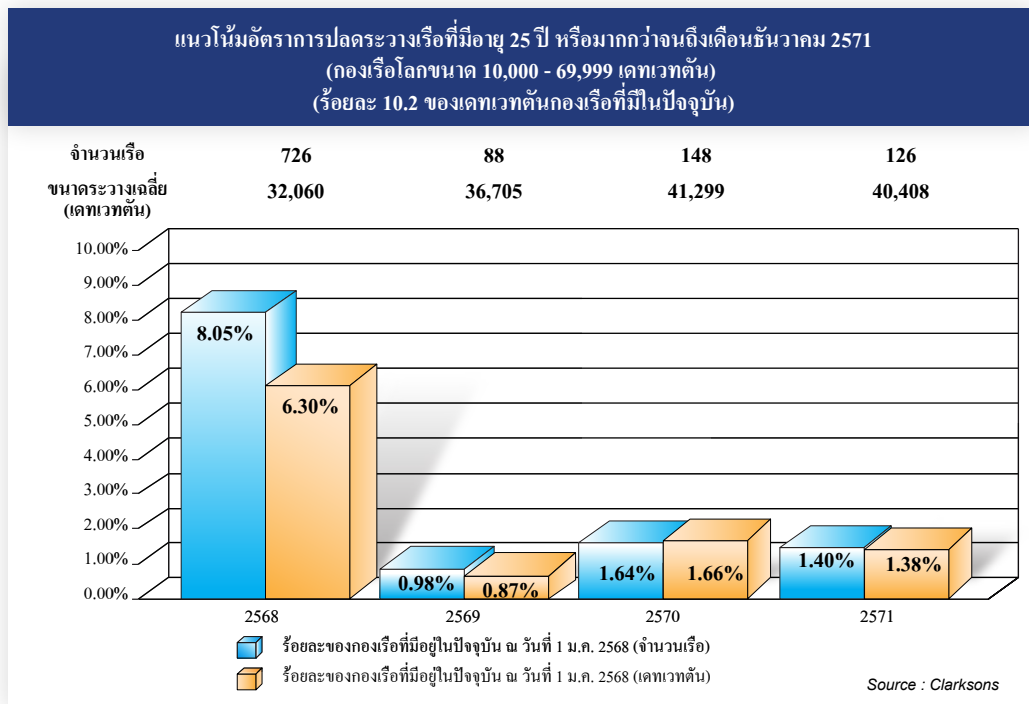
## 2.3 ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

### 2.3.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน - 9,021 ลำ ขนาดระวางรวม 369.30 ล้านเดทเวทตัน

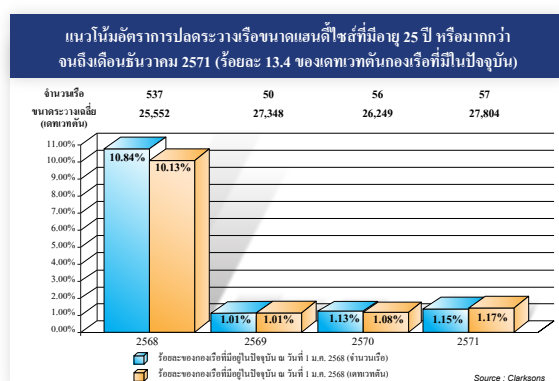
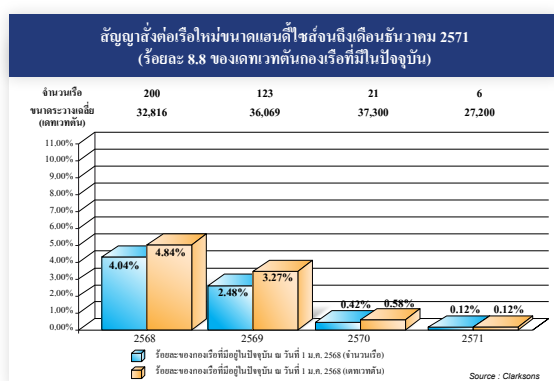


ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีจำนวน 9,021 ลำ หนาคระวางรวม 369.30 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้ามีเรือจำนวน 833 ลำ ที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือจำนวน 1,088 ลำ ที่จะมียูมากกว่า 25 ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นจะมีการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกร้อยละ 1.3 ของหนาคระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของกฎข้อบังคับใหม่สำหรับดัชนีที่มีการออกแบบมาเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการจัดการใช้พลังงานบนเรือ (EEXI) และดัชนีที่วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยวัดประมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกมาขณะเรืออยู่ในระหว่างการให้บริการ (CII) สามารถส่งผลให้เจ้าของเรือทำการรีไซเคิลเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้นคาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบันซึ่งจะช่วยคงไว้ซึ่งความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



รายละเอียดสำหรับสัญญาส่งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการรีไซเคิลเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

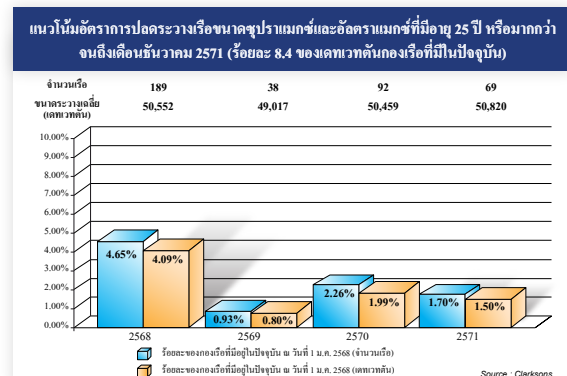
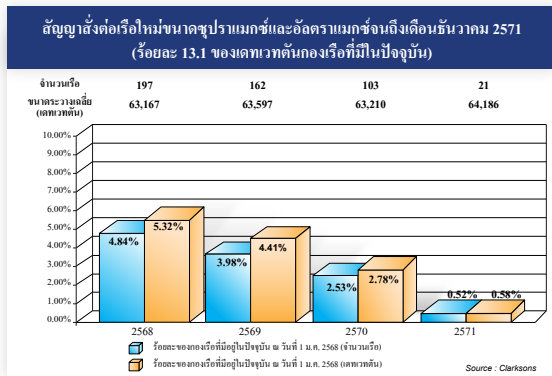
### 2.3.2 กองเรือขนาดแฮนดีไซส์ (10,000 - 44,999 เดทเวทตัน) - 4,954 ลำ หนาคระวางรวม 135.50 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือขนาดแฮนดีไซส์จำนวน 350 ลำ ที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือขนาดแฮนดีไซส์จำนวน 700 ลำ ที่จะมียูมากกว่า 25 ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นกองเรือขนาดแฮนดีไซส์จะมีการลดลงร้อยละ 4.6 ของหนาคระวางทั้งหมดของกองเรือขนาดแฮนดีไซส์ ณ ปัจจุบัน



### 2.3.3 กองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ (45,000 - 69,999 เดทเวทตัน) – 4,067 ลำ ขนาดระวางรวม 233.80 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ จำนวน 483 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ จำนวน 388 ลำ ที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นกองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 4.7 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่าจำนวนเรือข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าวซึ่งไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์

### 3. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

#### 3.1 งบฐานะการเงิน

	งบการเงินรวม		
	2565	2566	2567
<b>สินทรัพย์</b>			
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,055,667,444	2,314,984,719	2,165,987,809
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	279,149,273	295,394,486	404,781,264
น้ำมันเชื้อเพลิง	41,819,267	30,141,521	14,617,396
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	95,110,384	89,039,923
<b>สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>			
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	37,007,863	35,762,134	33,149,277
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	12,799,390	-	1,038,552
น้ำมันหล่อลื่น	91,046,628	84,761,164	69,124,315
อื่น ๆ	39,966,968	34,252,853	40,439,926
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>	<u>180,820,849</u>	<u>154,776,151</u>	<u>143,752,070</u>
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<u>1,557,456,833</u>	<u>2,890,407,261</u>	<u>2,818,178,462</u>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	100,382,755	102,960,837	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	274,862,486	125,921,407	92,670,252
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	18,100,095	76,769,537	298,314,585
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	80,644,761	81,747,003	80,593,252
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	22,048,146,324	20,835,595,355	22,328,224,199
สินทรัพย์สิทธิการใช้	15,633,143	9,456,886	20,822,290
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5,583,982	4,110,568	3,059,773
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>			
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือรือเรียกคืน	70,777,229	59,914,320	42,586,669
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	-	-	348,688,664
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	129,143,691	108,935,971	89,324,756
ค่าธรรมเนียมทางการเงินเรือตัดจ่าย	-	46,952,561	82,459,339
อื่น ๆ	3,233,389	3,047,351	3,355,373
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>	<u>203,154,309</u>	<u>218,850,203</u>	<u>566,414,801</u>
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<u>22,746,507,855</u>	<u>21,455,411,796</u>	<u>23,390,099,152</u>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<u><u>24,303,964,688</u></u>	<u><u>24,345,819,057</u></u>	<u><u>26,208,277,614</u></u>

### 3.1 งบฐานะการเงิน (ต่อ)

	งบการเงินรวม		
	2565	2566	2567
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	229,485,798	62,278,105	340,370,873
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	100,996,598	97,825,564	15,410,231
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	81,591,681	73,831,159	96,524,276
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	172,309,065	169,261,020	156,152,695
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	584,383,142	403,195,848	608,458,075
รายได้รับล่วงหน้า	54,695,861	44,046,078	21,934,742
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,161,783,910	1,783,362,689	1,395,023,884
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,704,577	4,421,980	4,453,971
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	19,514,126	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	1,767,934	2,217,005	1,033,618
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	59,130,566	21,748,806	22,948,449
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>1,867,465,990</b>	<b>2,278,506,532</b>	<b>2,053,852,739</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	230,257,126	95,673,939	49,151,622
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,547,288,752	5,542,998,761	5,721,704,892
หุ้นกู้	-	-	1,342,664,787
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,065,079	4,936,837	16,450,226
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	1,532,803	1,801,784	1,700,671
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	55,433,804	42,037,472	15,961,636
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	130,111,971	134,113,787	143,258,005
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>5,973,689,535</b>	<b>5,821,562,580</b>	<b>7,290,891,839</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>7,841,155,525</b>	<b>8,100,069,112</b>	<b>9,344,744,578</b>

### 3.1 งบฐานะการเงิน (ต่อ)

	งบการเงินรวม		
	2565	2566	2567
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น			
ทุนจดทะเบียน			
หุ้นสามัญ 1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	<u>1,559,291,862</u>	<u>1,559,291,862</u>	<u>1,559,291,862</u>
ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว			
หุ้นสามัญ 1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862
ส่วนเกินทุน			
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	1,967,897,516	1,967,897,516	1,967,897,516
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	155,929,186	155,929,186	155,929,186
- บริษัทย่อย	571,500,000	479,260,000	497,932,000
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	57,162,181	57,652,601	58,065,488
ยังไม่ได้จัดสรร	11,690,107,761	11,867,802,602	12,693,363,217
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	<u>288,433,916</u>	<u>(14,570,564)</u>	<u>(241,435,766)</u>
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	16,462,768,234	16,245,709,015	16,863,489,315
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	<u>40,929</u>	<u>40,930</u>	<u>43,721</u>
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	<u>16,462,809,163</u>	<u>16,245,749,945</u>	<u>16,863,533,036</u>
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	<u>24,303,964,688</u>	<u>24,345,819,057</u>	<u>26,208,277,614</u>



### 3.2 งบกำไรขาดทุน

	งบการเงินรวม		
	2565	2566	2567
<b>รายได้</b>			
รายได้จากการเดินเรือ			
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	8,992,495,651	5,016,037,638	5,905,243,553
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	132,297,244	78,618,622	74,861,766
รวมรายได้จากการเดินเรือ	9,124,792,895	5,094,656,260	5,980,105,319
รายได้จากการให้บริการ	3,941,486	4,853,326	5,249,589
รายได้ดอกเบี้ย	14,593,731	44,376,870	80,615,138
รายได้เงินปันผล	-	507,490	5,873,741
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	-	-	146,876,552
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	-	35,900,388	8,992,362
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	-	-	3,515,609
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	497,429	11,937,908	32,568,588
รายได้อื่น	2,815,371	743,944	3,356,193
<b>รวมรายได้</b>	<b>9,146,640,912</b>	<b>5,192,976,186</b>	<b>6,267,153,091</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>			
ต้นทุนการเดินเรือ			
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	1,983,300,244	2,095,286,314	2,104,581,861
รายจ่ายท่าเรือ	38,938,735	35,193,709	40,160,292
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	48,438,189	30,288,679	23,788,904
รวมต้นทุนการเดินเรือ	2,070,677,168	2,160,768,702	2,168,531,057
ค่าเสื่อมราคา	1,324,374,022	1,428,684,321	1,523,326,311
ต้นทุนการให้บริการ	5,647,373	5,576,636	6,535,448
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	370,616,540	334,132,630	437,829,535
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	145,901,550	91,258,156	117,683,832
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(1,348,625)	-	-
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	1,414,309	-	-
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>3,917,282,337</b>	<b>4,020,420,445</b>	<b>4,253,906,183</b>
<b>กำไรจากการดำเนินงาน</b>	<b>5,229,358,575</b>	<b>1,172,555,741</b>	<b>2,013,246,908</b>
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม			
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	29,131,662	21,218,259	20,287,119
ต้นทุนทางการเงิน	(392,348,870)	(480,596,627)	(560,683,805)
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	<b>4,866,141,367</b>	<b>713,177,373</b>	<b>1,472,850,222</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(15,352,015)	(3,575,091)	(4,566,558)
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>4,850,789,352</b>	<b>709,602,282</b>	<b>1,468,283,664</b>
<b>การแบ่งปันกำไร</b>			
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	4,850,786,205	709,601,871	1,468,280,515
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	3,147	411	3,149
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>4,850,789,352</b>	<b>709,602,282</b>	<b>1,468,283,664</b>
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>			
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	3.11	0.46	0.94

### 3.3 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

	งบการเงินรวม		
	2565	2566	2567
กำไรสำหรับปี	4,850,789,352	709,602,282	1,468,283,664
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:			
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง			
กำไรจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	740,052
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน			
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ	(637,931)	2,029,317	(11,958,177)
กำไร (ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	276,341,014	(141,966,249)	(32,114,481)
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	(1,317,873)	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	274,385,210	(139,936,932)	(43,332,606)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง			
กำไร(ขาดทุน)จากการวัดมูลค่ายุติธรรมของ			
สินทรัพย์ทางการเงิน	2,892,281	4,739,108	(26,872,813)
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	47,395,540	-	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงิน			
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน	429,869,614	(167,807,066)	(156,660,141)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	480,157,435	(163,067,958)	(183,532,954)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	754,542,645	(303,004,890)	(226,865,560)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	5,605,331,997	406,597,392	1,241,418,104
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม			
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	5,605,327,666	406,597,391	1,241,415,313
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	4,331	1	2,791
	5,605,331,997	406,597,392	1,241,418,104

### 3.4 งบกระแสเงินสด

	งบการเงินรวม		
	2565	2566	2567
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไรก่อนภาษี	4,866,141,367	713,177,373	1,472,850,222
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,325,783,590	1,430,126,361	1,524,785,903
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(1,348,625)	-	-
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญาหรือตัดจ่าย	19,490,323	19,253,234	19,536,305
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	21,547	6,726	25,915
กำไรจากการขายยานพาหนะ เรือ และอุปกรณ์	(359,118)	(700,502)	(146,876,552)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม			
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(29,131,662)	(21,218,259)	(20,287,119)
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	(25,828,686)	(2,844,033)	(8,622,995)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	11,605,983	10,081,690	9,109,840
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	19,772,200	(10,692,690)	(47,964,865)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	-	1,769,182
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	23,334,423	18,910,927	14,163,975
ต้นทุนทางการเงิน	362,220,539	436,083,294	525,495,545
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	-	-	543,752
รายได้เงินปันผล	-	(507,490)	(5,873,741)
ขาดทุน (กำไร) จากตราสารอนุพันธ์	1,414,309	(35,900,388)	(8,992,362)
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	-	-	(3,515,609)
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	3,133,175	132,684	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง			
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	6,576,249,365	2,555,908,927	3,326,147,396
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(101,263,570)	(22,503,076)	(111,629,070)
น้ำมันเชื้อเพลิง	(23,426,715)	11,554,043	(49,295,331)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(25,503,936)	28,612,660	11,096,100
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(60,048)	186,136	(717,764)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	214,079,889	(173,306,168)	204,012,921
รายได้รับล่วงหน้า	(40,155,707)	(10,279,516)	(21,221,222)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(2,729,860)	(36,288,818)	(8,123,612)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	19,455,150	(123,074,294)	(45,774,111)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	6,616,644,568	2,230,809,894	3,304,495,307
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวพนักงาน	(9,441,060)	(6,027,952)	-
รับคืนภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	-	-	1,827,586
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(3,150,552)	(4,919,058)	(6,009,134)
<b>เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>6,604,052,956</b>	<b>2,219,862,884</b>	<b>3,300,313,759</b>

### 3.4 งบกระแสเงินสด (ต่อ)

	งบการเงินรวม		
	2565	2566	2567
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
ซื้ออาคารชุด เรือ อุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(2,446,160,135)	(409,532,237)	(4,088,459,536)
เงินสดรับจากการขายยานพาหนะ เรือและอุปกรณ์	359,551	700,504	1,187,487,458
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	(400,706)	-	(4,147)
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าต่อเรือ			(350,344,337)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	-	(152,944,526)	(494,200,559)
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	-	-	241,115,218
เงินปันผลรับ	30,282,716	21,157,323	11,633,357
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>(2,415,918,574)</b>	<b>(540,618,936)</b>	<b>(3,492,772,546)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินฝากที่มีภาระค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	22,711,824	(2,912,290)	102,216,261
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(371,819,680)	(428,274,141)	(502,294,084)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่าย	(6,539,484)	(79,398,076)	(78,631,096)
เงินสดจ่ายในการออกหุ้นกู้	-	-	(17,889,930)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมจากการค้าประกันหุ้นกู้	-	-	(11,140,647)
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(7,071,527)	(7,171,542)	(8,992,283)
เงินสดรับ (จ่าย) ตราสารอนุพันธ์	(1,352,892)	56,077,298	(11,502,907)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	591,824,160	3,080,865,240	2,262,901,575
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,345,752,868)	(1,225,303,062)	(1,055,026,898)
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(1,079,688,540)	(1,138,431,793)	(1,342,539,773)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	-	-	1,360,000,000
เงินปันผลจ่าย	(3,507,538,702)	(623,656,610)	(623,635,013)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(5,705,227,709)</b>	<b>(368,204,976)</b>	<b>73,465,205</b>
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	104,551,417	(51,721,697)	(30,003,328)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)</b>	<b>(1,412,541,910)</b>	<b>1,259,317,275</b>	<b>(148,996,910)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	2,468,209,354	1,055,667,444	2,314,984,719
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>1,055,667,444</b>	<b>2,314,984,719</b>	<b>2,165,987,809</b>



### 3.5 อัตราส่วนทางการเงิน

		งบการเงินรวม	
	2565	2566	2567
<b>สภาพคล่อง</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.83	1.27	1.37
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.71	1.15	1.25
<b>ความสามารถในการหากำไร</b>			
อัตรากำไรก่อนหัก ดอกเบี้ย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (ร้อยละ)	71.97	50.53	56.78
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	77.26	57.52	63.66
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	71.60	49.18	54.38
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	53.03	13.66	23.43
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (เฉลี่ย) (ร้อยละ)	31.47	4.36	8.87
<b>นโยบายการเงิน</b>			
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (debt service coverage ratio : DSCR) (เท่า)	5.67	1.47	2.55
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.48	0.50	0.55
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (interest bearing debt to equity : IBD/E ratio) (เท่า)	0.41	0.45	0.50
เงินปันผลต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	1.75	0.25	0.40
อัตราการจ่ายเงินปันผล (ร้อยละ)	56	54	42
อัตราส่วนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่อหนี้สินรวม (เท่า)			
<b>ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (เฉลี่ย) (ร้อยละ)	20.28	2.92	5.81
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (ร้อยละ)	22.92	3.40	6.58

## ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 นอกจากคดีที่เกี่ยวข้องกับเรือชญาณี นารี ดังที่ได้อธิบายด้านล่างนี้ ไม่มีคดีความหรือข้อพิพาทที่สำคัญซึ่งบริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อยเป็นคู่ความหรือคู่กรณี

รายละเอียดของคดีที่เกี่ยวข้องกับเรือชญาณี นารี มีดังต่อไปนี้:

- เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 บริษัท พรี่เซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเป็นเจ้าของเรือชญาณี นารี (“เรือ”) ได้ลงนามในสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวสำหรับการขนส่งน้ำตาลดิบปริมาณ 46,000 ตัน จากเมืองซังตุส ประเทศบราซิล ไปยังเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย
- เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2564 ยาเสพติดได้ถูกพบภายในระวางสินค้าระวางหนึ่งของเรือ ขณะที่เรือทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือ ณ ท่าเรือในเมืองซังตุส หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศบราซิลได้ทำการสอบสวนอย่างละเอียด ซึ่งพบว่าไม่มีลูกเรือของบริษัทฯ เกี่ยวข้องหรือให้ความช่วยเหลือในการลักลอบขนยาเสพติด ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2564 หน่วยงานของประเทศบราซิลอนุญาตให้เรือแล่นออกจากบราซิลได้ โดยไม่มีการตั้งข้อหาเกี่ยวกับลูกเรือ และ/หรือเรือ หรือบริษัทเจ้าของเรือแต่อย่างใด
- เมื่อเรือได้เดินทางถึง ณ ท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าออกจากเรือในเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2564 หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศไนจีเรียได้ดำเนินการตรวจค้นเรือโดยละเอียด อย่างไรก็ตาม ไม่พบวัตถุต้องสงสัยใด ๆ เรือจึงได้เริ่มการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือในวันเดียวกันนั้น (วันที่ 9 ตุลาคม 2564)
- เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2564 มีการพบยาเสพติดภายในระวางสินค้าระวางหนึ่งของเรือ
- เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 เรือได้เสร็จสิ้นการดำเนินการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ และสำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) ได้รับคำสั่งจากศาลไนจีเรียให้กักเรือชั่วคราวและควบคุมตัวลูกเรือ 22 ราย เป็นระยะเวลา 14 วัน
- เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาต่อเรือชญาณี นารี และลูกเรือ 3 ราย (และบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องซึ่งไม่ได้ทำงานให้กับบริษัทฯ อีก 9 ราย) ต่อศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรีย โดยตั้งข้อกล่าวหาว่าดำเนินการขนส่งยาเสพติดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 NDLEA ได้ยื่นแก้ไขข้อกล่าวหาโดยเพิ่มข้อกล่าวหาต่อลูกเรืออีก 7 ราย ส่งผลให้มีลูกเรือถูกยื่นข้อกล่าวหาจำนวนรวมทั้งสิ้น 10 ราย
- บริษัทประกันของบริษัทฯ ได้ออกหนังสือยืนยันปฏิบัติตามเงื่อนไข (Letters of Undertaking: “LOU”) ต่อสำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับการปล่อยตัวเรือและลูกเรือที่ไม่ถูกยื่นข้อกล่าวหาจำนวน 12 ราย
- ลูกเรือ 10 รายซึ่งถูกยื่นข้อกล่าวหา จะต้องพำนักอยู่ในประเทศไนจีเรียจนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น
- เมื่อได้รับอนุญาตจากกองทัพเรือไนจีเรียและหน่วยงานอื่น ๆ ของรัฐในการแล่นเรือออกจากประเทศไนจีเรีย เรือชญาณี นารี และลูกเรือได้แล่นเรือออกจากท่าเรือในกรุงลากอสประเทศไนจีเรียเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2565
- การพิจารณาคดีของเรือชญาณี นารีและลูกเรือ 10 ราย ได้เริ่มขึ้น ณ ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียในเดือนกรกฎาคม 2565 การพิจารณาคดีครั้งต่อมาได้มีขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2565 เดือนมกราคม 2566 และเดือนกรกฎาคม 2566
- ในการพิจารณาคดี เมื่อเดือนกรกฎาคม 2566 ฝ่ายอัยการได้เสร็จสิ้นการเบิกความพยานของฝ่ายโจทก์ ต่อมา ในวันที่ 27 กรกฎาคม 2566 ทนายความของบริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) โดยให้เหตุผลว่าทางฝ่ายอัยการไม่ได้แสดงพยานหลักฐานที่เพียงพอที่จะเอาผิดลูกเรือและเรือ จึงขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนข้อกล่าวหาที่มีต่อลูกเรือและเรือทั้งหมดโดยฝ่ายจำเลยไม่ต้องนำสืบพยาน
- ในวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ศาลได้พิจารณาคดีเพื่อรับฟังคำร้องขอให้ไม่มีคดีความดังกล่าว
- ในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2567 ศาลได้ปฏิเสธการยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) ของบริษัทฯ โดยให้เหตุผลว่าเนื่องจากพบยาเสพติดบนเรือ ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นต้องให้จำเลย ยื่นคำให้การและดำเนินการพิจารณาคดีอย่างเต็มรูปแบบ การพิจารณาคดีอย่างเต็มรูปแบบเริ่มต้นขึ้นในเดือนตุลาคม 2567 และคาดว่าจะดำเนินการพิจารณาต่อเนื่องไปจนถึงปี 2568
- ในเดือนมีนาคม 2567 ทีมกฎหมายของบริษัทฯ ในประเทศไนจีเรียได้ยื่นอุทธรณ์คำตัดสินเกี่ยวกับคำร้องขอให้ไม่มีคดีความของบริษัทฯ คำอุทธรณ์ดังกล่าวจะได้รับการพิจารณาโดยคณะผู้พิพากษาที่แตกต่างกันสามคน
- ขณะนี้ บริษัทฯ ได้ทำงานร่วมกับกับบริษัทประกันและที่ปรึกษากฎหมายอย่างใกล้ชิด เพื่อให้แน่ใจว่าคดีนี้จะเสร็จสิ้นโดยเร็วที่สุด

ส่วนที่ 2

# การกำกับดูแลกิจการ





# นโยบายกำกับดูแลกิจการ

## คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึง ระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการ และผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่นประกอบ

คำจำกัดความดังกล่าวข้างต้น เป็นไปตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ มีความพยายามอย่างยิ่งที่จะผลักดันให้การกำกับดูแลกิจการดังกล่าวเกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ภายในองค์กร

## นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัท พีรเชส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการโดยจัดทำนโยบายต่างๆ และทิศทางสำหรับดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายในที่เพียงพอเหมาะสม และกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมาย การดำเนินงานด้วยความโปร่งใส และมีจริยธรรมทางธุรกิจที่ดี คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดี รวมถึงคู่มือนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันซึ่งได้จัดส่งเอกสารดังกล่าวในรูปแบบฉบับพิมพ์ให้พนักงานทุกคน และผ่านช่องทางอีเมล รวมทั้งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ” ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทบทวนและปรับปรุงคู่มือดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆ ในปัจจุบันและเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน

### คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ ดังต่อไปนี้

- สิทธิและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ อย่างเท่าเทียมกัน
- โครงสร้าง บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และความเป็นอิสระของคณะกรรมการบริษัทฯ
- การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
- การควบคุมดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม
- ระบบการควบคุมและบริหารความเสี่ยง
- จริยธรรมธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ ติดตามการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอผ่านคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการซึ่งได้ทบทวนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการภายในบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี และให้ข้อเสนอแนะแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างความยั่งยืนแก่บริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ได้นำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Code: CG Code) ที่เหมาะสมกับธุรกิจมาปรับใช้



## 1. ภาพรวมนโยบายกำกับดูแลกิจการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

### 1.1 นโยบายกำกับดูแลกิจการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ

#### 1.1.1 การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหา และการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง หรือไม่รับข้อเสนอแนะหรือแก้ไข เพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ)

#### นโยบายความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity Policy)

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนทบทวนโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดแนวทางในการคัดเลือก และสรรหาผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับความต้องการและสถานการณ์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯ ในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่นๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่นๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัทฯ และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

#### นโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Policy on Succession Plan)

คณะกรรมการบริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งกรรมการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนทำหน้าที่พิจารณาทักษะ ประสบการณ์ และคุณสมบัติเฉพาะของผู้สมัคร เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

#### หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้ การคัดเลือกกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาจาก board skill matrix เพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะมีคุณสมบัติและความเชี่ยวชาญที่จำเป็น
- พิจารณาผู้สมัครโดยคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ ซึ่งรวมถึง เพศ อายุ คุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ และศักยภาพของผู้สมัครที่จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับคณะกรรมการบริษัทฯ
- พิจารณาบทบาทความเป็นผู้นำ วิสัยทัศน์ จริยธรรม และความซื่อสัตย์ โดยยึดถือหลักสูงสุดของการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ผู้สมัครต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Blacklist) จากองค์กรใดๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา

- ผู้สมัครเป็นกรรมการอิสระ จะต้องเข้าเกณฑ์ตามคุณสมบัติของกรรมการอิสระ
- พิจารณาจากคุณสมบัติอื่นๆ ที่อาจเกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

### หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนพิจารณาหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้เมื่อพิจารณาสรรหา/แต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงรวมถึงกรรมการผู้จัดการ

- ทักษะ ความรู้ คุณสมบัติที่เกี่ยวข้อง และประสบการณ์เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ
- มีภาวะผู้นำขององค์กร ความซื่อสัตย์ และมีวิสัยทัศน์
- คุณสมบัติจำเป็นเฉพาะสำหรับตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ได้แก่ ประสบการณ์ความเชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงความรู้ในอุตสาหกรรม
- ต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใดๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- หลังจากการพิจารณาแล้วคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะนำเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและอนุมัติ

### กระบวนการในการสรรหาหรือแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ

บริษัทฯ มีกระบวนการสรรหาและแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงใหม่ รวมถึงกรรมการผู้จัดการดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนประเมินคุณสมบัติ ทักษะ ความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของผู้สมัครตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่บริษัทฯ ต้องการ ซึ่งต้องสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กร
- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนกลั่นกรองจากประวัติของผู้สมัคร สัมภาษณ์ และคัดเลือกผู้สมัครที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ จากนั้นจึงนำเสนอชื่อและความเห็นให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
- คณะกรรมการบริษัทฯ อาจสัมภาษณ์ผู้สมัครตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร ก่อนที่คณะกรรมการจะสรุปผลการคัดเลือก

## 1.1.2 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

### ค่าตอบแทนกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาคำตอบแทนกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้อง ค่าตอบแทนต้องสอดคล้องกับตำแหน่ง หน้าที่ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง ค่าตอบแทนกรรมการต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น

### หลักเกณฑ์ค่าตอบแทน

- ค่าตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการเป็นค่าตอบแทนประจำปี
- พิจารณาถึงปริมาณงานและขอบเขตบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ กรรมการชุดย่อยที่ไม่เป็นกรรมการบริหารอาจได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมขึ้นอยู่กับการอนุมัติของผู้ถือหุ้น

- หลักเกณฑ์คำตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับคำตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

### คำตอบแทนผู้บริหาร

คำตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทอยู่ได้รับการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากคำตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของแต่ละคน

รูปแบบคำตอบแทนสำหรับผู้บริหารระดับสูง ประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และสวัสดิการอื่นๆ นอกจากนี้คำตอบแทนผู้บริหารจะได้รับการพิจารณาจากผู้บังคับบัญชาของบุคคลนั้น และผู้ที่ได้รับคำตอบแทนจะไม่สามารถพิจารณากำหนดคำตอบแทนของตนเองได้ โดยการจ่ายคำตอบแทนต่างๆ ของผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร”

### 1.1.3 การแบ่งแยกหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลกิจการเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น หน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ แยกออกจากหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นตัวแทนหลักของผู้ถือหุ้น ในขณะที่กรรมการผู้จัดการเป็นผู้นำของฝ่ายจัดการ การควบสองตำแหน่งนี้เข้าด้วยกันก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทฯ ให้ความเชื่อมั่นว่าประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกัน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ต้องเป็นกรรมการอิสระตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และไม่มีความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ต้องไม่เป็นประธานและสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ในขณะที่กรรมการผู้จัดการจะประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บังคับบัญชา การประเมินผลจะวัดจากเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์และแผนงานประจำปีของบริษัทฯ เพื่อช่วยในการกำหนดคำตอบแทนและผลประโยชน์อื่นๆ อย่างเหมาะสม

บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการแสดงภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

### 1.1.4 คณะกรรมการอื่น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการประกอบด้วย กรรมการอิสระทั้งหมด

โดยรายละเอียดของคณะกรรมการชุดต่างๆ เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

### 1.1.5 การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย ต้องจัดให้มีการประเมินผลงานตนเองรายปี เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ จะเป็นผู้รายงาน ผลการประเมินดังกล่าวให้แก่คณะกรรมการบริษัทฯ พร้อมทั้งแสดงไว้ในรายงานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ในรายงานประจำปี

## 1.1.6 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการเพิ่มคุณค่าของตนเองโดยเข้าร่วมกิจกรรม หลักสูตร และสัมมนาต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

### การปฐมภิเทศกรรมการใหม่

ในกรณีที่บุคคลใดได้รับการแต่งตั้งจากผู้ถือหุ้นให้เข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ จะต้องแจ้งและจัดเตรียมเอกสารต่างๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการเข้าใหม่ท่านดังกล่าว

## 1.2 นโยบายกำกับดูแลกิจการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวกับสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

### 1.2.1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่องูถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่องูถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย และเพื่อผลประโยชน์โดยรวม ทั้งนี้ บางส่วนของนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของกูถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

### พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ปรับปรุงข้อมูลกรรมการที่ได้รับการเสนอชื่อแต่งตั้งให้เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกคนมีข้อมูลในการใช้พิจารณา ข้อมูลกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านได้แสดงอยู่ในรายงานประจำปี และเสนอต่องูถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมกูถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้กูถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประวัติของผูัที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการ ได้แก่ ชื่อ ตำแหน่ง อายุ ประวัติการศึกษา การฝึกอบรม อาชีพ ประสบการณ์การทำงาน และการประพฤติผิดกฎหมาย (ถ้ามี)
- การดำรงตำแหน่งของผูัที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- จำนวนหุ้นที่ถือโดยผูัที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการของบริษัทฯ
- วิธีการสรรหา (กรณีพ้นจากตำแหน่งตามวาระการดำรงตำแหน่ง)
- ผลการปฏิบัติงานของกรรมการที่ผ่านมา ในแง่ของการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ

### พิจารณานโยบายและคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยกูถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมกูถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในหัวข้อ “นโยบายการกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

### พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาอนุมัติโดยกูถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมกูถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของกูถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่าง ค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่นๆ กับบริษัทฯ เช่น การเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนเดิม)
- การประเมินผลงานของผู้สอบบัญชีภายนอกในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนใหม่)

## พิจารณาโยบายจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการจ่ายเงินปันผลที่ใช้ในปัจจุบัน เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในนโยบายดังกล่าวนี้ในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

## การประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้จัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2567 ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากบริษัทฯ มีความห่วงใยต่อความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของผู้ถือหุ้น จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 บริษัทฯ ได้จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2567 ซึ่งเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) โดยการจัดการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) ในครั้งนี้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 ประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เรื่อง มาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และมาตรฐานความปลอดภัยของระบบการควบคุมดูแลการประชุม

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

### ก่อนวันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2567

- บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ในปี 2567 บริษัทฯ ได้เชิญชวนให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ บริษัทฯ กำหนดให้มีการเสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 10 ตุลาคม 2566 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2567 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2567 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 53 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อเข้าร่วมประชุมได้
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2567 ก่อนวันประชุม ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงยึดถือแนวปฏิบัตินี้สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2568
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของ

ผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า

- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ วันที่ 1 มีนาคม 2567 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 35 วัน) บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นวันที่ 8 มีนาคม 2567 (จัดส่งล่วงหน้า 28 วันก่อนวันประชุม)
- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวัน เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- อำนาจความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการ และ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้
- บริษัทฯ จัดให้มีแนวปฏิบัติสำหรับการประชุม E-AGM ซึ่งจัดขึ้นวันที่ 5 เมษายน 2567
- บริษัทฯ ส่งแบบฟอร์มลงทะเบียนสำหรับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์และเอกสารประกอบการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม ทั้งกรณีผู้ถือหุ้นมีความประสงค์จะเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองและกรณีผู้ถือหุ้นมีความประสงค์จะมอบฉันทะ
- หลังจากบริษัทฯ ได้รับเอกสาร บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดส่งชื่อผู้ใช้ (Username) และรหัสผู้ใช้ (Password) พร้อม Weblink ในการเข้าสู่ระบบการประชุม E-AGM แก่ผู้ถือหุ้น

#### ณ วันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี

- ณ วันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี บริษัทฯ ให้ผู้ถือหุ้นสามารถเข้าสู่ระบบได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุมหนึ่งชั่วโมง
- สำหรับวิธีการลงคะแนนระหว่างการประชุมเป็นการลงคะแนนแบบ 1 หุ้น เท่ากับ 1 เสียง โดยการลงคะแนนในแต่ละวาระผู้ถือหุ้นสามารถเลือกลงคะแนน “เห็นด้วย” หรือ “ไม่เห็นด้วย” หรือ “งดออกเสียง” สำหรับวาระการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการสรรหากรรมการ บริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางการลงคะแนนเพื่อคัดเลือกรกรรมการแต่ละท่านแยกกัน เพื่อความโปร่งใสในขั้นตอนการลงคะแนน
- บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าระบบการประชุม E-AGM ที่บริษัทฯ เลือกใช้ มีความปลอดภัย เชื่อถือได้ และใช้งานง่าย และจัดให้มีทีมเทคนิคที่คอยให้ความช่วยเหลือในกรณีผู้ถือหุ้นประสบปัญหาทางเทคนิคในช่วงก่อนหรือระหว่างการประชุม
- จัดให้มีฟังก์ชันคำถามในระบบการประชุม E-AGM เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามหรือเสนอข้อคิดเห็นแก่คณะกรรมการหรือเลขานุการบริษัทฯ ในระหว่างการประชุม โดยข้อซักถามจะถูกตอบในที่ประชุม
- ผู้ถือหุ้นสามารถเข้าสู่ระบบการประชุม E-AGM เพื่อลงทะเบียน แม้จะมีการเริ่มประชุมแล้ว เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีส่วนร่วม
- บริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษากฎหมายอิสระเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบขั้นตอนการนับคะแนน
- เพื่อเป็นการช่วยผู้ถือหุ้นสำหรับการตัดสินใจลงคะแนน บริษัทฯ ได้จัดเตรียมข้อมูลสำหรับวาระการประชุมในหนังสือเชิญประชุมอย่างครบถ้วน

- ประธานคณะกรรมการบริษัท ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการอิสระทุกท่าน กรรมการผู้จัดการ และกรรมการ (การเงิน) เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียง ผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2567 เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว
- ในที่ประชุม บริษัทฯ จัดให้มีล่ามแปลคำถาม คำตอบ และความเห็นต่างๆ เป็นภาษาอังกฤษและภาษาไทย เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน
- บริษัทฯ จัดให้มีการบันทึกวิดีโอตลอดการประชุม และเปิดเผยวิดีโอดังกล่าวบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

#### หลังจากการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น

- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงระบุรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานการประชุมยังได้บันทึกคำถามและคำตอบอย่างถูกต้องครบถ้วน และชัดเจนวิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุมแต่ละครั้ง พร้อมทั้งวิดีโอบันทึกการประชุมดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์”

### 1.2.2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ มั่นใจในการให้ความสำคัญถึงการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นรายเล็ก ผู้ถือหุ้นชาวไทย หรือผู้ถือหุ้นต่างชาติ ผู้ถือหุ้นรายย่อยหรือผู้ถือหุ้นสถาบัน ทั้งในส่วนของ การเรียกประชุมผู้ถือหุ้น การจัดประชุมผู้ถือหุ้นและเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นทุกรายสำหรับเรื่องที่เป็นสาระสำคัญ โดยได้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- กำหนด วัน เวลา และสถานที่ในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน
- จัดให้มีระบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ (ในกรณี E-AGM)
- กำหนดให้ผู้ถือหุ้น 1 หุ้น มีคะแนนเสียง 1 เสียง
- กำหนดให้มีการลงทะเบียนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 1-2 ชั่วโมง (ตามแต่ละกรณี) ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ
- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนและการลงคะแนนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode และระบบอิเล็กทรอนิกส์ ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้องแม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนและการลงคะแนนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า

- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องโดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับ ประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติต่างๆ เพื่อปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น อันรวมถึงจัดการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้อง ครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น 1) ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ 2) การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำ ในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 และ 3) การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2557 เป็นต้น ซึ่งทุกเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้น
- บริษัทฯ มีการติดตามและสอบถามเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดเข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าว โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวข้อง ลักษณะของความเกี่ยวข้องกัน และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน” ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่เคยมีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ และ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

## 2. จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรมและบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อไปนี้ได้แสดงอยู่ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

- นโยบายการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- นโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- นโยบายการรักษาข้อมูลความลับ
- นโยบายการปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ
- นโยบายความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- การบริหารจัดการความปลอดภัยทางไซเบอร์
- จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา
- นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน



- นโยบายการให้หรือรับของขวัญและการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสม
- นโยบายด้านภาษี
- การป้องกันการฟอกเงินและป้องกันการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย
- นโยบายการแข่งขันทางการค้า
- การจัดซื้อ
- การทำธุรกรรมกับภาครัฐ
- นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม
- นโยบายความหลากหลายและความเสมอภาค
- นโยบายการจ้างเหมา
- นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ จัดเตรียมคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติแก่ผู้บริหารและพนักงานทุกคน รวมถึงเปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนและปรับปรุงคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติเป็นประจำ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

พนักงานและผู้บริหารทุกคนต้องเข้าร่วมอบรมประจำปี ซึ่งครอบคลุมหัวข้อต่างๆ อาทิเช่น จริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติ การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน สิทธิมนุษยชน ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง การฝึกอบรมนี้เพื่อปลูกฝังและสร้างความตระหนักรู้ในการรักษามาตรฐานการปฏิบัติงานภายในบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับสูง

ในเดือนพฤศจิกายน 2567 ผู้บริหารและพนักงานทุกคน (ร้อยละ 100) ได้เข้าร่วมฝึกอบรมและผ่านการทำแบบทดสอบในหลักสูตรจริยธรรมธุรกิจประจำปี ซึ่งอบรมออนไลน์โดยผู้จัดการโครงการแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (CAC)

คณะกรรมการบริษัทฯ ติดตามดูแลการปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติเป็นประจำ หากพบว่ามีผลกระทบใดๆ จะถูกดำเนินการทางวินัยหรือทางกฎหมาย นอกจากนี้ ข้อเสนอแนะจะถูกสื่อสารไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงกระบวนการหรือกำหนดมาตรการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำ

ในปี 2567 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดนโยบายจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และไม่มีรายงานการจ้างเหมาเกิดขึ้น

**แนวทางปฏิบัติและการบังคับใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมทางธุรกิจ และแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจ**

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้รับทราบและปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติซึ่งได้ระบุไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจและแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการจ้างเหมา และกระบวนการตรวจสอบภายในเพื่อเป็นกลไกในการติดตามดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นไปตามนโยบายและหลักการดังกล่าว หากกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานฝ่าฝืนหลักการดังกล่าวอาจได้รับโทษทางวินัยอย่างเข้มงวด

### 3. การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญด้านนโยบายการกำกับดูแลกิจการ แนวทางปฏิบัติ และระบบที่เกี่ยวข้อง

#### 3.1 พัฒนาการที่สำคัญด้านนโยบายการกำกับดูแลกิจการ แนวทางปฏิบัติ และระบบที่เกี่ยวข้องในปี 2567

คณะกรรมการบริษัทฯ ติดตามดูแลและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำ เพื่อให้แน่ใจว่านโยบายนั้นสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่ดีและตามมาตรฐานฉบับล่าสุด ซึ่งในปี 2567 ถึงต้นปี 2568 กิจกรรมที่สำคัญที่

เกี่ยวข้องกับการทบทวนนโยบาย แนวทางปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งดำเนินการโดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งรวมถึงบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ รวมถึงค่านิยม และได้อนุมัติให้รวม “ความปลอดภัย” เป็นค่านิยมของบริษัทฯ
- ทบทวนนโยบายความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการ (Board Diversity) ทักษะและความชำนาญของคณะกรรมการ (Board Skill Matrix) และนโยบายการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan)
- ทบทวนจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน นโยบายการพัฒนาที่ยั่งยืน และนโยบายการบริหารความเสี่ยง

### 3.2 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2567 ได้มีการพิจารณาเรื่องหลักการและแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่บริษัทฯ นำมาปฏิบัติ นอกจากนี้ยังได้พิจารณา “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self-Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2568

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2560 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ ยังมีได้นำมาปฏิบัติในปี 2567 มีดังต่อไปนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายที่กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระไม่เกิน 9 ปี นับจากวันแรกที่ดำรงตำแหน่ง หากกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งครบ 9 ปี กรรมการดังกล่าวอาจดำรงตำแหน่งต่อไปได้ โดยขึ้นอยู่กับพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ ถึงความเป็นอิสระ	คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ากรรมการอิสระยังคงมีความเป็นอิสระ ถึงแม้ว่ากรรมการอิสระบางท่านดำรงตำแหน่งกรรมการเกิน 9 ปี นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะสรรหากรรมการอิสระท่านใหม่ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาและอนุมัติแต่งตั้ง ผู้ถือหุ้นได้อนุมัติแต่งตั้งกรรมการอิสระรายใหม่ในปี 2563 และ 2566 ในการเสนอชื่อกรรมการเพื่อขออนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาคุณสมบัติต่างๆ รวมถึงความเป็นอิสระของกรรมการอิสระที่ออกตามวาระ

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
บริษัทควรจัดให้มีนโยบายค่าตอบแทนระยะยาวของกรรมการและผู้บริหารอาวุโสที่เหมาะสม	ค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงมีความเหมาะสมและเพียงพอที่จะรักษากรรมการและผู้บริหารระดับสูงให้อยู่กับบริษัทฯ อย่างไรก็ดี บริษัทฯ อาจพิจารณาให้มีผลตอบแทนสูงใจในระยะยาวในอนาคต โดยบริษัทฯ จะพิจารณาวางแผนตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญภายนอก

### 3.3 รางวัลและการยอมรับในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้รับรางวัล (หรือถูกเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลต่างๆ) ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังต่อไปนี้

- ได้รับการประกาศผลประเมินหุ้นยั่งยืน SET ESG Ratings 2024 ในระดับ AA และได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 15 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2567 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้คะแนนร้อยละ 100 สำหรับการจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น 7 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2561 ถึงปี 2567 จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- ได้รับการจัดอยู่ใน 12 เปอร์เซนต์ไทล์สูงสุดของกลุ่มบริษัทขนส่งทั่วโลกและกลุ่มบริษัทขนส่งมวลชนจากการประเมิน Corporate Sustainability Assessment (CSA) ของ S&P Global ประจำปี 2567



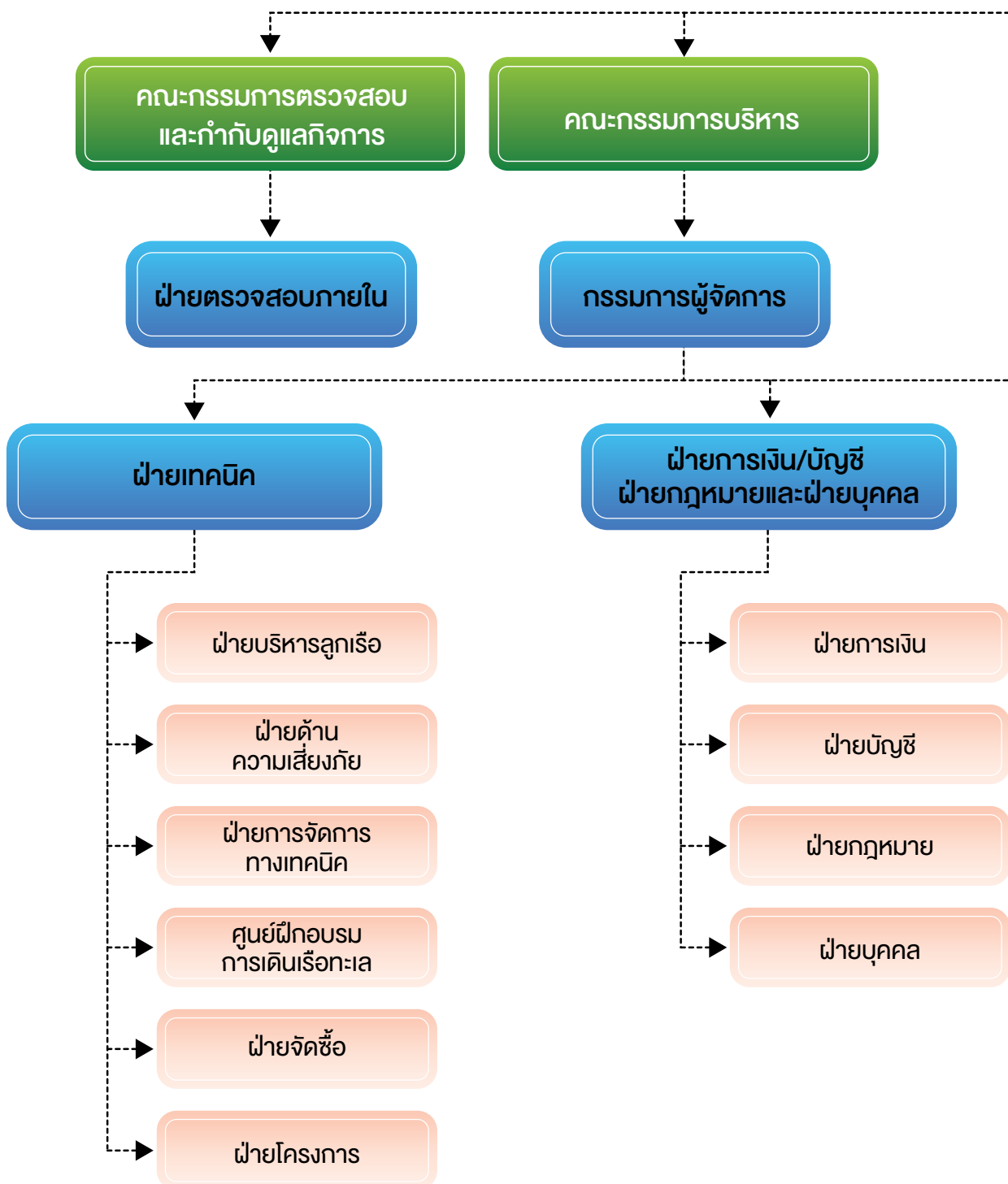
- ได้รับรางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม (Best Investor Relations Awards) สำหรับบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 10,000 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 30,000 ล้านบาท จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในงาน SET Awards ประจำปี 2566

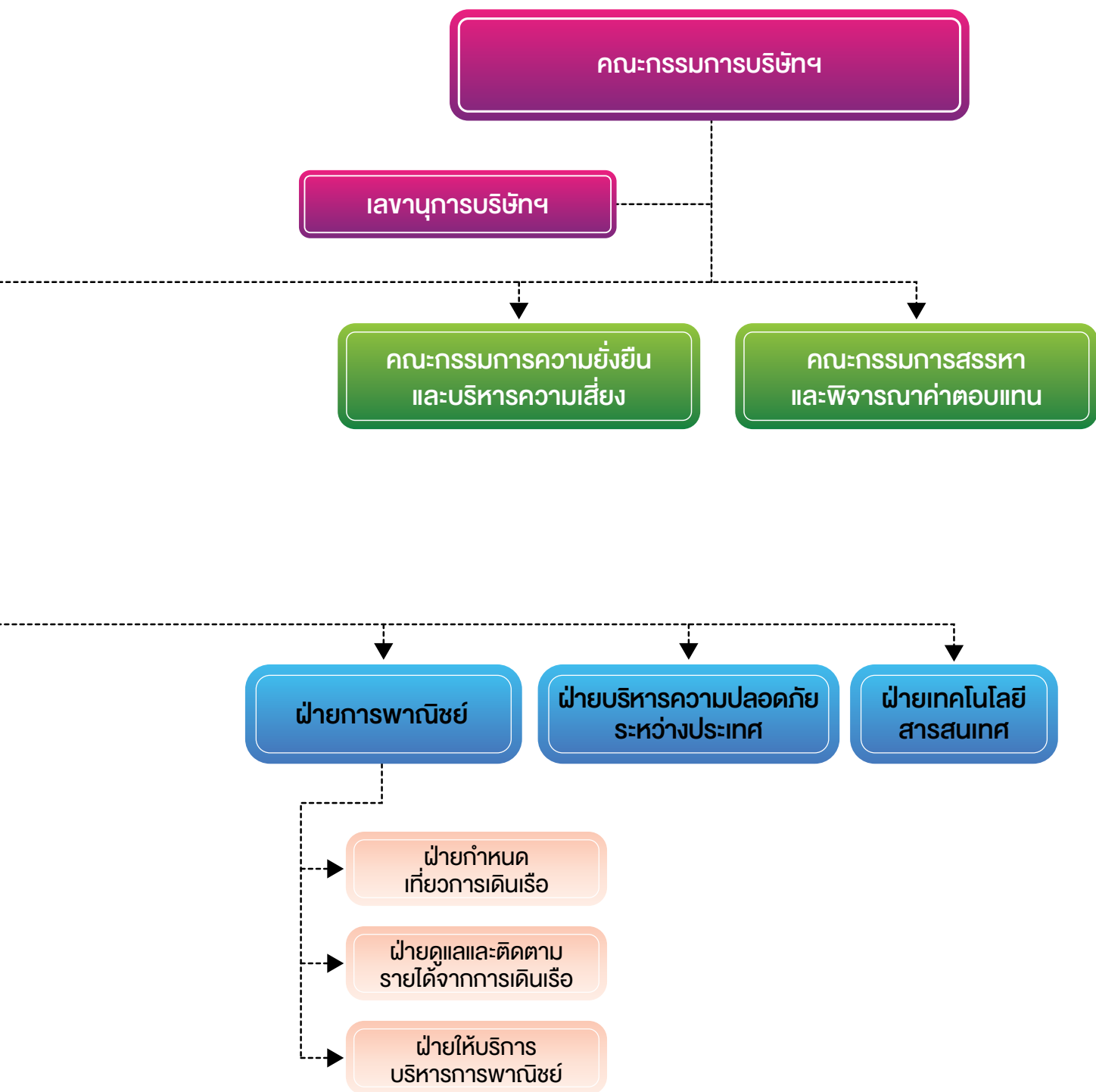
- ได้รับรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น (Outstanding Investor Relations Awards) สำหรับบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 10,000 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 30,000 ล้านบาท สำหรับปี 2564 และ 2565 ตามลำดับ
- ได้รับรางวัล Asset Class ซึ่งเป็นการยกย่องบริษัทที่ได้คะแนน ASEAN Corporate Governance Scorecard มากกว่า 97.50 คะแนน ในปี 2562 และ 2564 ASEAN Corporate Governance Scorecard พัฒนาโดย ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) ร่วมกับ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) เพื่อยกระดับมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติการค้ากับดูแลของบริษัทจดทะเบียนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- เป็นหนึ่งในสิบบริษัทที่ได้รับการคัดเลือกให้ผ่านเข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัลคณะกรรมการบริษัทแห่งปี 2561 สำหรับกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดน้อยกว่า 30,000 ล้านบาท โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล “Ship Owner/Operator” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ประจำปี 2553 2555 2556 2557 2560 และ 2561
- ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้าชิงรางวัล “The ClassNK Dry Bulk Operator of the Year” ในงาน Lloyd’s List Asia Pacific Awards ประจำปี 2557 2558 2559 2560 และ 2561
- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ประจำปี 2557 2558 2560 และ 2561
- บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายสำหรับรางวัล “ผู้จัดการเรือแห่งปี” จากงาน Lloyd’s List Asia Pacific Awards ประจำปี 2555 2557 2560 และ 2561
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งทองแห่งปี” ในงาน International Bulk Journal (IBJ) Awards ประจำปี 2555 2556 2557 2559 2560 และ 2561
- ได้รับการคัดเลือกให้เป็นอันดับที่ 3 สำหรับรางวัลยอดเยี่ยมด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในหมวดอุตสาหกรรม (Best in Industrials Sector) จาก วารสาร IR Magazine ในงาน IR Magazine Awards & Conference South East Asia ประจำปี 2560
- ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “Deal of the Year” ในงาน Seatrade Maritime Awards Asia ครั้งที่ 10 ประจำปี 2560 สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ค้ำประกัน ไม่มีหลักประกันในประเทศไทย มูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เรือบรรทุกสินค้าแห่งทองแห่งปี” ในงาน IBJ Awards ประจำปี 2560
- ได้รับรางวัล “บริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น” ในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดระหว่าง 3,000 - 9,999 ล้านบาท ในงาน SET Awards ประจำปี 2559
- ได้รับรางวัล “Public Debt Deal of the Year” สำหรับปี 2559 จาก Marine Money นิวยอร์ก สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ค้ำประกัน ไม่มีหลักประกัน ในประเทศไทยมูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- ได้รับรางวัล “Asia Best Employer Brand Award” จากงาน the Asia Best Employer Brand Awards ครั้งที่ 7 ประจำปี 2559



# โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร

## โครงสร้างองค์กร





## บริษัทฯ มีคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย รวม 5 คณะ ได้แก่

1. คณะกรรมการบริษัทฯ
2. คณะกรรมการบริหาร
3. คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
4. คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
5. คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

### การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียว หรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

## 1. คณะกรรมการบริษัทฯ

### 1.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเหมาะสมกับขนาดและความซับซ้อนของธุรกิจบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการที่ดำรงตำแหน่งผู้บริหาร และเป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ จำนวน 3 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 9 ท่าน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 ท่าน (คิดเป็นร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด)

คณะกรรมการบริษัทฯ มีมุมมองต่อเรื่องเพศว่าเป็นหนึ่งองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาความหลากหลาย จึงมีความมุ่งมั่นเพื่อให้แน่ใจว่ามีการเสนอชื่อผู้สมัครกรรมการหญิงเพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณา ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการชาย จำนวน 7 ท่าน และกรรมการหญิง 5 ท่าน (คิดเป็นร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด) ทั้งนี้ กรรมการหญิง จำนวน 3 ท่าน จากกรรมการหญิงทั้งหมด 5 ท่าน เป็นกรรมการอิสระ

เพื่อให้แน่ใจว่ากรรมการสามารถอุทิศเวลาในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงกำหนดให้กรรมการแต่ละท่านสามารถดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนได้ไม่เกิน 5 บริษัท (รวมบริษัทฯ)

### ตารางทักษะและความชำนาญของคณะกรรมการ (Board Skills Matrix)

ตารางทักษะ และความชำนาญของคณะกรรมการจัดทำขึ้นเพื่อช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ระบุมุมมองที่จำเป็น และประสบการณ์ที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ ทักษะและประสบการณ์เหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการวางแผนการสืบทอดตำแหน่งสำหรับการสรรหากรรมการในอนาคต

รายชื่อกรรมการ		อุตสาหกรรมการเงินหรือ	กลยุทธ์ทางธุรกิจ	ความรู้ทางด้านบัญชี	การเงิน/การลงทุน	ความเสี่ยงและการกำกับดูแลการปฏิบัติงาน	บรรษัทภิบาล	กฎหมายและกำกับดูแล	เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรม	การบริหารทรัพยากรบุคคลและวัฒนธรรม	วิศวกรรมทางทะเล
1	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2	นายกำธร ศีลาอ่อน	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
3	นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
4	ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	x	x	x			x		x	x	
5	นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6	นายกิริต ชำห์	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
7	นายคุชรู คาลี วาเดย์	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
8	นางสาวนิชิตา ชำห์		x				x			x	
9	นายอิชฎีชาญ ชำห์	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
11	นายกอตัม คูรานา	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
12	นางสาวสิริสา สุภาวสิน	x				x	x	x		x	
สรุปทักษะของกรรมการ		11	11	10	9	10	12	10	10	12	5

## 1.2 คณะกรรมการบริษัทฯ

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล		ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1.	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	5 เมษายน 2567
2.	นายกำธร ศีลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2565
3.	นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2565
4.	ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	5 เมษายน 2567
5.	นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง	กรรมการอิสระ	10 เมษายน 2566



ชื่อ-สกุล		ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
6.	นายกิริต ชำห์	กรรมการ	5 เมษายน 2567
7.	นางสาวนิชิตา ชำห์	กรรมการ	5 เมษายน 2567
8.	นายอิษฏ์ชาญ ชำห์	กรรมการ	4 เมษายน 2565
9.	นายอุษรุ คาลี วาเดีย	กรรมการ	10 เมษายน 2566
10.	นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	10 เมษายน 2566
11.	นายกอดัม คูรานา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	10 เมษายน 2566
12.	นางสาวสิริสา สุภาวสิน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	10 เมษายน 2566

### ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการ

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ บทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการ และกรรมการผู้จัดการได้แบ่งแยกอย่างชัดเจนระหว่างผู้กำหนดนโยบาย และผู้บริหารจัดการนโยบายที่กำหนดไว้

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และมีบทบาทหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งบทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ

กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

### อำนาจ บทบาท และหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- ดูแลและติดตามเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อบรรลุผลตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้
- อำนวยความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรในระดับสูงสุด
- ปรึกษาหารือกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

## อำนาจ บทบาท และหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

- การบริหารกิจการของบริษัทเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยได้รับการสนับสนุนจากคณะผู้บริหาร
- จัดทำ วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์และแผนธุรกิจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- บริหารจัดการบริษัทให้เป็นไปตามกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และนโยบายที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท
- รายงานผลการดำเนินงานรวมถึงงานระหว่างทำอื่นๆแก่คณะกรรมการบริษัท เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัท
- ดูแลให้แน่ใจว่าผู้บริหารทุกคนได้รับข้อมูลที่เพียงพอ เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างเหมาะสม
- พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของคณะผู้บริหารในการผลักดันกลยุทธ์และเป้าหมายของบริษัท และจ้างงานพนักงานใหม่ที่มีความสามารถในการเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่มีประสิทธิภาพ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติตามบทบาทและหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

## อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัท ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัท ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท และตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใดๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535
2. คณะกรรมการบริษัท มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท โดยกรรมการบริษัท แต่ละท่านถือว่าเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทั้งหมดและมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
3. กรรมการบริษัท มีหน้าที่ดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
4. ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท จะต้องมียกอย่างน้อยจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัท ทั้งหมด
5. คณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสี่ท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท
  - 1) นายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม
  - 2) นายกิริต ชาท
  - 3) นายอิษฎ์ชาฎ ชาท
  - 4) นายกอดัม คูรานา
6. คณะกรรมการบริษัท มีอำนาจที่จะขาย หรือจ้างองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัท หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัท มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาตตุลาการพิจารณา
7. สอบทานและอนุมัติในวิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยม และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
8. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์และทางเลือกต่างๆ ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร และอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัท รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร

8. ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
9. กำกับดูแลให้มีการสื่อสาร และดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน
10. กำกับดูแลให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
11. กำกับดูแลให้มีระบบการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก
12. อนุมัติงบการเงินประจำไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
13. ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ
14. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
15. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
16. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

## 2. คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 4 คณะ วาระการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการชุดย่อยจะสอดคล้องกับวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565

### 2.1 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบ และคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้ และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้ เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายจัดการ รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกันที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 ต่อมาในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงชื่อของคณะกรรมการตรวจสอบเป็น “คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” เนื่องจากบทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้รวมหน้าที่ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการด้วย และเพื่อให้มั่นใจว่าคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้มุ่งมั่นในการให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และพัฒนาการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องต่อไป ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ
1. นายกำธร ศิลาอ่อน*	ประธานคณะกรรมการ ตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ
2. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ *	กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์*	กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ

\* กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้เอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

### คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบถามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเปลี่ยนตำแหน่ง โยภคชัย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่นๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
8. กำกับดูแลนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และสอบทานขั้นตอนดำเนินงานในการต่อต้านคอร์รัปชันประจำปี เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามแนวทางของแนวร่วมปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต (CAC) อย่างมีประสิทธิภาพ
9. สอบทานการปฏิบัติตามนโยบายและขั้นตอนในการแจ้งเบาะแส และการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล สำหรับการรายงานข้อมูลการกระทำผิด และ/หรือการทุจริต การสอบสวน และพิจารณาข้อร้องเรียน (ถ้ามี) เกี่ยวกับการกระทำความผิด หรือการทุจริตนั้นรวมถึงพิจารณาผลการสอบสวนของบริษัทฯ

10. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
11. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย และด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

## 2.2 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งบุคคล 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม กูรานา	กรรมการ – การเงิน
3. นายจันคร้ำเซก้า สีวรามัน เวนกัทธามัน	กรรมการ – เทคนิค

## อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. มีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. มีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีกรรมการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
3. มีอำนาจกระทำการใดๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทช่วยในการดำเนินธุรกิจ
4. มีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่จะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ทั้งนี้ รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอ เพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน
5. จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. ทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในตารางการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. แต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง
8. ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
9. ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความจำเป็นในแต่ละครั้ง ตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย
10. จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
11. จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้



12. พัฒนาและดำเนินการให้มีระบบต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานทุกระดับและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์การในการต่อต้านการคอร์รัปชัน

## 2.3 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกสนับสนุนคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านความยั่งยืนและความรับผิดชอบต่อสังคม กำหนดนโยบายกลยุทธ์ และแผนงานของบริษัทฯ กำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุมทั้งองค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุและติดตามความเสี่ยงต่างๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งจัดทำแผนการจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ต่อมาในวันที่ 4 เมษายน 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงชื่อของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็น “คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง” เนื่องจากบทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ได้รวมหน้าที่ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านความยั่งยืนด้วย ปัจจุบันคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย กรรมการจำนวน 5 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ
1. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
4. นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
5. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการบริหาร/ กรรมการผู้จัดการ

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบายด้านความยั่งยืนตามการดำเนินงานทางธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเป้าหมาย และกลยุทธ์ด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ ของฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความสอดคล้องกัน
2. ทบทวนและปรับปรุงนโยบายความยั่งยืนของบริษัทฯ
3. ติดตามผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และคุณภาพ พร้อมสร้างมูลค่าสูงสุดให้กับบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
4. กำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยง
5. กำหนดกระบวนการเพื่อบรรเทาและจัดการความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อองค์กร
6. กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่าปัจจัยความเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กรได้ถูกนำมาพิจารณาในขั้นตอนการระบุความเสี่ยง

7. กำกับดูแลให้แน่ใจว่ามีการประเมินผลกระทบของปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ รวมถึงมีวิธีการในการบรรเทาความเสี่ยงอย่างเหมาะสม
8. ทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี
9. ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามกรอบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร รวมถึงเสนอแนะกรอบดำเนินงานสำหรับการควบคุมภายใน
10. รายงานความเสี่ยงที่สำคัญ และความคืบหน้าในการดำเนินการบรรเทาความเสี่ยงแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำ

## 2.4 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหา และการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และการกำหนดค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาขออนุมัติจากผู้ถือหุ้นต่อไป

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาชุดแรกและคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนชุดแรก เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 ต่อมาเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้ควรรวมคณะกรรมการสรรหาและคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนเป็น “คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน” ปัจจุบันคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ
1. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ
2. นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง	กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ
3. นายกิริติ ขาห์	กรรมการสรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทน	กรรมการ

## บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

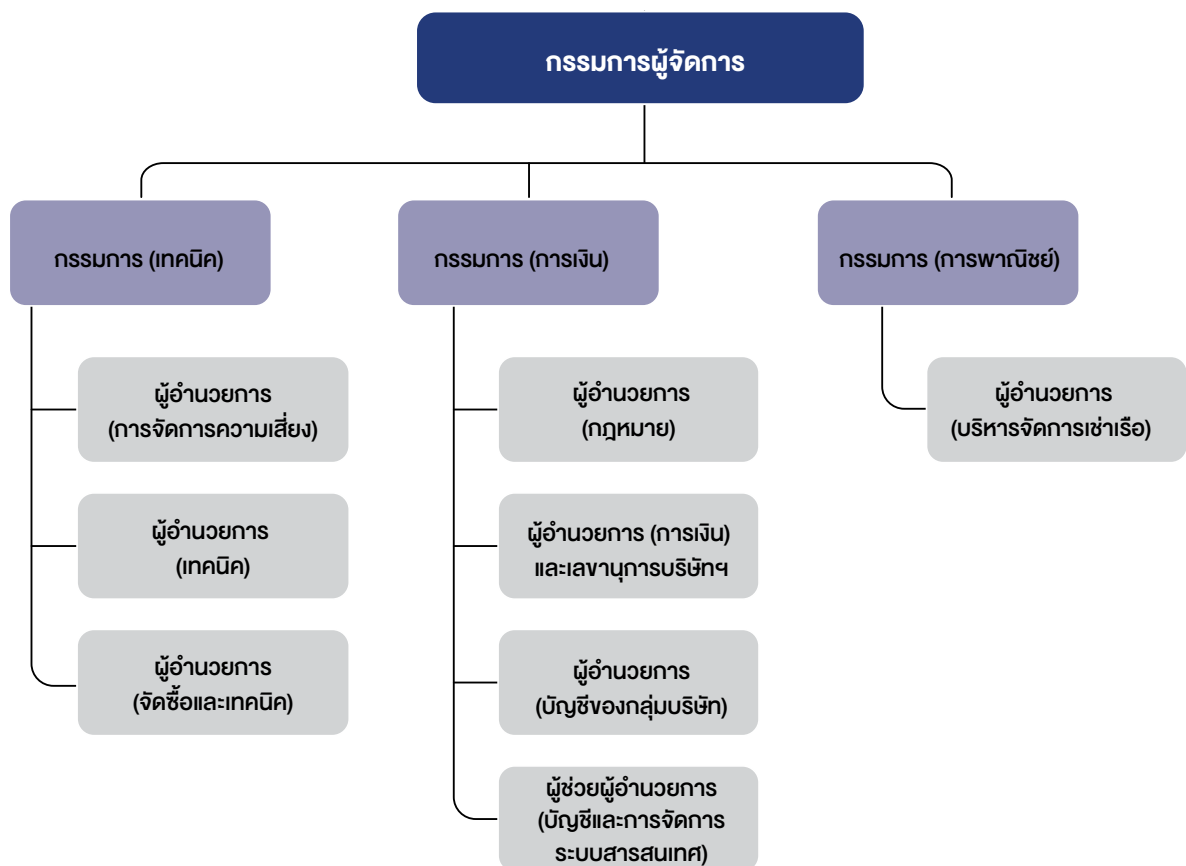
คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. นำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ จัดทำข้อเสนอแนะ และแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น
3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับค่าตอบแทนของบริษัทต่างๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง

6. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณานอมนัดในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงในระหว่างวาระ หรือตามคำแนะนำของคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้ง
7. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัท
8. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณา
9. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

### 3. ผู้บริหาร

#### 3.1 ผู้บริหารระดับสูง



คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายจันดราเชการ์ สีวรามัน เวณฑาทารามัน	กรรมการ (เทคนิค)

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2567 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายจันดราเชการ์ สีวรามัน เวณฑาทารามัน	กรรมการ (เทคนิค)
4. นายชีลา โกปินาธาน	กรรมการ (การพาณิชย์)
5. นายนิลากันตัน วาสูเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
6. นายซังการ์ จีรี ซังการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารจัดการเช่าเรือ)
7. นายมิชฮา ซาฟา	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค)
8. นายนิรติ ลิขสิทธิ์พันธุ์	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
9. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)
10. นางสาวสมปรรธนา เทพนภาเพลิน	ผู้อำนวยการ (การเงิน) และเลขานุการบริษัทฯ
11. นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย	ผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
12. นางสาวนลินทิพย์ สานตินานนท์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ)

### 3.2 คำตอบแทนผู้บริหาร

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

คำตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และคำตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากคำตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

คำตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และสวัสดิการอื่นๆ รวมถึงเงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน

ค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูงสำหรับปี 2567 2566 และ 2565 มีดังต่อไปนี้

รายละเอียด	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ			
• เงินเดือน	8.16	8.33	8.21
• โบนัส	4.17	7.08	8.86
• ค่าภาษีเงินได้	6.03	7.36	8.75
• ค่าตอบแทนกรรมการ	0.55	0.55	0.55
• ค่าตอบแทนอื่นๆ	0.62	0.62	0.62
รวมค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ	19.53	23.94	26.99
ค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง (ไม่รวมกรรมการผู้จัดการ) จำนวน 11 คน (ปี 2566: 12 คน และ ปี 2565: 13 คน)	94.84	102.46	104.05

### 3.3 ข้อมูลพนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 2566 และ 2565

รายละเอียด	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566	31 ธันวาคม 2567
พนักงานทั้งหมด (คน)	133	138	132
ค่าตอบแทนพนักงานทั้งหมด (ล้านบาท)	315.37	389.09	420.66
ค่าตอบแทนรวมของพนักงานชาย (ล้านบาท)	238.71	290.68	310.51
ค่าตอบแทนรวมของพนักงานหญิง (ล้านบาท)	76.66	98.41	110.15
อัตราส่วนค่าตอบแทนเฉลี่ยของพนักงานหญิงต่อพนักงานชาย	0.26:1	0.29:1	0.28:1
ค่าตอบแทนรวมโดยเฉลี่ยของพนักงาน (ล้านบาท) - ไม่รวมค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการ	2.24	2.67	3.01
ค่าตอบแทนโดยเฉลี่ยของพนักงานชาย (ล้านบาท)	4.05	4.54	5.35
ค่าตอบแทนโดยเฉลี่ยของพนักงานหญิง (ล้านบาท)	1.04	1.33	1.49
อัตราส่วนค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการต่อค่าตอบแทนโดย เฉลี่ยของพนักงาน	8.71:1	8.98:1	8.98:1



ค่าตอบแทนพนักงานประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่นๆ เช่น กองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ และ เงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน เป็นต้น

## 4. ข้อมูลสำคัญอื่นๆ

### 4.1 ข้อมูลของบุคคลต่างๆ ในบริษัทฯ

ชื่อ ประวัติ ประสบการณ์ และจำนวนหุ้นที่ถือของคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร รวมถึงเลขานุการบริษัทฯ บุคคลที่รับผิดชอบฝ่ายบัญชีและการเงินสูงสุด บุคคลที่ดูแลฝ่ายบัญชี หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน และหัวหน้าฝ่ายกฎหมาย ได้แสดงอยู่ในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้ รวมถึงเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

### 4.2 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ สื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ โดยนักลงทุนสามารถส่งอีเมลไปที่ [ir@preciousshipping.com](mailto:ir@preciousshipping.com) หรือติดต่อบุคคลตามรายละเอียดด้านล่าง ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลแก่นักลงทุน ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ และบุคคลทั่วไป

คุณคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล <a href="mailto:kh@preciousshipping.com">kh@preciousshipping.com</a>
คุณกอตัม กูรานา	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8858 อีเมล <a href="mailto:gk@preciousshipping.com">gk@preciousshipping.com</a>
คุณสิริสา สุภาวสิน	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) โทรศัพท์ 66 2696 8854 อีเมล <a href="mailto:sirasa@preciousshipping.com">sirasa@preciousshipping.com</a>
คุณสมปรารถนา เทพนาเพลิน	ผู้อำนวยการ (การเงิน) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล <a href="mailto:som@preciousshipping.com">som@preciousshipping.com</a>

### 4.3 เลขาธุการบริษัทฯ

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือ คุณสมปรารถนา เทพนาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแล และให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

### 4.4 ค่าสอบบัญชี

ค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2567 และ 2566 มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2566 (ล้านบาท)	ปี 2567 (ล้านบาท)
<b>ค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการอื่น จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด</b>		
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.15	2.17
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย และ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.32	2.21
<b>รวมค่าสอบบัญชี</b>	<b>4.47</b>	<b>4.38</b>
<b>ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด</b>		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.13	0.07
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	0.91	1.25
<b>รวมค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อย</b>	<b>1.04</b>	<b>1.32</b>
<b>รวมค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด</b>	<b>5.51</b>	<b>5.70</b>
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยในต่างประเทศ - จ่ายให้สำนักงานสอบบัญชีอื่น	4.92	5.92
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ - จ่ายให้สำนักงานสอบบัญชีอื่น	1.67	1.90
<b>รวมค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับปี</b>	<b>12.10</b>	<b>13.52</b>

# รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพ และการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร คณะกรรมการบริษัทฯ ติดตามดูแลการปฏิบัติตามกลยุทธ์ และดูแลการปฏิบัติงานตามแผนธุรกิจของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริหารซึ่งได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบการบริหารงานประจำของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายไตรมาส เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2567 คณะกรรมการได้ทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมขององค์กร โดยคณะกรรมการได้พิจารณาอนุมัติให้นำ “ความปลอดภัย” เข้าเป็นส่วนหนึ่งของค่านิยมขององค์กร เนื่องจากมีความสอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน

รายงานการกำกับดูแลกิจการนี้แสดงหลักการกำกับดูแลกิจการที่บริษัทฯ ปฏิบัติตาม และรวมถึงผลการปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลกิจการของคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2567

## 1. การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนนำเสนอรายชื่อผู้สมัครต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อแทนกรรมการที่เกษียณอายุการทำงานหรือเพื่อดำรงตำแหน่งที่ว่าง

### กรรมาการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น

### คุณสมบัติของกรรมาการอิสระของบริษัทฯ

คุณสมบัติของกรรมาการอิสระของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้เข้มงวดกว่าที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด

- กรรมการอิสระต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
- กรรมการอิสระต้องไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ และไม่เป็นผู้บริหาร พนักงาน หรือที่ปรึกษาผู้ได้รับเงินเดือนประจำหรือค่าตอบแทนอื่นใดจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระต้องไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

“ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงินด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นที่เหมือนกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้องหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัยสำคัญ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงินหรือ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือบริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการ บริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

- สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้งที่รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุม เพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี
- มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ
- จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน
- จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ
- กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

### การสรรหาและคัดเลือกคณะกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนทบทวนโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดแนวทางในการคัดเลือก และสรรหาผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับความต้องการและสถานการณ์ของบริษัทฯ

### นโยบายความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการ (Board Diversity Policy)

บริษัทฯ กำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ เชื้อชาติ สัญชาติ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ ความหลากหลายนั้นเป็นเรื่องที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีมุมมองที่รอบด้านและให้เกิดความสมดุลในการรับมือกับสถานการณ์และ

โอกาสต่างๆ ที่บริษัทฯ เผชิญ การมีคณะกรรมการที่มีความหลากหลาย ซึ่งรวมถึงการมีกรรมการที่เป็นผู้หญิงในจำนวนที่เหมาะสม นำไปสู่การตัดสินใจที่ดีขึ้น และสามารถสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันให้แก่บริษัทฯ นอกจากนี้ คณะกรรมการควรประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้หญิงอย่างน้อยร้อยละ 30 ซึ่งถือเป็นเกณฑ์ที่ส่งเสริมความหลากหลายและความเสมอภาค และเป็นหลักการปฏิบัติที่ดี

นอกจากนี้ การมีคณะกรรมการที่ประกอบไปด้วยกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่หลากหลายนั้นมีความสำคัญต่อบริษัท เนื่องจากความหลากหลายนี้ทำให้คณะกรรมการได้รับข้อมูลเชิงลึกและมุมมองที่เป็นประโยชน์ในด้านต่างๆ เช่น การเดินเรือ การบริหารจัดการทางการเงิน เทคโนโลยี การบริหารความเสี่ยง กฎหมายและการกำกับดูแล ทักษะเหล่านี้เรียกว่า board skill matrix ซึ่งจะช่วยให้บริษัทฯ สามารถตัดสินใจจากการได้รับข้อมูลที่เพียงพอ และรับมือกับความท้าทายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนนำ board skill matrix มาพิจารณาเป็นประจำทุกปี เพื่อประเมินทักษะและคุณสมบัติโดยรวมของกรรมการที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันและเพื่อระบุองค์ประกอบของโครงสร้างคณะกรรมการที่ยังขาดอยู่ และใช้เป็นเครื่องมือในการกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกกรรมการใหม่ที่ได้รับการเสนอชื่อ

ในกรณีที่มีการสรรหากรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติและทักษะของผู้สมัครที่เป็นประโยชน์กับบริษัทฯ และคำนึงถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของผู้สมัครและความสอดคล้องกันกับทิศทางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

### หลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

หลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ มีแนวทางหลายข้อขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ) คณะกรรมการบริษัทฯ จะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯ ในขณะนั้นโดยใช้ board skill matrix และกำหนดคุณสมบัติอื่นๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่นๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัทฯ และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- เพื่อคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนอาจคัดเลือก ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจว่าจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจากทีคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนนำเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

### หลักเกณฑ์และกระบวนการพิจารณาเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ

ตามมาตรา 71 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 กำหนดให้ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งหนึ่งในสาม (1/3) โดยอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งให้



เป็นสามส่วนไม่ได้ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) โดยให้กรรมการที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่งกรรมการ ผู้ออกจากตำแหน่งไปนั้นอาจจะได้รับเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ หลักเกณฑ์และขั้นตอนในการเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ มีดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะพิจารณาผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของกรรมการที่ต้องออกตามวาระ เช่น การเข้าร่วมประชุม การมีส่วนร่วมในการประชุม และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัท
- หลังการพิจารณา คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

## การเสนอชื่อกรรมการสำหรับปี 2567

บริษัทฯ ได้เชิญให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัท สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2567 ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 10 ตุลาคม 2566 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2566 อย่างไรก็ตาม ไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัท ได้นำเสนอกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาและอนุมัติการเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2567 ดังต่อไปนี้

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| 1. นางสาวนิชิตา ชำห์              | กรรมการ  |
| 2. นายกิริต ชำห์                  | กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน / กรรมการ   |
| 3. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา        | ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ  |
| 4. ศาสตราจารย์ ดร. ภูวดี ปานะนนท์ | ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ / กรรมการอิสระ |

คณะกรรมการบริษัท โดยคำแนะนำจากคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน มีความเห็นว่าควรให้กรรมการทั้ง 4 ท่านข้างต้นกลับเข้ารับตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง กรรมการข้างต้นเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติที่เหมาะสมเป็นอย่างยิ่งและมีประสบการณ์อันกว้างขวางเกี่ยวกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ การเงิน และการเดินเรือ ซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์บริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน ตลอดจนทิศทางการเติบโตและการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนในอนาคต และเป็นที่คาดหมายว่าบริษัทฯ จะได้รับผลประโยชน์อย่างมากจากประสบการณ์ ข้อเสนอแนะและวิสัยทัศน์ของท่านเหล่านี้ที่จะได้นำมาสู่คณะกรรมการบริษัท

ผู้ถือหุ้นได้อนุมัติการกลับเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการทั้ง 4 ท่าน ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยผู้ถือหุ้น 1 หุ้น มีสิทธิลงคะแนนเสียงได้ 1 คะแนน

## 2. การพัฒนากรรมการ

คณะกรรมการบริษัท ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มคุณค่าของกรรมการ โดยจัดให้มีการเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตรและเข้าร่วมสัมมนาต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยกรรมการบริษัททุกท่าน ได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตร Director Certification Program (DCP) และ/หรือได้เข้าร่วมอบรมในหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

บริษัทฯ สนับสนุนให้กรรมการทุกคนเพิ่มพูนความรู้ผ่านการอบรมรวมถึงการเข้าร่วมสัมมนาที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย และองค์กรชั้นนำอื่นๆ เพื่อเพิ่มพูนความสามารถตามบทบาทหน้าที่

ในปี 2567 ผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทได้เข้าร่วมประชุมในหัวข้อ “การทบทวนกลยุทธ์” ร่วมกัน นอกจากนี้การนำเสนอเนื้อหาโดยผู้บริหาร ยังมีการนำเสนอเรื่องแนวโน้มตลาดการเดินเรือโดยผู้เชี่ยวชาญทางอุตสาหกรรม

## การเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่างๆ ของกรรมการบริษัทฯ ในปี 2567

กรรมการที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
นายกัมร ศิลาอ่อน	หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงความร่วมมือ ญี่ปุ่น – ไทย (J-ToP)	มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	ประกาศนียบัตรหลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้าน WSH (TEWP Synchronous E-Learning)	Absolute Kinetics Consultancy Pte Ltd.
นายกอดตั้ม คุรานา	TLCA CFO professional development program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 8/2567 ในหัวข้อ ‘How AI will transform the CFO’s role’	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
	TLCA CFO professional development program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 7/2567 ในหัวข้อ ‘Economic Update for CFO’ (No. 2)	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
	TLCA CFO professional development program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 6/2567 ในหัวข้อ ‘Cybersecurity & Risk Management for CFOs’	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
	วิทยากรในงาน Capital Link’s Annual International Shipping Forum in Shanghai	Capital Link Investment Forums
	วิทยากรในงาน the Southeast Asia Corporate Decarbonization Exchange (CDx)	Corporate Decarbonization Exchange (CDx)
	TLCA CFO professional development program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 2/2567 ในหัวข้อ ‘Economic Update for CFO’	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
นางสาวสิริสา สุภาวสิน	หลักสูตร “Mergers & Acquisitions”	สถาบันไอเมก้าเวิลด์คลาส

## การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่างๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

บริษัทฯ ได้จัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ จำนวน 1 ท่านในปี 2566

## 3. การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการ หลักเกณฑ์

บริษัทฯ จัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง

### กระบวนการดำเนินงาน

- เลขานุการบริษัทฯ มีหน้าที่จัดส่งแบบประเมินแก่กรรมการ ซึ่งประกอบด้วยแบบประเมินตนเองของคณะกรรมการ แบบประเมินตนเองของกรรมการ (รายบุคคล) และแบบประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย โดยแบบประเมิน การปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการนั้นได้จัดส่งให้กับเฉพาะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

- ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการ จะถูกนำเสนอเพื่อหารือในที่ประชุมกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- ข้อเสนอแนะจากการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการ จะถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการรับทราบในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

### การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะผ่านแบบประเมิน ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของกรรมการ
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- การทำหน้าที่ของกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

นอกจากการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการดังที่กล่าวข้างต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการแบบรายบุคคล ตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินดังต่อไปนี้

- คุณสมบัติของคณะกรรมการ
- ความพร้อมในการปฏิบัติงาน
- การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการ
- บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการกับฝ่ายจัดการ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2567 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งแบบรายคณะและรายบุคคล โดยผลประเมินการปฏิบัติงานอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2568

### การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการความยั่งยืน และบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2567 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย” (Board Committee Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการชุดย่อย
- การประชุมของคณะกรรมการชุดย่อย
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละคณะกรรมการชุดย่อย

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละคณะ สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการชุดย่อย	ระดับคะแนนประจำปี 2567
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	ดีเลิศ
คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	ดีเลิศ
คณะกรรมการบริหาร	ดีเลิศ
คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	ดีเลิศ

คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการชุดย่อย ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2568

### การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2567 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ซึ่งประเมินโดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยใช้หัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงาน และความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ทางด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2568

## 4. การประชุมและคำตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ

### 4.1 การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

ตารางการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ สำหรับปีถัดไปได้มีการกำหนดไว้ล่วงหน้า และแจ้งให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ ภายในสิ้นปีของทุกปี

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ แต่ละครั้ง ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะร่วมกันกำหนดวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ

เลขานุการบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม และเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีขึ้นภายหลังจากการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้รายงานการประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ถูกเสนอเข้าไปในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและรับทราบ นอกจากนี้กรรมการสามารถติดต่อกรรมการบริหารได้โดยตรง เมื่อต้องการคำชี้แจงเพิ่มเติม

เว้นแต่มีเหตุจำเป็น กรรมการต้องเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของจำนวนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งปี

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกครั้ง ได้มีการจัดบันทึกการประชุมและจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยสำหรับปี 2567 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย										การประชุม สามัญประจำปี (E-AGM)
	จำนวนที่เข้าประชุม / จำนวนครั้งประชุมทั้งหมด										
	คณะกรรมการบริษัทฯ		คณะกรรมการตรวจสอบ และ กำกับดูแลกิจการ		คณะกรรมการความ ยั่งยืนและ บริหารความ เสี่ยง		คณะกรรมการ บริหาร		สรรหาและ พิจารณา ค่าตอบแทน		
	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	
1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	4/5										1/1
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	5/5		4/4		4/4						1/1
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	5/5		3/3	1/1	3/3	1/1			2/2		1/1
4. ศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	5/5		4/4		4/4						1/1
5. นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง	4/4	1/1			3/3	1/1			2/2		1/1
6. นายอุษรุ คลี วาเดีย	5/5										1/1
7. นางสาวนิชิต้า ซาห์		4/5									0/1
8. นายกิริต ซาห์	5/5							2/2			1/1
9. นายอิชฎ์ชาญ ซาห์	5/5										1/1
10. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	5/5				4/4		13/13				1/1
11. นายกอดัม คูรานา	5/5						13/13				1/1
12. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	5/5										1/1
13. นายจินตราเชการ์ สีวรามัน เวนกาธารามัน							13/13				
จำนวนครั้งของการประชุม	5 ครั้ง		4 ครั้ง		4 ครั้ง		13 ครั้ง		2 ครั้ง		1 ครั้ง
ร้อยละการเข้าประชุม	97%		100%		100%		100%		100%		92%



สำหรับปี 2567 มติทั้งหมดของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตัดสินใจโดยกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ณ ขณะนั้น ซึ่งมีคะแนนเสียงมากกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดในคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2567 กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหารและได้รายงานผลการประชุมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

#### 4.2 คำตอบแทนกรรมการ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2560 โดยภายหลังคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงโครงสร้างของคณะกรรมการชุดย่อย โดยให้รวบรวมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนเข้ากับคณะกรรมการสรรหาเป็น คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน ณ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

โดยการนำเสนอคำตอบแทนของกรรมการ ข้อเสนอแนะ และความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับคำตอบแทนกรรมการ จะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนกรรมการต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด ซึ่งได้เปิดเผยไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

ในปี 2567 และ 2566 บริษัทฯ ได้เสนอคำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นคำตอบแทนประจำและไม่มีคำตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ คำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ			จำนวนเงิน							
			2567				2566			
			คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	รวม	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	รวม
1	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	ประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการอิสระ	1.20			1.20	1.20			1.20
2	นายกำธร ศิลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.10	1.05	0.55	0.40	0.13	1.08
3	นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.10	0.85	0.55	0.20	0.10	0.85
4	ศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.15	0.90	0.55	0.20	0.13	0.88

รายชื่อกรรมการ		ตำแหน่ง	จำนวนเงิน							
			2567				2566			
			คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	คณะกรรมการ ยั่งยืนและ บริหาร ความเสี่ยง	รวม	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบและ กำกับดูแล กิจการ	คณะกรรมการ ยั่งยืนและ บริหาร ความเสี่ยง	รวม
5	นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง	กรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	0.55		0.10	0.65	0.41		0.05	0.46
6	นายชูชรุ คำดี วาเดีย	กรรมการ	0.55			0.55	0.55			0.55
7	นางสาวนิชิตา ซาห์	กรรมการ	0.55			0.55	0.55			0.55
8	นายกิริต ซาห์	กรรมการ	0.55			0.55	0.55			0.55
9	นายอิชฎ์ชาญ ซาห์	กรรมการ	0.55			0.55	0.55			0.55
10	นายคาลิด มอยนูดีน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55			0.55	0.55			0.55
11	นายกอดัม สุรานา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55			0.55	0.55			0.55
12	นางสาวสิริสา สุภาวสิน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55			0.55	0.55			0.55
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี *			7.25	0.80	0.45	8.50	7.11	0.80	0.41	8.32

\* ค่าตอบแทนกรรมการจ่ายเป็นรายไตรมาส ให้แก่ ประธานคณะกรรมการ จำนวน 300,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการบริษัทฯ จำนวน 137,500 บาท ต่อท่านต่อไตรมาส ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพิ่มอีกจำนวน 100,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพิ่มอีกจำนวน 50,000 บาทต่อท่านต่อไตรมาส ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง เพิ่มอีกจำนวน 37,500 บาทต่อไตรมาส และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง (เฉพาะกรรมการอิสระ) เพิ่มอีกจำนวน 25,000 บาทต่อท่านต่อไตรมาส

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ มีรายละเอียดข้างล่างดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	* ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ											
			ค่าเฉลี่ย			ค่ามัธยฐาน			ค่าต่ำสุด			ค่าสูงสุด		
	2567	2566	ค่า ตอบแทน ประจำ	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม + โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม + โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม + โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	0.80	0.97	1.66	0.60	0.73	1.11	0.12	0.15	0.20	4.56	5.91	9.94
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.34	0.45	0.94	0.25	0.32	0.57	0.12	0.15	0.23	1.20	1.79	4.54
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.37	0.48	0.90	0.27	0.36	0.64	0.12	0.15	0.20	1.20	2.10	4.85
ผู้บริหารบริษัทฯ	10.92	9.72	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.32	0.68	0.68	0.32	0.68	0.68	0.24	0.60	0.60	0.40	0.76	0.76
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.16	0.35	0.35	0.16	0.35	0.35	0.12	0.31	0.31	0.20	0.39	0.39
ประธานกรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง ****	0.15	0.15	0.17	0.26	0.26	0.15	0.23	0.23	0.15	0.21	0.21	0.20	0.34	0.34
กรรมการความยั่งยืนและบริหาร ความเสี่ยง ****	0.10	0.10	0.12	0.19	0.19	0.10	0.17	0.17	0.10	0.14	0.14	0.16	0.28	0.28

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2567 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของบริษัทกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

\*\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของบริษัทกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย: ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	* ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 5,001 - 10,000 ล้านบาท											
			ค่าเฉลี่ย			ค่ามัธยฐาน			ค่าต่ำสุด			ค่าสูงสุด		
	2567	2566	ค่า ตอบแทน ประจำ	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม + โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม + โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม + โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	0.62	0.81	1.43	0.50	0.65	1.05	0.22	0.27	0.33	4.08	5.43	7.03
กรรมการบริษัทฯ ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.30	0.42	0.95	0.30	0.41	0.78	0.12	0.17	0.23	0.60	1.19	2.41
กรรมการบริษัทฯ ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.32	0.44	0.90	0.30	0.40	0.75	0.12	0.17	0.23	0.70	1.60	3.00
ผู้บริหารบริษัทฯ	10.92	9.72	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.38	0.61	0.61	0.38	0.59	0.59	0.36	0.48	0.48	0.40	0.76	0.76
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.25	0.40	0.40	0.25	0.40	0.40	0.20	0.32	0.32	0.30	0.49	0.49
ประธานกรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง ****	0.15	0.15	0.13	0.19	0.19	0.12	0.18	0.18	0.04	0.06	0.06	0.24	0.36	0.36
กรรมการความยั่งยืนและบริหาร ความเสี่ยง ****	0.10	0.10	0.07	0.11	0.11	0.06	0.10	0.10	0.02	0.04	0.04	0.12	0.20	0.20

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2567 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของบริษัทกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

\*\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของบริษัทกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

รายการ	* ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด 10,001 - 50,000 ล้านบาท											
			ค่าเฉลี่ย			ค่ามัธยฐาน			ค่าต่ำสุด			ค่าสูงสุด		
	2567	2566	ค่าตอบแทนประจำ	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัท	1.20	1.20	0.89	1.12	1.88	0.68	0.83	1.43	0.12	0.17	0.22	3.00	6.00	8.61
กรรมการบริษัท ที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.46	0.61	1.21	0.36	0.46	0.86	0.12	0.17	0.22	1.74	3.24	5.48
กรรมการบริษัท ที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.46	0.61	1.17	0.36	0.46	0.84	0.12	0.15	0.19	1.74	3.24	5.89
ผู้บริหารบริษัท	10.92	9.72	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.37	0.44	0.44	0.38	0.45	0.45	0.30	0.35	0.35	0.42	0.52	0.52
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.25	0.32	0.32	0.24	0.31	0.31	0.20	0.24	0.24	0.30	0.40	0.40
ประธานกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ****	0.15	0.15	0.13	0.23	0.23	0.13	0.23	0.23	0.10	0.14	0.14	0.15	0.31	0.31
กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ****	0.10	0.10	0.08	0.15	0.15	0.08	0.16	0.16	0.05	0.07	0.07	0.10	0.22	0.22

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2567 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

\*\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

## 5. กำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม<sup>1</sup>

บริษัทฯ กำกับดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยและบริษัทร่วม<sup>1</sup> ทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดกลไกดังต่อไปนี้ เพื่อควบคุมดูแลการกำกับดูแลกิจการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม<sup>1</sup> ของบริษัทฯ

- บริษัทฯ เสนอชื่อกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทตามความเหมาะสมของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้ สำหรับบริษัทร่วม<sup>1</sup> การแต่งตั้งกรรมการให้เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาลงทุน (ถ้ามี)
- คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาผู้ถูกเสนอชื่อให้เข้ารับตำแหน่งกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ โดยปกติ กรรมการบริหารจะได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย อย่างไรก็ตาม จำนวนกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทจะขึ้นอยู่กับความต้องการสำหรับการดำเนินธุรกิจและตามกฎหมายที่ใช้บังคับ
- กรรมการของบริษัทย่อยปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินธุรกิจ กรรมการจะต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง เพื่อรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- ต้องมีการรายงานผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทย่อยให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ

- คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่ดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการเปิดเผยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ คณะกรรมการบริหารต้องดูแลให้แน่ใจว่าการเปิดเผยข้อมูลที่มีความสำคัญมีความถูกต้องและทันต่อเวลา
- ระบบการควบคุมภายใน และนโยบายของบริษัทฯ ต้องครอบคลุมถึงบริษัทย่อยด้วย ฝ่ายตรวจสอบภายในจะตรวจสอบการปฏิบัติตามนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติเหล่านี้ และรายงานประเด็นที่เกิดขึ้นต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการพิจารณาประเด็นและกำหนดมาตรการในดำเนินการ

<sup>1</sup> “บริษัทร่วม” หมายความว่า

- (ก) บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยถือหุ้นไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมรวมกันตั้งแต่ร้อยละสิบแต่ไม่เกินร้อยละห้าสิบของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท
- (ข) บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยมีอำนาจในการมีส่วนร่วมตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัท แต่ไม่ถึงระดับที่จะมีอำนาจควบคุมนโยบายดังกล่าว และไม่ถือเป็นบริษัทย่อยหรือกิจการร่วมค้า

## การดำเนินการด้านหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สรุปได้ดังต่อไปนี้

### 1. สิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมถึงหน้าที่ที่ได้รับความไว้วางใจในการดูแลให้มั่นใจว่าผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน และรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น สิทธิพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ สิทธิในการซื้อขายหรือโอนหุ้น สิทธิในส่วนแบ่งกำไรของบริษัทฯ สิทธิในการได้รับเงินปันผล สิทธิในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอวาระสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการแต่งตั้ง และอนุมัติค่าตอบแทนของกรรมการ สิทธิในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีหรือกำหนดค่าสอบบัญชี และสิทธิในการมีส่วนร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ เช่น การอนุมัติรายการสำคัญที่มีผลต่อทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

นอกเหนือจากสิทธิพื้นฐานต่างๆ ข้างต้นแล้ว ผู้ถือหุ้นมีสิทธิได้รับข้อมูลผลการดำเนินงาน ข่าวสารจากผู้บริหาร และข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจโดยการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้ใช้สิทธิของตน ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เคารพสิทธิของผู้ถือหุ้นโดยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้เข้าร่วมการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ดังนี้

- สนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นทุกท่าน รวมถึงผู้ถือหุ้นสถาบันเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง
- แบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นและขั้นตอนในการมอบฉันทะได้จัดส่งแนบไปพร้อมหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้น
- จัดเตรียมอาคารสแตมป์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้รับมอบฉันทะ
- ในกรณีที่เป็นการประชุมแบบพบหน้ากัน บริษัทฯ กำหนดสถานที่จัดประชุมผู้ถือหุ้นให้อยู่ใจกลางเมืองเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้น ในกรณีที่เป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ บริษัทฯ จัดให้ระบบการประชุมผู้ถือหุ้นแบบอิเล็กทรอนิกส์มีความปลอดภัย เชื่อถือได้ และใช้งานง่าย
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า

บริษัทฯ ดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกราย ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อย รวมทั้งผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่าสิทธิของผู้ถือหุ้นได้รับการคุ้มครองและผู้ถือหุ้นทุกคนจะได้รับความเป็นธรรม

### 2. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน เช่น ผู้ถือหุ้น พนักงาน



และผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก เช่น เจ้าหนี้การค้า คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน/สังคม ภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ อันที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างดียิ่ง ในการสร้างความสำเร็จและความมั่นคงในระยะยาวให้กับบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ “กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย” นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้ติดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่างๆ และสามารถติดต่อโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความประสงค์ โดยไม่ต้องผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะเก็บข้อร้องเรียนดังกล่าวเป็นความลับ และหากข้อร้องเรียนมีมูลความจริง คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

- **ด้านผู้บริหาร:** บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยค่าตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและสอดคล้องกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ
- **ด้านพนักงาน:** บริษัทฯ ตระหนักว่าพนักงานเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การดำเนินธุรกิจราบรื่นและประสบความสำเร็จ บริษัทฯ ให้ออกาสในการจ้างงาน และความก้าวหน้าทางอาชีพที่เท่าเทียมกันโดยปราศจากอคติต่อเชื้อชาติ เพศ ศาสนา และอายุ บริษัทฯ ได้เน้นย้ำความตระหนักและความมุ่งมั่นในการให้ความสำคัญต่อความเท่าเทียมทางเพศ โดยจัดให้มีนโยบายความหลากหลายและความเสมอภาคแสดงไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานและผู้สมัครงานทุกคนได้รับการปฏิบัติด้วยความเป็นธรรมและให้เกียรติในสถานที่ทำงาน โดยไม่คำนึงถึงเพศและภูมิหลัง ในเดือนตุลาคม 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือเพื่อเสริมสร้างพลังสตรี (Women’s Empowerment Principles: WEPs) ซึ่งก่อตั้งขึ้นโดย UN Global Compact และ UN Women ซึ่งเป็นหลักการที่เสนอแนวทางสำหรับธุรกิจในการส่งเสริมความเท่าเทียมกันทางเพศ และการเสริมสร้างพลังสตรีในสถานที่ทำงาน ตลาด และชุมชน บริษัทฯ กำหนดนโยบายด้านทรัพยากรมนุษย์ให้สอดคล้องกับกฎหมาย บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติตามระเบียบของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ แม้ว่าผลตอบแทนบางอย่างกฎหมายจะไม่ได้กำหนด ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ Employee Stock Ownership Plan (ESOP) เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงานและลูกเรือ โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

บริษัทฯ จัดให้มีคณะกรรมการสวัสดิการ ซึ่งประกอบด้วยพนักงานจำนวน 5 คน จากแผนกต่างๆ เพื่อดูแลความเป็นอยู่ของพนักงาน ปกป้องหรือกับผู้บริหารของบริษัทฯ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิการของพนักงาน ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะด้านสวัสดิการของพนักงานต่อบริษัทฯ

- **ด้านนายหน้า:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติกับนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว
- **ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้เป็นปัจจัยสำคัญแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงในสินทรัพย์ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์และข้อตกลงต่อเจ้าหนี้เงินกู้ทุกราย ดังนั้นบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย และหากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ข้อใดข้อหนึ่ง บริษัทฯ จะรีบติดต่อธนาคารผู้ให้กู้ทันที เพื่อยื่นขอผ่อนผันการปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้น หรือเพื่อหาทางออกอื่นที่ยอมรับได้ร่วมกัน
- **ด้านลูกค้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของลูกค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่าลูกค้าทุกคนจะได้รับข้อมูลที่เท่าเทียมกัน เงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้าโดยทั่วไป รวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ บริษัทฯ จะเก็บข้อมูลของลูกค้าไว้เป็นความลับ และจะไม่ใช้ข้อมูลเพื่อผลประโยชน์ในทางไม่ชอบ
- **ด้านลูกค้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าลูกค้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า ตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างดีที่สุด รวมทั้งการให้บริการที่ได้มาตรฐาน และการรักษาสารสนเทศที่เป็นความลับของลูกค้าโดยจะไม่เปิดเผยสารสนเทศดังกล่าว เว้นแต่มีข้อกฎหมายหรือกฎเกณฑ์กำหนด หรือได้รับการยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของสารสนเทศ รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดของการให้บริการ คุณภาพ และความปลอดภัย
- **ด้านคู่แข่งทางการค้า:** บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกากองการแข่งขันทางการค้าที่ดี และละเว้นการทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าต่างๆ ด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมทั้งละเว้นการเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าหรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นในการแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเงินเรือ รวมถึงข้อมูลต่างๆ ที่เป็นการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในปี 2567 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทหรือคดีความกับคู่แข่งทางการค้า
- **ด้านชุมชนและสังคม:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้
- **ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ:** นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเงินเรือซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าภาครัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรม และมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยฝ่ายตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

และกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

- **ด้านสิ่งแวดล้อม:** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ  
บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงาน การปฏิบัติตามกฎหมายต่างๆ และจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้
- **การเคารพสิทธิมนุษยชน:** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎหมายสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แรงงานหรือการใช้แรงงานเด็ก บริษัทฯ ไม่สนับสนุนกิจกรรมใดๆ ที่ละเมิดสิทธิมนุษยชน ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ อายุ ศาสนา สีผิว สภาพร่างกาย ฐานะ หรือชาติตระกูล นอกจากนี้บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พันธมิตรทางธุรกิจ คู่ค้า และผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานของบริษัทฯ และรวมถึงบริษัทที่อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัทฯ ทั้งในและต่างประเทศ ดำเนินธุรกิจด้วยการเคารพสิทธิมนุษยชน  
ในปี 2567 บริษัทฯ ไม่ได้รับรายงานหรือข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดสิทธิมนุษยชน
- **จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา:** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องเคารพในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาประเภทอื่นๆ ตัวอย่างเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมที่ใช้นั้นต้องผ่านการตรวจสอบและติดตั้งโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าโปรแกรมหรือข้อมูลที่นำมาใช้ในการทำงานไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

### 3. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีไขข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างสะดวก

#### 3.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

#### 3.2 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ บริษัทฯ จัดตั้งหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ รวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์ เพื่อให้เกิดความเข้าใจอย่างถ่องแท้เกี่ยวกับบริษัทฯ และธุรกิจของบริษัทฯ ข้อมูลบริษัทฯ และข้อมูลผลการดำเนินงานได้นำเสนอทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และช่องทางอื่นๆ

ช่องทางการติดต่อนักลงทุนสัมพันธ์มี 3 ช่องทาง ดังต่อไปนี้

- ทางอีเมล: ir@preciousshipping.com
- ทางโทรสาร: +662-236-7654
- ติดต่อผู้ให้ข้อมูลข่าวสารของบริษัท: ข้อมูลผู้ให้ข้อมูลข่าวสารของบริษัทได้เปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการและ/หรือกรรมการบริหารเข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะ/ การสื่อสารกับนัก วิเคราะห์	พบปะ/ การสื่อสารกับ นักลงทุน	การนำเสนอ (Presentations) Road shows	การให้สัมภาษณ์แก่ หนังสือพิมพ์และ ทีวี	รวม
2567	14	14	14	4	46
2566	25	25	15	2	67
2565	29	15	9	11	64

#### 4. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

##### 4.1 ความรับผิดชอบที่ชัดเจนของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตน และดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะมีส่วนร่วมในเรื่องใดๆ ที่อาจจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเรื่องดังต่อไปนี้ต้องได้รับการตัดสินใจหรือได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

- สิทธิที่จะกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ
- การแต่งตั้งกรรมการบริหาร คณะกรรมการชุดย่อย กรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขายหรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ ที่มีระยะเวลามากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความหรือยื่นฟ้องต่อศาลหรือยื่นข้อพิพาทใดๆต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณา
- การอนุมัติผลการดำเนินงานประจำปีและรายได้ไตรมาส
- อนุมัติพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจรรยาบรรณของธุรกิจ
- อนุมัติการตัดสินใจที่สำคัญในแง่ของทิศทางธุรกิจของบริษัทฯ และนโยบาย
- การตัดสินใจในการลงทุนที่สำคัญและการทำสัญญาที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญให้กับบริษัทฯ
- เรื่องใดๆ และ/หรือรายการที่อยู่ภายในขอบเขตของคณะกรรมการตามหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติ บริษัท มหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะอย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

##### 4.2 ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity)

บริษัทฯ ได้พิจารณาจัดทำ Board Skill Matrix เพื่อเสริมสร้างความเชี่ยวชาญที่หลากหลายในคณะกรรมการให้สอดคล้อง

กับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ คำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ สำหรับการพิจารณาเลือกกรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติของผู้สมัคร พิจารณาทักษะผสมผสานกัน พิจารณาความหลากหลาย และสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการ และความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บริหารและเป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ และกรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 9 ท่าน ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ 5 ท่าน (ร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด) นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการผู้หญิง 5 ท่าน (ร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด)

### 4.3 แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนทำหน้าที่พิจารณาทักษะ ประสบการณ์ และคุณสมบัติเฉพาะของผู้สมัคร เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2567 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษาบุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนสืบทอดตำแหน่ง

### 4.4 ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดอำนาจหน้าที่ ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุม และประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน และบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

นอกจากนี้การควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการปฏิบัติงาน รวมทั้งการใช้ทรัพยากรเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
2. เพื่อความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของรายงานทางการเงิน



### 3. เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงและมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ให้ดำเนินไปอย่างรัดกุมมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและบรรลุวัตถุประสงค์ ทางคณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดและเปิดเผยนโยบายบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และในหัวข้อ “การควบคุมภายใน” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับ และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

### การดูแลการปฏิบัติตามนโยบายและแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้รับทราบและปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติซึ่งได้ระบุไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจและแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการแจ้งเบาะแส และกระบวนการตรวจสอบภายในเพื่อเป็นกลไกในการติดตามดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นไปตามนโยบายและหลักการดังกล่าว หากกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานฝ่าฝืนหลักการดังกล่าวอาจได้รับโทษทางวินัยอย่างเข้มงวด

### 1. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้กำหนดนโยบายที่ครอบคลุมขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

#### นโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ได้วางนโยบายสำคัญเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ซึ่งมีแนวปฏิบัติดังนี้

- หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับตนเอง ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ
- ในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการเช่นนั้นเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ ให้ทำรายการเช่นนั้นเสมือนทำกับบุคคลภายนอก อย่างไรก็ดี ก่อนเข้าทำรายการดังกล่าว จะต้องมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วนและได้รับการอนุมัติโดยผู้มีอำนาจของบริษัทฯ
- นอกจากนั้น กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานที่มีส่วนได้เสียในรายการนั้นจะต้องไม่มีส่วนร่วมในขั้นตอนการพิจารณาอนุมัติ
- ในกรณีที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันภายใต้ประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทจดทะเบียนอย่างเคร่งครัด
- ในกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานหรือบุคคลในครอบครัวเข้าไปมีส่วนร่วมหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการที่แข่งขันกับธุรกิจของบริษัทฯ หรือกิจการใดๆ ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ จะต้องแจ้งต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร
- ในกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร หรือ พนักงานไปเป็นกรรมการ หุ่นส่วน ที่ปรึกษา หรือมีส่วนร่วมในบริษัทอื่น หรือองค์กรทางธุรกิจอื่น การดำรงตำแหน่งนั้นจะต้องไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และการปฏิบัติหน้าที่โดยตรงในบริษัทฯ

## บริษัท จัดให้มีมาตรการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ดังต่อไปนี้

- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดจะต้องไม่เข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าว โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้งเมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รายงานการมีส่วนได้เสีย ดังกล่าวนั้นยังมีประโยชน์ในแง่การติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติ ดังนี้
  - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการ และผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
  - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
  - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- ผู้บริหารและพนักงานทุกคนต้องรายงานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี หากมีรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้น ผู้บริหารหรือพนักงานรายนั้นต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชารับทราบผ่านทางแบบฟอร์มออนไลน์
- ในปี 2567 ผู้บริหารและพนักงานทุกคน (ร้อยละ 100) เปิดเผยข้อมูลความขัดแย้งทางผลประโยชน์ประจำปีผ่านทางแบบฟอร์มออนไลน์

## รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกัน และได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกเหนือจากการปฏิบัติตามนโยบายภายในและแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนด อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวได้อยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไปและได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการ คู่สัญญา เหตุผลและความจำเป็นไว้ในรายงานประจำปีอย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2567 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2568 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2568 ซึ่งพบว่าบริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดย

ทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวข้องกันได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีและรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ เห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

## 2. การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

เพื่อกำกับดูแลด้านการใช้ข้อมูลภายใน บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารระดับสูง ต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงในการถือครองหลักทรัพย์บริษัทฯ (หุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ในส่วนของตนเอง (รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) ต่อบริษัทฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 3 วันทำการนับจากวันที่มีการซื้อขาย/โอนหุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงในการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของกรรมการกำหนดให้มีการรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบทุกไตรมาส

## 3. การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท พรินซิเพส ชีฟปีง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายในการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญทั้งหมด (ทั้งที่เป็นข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่ไม่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน) ให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุนและประชาชนทั่วไปในเวลาที่เหมาะสม โดยบริษัทฯ มีการควบคุมภายในที่รัดกุมเพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่เปิดเผยนั้นมีความถูกต้องและครบถ้วน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญให้ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการค้าเงินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในกิจการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อการกำกับดูแลกิจการ

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กรรมการและผู้บริหารลงนามรับทราบถึงข้อกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 3 วันทำการนับตั้งแต่วันที่มีการซื้อขาย/โอน หุ้น และ/หรือ ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) รายงานดังกล่าวยังรวมถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการและผู้บริหารดังต่อไปนี้ (1) คู่สมรส (2) ผู้ที่อยู่กันด้วยกันฉันสามีภรรยา (3) บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ และ (4) นิติบุคคลที่กรรมการและผู้บริหาร คู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กันด้วยกันฉันสามีภรรยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ถือหุ้นรวมกันเกินกว่าร้อยละ 30 ของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของนิติบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ บุคคลลำดับที่ (1) - (4) ดังกล่าว รวมเรียกว่า “บุคคลที่เกี่ยวข้อง”

เลขานุการบริษัทฯ รายงานการเปลี่ยนแปลงในการถือครองหลักทรัพย์ของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกไตรมาส

นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้กำหนดห้ามบุคคลดังต่อไปนี้ เข้าทำรายการซื้อขาย/โอนหุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) ของบริษัทฯ ในช่วง 1 เดือน ก่อนการเปิดเผยงบการเงินต่อสาธารณะ และ 2 วัน หลังเปิดเผยงบดังกล่าวแล้ว และอย่างน้อย 5 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ (หรือที่เรียกว่า “Silent Period”)

- กรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ (รวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้อง) และ
- พนักงานฝ่ายการเงิน ฝ่ายบัญชี ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายตรวจสอบภายใน ฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ และฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต่างๆ

หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแลแจ้งให้บุคคลดังกล่าวข้างต้นทราบถึงช่วงเวลาห้ามซื้อขายหุ้น (Silent Period) ล่วงหน้าเป็นประจำผ่านทางอีเมล และกำกับดูแลการปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว

ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร แจ้งต่อเลขานุการบริษัทฯ ถึงความตั้งใจของตนเองและบุคคลที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนเข้าทำรายการที่จะซื้อขายหุ้น/ใบสำคัญแสดงสิทธิหลักทรัพย์ของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี)

นอกจากนี้ นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายสำหรับนักลงทุนสัมพันธ์ซึ่งกำหนดไว้ว่าในช่วงระยะเวลาสองสัปดาห์ก่อนการเผยแพร่รายงานทางการเงินตามกำหนดการ (หรือที่เรียกว่า “Silent Period”) ห้ามโฆษณาในฐานะตัวแทนของบริษัทฯ พูดคุยถึงผลประโยชน์ในอนาคตและการคาดการณ์ใดๆ ของกลุ่มบริษัทฯ กับสื่อมวลชน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และนักลงทุน

โดยระหว่างปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และไม่พบการละเมิดนโยบายนี้

#### 4. การต่อต้านการทุจริต (Anti-Corruption)

##### นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน

บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชัน ทุกรูปแบบ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมต่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ บริษัทฯ ไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการติดสินบนและการคอร์รัปชันต่างๆ (หากมี) การละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ ถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัย รวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

เพื่อเป็นเครื่องยืนยันในการต่อต้านการคอร์รัปชัน บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามแสดงเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตในปี 2561 โดยบริษัทฯ ได้ร่วมให้สัตยาบันเพื่อรับทราบข้อตกลงในคำประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตทุกรูปแบบ ต่อมาในวันที่ 5 สิงหาคม 2562 บริษัทฯ ได้รับการรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต

บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายงดรับของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจงดมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2567 นโยบายงดรับของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บริษัทฯ

ในปี 2567 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่องในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การจัดอบรมเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติด้านจริยธรรมดำเนินงานในบริษัทฯ นโยบายการกำกับดูแลกิจการ และนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันให้กับกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนในบริษัทฯ
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบทานและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชัน และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้

และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเมือง เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัติที่ได้เปิดเผยในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ และในนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

- การสอบทานระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบนและการทุจริตที่มีประสิทธิภาพ
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดการทุจริตทุกรูปแบบที่จะเกิดขึ้น บริษัทฯ ได้ทำการประเมินความเสี่ยงเพื่อระบุความเสี่ยงด้านการทุจริตที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ ได้สื่อสารจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติของบริษัทฯ ให้พนักงานและพันธมิตรทางธุรกิจรับทราบ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ในการป้องกันการทุจริต

## 5. นโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistleblowing Policy)

เพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทโดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ขอร้องเรียน หรือ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งข้อร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์ การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือ ผิดกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ สามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมลให้กับ คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

### ทางไปรษณีย์

คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

เลขที่ 217/79 คริสต์ถาวรเค้นคอนโดมิเนียม ซอยสุขุมวิท 4 ถนนสุขุมวิท

แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 ประเทศไทย

### ทางอีเมล

chaipatr@capmaxx.co.th

## กระบวนการดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

เมื่อบริษัทฯ ได้รับเบาะแสหรือข้อร้องเรียนแล้ว บริษัทฯ จะดำเนินการรวบรวมข้อมูล ประมวลผล ตรวจสอบ และกำหนดมาตรการในการดำเนินการเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด หลังจากนั้นผู้ที่มิหน้าที่รับผิดชอบเรื่องดังกล่าวมีหน้าที่ติดตามผลการดำเนินการ และรายงานผลแก่ผู้ที่เหมาะสม และเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการร้องเรียนให้เรียบร้อย การรายงานผลจากการดำเนินการ จะรายงานต่อประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและ/หรือกรรมการท่านอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ แล้วแต่กรณี

## การรักษาความลับ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำต่างๆ ที่ไม่ถูกต้อง ต้องการให้เก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับ ตามหลักการแล้ว บริษัทฯ จะจัดการกับทุกข้อร้องเรียนโดยเก็บรักษาเป็นความลับและบริษัทฯ หวังว่าผู้ร้องเรียนก็จะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับเช่นกัน ดังนั้น บริษัทฯ จะปกปิดชื่อผู้ร้องเรียนไว้เป็นความลับ

อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ผู้ร้องเรียนอาจต้องมาให้ถ้อยคำหรือแสดงหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ในกรณีเช่นนั้น บริษัทฯ



ไม่สามารถรับประกันได้ว่าข้อมูลทั้งหมดจะถูกปิดเป็นความลับ แต่บริษัทฯ จะเปิดเผยเฉพาะข้อมูลที่จำเป็นเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จะไม่เปิดเผยชื่อของผู้ร้องเรียนหากไม่ได้รับความยินยอมก่อน

### การปกป้องผู้รายงาน

เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้แจ้งเบาะแส/ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง บริษัทฯ จะไม่เปิดเผย ชื่อ ที่อยู่ ภาพ หรือข้อมูลอื่นใดของผู้แจ้งเบาะแส/ผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง ผู้ที่รายงานการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมทางธุรกิจ หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ของบริษัทฯ จะได้รับการคุ้มครอง และความเป็นธรรมภายใต้นโยบายนี้ พนักงานที่กลั่นแกล้งหรือตอบโต้ผู้ร้องเรียนจะต้องถูกลงโทษ และรวมถึงการเลิกจ้างงาน

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ” ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

### การรายงานเท็จ

รายงานที่พิสูจน์แล้วว่ามาจากข้อมูลที่เป็นเท็จถือเป็นการละเมิดจริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ภายใต้การลงโทษตามข้อกำหนดของบริษัทฯ และ/หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

### การติดตามการปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเป็นผู้ติดตามการปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน เลขานุการบริษัทฯ ในฐานะเลขานุการของคณะกรรมการชุดนี้ รวบรวมผลการปฏิบัติและรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี รวมถึงสรุปผลและรายงานการละเมิดให้ผู้ถือหุ้นทราบในรายงานประจำปี

ทั้งนี้ ในปี 2567 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และไม่ได้รับเรื่องร้องเรียนจากการแจ้งเบาะแสและไม่มีการละเมิดทางจริยธรรม

# รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท ฟรีเซียส จีพিং จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายกำธร ศิลาอ่อน ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ และนางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบ ด้วยความรอบคอบ ความโปร่งใส ความเป็นอิสระ และเป็นไปตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

### การสอบทานรายงานทางการเงิน

ในปี 2567 การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการจัดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

### การตรวจสอบภายใน และระบบการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบประจำปีของฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ ในปี 2567 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทาน

- การประเมินความเสี่ยงต่างๆ ซึ่งครอบคลุมไปถึงความเสี่ยงทางพาณิชย์ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงทางด้านเทคนิค และความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ
- แบบประเมินตนเองเพื่อพัฒนาระบบต่อต้านคอร์รัปชันจัดทำโดยแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (CAC)
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการคอร์รัปชัน
- กลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ
- การปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก
- รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำแนะนำต่างๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอ และไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

### การปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่างๆ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการดำเนินการซึ่งกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ก็คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

### การสอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ให้ความสำคัญในการสอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของ บริษัทฯ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ ได้กำหนดขึ้น และได้มีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมเพียงพอในงบการเงิน และภายใต้หัวข้อ “รายการเกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้

ผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอกได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายงานผลการสอบทานดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งได้มีการหารือและทบทวนรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2568 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้เสนอผลการสอบทานรายการเกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2567 ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568 โดยคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าว เป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป มีความสมเหตุสมผล และเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

### การสอบทานรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์

ในระหว่างปี 2567 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อย ตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ.2547 (รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม) รวมถึงประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.20/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน (รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม)

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่า การทำรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ

### การสอบทานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานและเปรียบเทียบแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับวิธีปฏิบัติที่ดีตามแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2567 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ระดับ 5 ดาว หรือ ดีเลิศ” ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากการสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนไทย (CGR) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับ SET ESG Ratings ในระดับ AA โดยบริษัทฯ เป็น 1 ใน 228 บริษัทจดทะเบียนที่ได้รับการประกาศรายชื่อหุ้นยั่งยืน SET ESG Ratings ซึ่งสะท้อนว่าบริษัทฯ ได้รับการยอมรับว่าดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

### การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ตามปกติการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมประชุมกับผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม นอกจากนั้น ทำให้สามารถจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับฟังคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการปรึกษาร่วมกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ โดยในปี 2567 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง (เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2566 จำนวน 4 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2567	ปี 2566
1. นายกำธร ศิลาอ่อน	4/4	4/4
2. ศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	4/4	4/4
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	4/4	4/4

### การคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2568 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเห็นชอบให้เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2568 ดังต่อไปนี้

1. นายวรพจน์ อำนวยพาณิชย์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4640)
2. นายเดิพงษ์ โอปนพันธ์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4501)
3. นางพูนนารถ เผ่าเจริญ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 5238)

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่อการเงินของบริษัทฯ ได้ และผู้สอบบัญชีทุกท่านไม่มีความสัมพันธ์ หรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยฯ ของบริษัทฯ กับผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าวและในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบและแสดงความเห็นต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระ และมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2544

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปี 2568 โดยรายละเอียดของค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับ การสอบบัญชีสำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2568 (ปีที่เสนอ)	ปี 2567
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.19 ล้านบาท	2.17 ล้านบาท
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยและ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.18 ล้านบาท	2.21 ล้านบาท
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ได้แก่		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.10 ล้านบาท	0.07 ล้านบาท
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	1.28 ล้านบาท	1.25 ล้านบาท
รวม	5.75 ล้านบาท	5.70 ล้านบาท

### การประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

สำหรับปี 2567 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้จัดทำ การประเมินตนเองตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

**บทสรุป:** ตลอดปี 2567 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้รับความร่วมมือจากกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ รวมถึงผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกเป็นอย่างดี ซึ่งส่งผลให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตามบทบาทและความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่ารายงานทางการเงินประจำปี 2567 และการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ เป็นไปอย่างครบถ้วน เชื่อถือได้ สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงินบริษัทฯ มีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ และมีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายภายใน หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท พรีเชียส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน)



นายกำธร สีลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

10 กุมภาพันธ์ 2568



# รายงานคณะกรรมการบริหาร

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น


ในปี 2567 คณะกรรมการบริหารของบริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย กรรมการบริหาร จำนวน 3 ท่าน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ กล่าวคือ นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ นายกอตัม กูรานา กรรมการ (การเงิน) และนายจันตราเชการ์ สีวรามัน เวนกาทารามัน กรรมการ (เทคนิค)

ในระหว่างปี 2567 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมจำนวน 13 ครั้ง ซึ่งกรรมการบริหารทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการบริหาร) ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารได้ติดตาม และพิจารณาวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงิน และนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ นอกจากนี้ คณะกรรมการบริหารทำหน้าที่บริหารธุรกิจของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงรายงานการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

สำหรับปี 2567 คณะกรรมการบริหารได้จัดทำการประเมินตนเองของคณะกรรมการบริหารตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการบริหารมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการบริหาร  
ของบริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ



นายกอตัม กูรานา  
กรรมการ (การเงิน)

10 กุมภาพันธ์ 2568

# รายงานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงของบริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน และกรรมการผู้จัดการ ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ กรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง โดยมี นายกำธร ศิลาอ่อน นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ นางกวิญ (แจ็กกี้) หวัง และนายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

สำหรับปี 2567 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง มีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงเข้าร่วมประชุมครบทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง) ทั้งนี้ คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวังและรอบคอบซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ทบทวนนโยบายและกลยุทธ์ด้านความยั่งยืน เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ดำเนินงานไปในทิศทางที่ถูกต้อง เพื่อบรรลุเป้าหมายการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนและมีเสถียรภาพ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงติดตามผลการดำเนินธุรกิจและผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินธุรกิจให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมภายใต้กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ นอกจากนี้ คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ประเมินความพร้อมของบริษัทฯ ในการรับมือกระแสด้านความยั่งยืนของโลก โดยที่ยังคงไว้ซึ่งความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีกลยุทธ์ในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ เพื่อสนับสนุนแผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ติดตามกิจกรรมการดำเนินงานของธุรกิจหลักและอุตสาหกรรม การเดินเรืออย่างสม่ำเสมอเพื่อระบุปัจจัยความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงด้านธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ และความเสี่ยงด้านความยั่งยืน ที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานบริษัทฯ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ตลอดจนมาตรการบรรเทาความเสี่ยงที่มีอยู่ เพื่อลดโอกาสและผลกระทบเชิงลบของเหตุการณ์ความเสี่ยงต่าง ๆ ทั้งนี้ มาตรการบรรเทาความเสี่ยง และเหตุการณ์ความเสี่ยงสำคัญต่างๆ (ถ้ามี) จะถูกรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- สำหรับปี 2567 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้จัดทำประเมินตนเองตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง มีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงมุ่งมั่นจะปฏิบัติหน้าที่โดยพัฒนากรอบการบริหารความเสี่ยงขององค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานของบริษัทฯ

ในนามคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง  
ของบริษัท พีรียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์  
ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง  
10 กุมภาพันธ์ 2568

# รายงานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนของบริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน กล่าวคือ นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศาสน์ กรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่ง ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน นางกวิยู (แจ๊คกี้) หวัง และนายกิริต ช่าง ดำรงตำแหน่ง สมาชิกคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

ในปี 2567 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนมีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง โดยกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน) คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ การปฏิบัติหน้าที่หลักของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนสามารถสรุปได้ดังนี้

- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน มีหน้าที่คัดเลือกและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่หมดวาระหรือตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง (แล้วแต่กรณี) โดยกระบวนการคัดเลือกที่มีความเข้มงวดนั้นจะพิจารณาจาก Board Skill Matrix ซึ่งเน้นถึงคุณสมบัติ และความหลากหลายทั้งในด้านความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และการศึกษา เพื่อให้มั่นใจว่าโครงสร้างของคณะกรรมการนั้นสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนจะถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติต่อไป ในปี 2567 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนเสนอให้กรรมการ 4 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้ นางสาวนิชิตา ช่าง นายกิริต ช่าง นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา และศาสตราจารย์ ดร. กวิดา ปานะนนท์ ซึ่งได้พ้นจากตำแหน่งตามวาระกลับเข้ารับตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ณ ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2567
- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน ดูแลให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าผู้สืบทอดตำแหน่งมีความพร้อมสำหรับบทบาทหน้าที่ที่มีความสำคัญ อันจะส่งผลให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างราบรื่น
- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน พิจารณาคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าคำตอบแทนของกรรมการสอดคล้องกับหน้าที่และผลการปฏิบัติงาน โดยสามารถเทียบเคียงได้กับคำตอบแทนของบริษัทอื่นในกลุ่มอุตสาหกรรม และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป ในปี 2567 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนได้เสนอคำตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบัน  
กรรมการบริษัทไทย สำหรับปี 2567 ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน  
โดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็น  
แนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน  
ของบริษัท พีรียัส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นางสาวเพ็ญศรี สุธีรคันต์

ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

10 กุมภาพันธ์ 2568



# การควบคุมภายใน

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการเพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้นๆ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ติดตามการปฏิบัติตามการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมต่างๆ ที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ สิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ ได้มีการจัดการระบบการควบคุมภายในตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission 2013 (COSO 2013) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน 3 ประการคือ การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินและรายงานอื่นๆ การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ซึ่งประกอบด้วย 5 องค์ประกอบสำคัญดังรายละเอียดต่อไปนี้

## 1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ จัดให้มีสภาพแวดล้อมการควบคุมที่เหมาะสม จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ นโยบายในการต่อต้านคอร์รัปชัน นโยบายการบริหารความเสี่ยง และนโยบายความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจน

บริษัทฯ กำหนดระบบการควบคุมภายในไว้สามระดับ เพื่อให้แน่ใจว่ามีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ แนวป้องกันระดับแรกครอบคลุมการบริหารจัดการในระดับฝ่ายปฏิบัติงานของบริษัทฯ ซึ่งบริหารจัดการความเสี่ยงและดำเนินการควบคุม แนวป้องกันระดับที่สอง ได้แก่ หน่วยงานด้านการบริหารความเสี่ยงและการกำกับดูแล ควบคุมดูแลนโยบายด้านความเสี่ยงและให้คำแนะนำด้านการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ แนวป้องกันระดับที่สาม คือ ฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งเป็นหน่วยงานตรวจสอบอิสระที่ทำหน้าที่ประเมินประสิทธิภาพของแนวป้องกันสองแนวแรก บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานของพนักงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

## 2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือเตือนภัยล่วงหน้าถึงอันตรายที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่บริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงทุกปี โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ 1) การประเมินความเสี่ยงในระดับองค์กรซึ่งกำกับดูแลโดยผู้บริหารระดับสูง โดยได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง” ในรายงานประจำปีนี้ และ 2) การประเมินความเสี่ยงในระดับกิจกรรมซึ่งเป็นการประเมินร่วมกันระหว่างฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีความเป็นอิสระ และผู้ปฏิบัติงานแต่ละฝ่าย (ซึ่งมีความชำนาญการและเข้าใจเป็นอย่างดีถึงกระบวนการทำงาน) ทั้งนี้ การประเมินดังกล่าวจะสะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงของการดำเนินงานที่แท้จริงซึ่งต้องการการบริหารโดยการกำหนดกลไกการควบคุมที่ถูกต้องและเหมาะสม ผลการประเมินความเสี่ยงในแต่ละกิจกรรมนี้ได้ถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทบทวนและดำเนินการต่อไป

## 3. กิจกรรมการควบคุม (Control Activities)

การประเมินความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นจะดำเนินการควบคู่พร้อมกับการประเมินกลไกการควบคุม เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการจัดวางระบบการควบคุมที่ดี และเหมาะสมกับความเสี่ยงต่างๆ เพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างยั่งยืนในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ในทุกหน่วยงานต้องตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลหน้าที่ความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

#### 4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการรักษาไว้ซึ่งความเชื่อถือได้ของระบบข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ บริษัทฯ ได้ลงทุนในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอย่างต่อเนื่อง ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้แน่ใจว่าข้อมูลมีความถูกต้องแม่นยำและทันเวลาเพื่อใช้ตัดสินใจในเรื่องต่างๆ บริษัทฯ ได้ใช้ซอฟต์แวร์ที่มีการเข้ารหัสในการติดต่อสื่อสารภายในองค์กร นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 ด้านระบบมาตรฐานความปลอดภัยสารสนเทศ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอกที่สำคัญ บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ และสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ นอกจากนี้ ผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

#### 5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation)

การติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานมีรายละเอียดต่อไปนี้

ระดับการประเมิน	ผู้ประเมินผลการทำงาน	ความถี่ของการประเมินผลการทำงาน
พนักงาน	หัวหน้าแผนก/หัวหน้าฝ่าย	อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี
หัวหน้าแผนก	ผู้บริหารระดับสูง	อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี
ผู้บริหารระดับสูง	คณะกรรมการบริษัทฯ	อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี

ผลการประเมินที่ได้จะถูกนำมาใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในอนาคต นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2567 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

##### ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2568 วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในเรื่องผลการประเมินระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และสามารถนำมาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2567 โดยผู้สอบบัญชีภายนอก จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็มีได้ระบุประเด็นข้อสังเกตที่เป็นสาระสำคัญรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ

##### หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในและหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการภายใต้แนวทางปฏิบัติที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในทุกเรื่อง เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีอำนาจในการคัดเลือก เสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ ประวัตินางสาวกณิศา สัจจะเดชาชัย หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในได้แสดงในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อกำหนด และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ทั้งนี้ ประวัตินางสาวสิริสา สุภาวสิน หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ได้แสดงในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

# รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ/รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยเป็นรายการที่อยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis)

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอจ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

รายละเอียดของรายการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับบริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อยซึ่งมีการทำรายการกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน มีดังต่อไปนี้

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2565	2566	2567
บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด</li> <li>นายกิริต ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด</li> <li>นายอิษฎ์ชาญ ชำห์ และนางสาวนิชิตา ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด ของนางสาวนิชิตา ชำห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567: ร้อยละ 67.44 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> </ul>	รายการเช่าสำนักงาน	2.83	2.54	2.42
		การบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์	0.30	0.30	0.30
บริษัท แมสโทรคอนโทรลส์ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทรคอนโทรลส์ จำกัด</li> <li>นายกิริต ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทรคอนโทรลส์ จำกัด</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท แมสโทรคอนโทรลส์ จำกัด ของนายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567: ร้อยละ 99.85 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> </ul>	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	0.23	0.27	0.50
		ค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศและเครื่องฟอกอากาศ	1.96	0.28	1.24

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2565	2566	2567
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด</li> <li>นายคุชรู คาลี วาเดีย และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด</li> <li>นายอิษฎ์ชาญ ซาห์และนางสาวนิชิต้า ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โกลแบ็กส์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ของนางสาว นิชิต้า ซาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567: ร้อยละ 85.31 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> </ul>	การใช้บริการ โรงแรมและการบริหารจัดการ	4.50	0.59	0.93
บริษัท อินซัวร์ เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์ เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด</li> <li>นางสาวสมิหรา ซาห์ ในฐานะกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด เป็นบุตรสาวของนายกิริต ซาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ และเป็นพี่น้องทางสายเลือดกับนางสาว นิชิต้า ซาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567: ร้อยละ 48.66 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567: ร้อยละ 48.66 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> </ul>	ค่าเบี้ยประกัน	2.78	2.56	3.31

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2565	2566	2567
RZHA GmbH	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายริชวัน ฮาซิม ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของ RZHA GmbH มีความสัมพันธ์เป็นบุตรของนายคาลิด ฮาซิม ซึ่งเป็นกรรมการผู้จัดการและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ</li> </ul>	ค่าที่ปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ	3.73	5.98	10.14
บริษัท คริสเตียนีและนีลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท คริสเตียนีและนีลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด</li> <li>นายคชูฐ คาลี วาเดย์และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท คริสเตียนีและนีลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด</li> <li>นายคชูฐ คาลี วาเดย์ นายกิริต ซาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท คริสเตียนีและนีลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 98.64) ของบริษัท คริสเตียนีและนีลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด</li> <li>นางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท คริสเตียนีและนีลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)</li> </ul>	ค่าใช้จ่ายในการซื้อแผงโซลาร์สำหรับเรือ	0.06	-	0.09
บริษัท แทมจีพี จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แทมจีพี จำกัด</li> <li>นายอิษฏ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท แทมจีพี จำกัด</li> <li>นายอิษฏ์ชาญ ซาห์และนางสาวนิชิตา ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท แทมจีพี จำกัด ของนายอิษฏ์ชาญ ซาห์ และนางสาวนิชิตา ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567: ร้อยละ 33.72 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> </ul>	ค่าใช้จ่ายในการซื้อตัวเครื่องบิน	-	-	0.06



บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2565	2566	2567
บริษัท เมก้า โลฟ ไซแอ็นซ์ ในจีเรีย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิชฎฐาญ ชาห์และนายกิริต ชาห์ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท เมก้า โลฟ ไซแอ็นซ์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 99.99) ของบริษัท เมก้า โลฟ ไซแอ็นซ์ ในจีเรีย จำกัด</li> <li>นายอิชฎฐาญ ชาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท เมก้า โลฟ ไซแอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)</li> </ul> <p>หมายเหตุ: บริษัทฯ คาดการณ์ว่าจะไม่มีรายการธุรกรรมกับ บริษัท เมก้า โลฟ ไซแอ็นซ์ ในจีเรีย จำกัด เกิดขึ้นอีกในอนาคต</p>	ค่าบริการสำหรับการจ่ายชำระหนี้ให้แก่ลูกค้าท้องถิ่นทุกรายในเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย	0.64	-	-
		ค่าที่พัก ค่าอาหาร และค่าใช้จ่ายอื่นๆ สำหรับลูกเรือที่เมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย	6.00	-	-
บริษัท เกรท เซอร์เกิล ซิปปิง เอเยนซี จำกัด (“บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม ในฐานะกรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และเป็นกรรมการของบริษัทย่อย อนึ่ง ปัจจุบัน นายคาลิดถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 121,526,275 หุ้น (ร้อยละ 7.79) และถือหุ้นของบริษัทย่อยจำนวน 2 หุ้น (ร้อยละ 0.001) และ</li> <li>นายมูนิร มอยนูদ্ดิน ฮาซิม เป็นน้องชายของนายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม</li> <li>ทั้งนี้ นายคาลิด มอยนูদ্ดิน ฮาซิม และนายมูนิร มอยนูদ্ดิน ฮาซิม มีฐานะเป็นผู้ขายในการทำรายการนี้</li> </ul> <p>หมายเหตุ: รายการธุรกรรมในลักษณะนี้คาดการณ์ว่าจะไม่เกิดขึ้นอีกในอนาคต</p>	ซื้อห้องชุด 1 ห้อง ณ อาคารชุดเพรสทิจทาวเวอร์ส ตั้งอยู่เลขที่ 168/21 อาคาร A ซอยสุขุมวิท 23 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร สำหรับพนักงานต่างชาติ	7.50	-	-

## เหตุผลในการทำรายการกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน

รายการที่เกี่ยวข้องกันนั้นมีความจำเป็นและสมเหตุสมผล เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ รายการเหล่านี้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทฯ

## ขั้นตอนและการอนุมัติการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

การทำรายการระหว่างบริษัทฯ กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันอยู่ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องซึ่งมีส่วนได้เสียกับรายการที่เกี่ยวข้องกันไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนเพื่ออนุมัติการทำรายการดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการระหว่างกันอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

## นโยบายหรือแนวโน้มการทำการค้าระหว่างกันในอนาคต

บริษัทฯ จะยังคงทำธุรกรรมกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในอนาคตอย่างระมัดระวัง โดยปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่างๆ ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่บังคับใช้อย่างครบถ้วนทุกประการ รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของบริษัทฯ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ ได้กำหนดขึ้นอีกทั้งการทำการค้าดังกล่าวต้องอยู่บนพื้นฐานเสมือนทำการค้ากับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป

## ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ สำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกัน

กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำการค้าที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้น และได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2568 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาด สมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว และพิจารณาความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำการค้าที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกัน ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯ ข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไปโดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงินของบริษัทฯ



# 3

ส่วนที่

## ผลการดำเนินงานทางการเงิน



## รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

ในนามของคณะกรรมการ

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการบริษัท



นายคาลิต มอยนูดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

10 กุมภาพันธ์ 2568



# งบการเงิน

## รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

### ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุข้อมูลนโยบายการบัญชีที่มีสาระสำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน รวมเรียกว่า (“งบการเงิน”)

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

### เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้



ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

### การรับรู้รายได้จากการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือมีความสำคัญต่องบการเงินเนื่องจากมีจำนวนเงินคิดเป็นประมาณร้อยละ 95 ของยอดรายได้รวมทั้งหมด กลุ่มบริษัทมีรายได้จากการเดินเรือจากการให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าแก่ลูกค้าหลายราย โดยรายได้จากการเดินเรือดังกล่าวประกอบด้วยรายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา และรายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ซึ่งรายได้ทั้ง 2 ประเภทจะถูกรับรู้ตลอดช่วงระยะเวลาที่ให้บริการ ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าและระยะเวลาในการรับรู้รายได้ในช่วงใกล้กับสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัทโดยการ

- ประเมินและทดสอบระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการบันทึกรายได้จากการเดินเรือ โดยการสอบถามผู้บริหารที่รับผิดชอบ ทำความเข้าใจระบบการควบคุม เลือกตัวอย่างและสุ่มทดสอบ การปฏิบัติตามการควบคุมที่กลุ่มบริษัทออกแบบไว้ และให้ความสำคัญเป็นพิเศษโดยการขยายขอบเขตการทดสอบสำหรับการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับมูลค่าและระยะเวลาในการรับรู้รายได้
- สุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปีและช่วงใกล้สิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- สอบทานใบลดหนี้ที่กลุ่มบริษัทออกภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี และพิจารณาว่าเป็นข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงหรือไม่

## ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลทั้งหมดที่อยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น)

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ หากในการปฏิบัติงานดังกล่าวข้าพเจ้าสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญแล้ว ข้าพเจ้าจะต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่พบว่ามีเรื่องดังกล่าวที่ต้องรายงาน

## ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

## ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

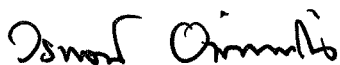
- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริง หรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชี และการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการ ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบ แต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระ และได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระ และการดำเนินการเพื่อจัดอุปสรรคหรือมาตรการป้องกันของข้าพเจ้า (ถ้ามี)

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



วรพจน์ อำนวยพาณิชย์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 4640

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 10 กุมภาพันธ์ 2568

# งบฐานะการเงิน

บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	2,165,987,809	2,314,984,719	1,469,219,640
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7, 8	404,781,264	295,394,486	3,892,712,302
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	8	-	-	23,000,000
น้ำมันเชื้อเพลิง		14,617,396	30,141,521	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	10, 33	89,039,923	95,110,384	-
<b>สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>				
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงาน		33,149,277	35,762,134	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		1,038,552	-	-
น้ำมันหล่อลื่น		69,124,315	84,761,164	-
อื่น ๆ		40,439,926	34,252,853	17,845,608
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		143,752,070	154,776,151	17,845,608
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>2,818,178,462</b>	<b>2,890,407,261</b>	<b>5,379,777,550</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	9	-	102,960,837	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	8	-	-	674,806,807
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	33, 34	92,670,252	125,921,407	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	10, 33	298,314,585	76,769,537	22,343,126
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	7,804,482,310
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	12	80,593,252	81,747,003	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	22,328,224,199	20,835,595,355	14,857,997
สินทรัพย์สิทธิการใช้	19	20,822,290	9,456,886	12,852,152
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	15	3,059,773	4,110,568	2,573,209
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือเรียกคืน		42,586,669	59,914,320	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	14	348,688,664	-	348,688,664
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	16	89,324,756	108,935,971	-
ค่าธรรมเนียมทางการเงินเรือตัดจ่าย		82,459,339	46,952,561	75,818,104
อื่น ๆ		3,355,373	3,047,351	2,548,078
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		566,414,801	218,850,203	427,054,846
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>23,390,099,152</b>	<b>21,455,411,796</b>	<b>8,958,970,447</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>26,208,277,614</b>	<b>24,345,819,057</b>	<b>14,338,747,997</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



# งบฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	340,370,873	62,278,105	211,996,836	1,789,518
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,907,817,853	1,342,582,396
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	15,410,231	97,825,564	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	96,524,276	73,831,159	15,553,611	1,061,069
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	156,152,695	169,261,020	108,650,300	118,630,209
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	608,458,075	403,195,848	2,244,018,600	1,464,063,192
รายได้รับล่วงหน้า	21,934,742	44,046,078	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,395,023,884	1,783,362,689	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,453,971	4,421,980	2,995,217	4,100,916
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	19,514,126	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	1,033,618	2,217,005	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	22,948,449	21,748,806	17,013,234	15,440,192
รวมหนี้สินหมุนเวียน	2,053,852,739	2,278,506,532	2,264,027,051	1,483,604,300
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
<b>ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี</b>				
กำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	49,151,622	95,673,939	34,114,147	67,374,261
<b>เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี</b>				
ภายในหนึ่งปี	5,721,704,892	5,542,998,761	-	-
หุ้นกู้	1,342,664,787	-	1,342,664,787	-
<b>หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี</b>				
ภายในหนึ่งปี	16,450,226	4,936,837	9,700,293	4,936,837
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	1,700,671	1,801,784	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	15,961,636	42,037,472	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	143,258,005	134,113,787	105,695,152	99,878,210
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	7,290,891,839	5,821,562,580	1,492,174,379	172,189,308
รวมหนี้สิน	9,344,744,578	8,100,069,112	3,756,201,430	1,655,793,608

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียส ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2567	2566	2567	2566
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
	หุ้นสามัญ 1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862
ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว					
	หุ้นสามัญ 1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862	1,559,291,862
ส่วนเกินทุน					
	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	1,967,897,516	1,967,897,516	1,967,897,516	1,967,897,516
	ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	172,445,812	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว					
	สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	22	155,929,186	155,929,186	155,929,186
	- บริษัทย่อย	22	497,932,000	479,260,000	-
	สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	23	58,065,488	57,652,601	58,065,488
	ยังไม่ได้จัดสรร		12,693,363,217	11,867,802,602	5,395,062,519
			5,033,251,262		
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		(241,435,766)	(14,570,564)	1,273,854,184	1,336,305,997
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		16,863,489,315	16,245,709,015	10,582,546,567	10,282,774,236
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		43,721	40,930	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		16,863,533,036	16,245,749,945	10,582,546,567	10,282,774,236
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		26,208,277,614	24,345,819,057	14,338,747,997	11,938,567,844

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>รายได้</b>				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	5,905,243,553	5,016,037,638	-	-
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	74,861,766	78,618,622	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	5,980,105,319	5,094,656,260	-	-
รายได้จากการให้บริการ	8	5,249,589	4,853,326	131,880,313
รายได้ดอกเบี้ย	80,615,138	44,376,870	63,848,298	45,127,482
รายได้เงินปันผล	8, 10, 11	5,873,741	507,490	1,139,937,461
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	146,876,552	-	-	-
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	-	-	-	570,308
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	8,992,362	35,900,388	-	-
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	3,515,609	-	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	32,568,588	11,937,908	19,535,207	-
รายได้อื่น	3,356,193	743,944	2,725,840	707,602
รวมรายได้	6,267,153,091	5,192,976,186	1,357,927,119	898,577,699
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	2,104,581,861	2,095,286,314	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	40,160,292	35,193,709	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	23,788,904	30,288,679	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	2,168,531,057	2,160,768,702	-	-
ค่าเสื่อมราคา	13, 19	1,523,326,311	1,428,684,321	9,551,460
ต้นทุนการให้บริการ	6,535,448	5,576,636	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	437,829,535	334,132,630	225,832,230	164,910,529
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	8	117,683,832	91,258,156	113,946,067
ขาดทุนจากการลดทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	24,681,968
ขาดทุนจากการค้ำของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	284,150,578
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	2,716,810
รวมค่าใช้จ่าย	4,253,906,183	4,020,420,445	349,329,757	573,025,378
กำไรจากการดำเนินงาน	2,013,246,908	1,172,555,741	1,008,597,362	325,552,321
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	12.1	20,287,119	21,218,259	-
ต้นทุนทางการเงิน	24	(560,683,805)	(480,596,627)	(22,738,205)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		1,472,850,222	713,177,373	985,859,157
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	26	(4,566,558)	(3,575,091)	-
กำไรสำหรับปี		1,468,283,664	709,602,282	985,859,157

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: บาท)				
หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	1,468,280,515	709,601,871	985,859,157	324,830,458
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	3,149	411	-	-
กำไรสำหรับปี	1,468,283,664	709,602,282	985,859,157	324,830,458
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
28				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.94	0.46	0.63	0.21

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
กำไรสำหรับปี	1,468,283,664	709,602,282	985,859,157	324,830,458
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไรจากการวัดมูลค่าสุทธิธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน	740,052	-	-	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน				
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ	(11,958,177)	2,029,317	-	-
ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	(32,114,481)	(141,966,249)	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(43,332,606)	(139,936,932)	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าสุทธิธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน	(26,872,813)	4,739,108	1,313,523	3,252,742
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงิน				
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน	(156,660,141)	(167,807,066)	(63,765,336)	362,194,185
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(183,532,954)	(163,067,958)	(62,451,813)	365,446,927
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(226,865,560)	(303,004,890)	(62,451,813)	365,446,927
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	1,241,418,104	406,597,392	923,407,344	690,277,385
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	1,241,415,313	406,597,391	923,407,344	690,277,385
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	2,791	1	-	-
	1,241,418,104	406,597,392	923,407,344	690,277,385

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



# งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม											
		ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท						องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น					
		กำไรสะสม			กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			กำไร (ขาดทุน) จากการ			ส่วนของผู้ถือหุ้น		
		จัดสรรแล้ว	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	จัดสรรแล้ว	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	กำไร (ขาดทุน)	การโอน	การโอน	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น
ทุนเรือนหุ้นเพื่อออกและชำระแล้ว		บริษัทร่วม	บริษัทร่วม	บริษัทร่วม	บริษัทร่วม	บริษัทร่วม	บริษัทร่วม	บริษัทร่วม	บริษัทร่วม	บริษัทร่วม	บริษัทร่วม	บริษัทร่วม	บริษัทร่วม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	กำไรสำหรับปี	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	571,500,000	57,162,181	11,690,107,761	-	-	270,857,602	16,462,768,234	16,462,809,163
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	709,601,871	-	-	-	709,601,871	709,602,282
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	(165,777,339)	4,739,108	(141,966,249)	(303,004,480)	(303,004,890)
	เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 31)	-	-	-	-	-	-	709,601,871	-	-	(141,966,249)	406,597,391	406,597,392
	จัดสรรสำรองเงินทดรอง (หมายเหตุ 22)	-	-	-	-	-	-	(623,656,610)	-	-	-	(623,656,610)	(623,656,610)
จัดสรรสำรองเงินทดรอง (หมายเหตุ 23)		-	-	-	-	(92,240,000)	-	92,240,000	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566		1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	479,260,000	57,652,601	11,867,802,602	(146,915,944)	3,454,027	128,891,353	16,245,709,015	16,245,749,945
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	กำไรสำหรับปี	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	479,260,000	57,652,601	11,867,802,602	-	-	128,891,353	16,245,709,015	16,245,749,945
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	1,468,280,515	-	-	-	1,468,280,515	1,468,283,664
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	(26,132,761)	(32,114,481)	(226,865,202)	(226,865,202)	(226,865,202)
	เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 31)	-	-	-	-	-	-	1,468,280,515	-	-	(32,114,481)	1,241,415,313	1,241,418,104
	จัดสรรสำรองเงินทดรอง (หมายเหตุ 22)	-	-	-	-	-	-	(623,635,013)	-	-	-	(623,635,013)	(623,635,013)
จัดสรรสำรองเงินทดรอง (หมายเหตุ 23)		-	-	-	-	18,672,000	-	(18,672,000)	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567		1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	497,932,000	58,065,488	12,693,363,217	(22,678,734)	96,776,872	(241,435,766)	16,863,489,315	16,863,533,036

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท พริเชียส ีฟปีง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ									
	งบการเงินเฉพาะกิจการ					องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น				
						กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
						กำไร (ขาดทุน) จากการ				
						วัตถุประสงค์กิจกรรมของ				
ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	สำรอง	จัดสรรแล้ว		ผลต่างจากการแปลงเงิน	กำไร (ขาดทุน) จากการ	วัตถุประสงค์กิจกรรมของ	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวม
				สำรองเพื่อกิจกรรม	ความรับผิดชอบต่อสังคม					
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	57,162,181	5,332,567,834	5,332,567,834	324,830,458	-	-
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 31)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 23)	-	-	-	-	490,420	(490,420)	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	57,652,601	5,033,251,262	1,334,338,336	1,967,661	1,336,305,997	10,282,774,236
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	57,652,601	5,033,251,262	1,334,338,336	1,967,661	1,336,305,997	10,282,774,236
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	-	985,859,157	-	-	-	985,859,157
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 31)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม (หมายเหตุ 23)	-	-	-	-	412,887	(412,887)	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	58,065,488	5,395,062,519	1,270,573,000	3,281,184	1,273,854,184	10,582,546,567

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเมียม ซีพี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
กำไรก่อนภาษี	1,472,850,222	713,177,373	985,859,157	324,830,458
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,524,785,903	1,430,126,361	10,910,808	9,411,632
ขาดทุนจากการลดทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	24,681,968
ขาดทุนจากการซื้อขายของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	284,150,578
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	19,536,305	19,253,234	-	-
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	25,915	6,726	25,915	4,338
กำไรจากการขายยานพาหนะ เรือและอุปกรณ์	(146,876,552)	(700,502)	-	(700,502)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	(20,287,119)	(21,218,259)	-	-
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	(8,622,995)	(2,844,033)	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	9,109,840	10,081,690	5,792,957	6,469,654
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(47,964,865)	(10,692,690)	(35,087,520)	(6,968,409)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	1,769,182	-	-	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	14,163,975	18,910,927	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	525,495,545	436,083,294	22,194,453	721,863
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	543,752	-	543,752	-
รายได้เงินปันผล	(5,873,741)	(507,490)	(1,139,937,461)	(740,643,340)
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	(8,992,362)	(35,900,388)	-	-
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	-	-	-	(570,308)
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	(3,515,609)	-	-	-
รายได้ดอกเบี้ย	-	-	(39,987,920)	(39,788,294)
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	-	132,684	-	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	3,326,147,396	2,555,908,927	(189,685,859)	(138,400,362)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(111,629,070)	(22,503,076)	(1,545,256,381)	506,740,301
น้ำมันเชื้อเพลิง	(49,295,331)	11,554,043	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	11,096,100	28,612,660	(4,903,920)	1,229,199
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(717,764)	186,136	(156,200)	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	204,012,921	(173,306,168)	1,939,149,282	1,172,683,960
รายได้รับล่วงหน้า	(21,221,222)	(10,279,516)	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(8,123,612)	(36,288,818)	(8,253,499)	(34,716,274)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(45,774,111)	(123,074,294)	(32,737,782)	(83,675,545)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,304,495,307	2,230,809,894	158,155,641	1,423,861,279
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	-	(6,027,952)	-	(3,993,061)
รับคืนภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	1,827,586	-	1,827,586	-
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(6,009,134)	(4,919,058)	(2,344,025)	(1,809,618)
<b>เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>3,300,313,759</b>	<b>2,219,862,884</b>	<b>157,639,202</b>	<b>1,418,058,600</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
ซื้อเรือ อุปกรณ์ และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(4,088,459,536)	(409,532,237)	(12,961,695)	(437,576)
เงินสดรับจากการขายยานพาหนะ เรือและอุปกรณ์	1,187,487,458	700,504	-	700,504
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	(4,147)	-	(4,147)	-
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าต่อเรือ	(350,344,337)	-	(350,344,337)	-
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	(494,200,559)	(152,944,526)	-	-
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	241,115,218	-	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนหุ้นสามัญในบริษัทย่อย	-	-	(249,000,000)	(999,900)
เงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนหุ้นบุริมสิทธิในบริษัทย่อย	-	-	(5,351,200)	(6,277,965)
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยลดลง (เพิ่มขึ้น)	-	-	23,000,000	(23,000,000)
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	143,776,000	45,265,220
เงินปันผลรับ	11,633,357	21,157,323	506,521	-
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>(3,492,772,546)</b>	<b>(540,618,936)</b>	<b>(450,378,858)</b>	<b>15,250,283</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินฝากที่มีภาระค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	102,216,261	(2,912,290)	-	-
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(502,294,084)	(428,274,141)	-	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(78,631,096)	(79,398,076)	(54,306,302)	(38,138,922)
เงินสดจ่ายในการออกหุ้นกู้	(17,889,930)	-	(17,889,930)	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมจากการค้ำประกันหุ้นกู้	(11,140,647)	-	(11,140,647)	-
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(8,992,283)	(7,171,542)	(6,825,499)	(5,671,501)
เงินสดรับ (จ่าย) ตราสารอนุพันธ์	(11,502,907)	56,077,298	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	2,262,901,575	3,080,865,240	-	-
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,055,026,898)	(1,225,303,062)	-	-
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(1,342,539,773)	(1,138,431,793)	-	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	1,360,000,000	-	1,360,000,000	-
เงินปันผลจ่าย	(623,635,013)	(623,656,610)	(623,635,013)	(623,656,610)
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>73,465,205</b>	<b>(368,204,976)</b>	<b>646,202,609</b>	<b>(667,467,033)</b>
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(30,003,328)	(51,721,697)	65,661,816	(32,223,251)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)</b>	<b>(148,996,910)</b>	<b>1,259,317,275</b>	<b>419,124,769</b>	<b>733,618,599</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	2,314,984,719	1,055,667,444	1,050,094,871	316,476,272
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>2,165,987,809</b>	<b>2,314,984,719</b>	<b>1,469,219,640</b>	<b>1,050,094,871</b>

## ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด

### รายการที่มีใช้เงินสด

เงินปันผลจากบริษัทย่อยโดยหักกลับกับเจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	1,139,430,940	740,643,340
เงินสดรับจากการลดทุนในบริษัทย่อย				
โดยหักกลับกับเจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	-	551,780
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้นจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	17,651,103	-	8,537,603	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

## 1. ข้อมูลทั่วไป

### ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลที่อยู่ตามท้องทะเลเบียงของบริษัทฯอยู่ที่เลขที่ 8 ชั้นที่ จี, 7, 8 และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

## 2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

### 2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศไทย ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้สินทรัพย์และหนี้สินแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ส่วนรายได้และค่าใช้จ่ายแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ ผลต่างซึ่งเกิดขึ้นจากการแปลงค่างบการเงินดังกล่าวได้แสดงไว้เป็นรายการ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี



## 2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

- ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทฯ”) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม (รวมเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้นโดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2567	2566
			ร้อยละ	ร้อยละ
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท ฟรีเซียส เมททัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท ฟรีเซียส วิซเซส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอร์ลิส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท ฟรีเซียส ฟอนต์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท ฟรีเซียส เว้นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท ฟรีเซียส ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท ฟรีเซียส ลาเวนเดอร์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท ฟรีเซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท ฟรีเซียส วินัส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท ฟรีเซียส เนปจูน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท บงกช โซลดิ้งส์ จำกัด	โซลดิ้ง คัมพานี/ การลงทุน	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
27. บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด	โซลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
28. บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	100.00

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2567	2566
			ร้อยละ	ร้อยละ
29. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือ	ไทย	99.99	99.99
	ทางด้านเทคนิค			
30. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	โซลคิง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
31. บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
32. บริษัท ฟรีเซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
33. บริษัท ฟรีเซียส ธอทัส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
34. บริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
35. บริษัท ฟรีเซียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
36. บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
37. บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
38. บริษัท ฟรีเซียส ไทคัส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
39. บริษัท ฟรีเซียส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
40. บริษัท ฟรีเซียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
41. บริษัท ฟรีเซียส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
42. บริษัท ฟรีเซียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
43. บริษัท ฟรีเซียส บริส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
44. บริษัท ฟรีเซียส โทปาซ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
45. บริษัท ฟรีเซียส เวฟส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
46. บริษัท ฟรีเซียส เจด ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
47. บริษัท ฟรีเซียส ทิวลิปส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
48. บริษัท ฟรีเซียส ไวโอเลตส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
49. บริษัท ยูนิติ เว็นเจอร์ส ฟิทีอี ลิมิเตด	โซลคิง คัมพานี/ การลงทุน	สิงคโปร์	100.00	100.00
50. บริษัท ฟรีเซียส แมริโกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
51. บริษัท ฟรีเซียส เดซี่ส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
52. บริษัท ฟรีเซียส อิบิสคัส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
53. บริษัท ฟรีเซียส โรส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
54. บริษัท ฟรีเซียส ไลแลก ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
55. บริษัท ฟรีเซียส โลดัส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
56. บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
57. บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
58. บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
59. บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
<u>บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
60. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ซิฟอรัทส์	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40
(ฮาลเคีย) ไพรวาท ลิมิเตด				

\* อัตราร้อยละของการถือหุ้นเฉพาะในส่วนของหุ้นสามัญ โดยหุ้นบุริมสิทธิที่บริษัทฯ ถือไม่มีสิทธิออกเสียง

ในระหว่างปี 2567 กลุ่มบริษัทมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างดังนี้

การลงทุนเพิ่มของบริษัทฯ

วันที่ลงทุน	ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละของ การถือหุ้น	รายละเอียดการลงทุน	วันที่จ่ายชำระค่าหุ้น
4 มีนาคม 2567	บริษัท พรีเมียส เวฟส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	66.67*	หุ้นบริมสิทธิ์จำนวน 100,000 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มีนาคม 2567
7 มีนาคม 2567	บริษัท พรีเมียส บริส ฟิฟตี้ ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	66.67*	หุ้นบริมสิทธิ์จำนวน 100,000 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มีนาคม 2567
23 กรกฎาคม 2567	บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด	โอดลิง คัมพานี/ การลงทุน	ไทย	99.99	หุ้นสามัญจำนวน 2,490,000 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท	กรกฎาคม 2567

การลงทุนเพิ่มของบริษัทย่อย - บริษัท พรีเมียส ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิฟตี้ ลิมิเตด

วันที่ลงทุน	ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละของ การถือหุ้น	รายละเอียดการลงทุน	วันที่จ่ายชำระค่าหุ้น
4 มีนาคม 2567	บริษัท พรีเมียส เวฟส์ ฟิฟตี้ ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	33.33*	หุ้นสามัญจำนวน 49,999 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มีนาคม 2567
7 มีนาคม 2567	บริษัท พรีเมียส บริส ฟิฟตี้ ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	33.33*	หุ้นสามัญจำนวน 49,999 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มีนาคม 2567

บริษัทย่อยจัดตั้งใหม่ที่ได้รับทุน โดยบริษัทย่อย - บริษัท พรีเมียม ชีฟปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด

วันที่ลงทุน	ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	อัตราส่วนของ การถือหุ้น	รายละเอียดการลงทุน	วันที่จ่ายชำระค่าหุ้น
4 มีนาคม 2567	บริษัท พรีเมียมช อีบีเอสส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	หุ้นสามัญจำนวน 50,000 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มีนาคม 2567
20 สิงหาคม 2567	บริษัท พรีเมียมช โรส พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	หุ้นสามัญจำนวน 50,000 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	สิงหาคม 2567
1 พฤศจิกายน 2567	บริษัท พรีเมียมช โคสต์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	หุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	ตุลาคม 2567
1 พฤศจิกายน 2567	บริษัท พรีเมียมช ไสแลค พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	หุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	ตุลาคม 2567

\* หุ้นสามัญที่ถือโดยบริษัทย่อย บริษัท พรีเมียมช ชีฟปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด มีสิทธิออกเสียง ในขณะที่หุ้นบุริมสิทธิที่ถือโดยบริษัทฯ ไม่มีสิทธิออกเสียง

- ข) บริษัทจะถือว่ามี การควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- บริษัทจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการสิ้นสุดลง
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัท
- งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้ นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัท
- จ) งบการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลา รายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น
- ฉ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทและส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ช) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวม และส่วนของผู้ถือหุ้นในงบฐานะการเงินรวม

## 2.3 บริษัทจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการโดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน



### 3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

#### 3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

#### 3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2568

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2568 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่าการปรับปรุงมาตรฐานนี้จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

### 4. นโยบายการบัญชี

#### 4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

##### รายได้จากการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือประกอบด้วยรายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และรายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter)

รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลารับรู้โดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่ให้บริการไปตลอดอายุสัญญาให้เช่าเรือ

รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวรับรู้โดยวิธีเส้นตรงตลอดระยะเวลาของเที่ยวการเดินทางเรือที่ได้ประมาณไว้ นับจากวันที่เริ่มขนส่งสินค้าเข้าระวางถึงวันที่ขนถ่ายสินค้าออกจากระวางเสร็จสิ้น

## **รายได้จากการให้บริการ**

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้ว

## **รายได้ดอกเบี้ย**

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

## **ต้นทุนทางการเงิน**

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายจำนวนโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

## **เงินปันผลรับ**

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อกลุ่มบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

### **4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด**

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

### **4.3 น้ำมันเชื้อเพลิง**

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

### **4.4 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม**

เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

#### 4.5 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

เรือ อาคารชุดและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หลังจากหักมูลค่าคงเหลือโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

เรือ	25 ปี
อุปกรณ์เรือ	5 ปี หรือตามอายุการให้ประโยชน์ที่เหลือของเรือ
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	2 ปี และ 4 ปี ตามลำดับ
อาคารชุด	17 - 20 ปี
สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	5 ปี
อื่น ๆ	5 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

#### 4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 7 ปี

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น ได้แก่ สิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสหภาพยุโรป (EU Allowance, Carbon credit) บริษัทจะบันทึกต้นทุนเริ่มแรกตามราคาทุน โดยภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นดังกล่าวแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น และไม่มี การตัดจำหน่ายเนื่องจากสินทรัพย์มีอายุการให้ประโยชน์ไม่จำกัด

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นจะถูกตัดรายการเมื่อมีการใช้สิทธิดังกล่าว

#### 4.7 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

#### 4.8 ต้นทุนสัญญารอตจ่าย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญารอตจ่าย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือ ซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

#### 4.9 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

##### กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญาเว้นแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

##### สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ประมาณการต้นทุนในการรื้อถอนและการขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิง หรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงหรือสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อ้างอิง และหักด้วยสิ่งงูใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งเป็นอาครคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้ แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่าจำนวน 5 ถึง 8 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

## หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า ค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้นได้เกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกรวบรวมมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

### สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

#### 4.10 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

#### 4.11 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาคือเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจการในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่าง ๆ ของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น



ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถ่วงเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

ข) กิจการในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจการในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจนกว่ามีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

#### 4.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สินทรัพย์สิทธิการใช้หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

#### 4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

##### ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

##### ข) ผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงาน

###### โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

###### โครงการผลประโยชน์หลังออกจากราชการ

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากราชการตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากราชการสำหรับพนักงาน

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากราชการของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อมีการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง แล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน

##### ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบัน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในงบกำไรขาดทุน

##### ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากราชการโดยสมัครใจ

#### 4.14 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้น อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

##### *ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ*

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

#### 4.15 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

##### **ภาษีเงินได้ปัจจุบัน**

กลุ่มบริษัทในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากรบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

##### **ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี**

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

#### 4.16 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

#### 4.17 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุนการทำรายการเฉพาะในกรณีที่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มียอดประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

##### การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรกเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

##### สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน

##### สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ตราสารหนี้)

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญาและเพื่อขายสินทรัพย์ทางการเงิน และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

ทั้งนี้ รายได้ดอกเบี้ย กําไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าหรือการโอนกลับรายการผลขาดทุนนั้นจะรับรู้ในส่วนของกําไรหรือขาดทุนและคำนวณด้วยวิธีการเช่นเดียวกับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมอื่น ๆ จะรับรู้ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมที่เคยรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจะโอนเข้าไปยังส่วนของกําไรหรือขาดทุนเมื่อมีการตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินนั้น

### **สินทรัพย์ทางการเงินที่มีการกำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ตราสารทุน)**

ณ วันที่รับรู้รายการวันแรก กลุ่มบริษัทสามารถเลือกจัดประเภทเงินลงทุนในตราสารทุนซึ่งไม่ได้ถือไว้เพื่อการค้า เป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยไม่สามารถเปลี่ยนการจัดประเภทในภายหลังได้ ทั้งนี้ การจัดประเภทรายการจะพิจารณาเป็นรายตราสาร

ผลกำไรและขาดทุนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของสินทรัพย์ทางการเงินนี้จะไม่สามารถโอนไปรับรู้ในงบกำไรขาดทุนได้ในภายหลัง

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นรายได้อื่นในงบกำไรขาดทุน เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการได้รับคืนของต้นทุนการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินอย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการนั้นในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

นอกจากนี้ เงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไม่มีข้อกำหนดให้ประเมินการด้อยค่า

### **การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน**

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในงบกำไรขาดทุน

### **การรับรู้และการตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน**

กลุ่มบริษัทรับรู้หรือตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินในวันที่จ่ายชำระ ซึ่งเป็นวันที่ได้มีการส่งมอบสินทรัพย์นั้น สำหรับการซื้อหรือการขายสินทรัพย์ทางการเงินตามปกติ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชีเมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น



กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในงบกำไรขาดทุน

### **การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน**

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแสเงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญากับกระแสเงินสดทั้งหมดที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า

การคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นข้างต้นอ้างอิงจากข้อมูล ผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

### **การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน**

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบฐานะการเงินก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

#### 4.18 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้ตราสารอนุพันธ์ คือ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และสัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้า เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย และค่าระวางเรือ ตามลำดับ

กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังซึ่งรวมถึงดอกเบี้ยรับในงบกำไรขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิผล ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

##### การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

เพื่อวัตถุประสงค์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจัดประเภทของการป้องกันความเสี่ยงเป็นการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ในกรณีที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากการผันผวนของกระแสเงินสด ซึ่งเกิดจากความเสี่ยงเฉพาะของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชีหรือรายการที่คาดการณ์ไว้ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะใชการบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่กลุ่มบริษัทใช้ในการประเมินประสิทธิผลของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิผล และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น

- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริง และปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

กลุ่มบริษัทบันทึกการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงทุกข้อ ดังนี้

### **การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด**

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลเป็นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลเข้างบกำไรขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสัมบูรณ์ของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรกหรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่น ๆ กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังงบกำไรขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อกำไรขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกิจการคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังงบกำไรขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้นเมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

#### 4.19 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

#### 5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

##### มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่บันทึกในงบฐานะการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลองการประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต (ทั้งของธนาคารและคู่สัญญา) สภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ อาจมีผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบฐานะการเงินและการเปิดเผยลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

## ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทางการค้าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการค้าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวกับสินทรัพย์นั้น

### ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาระ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

### คดีความเกี่ยวกับการจับกุมเรือชญาณี นารี และลูกเรือในประเทศไนจีเรีย

บริษัทฯ ได้เปิดเผยรายการหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความที่เกี่ยวข้องกับการจับกุมเรือชญาณี นารี และลูกเรือสัญชาติไทยในประเทศไนจีเรีย ในข้อกล่าวหาลักลอบขนส่งยาเสพติด โดยมีขอบด้วยกฎหมายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 32.2 จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายและฝ่ายกฎหมายของกลุ่มบริษัท ฝ่ายบริหารเชื่อว่าผลการตัดสินของคณะศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียยังมีความไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณจำนวนหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ถ้ามี) ได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

## 6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
เงินสด	754	754	742	742
เงินฝากธนาคาร	2,165,234	2,314,231	1,468,478	1,049,353
รวม	2,165,988	2,314,985	1,469,220	1,050,095

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.04 ถึง 5.80 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์ เงินฝากประจำ และเงินฝากกระแสรายวันสกุลเงินเหรียญสิงคโปร์และเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.15 ถึง 1.70 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2566: ระหว่างร้อยละ 0.04 ถึง 5.80 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์ เงินฝากประจำ และเงินฝากกระแสรายวันสกุลเงินเหรียญสิงคโปร์และเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.15 ถึง 0.55 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท)



## 7. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<u>ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</u>				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	404,781	295,394	-	-
มากกว่า 12 เดือน	51	52	-	-
รวม	404,832	295,446	-	-
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(51)	(52)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	404,781	295,394	-	-
<u>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</u>				
เงินทดรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)	-	-	3,892,712	2,373,079
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	3,892,712	2,373,079
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	404,781	295,394	3,892,712	2,373,079

## 8. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ในกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11 และบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นสามัญเป็นจำนวนร้อยละ 28.40 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าใช้บริการโรงแรมและค่าบริหารจัดการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินชัวร์รันส์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท อินชัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินชัวร์รันซ์ โบรคเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการ ของบริษัทฯเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด	บริการขนส่งทางอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อีการ์ ซอฟต์แวร์ โซลูชั่นส์ พีทีอี จำกัด ประเทศสิงคโปร์	ค่าบริการซอฟต์แวร์	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท เมก้า ไลฟ์ไชนเอนซ์ ไนจีเรีย จำกัด	ค่าบริการ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
RZHA GmbH	ค่าที่ปรึกษาสำหรับการ จัดหาผู้เช่าเรือ	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการ ของบริษัทฯเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท แทมจีพี จำกัด	ค่าตัวเครื่องบินเช่า	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา	
	2567	2566	2567	2566		
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย						
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)						
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	127,305	111,529	อัตราคงที่ต่อลำต่อวัน โดยอ้างอิงกับ ค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ	
รายได้จากการให้บริการ - ค่าที่ปรึกษา	-	-	4,575	-	จ่ายตามค่าใช้จ่ายจริง	
เงินปันผลรับ	-	-	1,139,431	740,643	ตามที่ประกาศจ่าย	
ดอกเบี้ยรับ	-	-	39,988	39,788	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.00 ต่อปี	
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	6,826	6,751	ราคาตลาด	
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม						
เงินปันผลรับ	5,760	20,650	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย	
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน						
ค่าตัวเครื่องบินจ่าย	60	-	-	-	ราคาตลาด	
ค่าเช่าและบริการจ่าย	18,929	12,527	16,703	10,774	ราคาตลาด	

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)</b>				
บริษัทย่อย	-	-	3,892,712	2,373,079
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	3,892,712	2,373,079
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
บริษัทย่อย	-	-	1,907,818	1,342,582
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	62	6	62	6
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	62	6	1,907,880	1,342,588
<b>หนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	1,953	-	1,953
รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	1,953	-	1,953

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างกลุ่มบริษัทซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

#### เงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ยอดคงค้างของเงินให้กู้ยืมระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 และการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินให้กู้ยืมดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

#### เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566
ยอดคงเหลือต้นปี	23,000	-
เพิ่มขึ้น	145,000	23,000
หัก: จ่ายคืนเงินกู้	(168,000)	-
ยอดคงเหลือปลายปี	-	23,000

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยเป็นเงินให้กู้ยืมแก่บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด โดยเป็นตั๋วสัญญาใช้เงินแบบไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม

เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2567 บริษัทฯ ได้รับชำระคืนเงินกู้ทั้งจำนวนจากบริษัทย่อยแล้ว

## เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566
ยอดคงเหลือต้นปี	777,499	790,604
ดอกเบี้ยรับสำหรับปี	39,988	39,788
ลดลง	(143,776)	(45,265)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,096	(7,628)
ยอดคงเหลือปลายปี	674,807	777,499

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเงินกู้กับบริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท พีเอสเอสพี”) เพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมจำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ระหว่างบริษัทฯ ในฐานะผู้ให้กู้และบริษัท พีเอสเอสพี ในฐานะผู้กู้ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัท พีเอสเอสพี มียอดคงเหลือจำนวน 19.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2566: 22.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

### ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ผลประโยชน์ระยะสั้น	100,360	79,044	97,495	77,143
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	2,020	3,109	2,020	2,795
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	15,304	9,105	14,431	8,559
รวม	117,684	91,258	113,946	88,497

### ภาระค้ำประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ มีภาระจากการค้ำประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคารตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

## 9. เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คือ เงินฝากธนาคารของบริษัทย่อยจำนวน 3.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาเงินกู้ยืมฉบับหนึ่งที่ลงนามในปี 2564 ซึ่งกล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

ในระหว่างปี 2567 บริษัทย่อยได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ยืมฉบับดังกล่าวเพื่อยกเลิกบัญชีเงินฝากสำรองเพื่อการชำระหนี้

## 10. สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน/ไม่หมุนเวียนอื่น

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น</b>				
<u>ตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย</u>				
เงินฝากประจำที่มีอายุเกิน 3 เดือน	6,798	-	-	-
<u>ตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไร</u>				
<u>ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</u>				
หุ้นกู้	82,242	95,110	-	-
รวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	89,040	95,110	-	-
<b>สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น</b>				
<u>เงินลงทุนตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วย</u>				
<u>มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</u>				
บริษัทจดทะเบียน	275,971	55,595	-	-
บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	22,343	21,175	22,343	21,175
รวมสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	298,314	76,770	22,343	21,175

ตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ได้แก่ เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนและเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน ซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาว่าตราสารทุนเหล่านี้เป็นการลงทุนในเชิงกลยุทธ์จึงจัดประเภทเป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ในระหว่างปี 2567 สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นมีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

ก) เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน คือ บริษัท บทด จำกัด โดยบริษัทฯ ลงทุนในหุ้นสามัญจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10.00 บาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด โดยในระหว่างปี 2567 บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลจำนวน 0.51 ล้านบาท (2566: ไม่มี) จากเงินลงทุนในตราสารทุนดังกล่าว ซึ่งแสดงเป็นรายได้เงินปันผลในงบกำไรขาดทุนรวมและเฉพาะกิจการ



- ข) บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด (“บงกช”) ได้ซื้อหุ้นสามัญของบริษัท วิ.แอล.เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเพิ่มเติม โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บงกชมีหุ้นทั้งหมดเป็นจำนวน 208,627,723 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.63 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด โดยในระหว่างปี 2567 บงกชได้รับเงินปันผลจำนวน 3.89 ล้านบาท (2566: ไม่มี) จากเงินลงทุนในตราสารทุนดังกล่าว ซึ่งแสดงเป็นรายได้เงินปันผลในงบกำไรขาดทุนรวม
- ค) บริษัท 프리เชียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“พีเอสเอสพี”) และบริษัท ยูนิติ เว็นเจอร์ส พีทีอี ลิมิเตด (“ยูนิติ”) ได้ซื้อหุ้นสามัญของบริษัทแห่งหนึ่งในตลาดหลักทรัพย์ประเทศสิงคโปร์เพิ่มเติม โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 พีเอสเอสพีและยูนิติมีหุ้นทั้งหมดเป็นจำนวน 2,975,300 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.79 ของทุนที่ออกและชำระทั้งหมดแล้ว โดยในระหว่างปี 2567 พีเอสเอสพีและยูนิติได้รับเงินปันผลรวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1.47 ล้านบาท (2566: 0.51 ล้านบาท) จากเงินลงทุนในตราสารทุนดังกล่าว ซึ่งแสดงเป็นรายได้เงินปันผลในงบกำไรขาดทุนรวม

ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวเกิดจากการวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม และผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

## 11. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2567	2566	2567	2566	2567	2566
			ร้อยละ	ร้อยละ		
บริษัท 프리เชียส เมทัลส์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	360,124	362,619
บริษัท 프리เชียส วิชเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	306,557	308,680
บริษัท 프리เชียส สโตนส์ ชิปปิง จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	286,362	288,346
บริษัท 프리เชียส แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	329,553	331,836
บริษัท 프리เชียส เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	190,073	191,390
บริษัท 프리เชียส โอเชียนส์ จำกัด	150,000	150,000	99.99	99.99	199,928	201,313
บริษัท 프리เชียส แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	316,274	318,464
บริษัท 프리เชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	134,340	135,271
บริษัท 프리เชียส เอ็มเมอร์ลิส จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	322,128	324,359
บริษัท 프리เชียส รูบี้ส์ จำกัด	259,360	259,360	99.99	99.99	268,957	270,820
บริษัท 프리เชียส โอปอลส์ จำกัด	249,360	249,360	99.99	99.99	260,331	262,134
บริษัท 프리เชียส เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	189,769	191,084
บริษัท 프리เชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	365,891	368,425
บริษัท 프리เชียส ฟอเรสต์ จำกัด	286,000	286,000	99.99	99.99	284,458	286,428
บริษัท 프리เชียส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	222,062	223,600
บริษัท 프리เชียส ฟอนต์ส์ จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	133,568	134,493

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2567	2566	2567	2566	2567	2566
			ร้อยละ	ร้อยละ		
บริษัท พรีเมียม เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	240,870	242,539
บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด	567,000	567,000	99.99	99.99	585,352	589,406
บริษัท พรีเมียม ออคิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	204,657	206,074
บริษัท พรีเมียม ลาภานส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	186,600	187,892
บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	141,869	142,851
บริษัท พรีเมียม ออเนชั่นส์ จำกัด	156,000	156,000	99.99	99.99	155,703	156,781
บริษัท พรีเมียม วินัส จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	288,198	290,194
บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	288,198	290,194
บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด	250,000	1,000	99.99	99.99	231,522	965
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	340	342
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	1,910,882	1,924,117
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	340	342
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	368,571	371,124
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-
<u>บริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์</u>						
บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,443	2,460
บริษัท พรีเมียม ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,443	2,460
บริษัท พรีเมียม ธอท์ส พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,443	2,460
บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,542*	2,542*	66.67	66.67	2,408	2,425
บริษัท พรีเมียม สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,443	2,460
บริษัท พรีเมียม วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	35.71	35.71	2,443	2,460
บริษัท พรีเมียม บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,443	2,460
บริษัท พรีเมียม ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	2,431*	2,431*	66.67	66.67	2,444	2,461
บริษัท พรีเมียม สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,431*	2,431*	66.67	66.67	2,444	2,461
บริษัท พรีเมียม เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	2,431*	2,431*	66.67	66.67	2,444	2,461
บริษัท พรีเมียม กลอว์ริส พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,443	2,460
บริษัท พรีเมียม วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,443	2,460
บริษัท พรีเมียม เวฟส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,667*	-	66.67	-	2,528	-
บริษัท พรีเมียม บรีส พีทีอี ลิมิเตด	2,670*	-	66.67	-	2,531	-
บริษัท พรีเมียม แมริโกลด์ พีทีอี ลิมิเตด	3,270*	3,270*	66.67	66.67	3,043	3,064
บริษัท พรีเมียม เคซิส พีทีอี ลิมิเตด	3,270*	3,270*	66.67	66.67	3,043	3,064
บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	3,588*	3,588*	66.67	66.67	3,399	3,422
บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	3,588*	3,588*	66.67	66.67	3,399	3,422
บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	3,588*	3,588*	66.67	66.67	3,399	3,422
บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	3,588*	3,588*	66.67	66.67	3,399	3,422
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					8,827,502	8,651,387
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(1,023,020)	(1,030,106)
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					7,804,482	7,621,281

\* ทุนหุ้นบุริมสิทธิเรียกชำระแล้วแบบไม่มีสิทธิออกเสียงและไม่สะสมเงินปันผล

ในระหว่างปี 2567 บริษัทฯได้รับเงินปันผลจากบริษัทย่อยจำนวน 1,139.43 ล้านบาท ซึ่งแสดงเป็นรายได้เงินปันผลในงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ (2566: 740.64 ล้านบาท)

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และการลงทุนเพิ่มในหุ้นสามัญของบริษัทย่อย 1 บริษัท และหุ้นบุริมสิทธิของบริษัทย่อย 2 บริษัท ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.2 (ก)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 24 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 3,571.21 ล้านบาท (2566: บริษัทย่อย 26 บริษัท มูลค่ารวม 3,234.96 ล้านบาท) ivaกับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

นอกจากนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 9 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 11.53 ล้านบาท (2566: บริษัทย่อย 9 บริษัท มูลค่ารวม 11.75 ล้านบาท) และบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 4 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 6.80 ล้านบาท (2566: บริษัทย่อย 4 บริษัท มูลค่ารวม 6.84 ล้านบาท) ivaกับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 ค่าเพื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการส่วนใหญ่บันทึกสำหรับบริษัทย่อยที่ได้มีการขายเรือออกไปและยังไม่มีแผนในการซื้อเรือใหม่ทดแทนในอนาคตอันใกล้

## 12. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

### 12.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

				(หน่วย: พันบาท)					
				งบการเงินรวม					
		จัดตั้งขึ้นใน		สัดส่วน				มูลค่าตามบัญชีตาม	
		ประเทศ		เงินลงทุน		ราคาทุน		วิธีส่วนได้เสีย	
ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ			2567	2566	2567	2566	2567	2566
				ร้อยละ	ร้อยละ				
บริษัท อินเตอร์เนชันแนล ซิฟพอร์ตส์									
(ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย		22.40	22.40	69,255	69,735	80,593	81,747

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอ งบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ส่วนแบ่งกำไร		เงินปันผลรับ	
	2567	2566	2567	2566
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ เซอร์วิสเซส (ฮาลเคีย)				
ไพรวเท ลิมิเตด	20,287	21,218	5,760	20,650

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และ 2566 ตามลำดับ

12.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ		สินทรัพย์รวม		หนี้สินรวม		รายได้รวม		กำไรสำหรับปีสิ้นสุด	
	ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		วันที่ 30 กันยายน		วันที่ 30 กันยายน	
	2567	2566	2567	2566	2567	2566	2567	2566	2567	2566
	พันอินเดียรูปี	พันอินเดียรูปี								
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั้นนำ เซอร์วิสเซส (ฮาลเคีย) ไพรวเท ลิมิเตด	440,580	440,580	405,121	418,444	45,330	53,502	502,414	518,124	90,567	94,724

13. **ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์**

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง ติดตั้งและ อุปกรณ์สำนักงาน		
	อาคารชุด	เรือ และอุปกรณ์	ค่าใช้จ่ายใน การซ่อมแซม และสำรวจเรือ	รวม	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุง สิ้นทรัพย์เข้า รวม
<b>ราคาทุน</b>						
1 มกราคม 2567	297,311	31,417,316	887,823	32,305,139	13,404	32,689,263
ซื้อเพิ่ม	1,952	3,601,707	471,475	4,073,182	-	4,088,460
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,639,131)	(254,468)	(1,893,599)	-	(1,893,787)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(2,124)	(180,610)	(9,168)	(189,778)	(92)	(193,441)
31 ธันวาคม 2567	297,139	33,199,282	1,095,662	34,294,944	13,312	34,690,495
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>						
1 มกราคม 2567	242,017	11,170,417	368,762	11,539,179	12,363	11,853,668
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	3,074	1,164,888	341,083	1,505,971	292	1,516,927
โอนออกสำหรับส่วนที่	-	(732,568)	(193,343)	(925,911)	-	(926,073)
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(1,770)	(71,244)	(8,497)	(79,741)	(95)	(82,251)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	243,321	11,531,493	508,005	12,039,498	12,560	12,362,271
31 ธันวาคม 2567						
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>						
1 มกราคม 2567	55,294	20,246,899	519,061	20,765,960	1,041	20,835,595
31 ธันวาคม 2567	53,818	21,667,789	587,657	22,255,446	752	22,328,224
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>						
2567						1,516,927



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม						
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง			
	เรือ	ค่าใช้จ่ยใน	เรือและอุปกรณ์	เรือและอุปกรณ์	สิ่งตกแต่ง	สิ่งตกแต่ง	รวม
รายการ	และอุปกรณ์	การซ่อมแซม	และสำรวเรือ	รวม	สิ่งตกแต่ง	สิ่งตกแต่ง	รวม
เรือ							
อาคารชุด							
ราคาทุน							
1 มกราคม 2566	296,881	31,626,792	788,404	32,415,196	73,437	15,140	32,817,465
ซื้อเพิ่ม	3,387	102,620	302,233	404,853	1,150	-	409,532
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(193,872)	(193,872)	(15,512)	(1,625)	(213,172)
ผลต่างจากการแปลงต่างประเทศเงิน	(2,957)	(312,096)	(8,942)	(321,038)	(350)	(106)	(324,562)
31 ธันวาคม 2566	297,311	31,417,316	887,823	32,305,139	58,725	13,404	32,689,263
ค่าเสื่อมราคาสะสม							
1 มกราคม 2566	241,551	10,160,963	281,042	10,442,005	55,906	13,516	10,769,319
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,883	1,127,478	285,741	1,413,219	5,684	576	1,422,563
โอนออกสำหรับส่วนที่							
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(193,872)	(193,872)	(15,506)	(1,625)	(213,166)
ผลต่างจากการแปลงต่างประเทศเงิน	(2,417)	(118,024)	(4,149)	(122,173)	(253)	(101)	(125,048)
31 ธันวาคม 2566	242,017	11,170,417	368,762	11,539,179	45,831	12,363	11,853,668
มูลค่าสุทธิตามบัญชี							
1 มกราคม 2566	55,330	21,465,829	507,362	21,973,191	17,531	1,624	22,048,146
31 ธันวาคม 2566	55,294	20,246,899	519,061	20,765,960	12,894	1,041	20,835,595
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี							
2566							1,422,563

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ตั้งต้ง		ปรับปรุง	
	และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
<b>ราคาทุน</b>				
1 มกราคม 2567	22,593	13,404	9,309	45,306
ซื้อเพิ่ม	3,922	-	9,040	12,962
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(65)	-	(123)	(188)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(384)	(92)	(759)	(1,235)
31 ธันวาคม 2567	26,066	13,312	17,467	56,845
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
1 มกราคม 2567	16,348	12,363	9,188	37,899
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	3,020	292	1,329	4,641
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(39)	-	(123)	(162)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(209)	(95)	(87)	(391)
31 ธันวาคม 2567	19,120	12,560	10,307	41,987
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
1 มกราคม 2567	6,245	1,041	121	7,407
31 ธันวาคม 2567	6,946	752	7,160	14,858
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2567				4,641
<b>ราคาทุน</b>				
1 มกราคม 2566	28,861	15,140	11,522	55,523
ซื้อเพิ่ม	438	-	-	438
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(6,594)	(1,625)	(2,163)	(10,382)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(112)	(111)	(50)	(273)
31 ธันวาคม 2566	22,593	13,404	9,309	45,306
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
1 มกราคม 2566	20,391	13,516	11,291	45,198
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,612	576	110	3,298
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(6,590)	(1,625)	(2,163)	(10,378)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(65)	(104)	(50)	(219)
31 ธันวาคม 2566	16,348	12,363	9,188	37,899
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
1 มกราคม 2566	8,470	1,624	231	10,325
31 ธันวาคม 2566	6,245	1,041	121	7,407
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2566				3,298

โดยในระหว่างปี 2567 กลุ่มบริษัทมีรายการซื้อและจำหน่ายเรือ ดังนี้

ก) ซื้อเรือ

วันที่ทำสัญญา	ชื่อบริษัท	ชื่อเรือเดิม	ชื่อเรือใหม่	ราคาตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	วันที่รับมอบเรือ
26 กุมภาพันธ์ 2567	บริษัท 프리เซียส เวฟส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	Interlink Amenity	หรรษา นารี	25.25	11 เมษายน 2567
11 มิถุนายน 2567	บริษัท 프리เซียส แมริ โกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด	Western Panama	หทัยา นารี	18.60	25 กรกฎาคม 2567
19 กรกฎาคม 2567	บริษัท 프리เซียส โรส ฟิทีอี ลิมิเตด	Western Durban	นิตยา นารี	19.40	9 กันยายน 2567
19 กรกฎาคม 2567	บริษัท 프리เซียส วิซเซส จำกัด	Western Paris	นภา นารี	19.40	18 ตุลาคม 2567
19 กรกฎาคม 2567	บริษัท 프리เซียส อิบิสคัส ฟิทีอี ลิมิเตด	Western Lima	นิสา นารี	19.42	30 ตุลาคม 2567

ข) จำหน่ายเรือ

วันที่ทำสัญญา	ชื่อบริษัท	ชื่อเรือ	ราคาตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา)	วันที่ส่งมอบเรือ
6 กุมภาพันธ์ 2567	บริษัท 프리เซียส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	รัตนะ นารี	6.57	15 มีนาคม 2567
20 มีนาคม 2567	บริษัท 프리เซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	วิกานดา นารี	13.66	16 เมษายน 2567
29 พฤษภาคม 2567	บริษัท 프리เซียส แมริ โกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด	จรณา นารี	10.75	21 มิถุนายน 2567

เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2567 บริษัทฯ ได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อเรือ Western Miami อย่างไรก็ดีตาม เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2567 ได้ยกเลิกสัญญาดังกล่าว เนื่องจากความล่าช้าในการส่งมอบ

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2567 บริษัท 프리เซียส จัสมินส์ จำกัด ได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงขายเรือ รจเรข นารี กับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่ง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุดและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 284.71 ล้านบาท (2566: 285.50 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 30.96 ล้านบาท (2566: 30.46 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ย่อยได้จัดจำหน่ายเรือจำนวน 24 ลำ (2566: 27 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 14,747.40 ล้านบาท (2566: 15,861.54 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

#### 14. เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม/เฉพาะกิจการ
ยอดคงเหลือต้นปี	-
เพิ่มขึ้น	350,344
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(1,655)
ยอดคงเหลือปลายปี	348,689

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2567 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่จำนวน 4 ลำ (“สัญญาสั่งซื้อเรือ” หรือ “สัญญา”) สำหรับเรือสินค้าแห่งที่สอง จำนวน 4 ลำ ขนาด 63,500 เดทเวทตันต่อลำ กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. (“ผู้ขาย”) ตามรายละเอียดต่าง ๆ ต่อไปนี้

ประเภทของเรือ	เรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งที่สอง 4 ลำ (ขนาด Ultramax)
ประเทศที่จดทะเบียน	สิงคโปร์
ราคาตามสัญญา	ลำละ 33.36 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (รวม 133.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)
เงื่อนไขการชำระ ของแต่ละลำ	งวดที่ 1 จำนวนเงิน 250,000 เหรียญสหรัฐ งวดที่ 2 ร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญา พร้อมหักเงินงวดที่ 1 งวดที่ 3 ร้อยละ 10 ของราคาตามสัญญา (ตามขั้นความสำเร็จของเรือที่ระบุในสัญญา) งวดที่ 4 ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา (ตามขั้นความสำเร็จของเรือที่ระบุในสัญญา) งวดที่ 5 ร้อยละ 20 ของราคาตามสัญญา (ตามขั้นความสำเร็จของเรือที่ระบุในสัญญา) งวดที่ 6 ร้อยละ 40 ของราคาตามสัญญา จ่ายชำระเมื่อมีการส่งมอบเรือ
กำหนดรับมอบเรือ	ปี 2569 ถึง ปี 2570

## 15. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	คอมพิวเตอร์ ซอฟต์แวร์	สิทธิในการปล่อย ก๊าซเรือนกระจก	รวม	คอมพิวเตอร์ ซอฟต์แวร์	รวม
		ของสหภาพยุโรป			
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567					
ราคาทุน					
ราคาทุนต้นปี	66,799	-	66,799	66,242	66,242
ซื้อเพิ่ม	4	417	421	4	4
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(460)	(34)	(494)	(455)	(455)
ราคาทุนปลายปี	66,343	383	66,726	65,791	65,791
การตัดจำหน่าย					
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	62,688	-	62,688	62,334	62,334
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,459	-	1,459	1,359	1,359
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(481)	-	(481)	(475)	(475)
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	63,666	-	63,666	63,218	63,218
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	2,677	383	3,060	2,573	2,573
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี 2567			1,459		1,359
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566					
ราคาทุน					
ราคาทุนต้นปี	67,461	-	67,461	66,898	66,898
ซื้อเพิ่ม	-	-	-	-	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(662)	-	(662)	(656)	(656)
ราคาทุนปลายปี	66,799	-	66,799	66,242	66,242
การตัดจำหน่าย					
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	61,877	-	61,877	61,617	61,617
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,442	-	1,442	1,343	1,343
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(631)	-	(631)	(626)	(626)
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	62,688	-	62,688	62,334	62,334
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	4,111	-	4,111	3,908	3,908
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี 2566			1,442		1,343

## 16. ต้นทุนสัญญาซื้อขาย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีต้นทุนสัญญาซื้อขายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 สรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม	
	2567	2566
ยอดคงเหลือต้นปี	108,936	129,144
ตัดจำหน่ายสำหรับปี	(19,536)	(19,253)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(75)	(955)
ยอดคงเหลือปลายปี	89,325	108,936



## 17. วงเงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

	งบการเงินรวม												
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567												
วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8*	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11*	วงเงินที่ 12*	วงเงินที่ 13	รวม
เงินกู้ยืมระยะยาว	223,208	350,384	218,882	1,524,799	1,239,709	235,475	796,744	520,831	1,034,680	589,690	-	458,837	7,193,239
บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	1,455	(1,478)	(267)	(19,591)	(14,397)	(1,631)	(7,152)	(12,370)	(9,038)	(7,574)	-	(4,467)	(76,510)
รวม	224,663	348,906	218,615	1,505,208	1,225,312	233,844	789,592	508,461	1,025,642	582,116	-	454,370	7,116,729
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(224,663)	(39,875)	(38,020)	(346,844)	(274,000)	(46,619)	(94,582)	(42,964)	(143,398)	(87,263)	-	(56,796)	(1,395,024)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	309,031	180,595	1,158,364	951,312	187,225	695,010	465,497	882,244	494,853	-	397,574	5,721,705

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม												
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566												
วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11*	วงเงินที่ 12*	วงเงินที่ 13	รวม
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,080,710	393,132	646,820	1,875,707	937,718	284,375	898,362	-	1,262,840	-	-	-	7,379,664
บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	11,032	(1,927)	(1,056)	(28,898)	(8,901)	(2,370)	(8,959)	-	(12,223)	-	-	-	(53,302)
รวม	1,091,742	391,205	645,764	1,846,809	928,817	282,005	889,403	-	1,250,617	-	-	-	7,326,362
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(864,315)	(40,124)	(95,669)	(310,520)	(186,458)	(46,875)	(95,141)	-	(144,261)	-	-	-	(1,783,363)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	227,427	351,081	550,095	1,536,289	742,359	235,130	794,262	-	1,106,356	-	-	-	5,542,999

(หน่วย: พันบาท)

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม													(หน่วย: พันบาท)
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8*	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11*	วงเงินที่ 12*	วงเงินที่ 13	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	1,091,742	391,205	645,764	1,846,809	928,817	282,005	889,403	-	1,250,617	-	-	-	-	7,326,362
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	586,386	-	-	605,286	-	612,103	-	-	459,127	2,262,902
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(10,013)	451	806	9,445	5,182	750	1,808	1,434	3,213	904	-	-	184	14,164
เงินรอตัดจ่าย	-	-	-	-	(11,478)	-	-	(14,937)	-	(8,482)	-	-	(4,654)	(39,551)
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(44,044)	(41,483)	(64,858)	(324,422)	(238,713)	(48,632)	(98,869)	(22,018)	(149,882)	(22,106)	-	-	-	(1,055,027)
จ่ายคืนเงินกู้	(854,030)	-	(368,876)	(26,430)	-	-	-	(14,999)	(78,205)	-	-	-	-	(1,342,540)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	41,008	(1,267)	5,779	(194)	(44,882)	(279)	(2,750)	(46,305)	(101)	(303)	-	-	(287)	(49,581)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน	224,663	348,906	218,615	1,505,208	1,225,312	233,844	789,592	508,461	1,025,642	582,116	-	-	454,370	7,116,729
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567														

งบการเงินรวม												(หน่วย: พันบาท)
วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินอื่น**	รวม	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	1,310,414	435,323	748,498	2,315,755	536,250	-	-	-	-	1,362,833	6,709,073	
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	553,628	313,375	920,251	1,293,611	-	-	3,080,865	
หักจำนวนค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(11,255)	482	441	10,737	2,700	555	25	439	-	14,787	18,911	
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(197,927)	(40,982)	(97,395)	(380,815)	(6,193)	(2,962)	(9,202)	(12,960)	-	-	(31,317)	
จ่ายคืนเงินกู้	-	-	-	-	(83,232)	(145,711)	-	-	-	(338,197)	(1,225,303)	
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	(9,490)	(3,618)	(5,780)	(15,636)	(11,857)	(4,687)	(21,671)	(30,473)	-	(1,055,200)	(1,138,432)	
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงิน										15,777	(87,435)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	1,091,742	391,205	645,764	1,846,809	928,817	282,005	889,403	1,250,617	-	-	7,326,362	

\* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กลุ่มบริษัทมีเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวน 127.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2566: 138.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

\*\* ในระหว่างปี 2566 บริษัทฯและบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้จ่ายคืนล่วงหน้าสำหรับเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมด

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารของกลุ่มบริษัท สรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม
วงเงินที่ 1	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 2	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 3	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 4	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคาร เพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 5	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 6	THE IYO BANK, LTD.	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 7	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 8	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 9	Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 10	SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 11	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 12	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 13	THE IYO BANK, LTD.	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาตั้งต่อเรือประเภทสินค้าแห่งเทกองที่บริษัทฯได้สั่งซื้อจำนวนหลายลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	81,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาส่งต่อเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ไม่เกินวันที่ 30 ธันวาคม 2568
การชำระคืน	เงินกู้ยืมที่เบิกจะแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ยืมแต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้ยืมคงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือที่ได้มาจากเงินกู้ยืมเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ไม่เกิน 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกิน 2 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน net funded debt to EBITDA ถูกแทนที่ด้วยเงื่อนไขทางการเงิน 2 ข้อ ทั้งนี้ เงื่อนไขทางการเงินภายหลังจากการแก้ไขดังกล่าวเป็นดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1
- ข) ดำรงอัตราส่วน debt to equity ไม่เกิน 2 ต่อ 1 และดำรงส่วนของผู้อถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่ง (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

ระหว่างปี 2566 กลุ่มบริษัทได้มีการแก้ไขสัญญาเงินกู้ยืมเพื่อเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงจากอัตราร้อยละ LIBOR เป็นอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนต่างเพื่อชดเชยความเสี่ยงด้านเครดิต อันเนื่องมาจากผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (IBOR reforms)

เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2567 บริษัทฯและบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้จ่ายชำระคืนเงินกู้บางส่วนก่อนครบกำหนด

## วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2560 บริษัทฯและบริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 18.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือสำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งกองขนาดอัลตราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวดเป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อย (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

ระหว่างปี 2566 กลุ่มบริษัทได้มีการแก้ไขสัญญาเงินกู้ยืมเพื่อเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงจากอัตราร้อยละ LIBOR เป็นอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนต่างเพื่อชดเชยความเสี่ยงด้านเครดิต อันเนื่องมาจากผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (IBOR reforms)



### วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่งได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 28.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ไถ่ถอนหุ้นกู้ซึ่งออกโดยบริษัทฯ (2) จ่ายคืนเงินกู้/จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ของบริษัทฯและ/หรือบริษัทย่อยซึ่งกู้จากสถาบันการเงิน และ/หรือ (3) ใช้ในการซื้อเรือใหม่ เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 28,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	บริษัทย่อยแต่ละบริษัทเบิกถอนเงินกู้ยืมจำนวนรวมไม่เกิน 5.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบกำหนด	7 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 7 ปี โดยชำระคืนจำนวน 27 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/40 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 28 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับสอง ข) การจดจำนำบัญชีสำรองเพื่อการชำระหนี้ของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดังแต่สิ้นปี 2563 ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่ง (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายคืนเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

ระหว่างปี 2566 กลุ่มบริษัทได้มีการแก้ไขสัญญาเงินกู้ยืมเพื่อเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงจากอัตราร้อยละ LIBOR เป็นอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนต่างเพื่อชดเชยความเสี่ยงด้านเครดิต อันเนื่องมาจากผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (IBOR reforms)

ในระหว่างปี บริษัทฯและบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้จ่ายชำระคืนเงินกู้บางส่วนก่อนครบกำหนด

#### วงเงินที่ 4

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2564 บริษัทย่อยที่จัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ 5 แห่ง ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนแบบมีหลักประกันจำนวน 85.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมกลุ่มเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ และเพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL211A คงค้างที่เหลือทั้งหมดของบริษัทฯ วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราลอยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 85,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 85,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
วันที่ครบกำหนด	30 มิถุนายน 2572
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส ตามจำนวนเงินที่ระบุในสัญญา โดยเริ่มชำระงวดแรกในวันที่ 30 ธันวาคม 2564 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย
ผู้ค้ำประกัน	ก) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ข) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิตเต็ด บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ค) บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิตเต็ด บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือลำดับแรกของเรือทั้ง 5 ลำ ค) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยทั้ง 5 บริษัท ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวของเรือทั้ง 5 ลำ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนรายได้ของเรือทั้ง 5 ลำ ฉ) การจำนำลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของผู้กู้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของผู้กู้อย่างน้อย 1.1 เท่า ในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยทั้ง 5 บริษัท ได้เข้าทำรายการแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทย่อย 4 บริษัท ได้เปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 67.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2572 และบริษัทย่อยอีกแห่งหนึ่งเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 7.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2570

ระหว่างปี 2566 กลุ่มบริษัทได้มีการแก้ไขสัญญาเงินกู้ยืมเพื่อเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงจากอัตราร้อยละ LIBOR เป็นอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนต่างเพื่อชดเชยความเสี่ยงด้านเครดิต อันเนื่องมาจากผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (IBOR reforms)

ในระหว่างปี 2567 บริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้ชำระคืนเงินกู้บางส่วนก่อนครบกำหนดของวงเงินกู้

**วงเงินที่ 5**

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 บริษัท ฟรีเซียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 17.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขา สิงคโปร์ เพื่อใช้สำหรับค้ำเงินหรือรีไฟแนนซ์เงินกู้ของผู้ถือหุ้นซึ่งใช้เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานกิจการของผู้กู้ และเพื่อให้เงินกู้แก่บริษัทในเครือเพื่อใช้สำหรับการซื้อเรือของผู้ค้ำประกัน เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 17,100,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 17,100,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของราคาตลาดของเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	6 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสงวดละ 712,500 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ค) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของผู้กู้สำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า จ) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 225,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม ผู้กู้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงิน ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ

ข) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.2 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2566 บริษัท ฟริเชิส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟริเชิส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท ฟริเชิส ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ในฐานะผู้กู้ร่วม และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 1 (“สัญญาฉบับแก้ไข”) เพื่อแก้ไขสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 17.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญาเงินกู้ฉบับแรก”) กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์ ที่จัดทำขึ้นเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 ทั้งนี้สัญญาฉบับแก้ไขมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มวงเงินกู้ยืมอีกจำนวน 31.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ดังนั้น วงเงินกู้ได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 48.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“วงเงินกู้เพิ่ม”) เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด		
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 48,900,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา		
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 48,900,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 3 วงเงินย่อย ดังนี้		
	วงเงินย่อย	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้
	เงินกู้สำหรับเรือลำที่หนึ่ง	17,100,000	3 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้ฉบับแรก
	เงินกู้สำหรับเรือลำที่สอง	15,900,000	12 เดือนนับจากวันที่สัญญาฉบับแก้ไขมีผลใช้บังคับ
	เงินกู้สำหรับเรือลำที่สาม	15,900,000	12 เดือนนับจากวันที่สัญญาฉบับแก้ไขมีผลใช้บังคับ
ระยะเวลาครบกำหนด	6 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม		
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้		

วงเงิน	รายละเอียด
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า ง) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของผู้กู้ จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 225,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ผู้ค้ำประกัน จะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม ผู้กู้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงิน ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ
- ข) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.2 ต่อ 1
- ค) ผู้กู้แต่ละรายไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่น ๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้น หากมีเหตุผิวนัดเกิดขึ้น และยังคงดำเนินต่อไป

เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2567 บริษัทย่อยได้เบิกเงินกู้ครบทั้งจำนวนแล้ว

#### วงเงินที่ 6

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2566 บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ ของบริษัทฯ ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 9.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับ THE IYO BANK, LTD. สาขาสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ (เรือชญาณี นารี) (“เรือ”) เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราลอยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส



รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 9,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 9,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบกำหนด	5 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัย และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 225,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม ผู้กู้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงิน ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงิน ดังนี้

ก) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ข) ผู้กู้ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่น ๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้น หรือออกหุ้นใหม่เป็นทุนเรือนหุ้น หากมีเหตุผิวนัดเกิดขึ้นและยังคงดำเนินต่อไป

## วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศไทย กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด และบริษัท ฟรีเซียส เมททัลซ์ จำกัด ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 26.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการซื้อเรืออภินิหาร นารี และเพื่อใช้สนับสนุนการดำเนินกิจการของผู้กู้ เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด						
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 26,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา						
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 26,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 2 วงเงินย่อย ดังนี้ <table border="1"> <tr> <th>วงเงินย่อย</th><th>จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)</th></tr> <tr> <td>วงเงินกู้ ก</td><td>21,250,000</td></tr> <tr> <td>วงเงินกู้ ข</td><td>5,000,000</td></tr> </table>	วงเงินย่อย	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	วงเงินกู้ ก	21,250,000	วงเงินกู้ ข	5,000,000
วงเงินย่อย	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)						
วงเงินกู้ ก	21,250,000						
วงเงินกู้ ข	5,000,000						
ระยะเวลาครบกำหนด	วงเงินกู้ ก - 7 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม วงเงินกู้ ข - 6 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม						
การชำระคืนเงินกู้	วงเงินกู้ ก - เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 28 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ วงเงินกู้ ข - เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้						
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า ค) การจำนำหุ้นของผู้กู้						

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ
- ง) บริษัทฯจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- จ) ผู้กู้แต่ละรายไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่น ๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้น หากมีเหตุผิคนัดเกิดขึ้นและยังคงดำเนินต่อไป

## วงเงินที่ 8

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2566 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส เวฟส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส บรีส ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส โทปาซ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส เจด ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส ไวโอเลตส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท ฟรีเซียส ทิวลิปส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ ได้ลงนามในสัญญาต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนแบบมีหลักประกันวงเงินรวม 105.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกไม่เกิน 6 ลำ เงินกู้ยืม คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด		
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 105,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา		
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 105,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 3 วงเงินย่อย ดังนี้		
	วงเงินย่อย	ผู้ให้กู้	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)
	เงินกู้ IFC A	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ	70,000,000
	เงินกู้คู่ขนาน A	ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	20,000,000
	เงินกู้คู่ขนาน B	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	15,000,000
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	24 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้		
ระยะเวลาครบกกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม		
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้ที่เบิกถอนเพื่อซื้อเรือในโครงการจะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 40 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย		
ผู้ค้ำประกัน	ก) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ข) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ ของบริษัทฯ และเป็นผู้ถือหุ้นของผู้กู้ (“ผู้ถือหุ้น”)		
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือลำดับแรกของเรือในโครงการ ค) การจดจำนองเรือลำดับที่สองของเรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ กล่าวคือ เรือคนยานารี เรืออภิญญา นารี เรือบุญญา นารี เรือชัยญา นารี และเรือขนาดซูปราแมกซ์ 1 ลำ กล่าวคือเรืออภินิหาร นารี ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า จ) การจำนำหุ้นของฝักั		

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อมูลค่าทรัพย์สินมีตัวตนสุทธิไม่เกิน 2.0
- ข) มูลค่าทรัพย์สินมีตัวตนสุทธิขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) หนี้สินทางการเงินไม่เกินจำนวน 500,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ง) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 300,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อไตรมาส

เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2567 บริษัทย่อย กล่าวคือ บริษัท ฟรีเชิส เวฟส์ ฟิทีอี ลิมิเตด ได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวบางส่วนเป็นจำนวน 16.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในระหว่างปี 2567 บริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้ชำระคืนเงินกู้บางส่วนก่อนครบกำหนดของวงเงินกู้

## วงเงินที่ 9

เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2566 บริษัทย่อยของบริษัทฯซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 4 แห่ง กล่าวคือ บริษัท ฟรีเชิส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเชิส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเชิส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท ฟรีเชิส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 37.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับ Crédit Agricole Corporate and Investment Bank (“CACIB”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์สัญญาเงินกู้ฉบับเดิม โดยมีบริษัทฯและบริษัท ฟิเอสเอสพี ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในต่างประเทศของบริษัทฯเป็นผู้ค้ำประกันร่วมภายใต้สัญญาเงินกู้นี้ เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด		
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 37,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา		
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุด 37,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 4 วงเงินย่อย ดังนี้		
	วงเงินกู้ย่อย	ผู้กู้	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)
	A	บริษัท ฟรีเชิส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	10,640,000
	B	บริษัท ฟรีเชิส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด	11,300,000
	C	บริษัท ฟรีเชิส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	7,780,000
	D	บริษัท ฟรีเชิส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	7,780,000
ระยะเวลา ครบกำหนด	5 ปีหลังจากเปิดถอนเงินกู้ยืม		

วงเงิน	รายละเอียด
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้ภายใต้แต่ละวงเงินย่อยจะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 5 ปีโดยแบ่งเป็น 20 งวดชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกันร่วม ข) การจดทะเบียนเรือลำดับแรกของเรือทั้ง 4 ลำ ค) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยทั้ง 4 บริษัท ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ สัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ (ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า) และการค้ำประกันการเช่าเหมาลำที่เกี่ยวข้องกับเรือ จ) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีเงินประกันของผู้กู้ ฉ) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับสิทธิของผู้กู้ภายใต้สัญญาป้องกันความเสี่ยง

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินซึ่งจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

ในระหว่างปี 2567 บริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้จ่ายชำระเงินกู้บางส่วนก่อนครบกำหนดของวงเงินกู้

## วงเงินที่ 10

เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยของบริษัทฯซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 2 แห่ง กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส เดซีส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท ฟรีเซียส แมริโกลด์ พีทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 18.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ SinoPac Capital International (HK) Limited โดยมีวัตถุประสงค์ใช้เพื่อชำระหนี้สินค้ำแห่งเทกองขนาดแสนดีไซส์จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ เรือจามจรี นารีและเรือจรรยา นารี วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส



รายละเอียดของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด			
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา			
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็นวงเงินกู้สำหรับเรือ 2 ลำ ดังนี้			
	ลำดับ	ผู้กู้	วงเงิน	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)
	วงเงินกู้ 1	บริษัท ฟรีเซียส เคซีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	วงเงินหลัก	6,300,000
			วงเงินรอง	2,700,000
			รวมจำนวน วงเงินกู้ 1	9,000,000
	วงเงินกู้ 2	บริษัท ฟรีเซียส แมริ โกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด	วงเงินหลัก	6,300,000
			วงเงินรอง	2,700,000
รวมจำนวน วงเงินกู้ 2			9,000,000	
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	12 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้			
ระยะเวลาครบกําหนด	5 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินหลัก และ 3 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินรอง			
การชำระคืนเงินกู้	วงเงินหลักของแต่ละวงเงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย วงเงินรองของแต่ละวงเงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 12 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส			
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรกสำหรับวงเงินหลัก ค) การจดจำนองเรือเป็นลำดับที่สองสำหรับวงเงินรอง ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า			

เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2567 บริษัทฯและบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้ลงนามยกเลิกสัญญาเงินกู้ดังกล่าว และได้ลงนามในสัญญาฉบับใหม่โดยบริษัท ฟรีเซียส แมริโกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ในฐานะผู้กู้และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกันได้ลงนามในสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับเงินกู้จำนวน 18.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร SinoPac Capital International (HK) Limited โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดแสนดีไซส์จำนวน 1 ลำ กล่าวคือ เรือบรรทุกน้ำมัน เรือเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด						
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา						
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาแบ่งออกเป็น 2 วงเงินย่อย ดังนี้ <table border="1"> <tr> <th>วงเงิน</th><th>จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)</th></tr> <tr> <td>วงเงินหลัก</td><td>13,000,000</td></tr> <tr> <td>วงเงินรอง</td><td>5,000,000</td></tr> </table>	วงเงิน	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	วงเงินหลัก	13,000,000	วงเงินรอง	5,000,000
วงเงิน	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)						
วงเงินหลัก	13,000,000						
วงเงินรอง	5,000,000						
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	ภายในวันที่ 26 ธันวาคม 2567						
ระยะเวลาครบกำหนด	5 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินหลัก และ 3 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินรอง						
การชำระคืนเงินกู้	วงเงินหลักจะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย วงเงินรองจะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 12 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส						
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรกสำหรับวงเงินหลัก ค) การจดจำนองเรือเป็นลำดับที่สองสำหรับวงเงินรอง ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือสำหรับการประกันภัย และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า						

เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2567 บริษัทย่อยได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวครบทั้งจำนวนแล้ว

## วงเงินที่ 11

เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2567 บริษัทฯและบริษัทย่อย ได้แก่ บริษัท ฟรีเซียส รูบีส จำกัด และบริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 25.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้สนับสนุนการดำเนินงานกิจการของผู้กู้ วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 25,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 25,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	24 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้
ระยะเวลาครบกำหนด	7 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 28 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรกในไตรมาสถัดไปหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ยืม
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัย และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ

## วงเงินที่ 12

เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2567 บริษัทฯและบริษัทย่อย กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 13.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของมือสองขนาดแฮนด์ไสต์ จำนวน 1 ลำ วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 13,580,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 13,580,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	12 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสและชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัย และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ

### วงเงินที่ 13

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2567 บริษัท ฟรีเซียส อีบิสคัส ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 13.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับ THE IYO BANK, LTD. สาขาสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของมือสองขนาดแฮนด์ไซส์จำนวน 1 ลำ วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 13,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 13,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	ภายในวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรกในไตรมาสถัดไปหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ยืม
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 225,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2567 บริษัทย่อยได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวครบจำนวนแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยดำรงบัญชีเงินฝากสำรองเพื่อการชำระหนี้จำนวน 3.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2567: ไม่มี) ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเงินกู้ โดยขอคืนค่าในบัญชีสำรองหนี้ดังกล่าวจะมีการทบทวนโดยผู้ให้กู้ปีละครั้ง

## 18. หุ้นกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 รายละเอียดของหุ้นกู้บนงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

หุ้นกู้ชุดที่	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	จำนวนหน่วย (พันหน่วย)	มูลค่าตราไว้		กำหนดชำระ	
			ต่อหน่วย (บาท)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี) (ร้อยละต่อปี)	ดอกเบี้ย	มูลค่าตามบัญชี
1	18 ตุลาคม 2572	680	1,000	3.52	ทุก 6 เดือน	680,000
2*	18 ตุลาคม 2577	680	1,000	3.97	ทุก 6 เดือน	680,000
รวม						1,360,000
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดจ่าย						(17,335)
หุ้นกู้ - สุทธิ						1,342,665

\*ผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนก่อนครบกำหนด



หุ้นกู้ดังกล่าวเป็นหุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ด้อยสิทธิ มีผู้ค้ำประกันและมีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ โดยเสนอขายหุ้นกู้ให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและ/หรือผู้ลงทุนรายใหญ่ (“PP-II& HNW”)

สัญญาหุ้นกูกำหนดให้บริษัทต้องรักษาอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นไม่เกิน 2:1 ในงบการเงินรวมสกุลเงินบาท ณ สิ้นปี

สัญญาการชดเชยความเสียหายกับผู้ค้ำประกัน (Reimbursement and Indemnity Agreement) กำหนดให้บริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงดังต่อไปนี้ โดยมีการพิจารณาจากงบการเงินรวมสิ้นปีที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

- ก) อัตราส่วนหนี้ต่อสินทรัพย์ที่มีตัวตนรวมไม่เกิน 2 ต่อ 1
- ข) มูลค่าสินทรัพย์ที่มีตัวตนรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) หนี้สูงสุดรวมไม่เกิน 500,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ง) ค่าแรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำเรือซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

## 19. สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าทำสัญญาเช่าสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยมีอายุสัญญา ระหว่าง 5 ถึง 8 ปี

### ก) สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งเป็นอาคารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	15,633	13,956
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(6,121)	(4,771)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(55)	(60)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	9,457	9,125
เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	17,651	8,538
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(6,399)	(4,910)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	113	99
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	20,822	12,852

ข) หนี้สินตามสัญญาเช่า

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า	23,771	10,309	14,410	9,985
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(2,867)	(950)	(1,715)	(947)
รวม	20,904	9,359	12,695	9,038
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(4,454)	(4,422)	(2,995)	(4,101)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	16,450	4,937	9,700	4,937

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ยอดคงเหลือต้นปี	9,359	14,770	9,038	13,213
เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	20,636	-	9,961	-
ดอกเบี้ยที่รับรู้	(1,079)	(950)	(666)	(947)
จ่ายค่าเช่า	(8,992)	(7,172)	(6,826)	(5,672)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	980	2,711	1,188	2,444
ยอดคงเหลือปลายปี	20,904	9,359	12,695	9,038

ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	6,399	6,121	4,910	4,771
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,079	783	666	722

## 20. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2567	2566
ยอดคงเหลือต้นปี	42,037	55,434
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	24,958	20,918
ประมาณการลดลง (รวมค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) สำหรับปี	(51,743)	(33,884)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	710	(431)
ยอดคงเหลือปลายปี	15,962	42,037

## 21. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	134,114	130,112	99,878	97,421
ส่วนที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	6,398	7,183	3,906	4,464
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,712	2,899	1,887	2,006
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	-	(6,028)	-	(3,993)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	34	(52)	24	(20)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	143,258	134,114	105,695	99,878

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 16.73 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 16.73 ล้านบาท) (2566: จำนวน 16.00 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 10.17 ล้านบาท))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 5 ปี (เฉพาะบริษัทฯ: 5 ปี) (2566: 5 ปี เฉพาะบริษัทฯ: 5 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
อัตราคิดลด	2.80	2.80	2.80	2.80
อัตราการขึ้นเงินเดือน	3.50	3.50	3.50	3.50

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1 %	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตรากิลด	(5,079)	5,657	(2,947)	3,277
อัตรากำไรสุทธิเงินเดือน	6,256	(5,707)	3,566	(3,261)

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตรากิลด	(5,303)	5,906	(3,057)	3,399
อัตรากำไรสุทธิเงินเดือน	6,532	(5,958)	3,699	(3,382)

## 22. ดำรงตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน ดำรงตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้ ปัจจุบันบริษัทฯได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายไว้ครบถ้วนแล้ว

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน ดำรงตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้ ในระหว่างปี 2567 บริษัทย่อยได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายจำนวนเงิน 19 ล้านบาท (2566: 23 ล้านบาท)

## 23. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทมีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2567 บริษัทฯ ได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 7.34 ล้านบาท (2566: 3.55 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 6.93 ล้านบาท (2566: 3.06 ล้านบาท)

## 24. ต้นทุนทางการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืม	585,315	551,912	-	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหุ้นกู้	10,387	-	10,387	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,079	783	667	722
ดอกเบี้ยรับของตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงใน				
กระแสเงินสด	(72,209)	(102,662)	-	-
ต้นทุนทางการเงินอื่น	36,112	30,564	11,684	-
รวม	560,684	480,597	22,738	722

## 25. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น				
ของพนักงานและลูกเรือ	1,780,348	1,630,900	270,706	207,897



## 26. ภาษีเงินได้

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2567 และ 2566 เนื่องจากบริษัทมีผลขาดทุนทางภาษี หลังจากบวกกลับด้วยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และรายการสำรองบางรายการที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษีและหักด้วยเงินปันผลรับส่วนที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้

### บริษัทย่อยในประเทศ

- ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล
- ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 คำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 20 ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และรายการสำรองบางรายการที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

### บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวส่วนใหญ่เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 3,856.85 ล้านบาท (2566: 4,145.54 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 1,601.90 ล้านบาท (2566: 1,495.14 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเนื่องจากกลุ่มบริษัทได้รับสิทธิและประโยชน์ทางภาษีภายใต้ประกาศอธิบดีกรมสรรพากรสำหรับกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศและภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการขนส่งทางทะเล กลุ่มบริษัทจึงพิจารณาเห็นว่าสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกนำมาใช้ประโยชน์ในอนาคต

รายละเอียดวันสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
31 ธันวาคม 2567	-	550,701	-	-
31 ธันวาคม 2568	820,031	820,031	-	-
31 ธันวาคม 2569	412,665	412,665	-	-
31 ธันวาคม 2570	515,090	515,090	172,758	172,758
31 ธันวาคม 2571	227,575	227,575	187,756	187,756
31 ธันวาคม 2572	119,460	-	104,190	-
	<u>2,094,821</u>	<u>2,526,062</u>	<u>464,704</u>	<u>360,514</u>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท พีเอสเอสพี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในต่างประเทศ มีรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวน 37.32 ล้านบาท (2566: 44.52 ล้านบาท) ภายใต้กรมจัดเก็บภาษีของประเทศสิงคโปร์ (IRAS) ไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กลุ่มบริษัทมีผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดจากผลต่างของเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือโดยบริษัทย่อยซึ่งรับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 1.70 ล้านบาท (2566: 1.80 ล้านบาท)

## 27. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำเงินเข้าหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล เช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทย่อยมีเรือ 4 ลำ (2566: 5 ลำ) ที่ดำเนินการภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2567 และ 2566 จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม									
	กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร				กิจการที่ไม่ได้รับ					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		การส่งเสริมอื่น		การตัดรายการ		รวม	
	2567	2566	2567	2566	2567	2566	2567	2566	2567	2566
รายได้	466,791	665,966	2,366,251	2,007,495	4,823,025	3,486,724	(1,368,627)	(945,991)	6,287,440	5,214,194
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(372,437)	(529,595)	(1,660,998)	(1,777,298)	(2,989,413)	(3,212,717)	203,692	1,015,018	(4,819,156)	(4,504,592)

## 28. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

## 29. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่น่าเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบถามอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

กลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็ก (Handysize) และขนาดกลาง (Supramax และ Ultramax) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้นกลุ่มบริษัทจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่นนอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการให้เช่าเป็นระยะเวลา ผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าวผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้ กลุ่มบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป” (Bunker consumption) การให้เช่าเป็นระยะเวลานั้นเส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาการให้เช่าเป็นรายเที่ยว เส้นทางเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานของรายได้จากการเดินเรือ (และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่เกี่ยวกับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว) จึงจำแนกได้เป็นสองประเภท คือ จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา และจากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ซึ่งแสดงภายใต้ชื่อ “รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา” (Time Charter) และ “รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว” (Voyage Charter)

รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากการให้เช่าเป็นระยะเวลา และจากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวของกลุ่มบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	การให้เช่าเป็นระยะเวลา		การให้เช่าเป็นรายเที่ยว		รวม	
	2567	2566	2567	2566	2567	2566
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	5,905,243	5,016,038	-	-	5,905,243	5,016,038
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	74,862	78,619	74,862	78,619
รวมรายได้จากการเดินเรือ	5,905,243	5,016,038	74,862	78,619	5,980,105	5,094,657
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(40,160)	(35,194)	(40,160)	(35,194)
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	-	-	(23,789)	(30,289)	(23,789)	(30,289)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	(63,949)	(65,483)	(63,949)	(65,483)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบเท่าจากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	5,905,243	5,016,038	10,913	13,136	5,916,156	5,029,174

สำหรับปี 2567 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวน 2 ราย (2566: 2 ราย) เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 1,783.73 ล้านบาท (2566: 1,614.47 ล้านบาท)

### 30. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 กลุ่มบริษัทจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน สำหรับพนักงานสามารถเลือกจ่ายได้ตั้งแต่อัตราร้อยละ 5 ถึง 15 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้นับบริหารโดยธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของกลุ่มบริษัท ในระหว่างปี 2567 กลุ่มบริษัทรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 5.97 ล้านบาท (2566: 5.74 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 2.81 ล้านบาท (2566: 2.63 ล้านบาท))

### 31. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น (บาท)
เงินปันผลประจำปี 2565	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2566	389.79	0.25
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2566	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566	77.96	0.05
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2566	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2566	77.96	0.05
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2566	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566	77.95	0.05
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2566		623.66	0.40
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2566	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2567	77.96	0.05
เงินปันผลประจำปี 2566	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2567 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2567	77.93	0.05
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2567	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2567	155.92	0.10
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2567	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2567	155.48	0.10
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2567	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2567	156.35	0.10
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2567		623.64	0.40



## 32. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

### 32.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯมีภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาสั่งซื้อเรือที่จะต้องจ่ายในอนาคตทั้งหมด 4 ลำ เป็นจำนวนเงิน 123.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2566: ไม่มี) โดยได้ชำระเงินล่วงหน้าค่าต่อเรือตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14

### 32.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ในเดือนสิงหาคม 2564 บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิทีโอ ลิมิเตด จำกัด (“บริษัทย่อย”) เจ้าของเรือชญาณิ นารี (“เรือ”) ทำสัญญาเช่าแบบรายเที่ยวกับผู้เช่ารายหนึ่งสำหรับขนส่งน้ำตาลดิบปริมาณ 46,000 ตัน จากเมือง ชังตุส ประเทศบราซิลไปยังเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย ในขณะที่สินค้ากำลังถูกลำเลียงใส่เรือ ได้มีการตรวจพบยาเสพติดจำนวนหนึ่งในระหว่างสินค้าหมายเลขหนึ่งของเรือ โดยหน่วยงานผู้มีอำนาจของประเทศบราซิลได้ทำการสอบสวนอย่างละเอียดแล้วพบว่าไม่มีลูกเรือของบริษัทย่อยเกี่ยวข้องหรือให้การช่วยเหลือในการลักลอบขนยาเสพติดดังกล่าวแต่อย่างใด และได้อนุญาตให้เรือแล่นออกจากบราซิลได้โดยปราศจากการตั้งข้อกล่าวหาเกี่ยวกับลูกเรือและ/หรือบริษัทย่อย

เมื่อเรือเดินทางมาถึงและเทียบท่า ณ เมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย หน่วยงานผู้มีอำนาจของประเทศไนจีเรียได้พบยาเสพติดหนึ่งถุงที่ไม่ได้ตรวจพบโดยหน่วยงานผู้มีอำนาจของประเทศบราซิลในระหว่างสินค้าหมายเลขหนึ่งของเรือ เรือจึงถูกกักพร้อมกับลูกเรือที่อาวุโสที่สุดสามคน ได้แก่ กัปตัน คันกล และต้นหนได้ถูกควบคุมตัวในสถานกักกันนานกว่าหนึ่งเดือน ต่อมาสำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) ได้ตั้งข้อกล่าวหาแก่ลูกเรือทั้ง 10 คนและเรือว่าขนส่งยาเสพติดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

ในช่วงต้นปี 2565 บริษัทประกันของบริษัทย่อยได้ออกหนังสือยืนยันปฏิบัติตามเงื่อนไข (Letters of Undertaking: “LOUs”) ต่อ NDLEA เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับการปล่อยตัวเรือและลูกเรือที่ไม่ถูกยื่นข้อกล่าวหา นอกจากนี้ บริษัทย่อยได้ลงนามใน LOUs มูลค่า 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นหลักประกันในการปล่อยเรือ และได้ลงนามสัญญาบัญชีดูแลผลประโยชน์กับ NDLEA โดยวางเงินจำนวน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นหลักประกันสำหรับประกันตัวลูกเรือทั้ง 10 คนที่ถูกกล่าวหา

เรือและลูกเรือที่ไม่ได้ถูกยื่นข้อกล่าวหาถูกปล่อยออกจากประเทศไนจีเรียในเดือนพฤษภาคม 2565 อย่างไรก็ตาม ลูกเรือจำนวน 10 รายที่ถูกตั้งข้อกล่าวหายังคงต้องอยู่ในประเทศไนจีเรีย จนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น

ในระหว่างไตรมาส 2 ของปี 2565 บริษัทย่อยได้รับหนังสือตอบรับการขอรับเงินประกันที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องอันเนื่องมาจากการกักเรือชญาณิ นารี และได้รับชำระแล้วเป็นจำนวน 1.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ในเดือนกรกฎาคม 2565 การพิจารณาคดีต่อเรือและลูกเรือทั้ง 10 คน ได้เริ่มขึ้นที่ศาลสูงกลางแห่งไนจีเรีย กรุงลากอส โดยในเดือนกรกฎาคม 2566 ฝ่ายอัยการได้เสร็จสิ้นการเบิกความพยานของฝ่ายตน ต่อมาที่ปรึกษาทางกฎหมายของกลุ่มบริษัทได้ยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) โดยให้เหตุผลว่าไม่มีพยานหลักฐานที่เพียงพอที่จะเอาผิด เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2567 ศาลได้ปฏิเสธการยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ โดยวินิจฉัยว่าเป็นคดีที่ต้องให้คำตอบเนื่องจากมีการพบยาเสพติดบนเรือ โดยการได้สวนพยานของฝ่ายจำเลย พยาน 2 คนได้เข้าให้การและยื่นเอกสารพร้อมรายงานต่าง ๆ ประกอบคำให้การต่อศาลเป็นเวลา 3 วัน คือวันที่ 8 - 10 ตุลาคม 2567 ซึ่งกระบวนการได้สวนพยานส่วนที่เหลือเลื่อนออกจากเดือนมกราคม 2568 เป็นวันที่ 5 - 7 มีนาคม 2568 ขณะเดียวกันเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2567 ทีมกฎหมายได้ยื่นอุทธรณ์คำตัดสินเกี่ยวกับการส่งคำร้องขอให้ไม่มีคดีความซึ่งการยื่นอุทธรณ์ครั้งนี้จะได้รับการพิจารณาโดยคณะผู้พิพากษาที่เป็นอิสระต่อกันสามท่าน ปัจจุบัน คดีความอยู่ระหว่างการพิจารณาโดยคณะผู้พิพากษา

จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายและฝ่ายกฎหมายของกลุ่มบริษัท ฝ่ายบริหารเชื่อว่าผลการตัดสินของคณะศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียยังไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณจำนวนหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ถ้ามี) ได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯจึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

### 33. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
<b>สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	92,670	-	92,670
<b>สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>				
เงินลงทุนในตราสารหนี้				
หุ้นกู้	-	82,242	-	82,242
เงินลงทุนในตราสารทุน				
บริษัทจดทะเบียน	275,971	-	-	275,971
บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	22,343	22,343

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	125,921	-	125,921
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารหนี้				
หุ้นกู้	-	95,110	-	95,110
เงินลงทุนในตราสารทุน				
บริษัทจดทะเบียน	55,595	-	-	55,595
บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	21,175	21,175
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้า	-	19,514	-	19,514

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ				
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567				
ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม	
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน				
-	-	22,343	22,343	

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ				
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566				
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	21,175	21,175

ในระหว่างปี 2567 กลุ่มบริษัทไม่มีการเปลี่ยนวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน และไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

### 34. เครื่องมือทางการเงิน

#### 34.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์</b>				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือ ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	92,670	125,921	-	-
<b>รวมสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์</b>	<u>92,670</u>	<u>125,921</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>หนี้สินตราสารอนุพันธ์</b>				
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือ ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้า	-	19,514	-	-
<b>รวมหนี้สินตราสารอนุพันธ์</b>	<u>-</u>	<u>19,514</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

#### ตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

##### สัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้า

ในปี 2566 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“พีเอสเอสพี”) ได้ทำสัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้าเพื่อบริหารความเสี่ยงบางส่วนจากความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 พีเอสเอสพี มีสัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้าสำหรับดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปรามาแมกซ์จำนวน 145 วัน ในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 ราคาค่าระวางถูกกำหนดอยู่ที่ 9,800 ถึง 11,750 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อวัน (31 ธันวาคม 2567: ไม่มี)

#### ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

##### การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

##### ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยกลุ่มบริษัทได้รับอัตราดอกเบี้ยผันแปรเท่ากับ SOFR บวกส่วนต่างเพื่อชดเชยความเสี่ยงด้านเครดิต และจ่ายดอกเบี้ยคงที่ การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของเงินกู้ยืม (อันได้แก่ จำนวนเงินต้น วันครบกำหนด และวันที่คาดว่าจะจ่ายชำระ) กลุ่มบริษัทได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่ได้มีการป้องกันไว้

นอกจากนี้ ในการทดสอบความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทได้ใช้อนุพันธ์เสมือน พร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่มีการป้องกันไว้

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- อัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคิดรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- การเปลี่ยนแปลงกระแสเงินสดที่คาดการณ์ไว้ในอนาคตของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดตารางอนุพันธ์ที่กลุ่มบริษัทถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 แยกตามการครบกำหนดชำระ มีดังนี้

	การครบกำหนดชำระ							
	น้อยกว่า 1 ปี		1 - 5 ปี		มากกว่า 5 ปี		รวม	
	2567	2566	2567	2566	2567	2566	2567	2566
<b>สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย</b>								
จำนวนเงินตามสัญญา								
(พันธบัตรรัฐบาล)	10,336	9,214	34,527	40,868	-	3,995	44,863	54,077
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)	4.59 - 4.75	4.59 - 4.75	4.59 - 4.75	4.59 - 4.75	-	4.59 - 4.75	4.59 - 4.75	4.59 - 4.75

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงต่อฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)					
	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่า					
	ยุติธรรมซึ่งใช้		สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด			
	วัดความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง		ส่วนที่ยังคงป้องกันความเสี่ยงต่อไป		ส่วนที่ได้ยุติการป้องกันความเสี่ยงแล้ว	
	2567	2566	2567	2566	2567	2566
เงินกู้ยืม - สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	(33,251)	(148,941)	(32,693)	(57,765)	-	(83,756)



ผลกระทบของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงต่อฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 และผลกระทบของการป้องกันความเสี่ยงใน  
กระแสเงินสดต่อบำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567									
การเปลี่ยนแปลง									
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยง จากเงินกู้ยืม	จำนวนเงิน ตามสัญญา	มูลค่า ตามบัญชี	บรรทัดที่แสดงรายการ ในงบฐานะการเงิน	ในมูลค่าสุทธิรวม ซึ่งใช้วัดความ ไม่มีประสิทธิภาพ ในการป้องกัน ความเสี่ยง	ส่วนที่มี ประสิทธิภาพ ที่รับรู้ในกำไร ขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ส่วนที่ไม่มี ประสิทธิภาพ ที่รับรู้ใน งบกำไรขาดทุน	บรรทัดที่ แสดงรายการใน งบกำไรขาดทุน	สำรองสำหรับการ ป้องกันความเสี่ยง ในกระแสเงินสด ที่โอนไปยัง งบกำไรขาดทุน	บรรทัดที่ แสดงรายการใน งบกำไรขาดทุน ต้นทุนทางการเงิน
	75,489	1,524,799	สินทรัพย์ตราสาร อนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	(33,251)	(32,693)	-	-	579	
	พันธรัฐ สหรัฐอเมริกา			(33,251)	(32,693)	-		579	
รวม									

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566									
การเปลี่ยนแปลง									
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยง จากเงินกู้ยืม	จำนวนเงิน ตามสัญญา	มูลค่า ตามบัญชี	บรรทัดที่แสดงรายการ ในงบฐานะการเงิน	ในมูลค่าสุทธิรวม ซึ่งใช้วัดความ ไม่มีประสิทธิภาพ ในการป้องกัน ความเสี่ยง	ส่วนที่มี ประสิทธิภาพ ที่รับรู้ในกำไร ขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	ส่วนที่ไม่มี ประสิทธิภาพ ที่รับรู้ใน งบกำไรขาดทุน	บรรทัดที่ แสดงรายการใน งบกำไรขาดทุน	สำรองสำหรับการ ป้องกันความเสี่ยง ในกระแสเงินสด ที่โอนไปยัง งบกำไรขาดทุน	บรรทัดที่ แสดงรายการใน งบกำไรขาดทุน ต้นทุนทางการเงิน
	75,489	1,850,693	สินทรัพย์ตราสาร อนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	(58,568)	(57,765)	-	-	(445)	
	พันธรัฐ สหรัฐอเมริกา			(58,568)	(57,765)	-		(445)	
รวม									

## 34.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า เงินลงทุน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น หนี้สินตามสัญญาเช่า การให้กู้ยืมและกู้ยืมเงิน กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

### ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับเงินฝากธนาคาร ลูกหนี้การค้า เงินให้กู้ยืมและเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบฐานะการเงินยกเว้นตราสารอนุพันธ์

### ลูกหนี้การค้า

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบรายการต่าง ๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีจำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกค้าที่แสดงอยู่ในงบฐานะการเงิน

### เครื่องมือทางการเงินและเงินฝากธนาคาร

ความเสี่ยงด้านเครดิตของเงินฝากธนาคารและตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัทไม่สูงมากนักเนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

### ความเสี่ยงด้านตลาด

#### ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินฝากธนาคาร เงินให้กู้ยืม สินทรัพย์ทางการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาว หนี้กู้ยืม และหนี้สินตามสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงส่วนนี้โดยการกำหนดให้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย โดยได้เปิดเผยรายละเอียดที่เกี่ยวข้องไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 34.1 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567											
อัตราดอกเบี้ยคงที่				อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)				
			ปรับขึ้นลง	อัตรา							
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย			คงที่		ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
							เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท	เงินเหรียญ สิงคโปร์และ เหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท	
สินทรัพย์ทางการเงิน											
เงินสดและรายการ											
เทียบเท่าเงินสด	355,957	-	-	1,546,957	263,074	2,165,988	4.00 - 5.80	-	0.04 - 3.00	0.15 - 1.70	
ลูกหนี้การค้าและ											
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	404,781	404,781	-	-	-	-	
สินทรัพย์ทางการเงิน											
หมุนเวียนอื่น	89,040	-	-	-	-	89,040	0.21 - 5.25	-	-	-	
สินทรัพย์ทางการเงิน											
ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	298,314	298,314	-	-	-	-	
รวม	444,997	-	-	1,546,957	966,169	2,958,123					
หนี้สินทางการเงิน											
เจ้าหนี้การค้าและ											
เจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	608,458	608,458	-	-	-	-	
เงินกู้ยืมระยะยาว	343,706	1,161,502	-	5,611,521	-	7,116,729	7.82	-	6.62 - 8.17	-	
หุ้นกู้	-	671,423	671,242	-	-	1,342,665	-	3.52 - 3.97	-	-	
หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,454	16,450	-	-	-	20,904	-	5.28 - 6.12	-	-	
รวม	348,160	1,849,375	671,242	5,611,521	608,458	9,088,756					

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม										
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566										
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	อัตรา ดอกเบี้ย		คงที่		ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท	เงินเหรียญ สิงคโปร์และ เหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน										
เงินสดและรายการ										
เทียบเท่าเงินสด	785,118	-	-	1,250,082	279,785	2,314,985	4.00 - 5.80	-	0.04 - 5.80	0.15 - 0.55
ลูกหนี้การค้าและ										
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	295,394	295,394	-	-	-	-
สินทรัพย์ทางการเงิน										
หมุนเวียนอื่น	95,110	-	-	-	-	95,110	0.12 - 2.12	-	-	-
เงินฝากธนาคารที่มี										
ภาระค้ำประกัน	-	102,961	-	-	-	102,961	2.75	-	-	-
สินทรัพย์ทางการเงิน										
ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	76,770	76,770	-	-	-	-
รวม	880,228	102,961	-	1,250,082	651,949	2,885,220				
หนี้สินทางการเงิน										
เจ้าหนี้การค้าและ										
เจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	403,196	403,196	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	306,286	1,379,170	161,353	5,479,553	-	7,326,362	8.82	-	7.39 - 8.78	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,422	4,937	-	-	-	9,359	-	5.28 - 5.53	-	-
รวม	310,708	1,384,107	161,353	5,479,553	403,196	7,738,917				

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ										
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567										
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	อัตรา ดอกเบี้ย		คงที่		ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>										
เงินสดและรายการ										
เทียบเท่าเงินสด	272,203	-	-	1,193,515	3,502	1,469,220	4.00	-	0.04 - 3.00	0.15 - 1.70
ลูกหนี้การค้าและ										
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	3,892,712	3,892,712	-	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่										
บริษัทย่อย	13,843	660,964	-	-	-	674,807	5.00	-	-	-
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>										
ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	22,343	22,343	-	-	-	-
รวม	286,046	660,964	-	1,193,515	3,918,557	6,059,082				
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>										
เจ้าหนี้การค้าและ										
เจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	2,244,019	2,244,019	-	-	-	-
หุ้นกู้	-	671,423	671,242	-	-	1,342,665	-	3.52 - 3.97	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า	2,995	9,700	-	-	-	12,695	-	5.28 - 6.12	-	-
รวม	2,995	681,123	671,242	-	2,244,019	3,599,379				

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ										
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566										
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	อัตรา ดอกเบี้ย		คงที่		ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน										
เงินสดและรายการ										
เทียบเท่าเงินสด	188,525	-	-	855,974	5,596	1,050,095	4.00	-	0.04 - 3.00	0.15 - 0.55
ลูกหนี้การค้าและ										
ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	2,373,079	2,373,079	-	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่										
บริษัทย่อย	-	-	-	-	23,000	23,000	-	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่										
บริษัทย่อย	98,018	407,324	272,157	-	-	777,499	5.00	-	-	-
สินทรัพย์ทางการเงิน										
ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	21,175	21,175	-	-	-	-
รวม	286,543	407,324	272,157	855,974	2,422,850	4,244,848				
หนี้สินทางการเงิน										
เจ้าหนี้การค้าและ										
เจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,464,063	1,464,063	-	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,101	4,937	-	-	-	9,038	-	5.28 - 5.53	-	-
รวม	4,101	4,937	-	-	1,464,063	1,473,101				

## การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อบำไรขาดทุนของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดและผลกระทบที่มีต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจะเปลี่ยนแปลงไปซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นหรือลดลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงด้านกระแสเงินสดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ แสดงได้ดังนี้

	เพิ่มขึ้น/ ลดลง (ร้อยละ)	2567		2566	
		ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น	ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น
		(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)
เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ	+1	(55,785)	30,024	(36,858)	45,960
	-1	55,785	(30,024)	36,858	(45,960)

การวิเคราะห์ผลกระทบข้างต้นจัดทำขึ้นโดยใช้สมมติฐานว่าจำนวนเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด และตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ตลอด 1 ปี และยังถือเสมือนว่าอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดของเงินกู้ยืมระยะยาวไม่ได้มีอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้แล้ว ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจึงมีผลกระทบต่อดอกเบี้ยที่ต้องชำระตลอด 12 เดือนเต็ม ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สถานะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

## ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็เป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริก) ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	2567	2566	2567	2566	2567	2566
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกาคือหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
ไทยบาท	1,437	150	1,354	9	0.0294	0.0292



ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินตราต่างประเทศสกุลเงินอื่นไม่มีผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญต่อกำไรขาดทุนและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

### ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

กลุ่มบริษัทได้บริหารความเสี่ยงจากสภาพคล่องทางการเงินโดยการกระจายกำหนดวันชำระเงินกู้ การหาเงินกู้ทั้งชนิดที่ทยอยแบ่งชำระคืนและแบบชำระคืนครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด และรักษาเงินสดสำรองให้เพียงพอ การควบคุมค่าใช้จ่ายการดำเนินงานอย่างเข้มงวด การทำประกันภัยอย่างครอบคลุม การจำกัดความเสี่ยงจากคู่สัญญารายหนึ่งไม่ให้เกินร้อยละ 25 ของรายรับ และการจำกัดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของตลาดระยะสั้นด้วยการทำสัญญาเช่าเรือแบบระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินระยะสั้นที่จะครบกำหนดภายใน 1 ปี ประมาณร้อยละ 22 ของจำนวนหนี้สินที่แสดงอยู่ในงบการเงินของกลุ่มบริษัท (2566: ร้อยละ 28) กลุ่มบริษัทประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรีไฟแนนซ์เงินกู้และมีความเห็นว่ากลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนั้น กลุ่มบริษัทยังสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้อย่างหลากหลายอย่างเพียงพอ

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	340,371	-	-	340,371
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,834,637	6,316,079	424,894	8,575,610
หุ้นกู้	-	928,650	808,907	1,737,557
หนี้สินตามสัญญาเช่า	5,553	18,218	-	23,771
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	<b>2,180,561</b>	<b>7,262,947</b>	<b>1,233,801</b>	<b>10,677,309</b>
<b>ตราสารอนุพันธ์</b>				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	92,670	-	92,670
<b>รวมตราสารอนุพันธ์</b>	<b>-</b>	<b>92,670</b>	<b>-</b>	<b>92,670</b>

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	403,196	-	-	403,196
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,259,521	5,956,466	704,511	8,920,498
หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,719	5,590	-	10,309
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	<b>2,667,436</b>	<b>5,962,056</b>	<b>704,511</b>	<b>9,334,003</b>
<b>ตราสารอนุพันธ์</b>				
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	19,514	-	-	19,514
<b>รวมตราสารอนุพันธ์</b>	<b>19,514</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>19,514</b>

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	211,997	-	-	211,997
หุ้นกู้	-	-	928,650	808,907	1,737,557
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	3,681	10,730	-	14,411
เงินรับล่วงหน้าจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,882,163	-	-	-	1,882,163
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	<b>1,882,163</b>	<b>215,678</b>	<b>939,380</b>	<b>808,907</b>	<b>3,846,128</b>

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566			
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,342,582	121,481	-	1,464,063
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	4,395	5,590	9,985
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	<b>1,342,582</b>	<b>125,876</b>	<b>5,590</b>	<b>1,474,048</b>

### 34.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบฐานะการเงิน

### 34.4 การกระทบยอดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมเป็นประจำและมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3

	(หน่วย: พันบาท)
	งบการเงินรวม/ งบการเงินเฉพาะกิจการ
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	18,100
กำไรสุทธิที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	3,253
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(178)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	21,175
กำไรสุทธิที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	1,314
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(146)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	22,343

### 35. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น รวมถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ โดยกลุ่มบริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินดังกล่าวตลอดระยะเวลาที่รายงาน

กลุ่มบริษัทบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งระบุให้กลุ่มบริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนในภาพรวมให้ไม่เกิน 2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.55:1 (2566: 0.50:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.35:1 (2566: 0.16:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

### 36. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และ 2566 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

	งบการเงินรวม		(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)	
	2567	2566	2567	2566
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	63,728	67,643	43,228	30,684
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	11,909	8,631	114,532	69,341
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	-	649
น้ำมันเชื้อเพลิง	430	881	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	2,620	2,779	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินทดรองจ่ายแก่กับดักเรือ	975	1,045	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	31	-	-	-
น้ำมันหล่อลื่น	2,034	2,477	-	-
อื่น ๆ	1,190	1,001	525	360
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	4,230	4,523	525	360
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>82,917</b>	<b>84,457</b>	<b>158,285</b>	<b>101,034</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	-	3,009	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	19,854	22,718
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	2,727	3,679	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	8,777	2,243	658	619
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	229,625	222,693
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	2,371	2,389	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	656,946	608,813	437	216
สินทรัพย์สิทธิการใช้	613	276	378	267
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	90	120	76	114
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรียกคืน	1,253	1,751	-	-
เงินล่วงหน้าค่าต่อเรือ	10,259	-	10,259	-
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	2,628	3,183	-	-
ค่าธรรมเนียมทางการเงินเรือตัดจ่าย	2,426	1,372	2,231	1,089
อื่น ๆ	99	89	75	70
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	16,665	6,395	12,565	1,159
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>688,189</b>	<b>626,924</b>	<b>263,593</b>	<b>247,786</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>771,106</b>	<b>711,381</b>	<b>421,878</b>	<b>348,820</b>

บริษัท พรีเมียม ชีฟปีง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	10,014	1,820	6,237	52
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	56,132	39,230
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	454	2,858	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,840	2,157	458	31
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย				
- ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	4,594	4,946	3,197	3,467
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	17,902	11,781	66,024	42,780
รายได้รับล่วงหน้า	645	1,287	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	41,045	52,110	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	131	129	88	120
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	570	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	31	65	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	675	635	501	451
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>60,429</b>	<b>66,577</b>	<b>66,613</b>	<b>43,351</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	1,446	2,796	1,003	1,969
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	168,345	161,965	-	-
หุ้นกู้	39,319	-	39,319	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	484	144	285	144
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	50	53	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	470	1,228	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	4,215	3,919	3,110	2,918
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>214,329</b>	<b>170,105</b>	<b>43,717</b>	<b>5,031</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>274,758</b>	<b>236,682</b>	<b>110,330</b>	<b>48,382</b>



บริษัท ฟรีเชียส ซิฟปีง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	51,055	51,055	51,055	51,055
ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว	51,055	51,055	51,055	51,055
ส่วนเกินทุน				
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63,290	63,290	63,290	63,290
ส่วนเกินทุนหุ้นซื้อคืน	4,819	4,819	4,819	4,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	4,372	4,372	4,372	4,372
- บริษัทย่อย	14,021	13,479	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	1,704	1,713	1,704	1,713
ยังไม่ได้จัดสรร	357,721	334,505	186,218	175,138
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(635)	1,465	90	51
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	496,347	474,698	311,548	300,438
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	1	1	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>496,348</b>	<b>474,699</b>	<b>311,548</b>	<b>300,438</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>771,106</b>	<b>711,381</b>	<b>421,878</b>	<b>348,820</b>

บริษัท พรีเมียม ชีฟิ่ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
<b>รายได้</b>				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	167,654	144,130	-	-
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	2,163	2,278	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	169,817	146,408	-	-
รายได้จากการให้บริการ	149	139	3,738	3,206
รายได้ดอกเบี้ย	2,276	1,272	1,806	1,298
รายได้เงินปันผล	166	14	33,093	20,884
กำไรจากการขายเรือและอุปกรณ์	4,019	-	-	-
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	-	-	-	16
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	250	1,018	-	-
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	100	-	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	917	364	526	-
รายได้อื่น	98	21	80	20
<b>รวมรายได้</b>	<b>177,792</b>	<b>149,236</b>	<b>39,243</b>	<b>25,424</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	59,803	60,239	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	1,153	1,018	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	685	878	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	61,641	62,135	-	-
ค่าเสื่อมราคา	43,313	41,060	272	232
ต้นทุนการให้บริการ	186	161	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	12,483	9,604	6,424	4,741
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	3,353	2,628	3,246	2,548
ขาดทุนจากการลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	700
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	8,105
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	59
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>120,976</b>	<b>115,588</b>	<b>9,942</b>	<b>16,385</b>

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
กำไรจากการดำเนินงาน	56,816	33,648	29,301	9,039
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	581	606	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	(15,962)	(13,801)	(668)	(21)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	41,435	20,453	28,633	9,018
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(123)	(102)	-	-
กำไรสำหรับปี	41,312	20,351	28,633	9,018
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	41,312	20,351	28,633	9,018
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-
กำไรสำหรับปี	41,312	20,351	28,633	9,018
กำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐาน				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.0265	0.0131	0.0184	0.0058

37. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

ในเดือนมกราคม 2568 บริษัท บงกช โฮลดิ้ง จำกัด ("บริษัทย่อย") ได้ลงทุนเพิ่มในบริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) โดยเข้าซื้อหุ้นเพิ่มเติมในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ปัจจุบัน สัดส่วนการถือหุ้นรวมเป็นประมาณร้อยละ 20 ในบริษัทดังกล่าว

เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบสำหรับการจ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายสำหรับปี 2567 ให้แก่ผู้ถือหุ้นจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท รวมเป็นเงิน 155.93 ล้านบาท เงินปันผลนี้จะจ่ายและบันทึกบัญชีภายหลังจากได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 ของบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ มีมติอนุมัติโครงการซื้อหุ้นคืนเพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารทางการเงินที่เป็นสภาพคล่องส่วนเกินของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ก) วงเงินสูงสุดที่จะใช้ในการซื้อหุ้นคืนไม่เกิน 675.00 ล้านบาท
- ข) จำนวนหุ้นที่จะซื้อคืนไม่เกิน 155,929,186 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท) คิดเป็นไม่เกินร้อยละ 10 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด
- ค) กำหนดระยะเวลาที่จะซื้อหุ้นคืนตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2568 ถึงวันที่ 29 สิงหาคม 2568

38. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2568

# เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร



## คณะกรรมการบริษัท



**นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา**

- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ



**นายกำธร ศิลาอ่อน**

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



**นางสาวเพ็ญศรี สุธีรคันต์**

- ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



**ศาสตราจารย์ ดร. กวีดา ปานะบน**

- ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการอิสระ



**นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง**

- กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



**นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม**

- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการ





**นายกริต ชัย**

- กรรมการสรรหาและพิจารณา  
คำตอบแทน
- กรรมการ



**นายกอตัม คูรานา**

- กรรมการบริหาร
- กรรมการ



**นายคุชรู คาสี วาเดีย**

- กรรมการ



**นางสาวนิชิต้า ชัย**

- กรรมการ



**นายอิษฏ์ขานู ชัย**

- กรรมการ



**นางสาวสิรสา สุภาวสิน**

- กรรมการ

# ประวัติคณะกรรมการบริษัท

## นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

- 2527
- 2524

ประวัติการอบรม

- 2560
- 2558
- 2558
- 2555
- 2548
- 2546

ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน

- 2546 - 2556
- กันยายน 2561 - กุมภาพันธ์ 2562
- 2556 - 2557
- 2553 - พฤศจิกายน 2554
- 2544 - 2550

ประสบการณ์อื่นๆ

- ธันวาคม 2564 - 13 ตุลาคม 2566
- กรกฎาคม 2563 - ปัจจุบัน
- สิงหาคม 2562 - 30 มิถุนายน 2566
- พฤษภาคม 2559 - มีนาคม 2562
- มีนาคม 2559 - กุมภาพันธ์ 2564
- ธันวาคม 2558 - 7 สิงหาคม 2563
- พฤศจิกายน 2554 - กุมภาพันธ์ 2564
- พฤษภาคม 2558 - สิงหาคม 2562
- มิถุนายน 2555 - มิถุนายน 2556
- 2555 - 2557
- 2556 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - กรกฎาคม 2563
- พฤษภาคม 2552 - กรกฎาคม 2562
- 22 พฤษภาคม 2550 - 10 กันยายน 2563
- ปัจจุบัน
- ปัจจุบัน
- 2547 - 2552
- 2546 - 2551
- 2542 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2546

ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ

14 มีนาคม 2554

65 ปี

บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College  
วิทยาศาสตรบัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University

ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Advanced Audit Committee, Class 25/2017 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)  
ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries 3/2015, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)  
ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร CMA-GMS 1, Capital Market Academy Executive Education 27 มีนาคม - 12 เมษายน 2558 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน  
ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)  
ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรีคเคอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)  
ประธานกรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
อนุกรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ  
บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด  
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)

กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ซีเอ็มไอ จำกัด (มหาชน)  
ประธานคณะกรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท หลักทรัพย์ เพื่อดูแลหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลูมฟินี จำกัด  
ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ (มีอำนาจ) บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน อินโนเทค จำกัด  
กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
กรรมการ บริษัท ตลาดสัญญาซื้อขายล่วงหน้า (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
ผู้ถือหุ้น และ กรรมการ (ผู้มีอำนาจ) บริษัท อินจีเนียส จำกัด  
กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา  
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และ กรรมการ (มีอำนาจ) บริษัท หลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด  
รองประธานกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร  
บริษัท หลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)  
รองประธานและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา  
กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน  
กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน)  
ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย  
ผู้ถือหุ้น และ กรรมการ (ผู้มีอำนาจ) บริษัท แคปแม็กซ์ จำกัด  
กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอสเซต จำกัด (มหาชน)

- 2542 กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2542 กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ธนกิจ ซาโลมอน สมิทส์ บาร์นี
- 2538 - 2542 กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ พัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
- 2534 - 2538 กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ธนกิจ สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
- 2531 - 2532 ผู้จัดการ, ฝ่ายพาณิชย์ธนกิจ ภัทรธนกิจ
- 2528 - 2531 เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

#### อาชีพหลัก

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: ที่ปรึกษาคณะกรรมการผู้บริหาร บริษัท เดอะ แพลทินัม กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธานและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

#### จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

### นายกำธร ศีลาอ่อน

#### ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ\*/  
กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง / กรรมการอิสระ

#### วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

#### อายุ

54 ปี

#### ประวัติการศึกษา

- 2538 - 2540 MIT Sloan School, Massachusetts, USA Master of Business Administration;  
Financial Engineering Track GPA: 4.6/5.0
- 2531 - 2535 Imperial College of Science Technology and Medicine, London, England  
Master of Engineering; Chemical Engineering; Associate of the City and Guilds  
Institute Upper Second Class Honours

#### ประวัติการอบรม

- 2567 หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงความร่วมมือ ญี่ปุ่น - ไทย (J-ToP)  
จากมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (UTCC)
- 2564 หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2560 หลักสูตร Leading in a Disruptive world (LDW)  
จาก Stanford University & Silicon Valley, California
- 2560 หลักสูตร การปฏิรูปธุรกิจและสร้างเครือข่ายนวัตกรรม (Business Revolution and  
Innovation Network: BRAIN) โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- 2559 หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT)
- 2555 หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2554 หลักสูตร Director Certification Program (DCP)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- 2551

หลักสูตร Executive Development Program (EDP)  
จากสถาบันวิทยาการตลาดทุนและสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

#### ประสบการณ์

- 2566 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2566 - ปัจจุบัน
- 2565 - ปัจจุบัน
- กุมภาพันธ์ 2564 - ปัจจุบัน
- กุมภาพันธ์ 2563 - พฤษภาคม 2566
- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2565
- 2558 - ปัจจุบัน
- 2559 - ปัจจุบัน
- 2559 - ปัจจุบัน
- กรกฎาคม 2557 - 2559
- 2557 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - พฤษภาคม 2566
- 2554 - เมษายน 2560
- 2554 - 2557
- 2547 - 2554
- 2542 - 2547
- 2540 - 2542
- 2537 - 2538
- 2535 - 2537

กรรมการบริษัทหลักทรัพย์และความยั่งยืน  
บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)  
กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการผลิต  
บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)  
กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณา  
คำตอบแทน และกรรมการบริษัทหลักทรัพย์และการพัฒนาความยั่งยืน บริษัท อินเทอร์เน็ต  
ฟาร์มา จำกัด (มหาชน)  
ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง  
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ  
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน  
บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย  
กรรมการ บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)  
กรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)  
ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)  
กรรมการบริหาร บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)  
กรรมการอิสระ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน และกรรมการสรรหา  
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง  
รองกรรมการผู้จัดการ สายงานวาณิชธนกิจ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking  
บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน)  
Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc., New York, USA  
and Singapore  
นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ ไทยพาณิชย์ จำกัด  
ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ. ทีเอสไอ  
กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน  
บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)

#### อาชีพหลัก

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการผลิต บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)</li> <li>2. กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน และกรรมการบริษัทหลักทรัพย์และการพัฒนาความยั่งยืน บริษัท อินเทอร์เน็ต ฟาร์มา จำกัด (มหาชน)</li> </ol> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด</li> <li>2. กรรมการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย</li> </ol>
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ ไลจิสติกส์ และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

\* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน  
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์

### ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการตรวจสอบและ  
กำกับดูแลกิจการ\* / กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง / กรรมการอิสระ

### วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

8 กรกฎาคม 2563

### อายุ

56 ปี

### ประวัติการศึกษา

บัญชีบัณฑิต (บัญชีต้นทุน) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
MBA, California State University, Hayward, USA

### ประวัติการอบรม

- 2566 หลักสูตร Refreshment Program (RFP 9/2023)  
โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2562 หลักสูตร Leadership through Performance, INSEAD Future Leader Summit  
ประเทศสิงคโปร์
- 2561 หลักสูตร Leading Disruptive Innovation with Design Thinking, โดย Stanford Center  
for Professional Development ประเทศสหรัฐอเมริกา
- 2560 หลักสูตร People, Culture, and Performance: Strategies  
โดยมหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด ประเทศสหรัฐอเมริกา
- 2560 GNH and Business Journey in Bhutan, โดย GNH Center Bhutan ประเทศภูฏาน
- 2558 หลักสูตร Proteus: Creative Encounters to Inspire Leaders  
โดย London Business School ประเทศอังกฤษ
- 2554 หลักสูตร Breakthrough Program for Senior Executives,  
โดย IMD ประเทศสวิตเซอร์แลนด์
- 2553 หลักสูตร Successful Formulation and Execution Strategy (SFE)  
โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2550 หลักสูตร Director Certificate Program (DCP)  
โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

### ประสบการณ์

- 15 พฤษภาคม 2566 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน  
บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
- 4 เมษายน 2565 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง  
บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
- 2563 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
- 2563 - 2566 ประธานคณะกรรมการสรรหา บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)

### ประสบการณ์อื่น ๆ

- 4 มกราคม 2567 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ บริษัท น้ำตาลไทยอุดรธานี จำกัด
- 17 กุมภาพันธ์ 2565 - ปัจจุบัน กรรมการสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)  
ที่ปรึกษาสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- 1 กุมภาพันธ์ 2565 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา  
บริษัท เรดดีแพลนเน็ต จำกัด (มหาชน)
- ธันวาคม 2561 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ บริษัท ชานัน จำกัด (มหาชน)
- เมษายน 2562 - ปัจจุบัน คณะอนุกรรมการพิจารณาหลักทรัพย์เกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ ประเภท  
ตราสารทุน และการบริหารกิจการของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการ  
ก.ล.ด.
- 2549 - มกราคม 2565 เลขาธิการและผู้อำนวยการ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย



- 2544 - 2548
- 2541 - 2544
- 2536 - 2541

ที่ปรึกษาด้านการเงิน โครงการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการ นโยบาย  
รัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง  
รองผู้อำนวยการฝ่ายวานิชธนกิจ Dresdner Kleinwort Benson  
ผู้จัดการฝ่ายวานิชธนกิจ SBC Warburg  
ที่ปรึกษาสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (2565 - ปัจจุบัน)

#### อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b> กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ บริษัท ชาน้ำ จำกัด (มหาชน)</p> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b> 1. กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา บริษัท เรดดีแพลนเน็ต จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการอิสระ บริษัท น้ำตาลไทยอุดรธานี จำกัด</p>
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	คณะกรรมการพิจารณาหลักทรัพย์เกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ ประเภท ตราสารทุน และการบริหารกิจการของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด.

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

\*หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน  
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## ศาสตราจารย์ ดร. กวีดา ปานะนนท์

#### ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง /  
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ\* / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554  
57 ปี

อายุ

#### ประวัติการศึกษา

- 2544 Doctor of Philosophy, Department of Economics,  
University of Reading, สหราชอาณาจักร
- 2535 Master of Business Administration (International Business),  
Diploma in Management (Asian Studies), McGill University, ประเทศแคนาดา
- 2532 Bachelor of Accountancy (Accounting), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ประวัติการอบรมและการสัมมนา

- 2566 หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP 12/2023)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2563 หลักสูตร Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE) 32/2020  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2563 เข้าร่วม (ในฐานะผู้สังเกตการณ์) การอบรมเชิงปฏิบัติการการบริหารความเสี่ยง โดย  
ชมรมบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
- 2556 หลักสูตร Financial Statements for Director (FSD รุ่น 22)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2555 หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 41)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2554 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 148  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

## รางวัลทุนการศึกษา และทุนวิจัยที่ได้รับ

- กันยายน 2567 - ตุลาคม 2568
- ธันวาคม 2564 - มีนาคม 2565
- มีนาคม - ธันวาคม 2563
- 2561
- 2558
- 2558
- 2556 - 2557
- 2556
- 2552 - 2555
- 2551
- 2539 - 2544
- 2535 - 2537

## ประสบการณ์

- พฤษภาคม 2566 - ปัจจุบัน
- ตุลาคม 2565 - ปัจจุบัน
- เมษายน 2565 - พฤษภาคม 2566
- กุมภาพันธ์ 2563 - พฤษภาคม 2566
- ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - พฤษภาคม 2566
- 2553 - 2555
- 2549 - กันยายน 2561
- 2546 - 2549
- 2535 - 2546

## ตำแหน่งอื่นๆ

- 2566 - ปัจจุบัน
- 2565 - 2566
- 2562
- 2560 - ปัจจุบัน
- 2558 - ปัจจุบัน
- 2558 - ปัจจุบัน
- 2556 - 2557

ได้รับการแต่งตั้งเป็น Alan Rugman Fellowship, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร  
 ทุนวิจัยจาก ESCAP - WHO เรื่อง Asia-Pacific in the manufacturing and global supply chain of vaccines  
 ทุนวิจัยจาก Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) สหประชาชาติ เรื่อง Outward foreign direct investment and global value chains  
 ทุน ASEAN @ 50 Fellow จาก Southeast Asia Centre of Asia-Pacific Excellence และ กระทรวงต่างประเทศและการค้า ประเทศนิวซีแลนด์  
 รางวัลจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำหรับผู้ที่มีผลงานวิจัยตีพิมพ์ใน วารสารวิชาการ ระดับนานาชาติมากที่สุด (ผลงานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 - 2557)  
 ทุนการศึกษาโครงการ Fulbright Thai Visiting โดย Fulbright Thailand - United States Education Foundation  
 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5610054 (เรื่อง Assessing the merit of home-country support for outward foreign direct investment in neighboring countries)  
 ได้รับการเสนอชื่อจากสาขาในการพิจารณารางวัลครูดีเด่น สาขา สังคมศาสตร์ของ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5280032 (เรื่อง Competitive Strategies of Thai Multinationals in the Global Economy)  
 Best Teacher Award จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
 ทุนการศึกษาระดับปริญญาเอก จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
 ทุนการศึกษาหลักสูตร MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
 กรรมการสถาบันผู้ทรงคุณวุฒิ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น  
 กรรมการสรรหา บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
 กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
 ศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
 กรรมการอิสระ และ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
 กรรมการพิจารณาผลตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
 หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลกดิจิทัลและการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
 รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
 อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

บรรณาธิการร่วม วารสาร Journal of International Business Policy หนึ่งในวารสารหลักของ Academy of International Business  
 ประธานการจัดสัมมนากลุ่มวิจัยเรื่อง International Business Resilience under Global Disruptions ในงานสัมมนา Academy of International Business 2023 กรุงวอชิงตัน ประเทศโปแลนด์  
 ประธานการจัดสัมมนากลุ่มวิจัยเรื่อง Managing the Global Value Chain ในงานสัมมนา Academy of International Business Annual Conference 2019 กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก  
 ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ Asia New Zealand Foundation โอ๊คแลนด์ ประเทศนิวซีแลนด์  
 สมาชิก John Dunning Centre for International Business, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร  
 สมาชิก Emerging Market Internationalization Research Group, The University of Sydney Business School, University of Sydney, ประเทศออสเตรเลีย  
 ประธานการจัดงาน Euro-Asia Management Studies Association Annual Conference 2014 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

- 2556 - 2557
- เมษายน 2556
- 2556 - 2558
- 2553 - ปัจจุบัน
- 2552 - ปัจจุบัน

ประธานการจัดกลุ่มวิจัยเรื่อง Home Economies and the MNE ในงานสัมมนา Academy of International Business Annual Conference 2014 เมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา  
Visiting Fellow, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร  
รองประธาน (ทวีปเอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association  
สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Euro-Asia Management Studies Association  
สมาชิกคณะกรรมการวารสารวิชาการต่างๆ เช่น Southeast Asia Research, Asia-Pacific Journal of Management, Multinational Business Review, Global Strategy Journal, Journal of International Business Policy  
ข้าราชการพลเรือนในสถาบันอุดมศึกษา

## อาชีพหลัก

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธาน (เอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association 2. สมาชิกของ Editorial Advisory Board, Southeast Asia Research

### จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

\* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน  
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นางคิวยุ (แจ็กกี้) หวัง

### ตำแหน่ง

กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน / กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง / กรรมการอิสระ

### วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

10 เมษายน 2566

### อายุ

44 ปี

### ประวัติการศึกษา

ศิลปศาสตรบัณฑิตสาขาการสื่อสาร มหาวิทยาลัยวอชิงตัน สหรัฐอเมริกา

### ประวัติการอบรม

- 2566
- 2565
- 2565
- 2565
- 2564
- 2563
- 2560

หลักสูตร Director Certificate Program (DCP 351/2023) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)  
วิทยากรในงาน Global Summit of Women 2022 ภายใต้หัวข้อ Using Technology to Expand Your Business Across Borders  
เข้าร่วมงาน APEC CEO Summit  
วิทยากร ณ Harvard Business School Association of Thailand ในหัวข้อ Future of Work  
วิทยากรในงาน The Standard Economic Forum ในหัวข้อ The Future of Work  
สำเร็จหลักสูตร The Leadership Consortium Leadership Program  
สำเร็จหลักสูตร Google School for Leaders Polaris Leadership Program

### ประสบการณ์

- 2566 - ปัจจุบัน
- 2562 - ปัจจุบัน
- 2559 - 2562
- 2558 - 2559

กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน, กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และกรรมการอิสระ บริษัท ฟรีเซียส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน)  
ผู้จัดการประจำประเทศไทย บริษัท ภูเก็ต (ประเทศไทย) จำกัด  
Industry Head (ฝ่ายขายลูกค้ารายใหญ่) รับผิดชอบดูแลลูกค้าในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ (Auto) และกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค (CPG) บริษัท ภูเก็ต (ประเทศไทย) จำกัด  
Global Brand Manager ของผลิตภัณฑ์ Nest Learning Thermostat และ Nest Protect. Nest Palo Alto, CA

- 2557 - 2558 Industry Manager (ฝ่ายขายลูกค้ารายใหญ่) รับผิดชอบดูแลลูกค้าในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ (Auto) กลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค (CPG) และกลุ่มการเงิน ของบริษัท ภูเก็ต (ประเทศไทย) จำกัด
- 2556 ผู้จัดการทั่วไปของ Commonwealth แมคแคน วิลล์กรุ๊ป ประเทศไทย ซึ่งเป็นศูนย์กลางระดับภูมิภาคของ GM Chevrolet
- 2554 - 2556 ผู้จัดการทั่วไป เอ็มอาร์เอ็ม ประเทศไทย
- 2553 - 2554 ผู้อำนวยการฝ่ายธุรกิจ เอ็มอาร์เอ็ม ประเทศไทย
- 2548 - 2552 Account Supervisor (ดูแลลูกค้าคือ บริษัท ไมโครซอฟท์) แมคแคน วิลล์ กรุ๊ป ซานฟรานซิสโก แคลิฟอร์เนีย
- 2547 - 2548 Account Executive (ดูแลลูกค้าคือ Hewlett Packard) Publicis & Hal Riney San ซานฟรานซิสโก แคลิฟอร์เนีย
- 2546 - 2547 Account Executive (ดูแลลูกค้าคือ ผลิตภัณฑ์ Kashi Cereal ผลิตภัณฑ์ Torani Syrups และ National University) บริษัท Amazon Advertising ซานฟรานซิสโก แคลิฟอร์เนีย ผู้จัดการประจำประเทศไทย บริษัท ภูเก็ต (ประเทศไทย) จำกัด

## อาชีพหลัก

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

### จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มสมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นายคาลิด มอยมุดดิน อาซิม

### ตำแหน่ง

กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร /  
กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

11 มกราคม 2537

อายุ

71 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์

ประวัติการอบรม

- 2567 ได้รับประกาศนียบัตรหลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้าน WSH (TEWP Synchronous E-Learning) จาก Absolute Kinetics Consultancy Pte Ltd. (AKC)
- 2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

### ประสบการณ์

- กุมภาพันธ์ 2563 - ปัจจุบัน กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
  - 2537 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
  - 2534 - 2536 กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (แปรรูปเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
  - 2527 - 2534 หัวหน้าแผนกชิปปิง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
  - 2522 - 2526 ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกเซน แอน เทรดิง จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

## อาชีพหลัก

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 59 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-59 ในหน้า 101-102 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. รองประธานคณะกรรมการ และประธานคณะกรรมการการเงินและตรวจสอบ กรรมการบริหารความเสี่ยง The Swedish Club, ประเทศสวีเดน</li> <li>2. Regional Committee Member, American Bureau of Shipping</li> <li>3. Austral-Asia Regional Committee Member, Bureau Veritas</li> <li>4. Trustee, Sackhumvit Trust, Bangalore, India</li> </ol>

#### จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	121,526,275	-	-	-	121,526,275 (ร้อยละ 7.79 ของหุ้นทั้งหมด ที่เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

#### นายกิริต ช่าง

##### ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

- 2548

##### ประสบการณ์

- 2566 - ปัจจุบัน
- 2561 - ปัจจุบัน

- 2550 - ปัจจุบัน
- 2550 - 2566
- 2542 - 2546

- 2532 - 2545
- 2523 - 2546

##### อาชีพหลัก

กรรมการ / กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

24 เมษายน 2550

71 ปี

สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

กรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศไทย

กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรรมการพิจารณาคำตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟินิคซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ ผู้บริหารบริษัท



การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)</li> <li>กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟโซลูชัน จำกัด (มหาชน)</li> </ol> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด</li> <li>กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรค จำกัด</li> <li>กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด</li> <li>กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)</li> <li>กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)</li> <li>กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย)</li> <li>กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส ไพรวเท ลิมิเตด ประเทศอินเดีย</li> <li>กรรมการ Eka Software Solutions Pte Ltd.*</li> <li>กรรมการ บริษัท เอ็มเจท จำกัด*</li> </ol> <p>* หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 299-302 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มสมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายกิริต ซาห์ เป็นบิดาของนางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิชฎฐาญ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

**นายกอตัม กูรานา**

**ตำแหน่ง**

กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการ (การเงิน)\*  
 (\*ผู้ที่ทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและการบัญชีในบริษัท)

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 11 กุมภาพันธ์ 2563

**อายุ**

48 ปี

**ประวัติการศึกษา**

MBA จาก INSEAD ประเทศฝรั่งเศส  
 Chartered Financial Analyst จากสถาบัน CFA สหรัฐอเมริกา  
 BA Economics จาก University of Rochester สหรัฐอเมริกา

**ประวัติการอบรมและการสัมมนา**

- ธันวาคม 2567

เข้าร่วมอบรม TLCA CFO professional development program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 8/2024 ในหัวข้อ ‘How AI will transform the CFO’s role’ จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)

- พฤศจิกายน 2567

เข้าร่วมอบรม TLCA CFO professional development program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 7/2024 ในหัวข้อ ‘Economic Update for CFO’ (No. 2) จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)

- พฤศจิกายน 2567 เข้าร่วมอบรม TLCA CFO professional development program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 6/2024 ในหัวข้อ ‘Cybersecurity & Risk Management for CFOs’ จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
- ตุลาคม 2567 วิทยากรในงาน Capital Link’s Annual International Shipping Forum in Shanghai
- ตุลาคม 2567 วิทยากรในงาน the Southeast Asia Corporate Decarbonization Exchange (CDx)
- มิถุนายน 2567 เข้าร่วมอบรม TLCA CFO professional development program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 2/2024 ในหัวข้อ ‘Economic Update for CFO’ จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
- สิงหาคม 2566 หลักสูตร The Board’s Role in Mergers and Acquisitions (BMA) Class 5/2023 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- ธันวาคม 2564 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 313/2021 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- กันยายน 2563 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Directors Accreditation Program (DAP 173/2020) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- ธันวาคม 2562 - มกราคม 2563 หลักสูตร E-Learning CFO Orientation จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

#### ประสบการณ์

- 2563 - ปัจจุบัน กรรมการ / กรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2562 - ปัจจุบัน กรรมการ (การเงิน) บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2561 - 2562 ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2560 - 2561 กรรมการ Drewry Financial Research Services สหราชอาณาจักร
- 2558 - 2559 ที่ปรึกษาอาวุโส Galway Group ประเทศอินเดีย
- 2547 - 2557 ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่าย Structured Asset Finance ธนาคาร DVB ลอนดอน และประเทศสิงคโปร์
- 2543 - 2546 ผู้จัดการ Pacific Shipping มุมไบ ประเทศอินเดีย
- 2541 - 2542 ที่ปรึกษา Synergy ฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา
- กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

#### อาชีพหลัก

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกันกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 59 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-59 ในหน้า 101-102 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

#### จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มสมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

### นายคุณฐู คำลี วาเดย์

#### ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

#### อายุ

#### ประวัติการศึกษา

#### ประวัติการอบรม

- 2548

#### กรรมการ

20 สิงหาคม 2542

61 ปี

ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์

ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005

## ประสบการณ์

- 2556 - 2567
  - 2561 - ปัจจุบัน
  - 2542 - ปัจจุบัน
  - 2542 - 2562
  - 2537 - 2542
  - 2540 - 2541
  - 2533 - 2537
  - 2531 - 2533
- \*เปลี่ยนแปลงชื่อตำแหน่งจากกรรมการผู้จัดการเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหารตั้งแต่ปี 2567

## อาชีพหลัก

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท พร็เซส ซัพปี้ จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท พร็เซส ซัพปี้ จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กซีน จำกัด  
ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด  
ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กซีน จำกัด  
ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เพอร์คูสัน แอนด์ โค

## การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b> กรรมการในคณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)</p> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท แม็กซีน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)</li> <li>2. กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โฮเต็ล จำกัด</li> <li>3. ประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (กัมพูชา) จำกัด</li> <li>4. กรรมการ บริษัท ซีเอ็นที โฮลดิ้งส์ จำกัด</li> <li>5. กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด*</li> <li>6. กรรมการ บริษัท ซีเอ็นทีเอส ดีวัน จำกัด</li> <li>7. กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศอินเดีย</li> </ol> <p>* หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 300-301 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

## จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นางสาวนิชิตา ช่าง

ตำแหน่ง กรรมการ  
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 23 สิงหาคม 2545  
อายุ 44 ปี  
ประวัติการศึกษา ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน  
โรงเรียนการจัดการ

## ประวัติการอบรม

- 2558 Transformation & Change - Managing Culture for Success  
จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- 2550 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ  
ประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP)  
Class 83/2007
- 2549 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006  
จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2547 สำเร็จการฝึกอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade Academy / Cambridge  
Academy of Transport

## ประสบการณ์

- กันยายน 2559 - ปัจจุบัน กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุชาภัยจน์ จำกัด (มหาชน)
- 2545 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรี่เซียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)

## อาชีพหลัก

ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป

## การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุชาภัยจน์ จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

## จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นางสาวนิจิศา ซาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ซาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิชฎาณู ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่น  
หรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นายอิชฎาณู ซาห์

### ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

กรรมการ

14 มีนาคม 2554

### อายุ

36 ปี

### ประวัติการศึกษา

- 2553 ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) University of Southern  
California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา
- 2549 Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร

## ประวัติการอบรม

- 2554 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2554 Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร

## ประสบการณ์

- มีนาคม 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟซ์เอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)
- มกราคม 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรี่เซียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด
- ตุลาคม 2559 - 2565 กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)</li> <li>กรรมการ บริษัท เมก้า ไลฟ์ไชนส์ จำกัด (มหาชน)</li> </ol> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด</li> <li>กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด</li> <li>กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)</li> <li>กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)</li> <li>กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)</li> <li>กรรมการ บริษัท เมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)</li> <li>กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์โบรกเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันชีวิต)</li> <li>กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันภัย)</li> <li>กรรมการ บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด</li> </ol> <p>* หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 299-302 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 27 บริษัท บริษัทย่อยที่ 1-26 และ 60 ในหน้า 101-102 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายอิฐฐาญ ขาห์ เป็นบุตรของนายกริต ขาห์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิตา ขาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นางสาวสิริสา สุภาวศิน

ตำแหน่ง

กรรมการ / ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) /  
เจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

8 กรกฎาคม 2563

อายุ

41 ปี

ประวัติการศึกษา

นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภาทนายความ  
ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภาทนายความ

ประวัติการอบรมและการสัมมนา

- ธันวาคม 2567
- พฤศจิกายน 2566
- สิงหาคม 2566

เข้าอบรมหลักสูตร “Mergers & Acquisitions” จัดโดยสถาบันไอเมก้าเวิลด์คลาส  
ประกาศนียบัตรหลักสูตรเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Thailand Data Protection Officer: T-DPO) จากสภาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งประเทศไทย  
หลักสูตร The Board’s Role in Mergers and Acquisitions (BMA) Class 5/2023 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)



- กรกฎาคม 2565
- มิถุนายน 2565
- มีนาคม 2565

- ตุลาคม 2564

- เมษายน 2561

- ตุลาคม 2556

- กุมภาพันธ์ 2556

- ตุลาคม 2553

- ตุลาคม 2551

- ตุลาคม 2550

- กันยายน 2549

เข้าร่วมงาน Women in Maritime Conference จัดโดย Norton Rose Fulbright

เข้าร่วมงานประชุมสุดยอดผู้นำสตรีโลก (Global Summit of Women 2022)

เข้าอบรมหลักสูตร “เทคนิคการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลตามกฎหมาย”

จัดโดยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

เข้าอบรมหลักสูตร “กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

ในหน่วยงานและองค์กรธุรกิจ” จัดโดยศูนย์วิจัยกฎหมายและการพัฒนา (LDRC)

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 254/2018

จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “CSR Knowledge Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “New CG Principles 2012” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เข้าอบรมหลักสูตร “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายธุรกิจ จัดโดยคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

เข้าอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบัน

กรรมการบริษัทไทย (IOD)

เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายแรงงานธุรกิจ จัดโดยคณะนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

#### รางวัล

- มิถุนายน 2566

ได้รับรางวัลที่ปรึกษากฎหมายภายในองค์กรธุรกิจแนวหน้าของไทย The Legal 500 GC Powerlist: Thailand 2023

#### ประสบการณ์

- 2563 - ปัจจุบัน
- 2562 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2561
- กรกฎาคม 2554 - 2559
- 2550 - 2554
- 2548 - 2549

กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ท ไทย ชิปปิ้ง จำกัด

เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไคกิน อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) และ กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

#### อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

# ประวัติคณะผู้บริหาร

นายกาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม\*

นายกอทัม กูรานา\*

นางสาวสิริสา สุภาวสิน\*

(\*สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง – กรุณาดูหัวข้อ **ประวัติคณะกรรมการบริษัท**)

กรรมการผู้จัดการ

กรรมการ (การเงิน)

ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) และ เจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

## นายจินดราเชการ์ สิวรามัน เวนกาธารามัน

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

กรรมการบริหาร และ กรรมการ (เทคนิค)

62 ปี

First Class Marine Engineer

Bachelor's Degree in Marine Engineering ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2566 - ปัจจุบัน
- 2564 - 2566
- 2561 - 2566
- 2560 - 2561
- 2546 - 2559
- 2538 - 2546
- 2535 - 2538
- 2529 - 2535

กรรมการบริหาร และ กรรมการ (เทคนิค) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ผู้จัดการฝ่ายเทคนิคกองเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด  
ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
Technical Superintendent บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
รองต้นกลประจำเรือ (Second Engineer) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
นายช่างกลประจำเรือ บริษัท SISCO ประเทศอินเดีย และ  
บริษัท Anglo Eastern Ship Management ฮองกง  
กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 59 บริษัท  
(บริษัทย่อยที่ 1-59 ในหน้า 101-102 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

นายจินดราเชการ์ สิวรามัน เวนกาธารามัน เป็นคู่สมรสของนางสาววิมลวรรณ เจริญชัย

## นายชีลา โกปีนาราน

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

กรรมการ (การพาณิชย์)

67 ปี

ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย

ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Narottam Morarjee Institute of Shipping

บอมเบย์ ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2563
- 2532 - 2541

กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น  
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	1,000,000	-	-	-	1,000,000 (ร้อยละ 0.06 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิลากันตัน วาสุเดวัน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)

อายุ

63 ปี

ประวัติการศึกษา

Post Graduate Diploma in International Trade, Institute of Foreign Trade,  
เมืองนิวเดลี ประเทศอินเดีย  
Master's Degree in Management Studies (M.M.S) มหาวิทยาลัย บอมเบย์ เมืองมุมไบ  
ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2548 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2547
- 2538 - 2541
- 2528 - 2538

ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.

การดำรงตำแหน่งในองค์กรอื่น

- 2567 - ปัจจุบัน

สมาชิกคณะกรรมการ Strike & Delay Class, NorthStandard

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	315,082	-	-	-	315,082 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	29,550	-	-	-	29,550 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายชังการ์ จีรี ชังการ์

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (การเช่าเรือ)

อายุ

68 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีสาขา Commerce จาก University of Madras ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2537 - 2563
- 2536 - 2537
- 2527 - 2536
- 2526 - 2527

ผู้อำนวยการ (การเช่าเรือ) บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเช่าเรือ) บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ผู้ช่วยผู้จัดการ (พาณิชย์) บริษัท Century Shipping  
Deputy Manager (Operations), Continental Shipping  
Commercial Assistant, Jay Shree Shipping

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายบินธอาจ ซาฟา

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค)

66 ปี

Bachelor's Degree in Marine Engineering, Directorate of Marine Engineering Training, Kolkata

Diploma in Ship Management, Lloyd's Maritime Academy, UK

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2563
- 2539 - 2559
- 2536 - 2539
- 2531 - 2536

ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค) บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

Chief Engineer บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

Chief Engineer, India Steam Ship Company Ltd., Kolkata and Univan Ship Management, Hong Kong

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	16,450	-	-	-	16,450 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิรส์ ลิขสิทธิ์พันธุ์

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประสบการณ์

ผู้อำนวยการ (เทคนิค)

58 ปี

ปริญญาตรีสาขาวิศวกรรมเครื่องกล ศูนย์ฝึกพาณิชยน์วี่

- มกราคม 2564 - ปัจจุบัน
- มกราคม 2560 - ธันวาคม 2563
- พฤษภาคม 2546 - ธันวาคม 2559
- พฤษภาคม 2534 - ตุลาคม 2546

ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ช่างเทคนิคและนายช่างใหญ่ บริษัท 프리เซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 25 บริษัท

(บริษัทย่อยที่ 1-24 และ 26 ในหน้า 101 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

## นางสาวสมปราภนา เทพภาพลิ้น

**ตำแหน่ง**

ผู้อำนวยการ - การเงิน

**อายุ**

เลขานุการบริษัทฯ

**ประวัติการศึกษา**

54 ปี

ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

**การฝึกอบรม**

- มีนาคม 2565

เข้าร่วมอบรมหลักสูตร the TCFD Climate-related disclosures and implementation จัดโดย สำนักงาน ก.ล.ต.

- 22 - 23 มิถุนายน 2564

เข้าร่วมอบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Advanced จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- กันยายน/พฤศจิกายน 2562

Workshop TFRS 9 เครื่องมือทางการเงิน: การวัดมูลค่า การวัดมูลค่า และการบัญชีป้องกันความเสี่ยงของเครื่องมือทางการเงิน จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชี

- มิถุนายน 2561

เข้าร่วมอบรมหลักสูตรการประเมินผลและการจัดการข้อมูลด้านความยั่งยืน จัดโดย ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- กุมภาพันธ์ 2560

สำเร็จการฝึกอบรม Director Accreditation Program (DAP 134/2017)

- มิถุนายน 2553

จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking”

จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

- ตุลาคม 2547

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program”

จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

**ประสบการณ์**

- 2564 - ปัจจุบัน

ผู้อำนวยการ - การเงิน บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)

- พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน

เลขานุการบริษัทฯ บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)

- 2542 - 2563

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)

- 2539 - 2542

ผู้จัดการการเงิน บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)

- 2535 - 2539

ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด

**การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น**

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	269,800	-	-	-	269,800 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด



## นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย

### ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)\*  
(\*ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเป็นผู้ทำบัญชีที่มีคุณสมบัติ  
และเงื่อนไขของการเป็นผู้ทำบัญชีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศกรมพัฒนา  
ธุรกิจการค้า)

### อายุ

51 ปี

### ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทบัญชีการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ปริญญาตรีการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

### การฝึกอบรม

- ก้นยายน 2567
- มีนาคม 2567
- พฤศจิกายน 2566
- มิถุนายน 2566
- มีนาคม 2566
- พฤศจิกายน 2565
- กรกฎาคม 2565
- มีนาคม 2565
- กุมภาพันธ์ 2565

CFO Forum 2024 Shaping the Future of Finance จัดโดย สำนักงานอัยว (รวม 6 ชั่วโมง)  
KPMG Business Leaders' Summit 2024 จัดโดย KPMG (รวม 6 ชั่วโมง)  
วุฒิปัตร์นักบัญชียุคดิจิทัลจัดโดย สภาวิชาชีพบัญชีฯ (รวม 30 ชั่วโมง)  
CFO Training จัดโดยบริษัท พีดับบลิวซี ประเทศไทย จำกัด (รวม 6 ชั่วโมง)  
2nd DigitalCFO Asia Thailand Symposium 2023 จัดโดย DigitalCFO (รวม 6 ชั่วโมง)  
Transfer Pricing Documentation จัดโดย NYC (รวม 7 ชั่วโมง)  
สรุปสาระสำคัญของมาตรฐานรายงานทางการเงิน TFRS ที่มีการเปลี่ยนแปลงและ  
มีผลบังคับใช้ปี 2566 จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 3 ชั่วโมง)  
หลักสูตร Digital Asset กับโอกาสเติบโตทางธุรกิจ (New S-Curve)  
ของบริษัทยอดทะเลเบียน จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 6 ชั่วโมง)  
Climate related disclosure and implementation จัดโดย สำนักงาน ก.ล.ต. (รวม 5 ชั่วโมง)  
Upgrade บุคลากรการเงินสู่การเป็น The Next Normal Financial Professional จัดโดย  
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 3 ชั่วโมง)

### ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2562 - 2563
- สิงหาคม 2558 - 2562
- 2542 - กรกฎาคม 2558
- 2538 - 2542

ผู้อำนวยการ บัญชีของกลุ่มบริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ บัญชีของกลุ่มบริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
ผู้จัดการอาวุโส บัญชีของกลุ่มบริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายบัญชี บริษัท ฟรีเซียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ไพร์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอ็มเอเอส จำกัด  
ไม่มี

### การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย เป็นคู่สมรสของนายจันตราเชษฐ์ สิวรามัน วนกาธารามัน

## นางสาวณลินทิพย์ ศานตินานนท์

ตำแหน่ง

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ)

อายุ

42 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

ประสบการณ์

• 2564 - ปัจจุบัน

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ)

• สิงหาคม 2558 - 2563

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• สิงหาคม 2552 - กรกฎาคม 2558

ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ)

• เมษายน 2546 - กรกฎาคม 2552

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการบัญชี บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

## บุคคลอื่นๆ ในองค์กร

- กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ: นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม, นายกิริต ขาห์, นายอิษฎ์ชาญ ขาห์ และนายกอตัม คุรานา (อำนาจลงลายมือชื่อ: กรรมการสองในสี่คนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท)
- ผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและบัญชีในบริษัท: นายกอตัม คุรานา (ประวัติของผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและบัญชีในบริษัทได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)
- ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี: นางสาววิมลวรรณ เจตริชัย (ประวัติของผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะผู้บริหาร” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)
- เลขาธิการบริษัท: นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน (ประวัติของเลขาธิการบริษัทได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะผู้บริหาร” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขาธิการบริษัท คือคุณสมปรารถนา เทพณาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแล และให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ เลขาธิการบริษัท เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัท คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

- หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล: นางสาวสิริสา สุภาวสิน (ประวัติของหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแลได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)
- หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน: นางสาวณิศา สัจจะเดชาชัย

ตำแหน่ง	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน
อายุ	48 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ประวัติการฝึกอบรม	
ตุลาคม 2567	อบรมหลักสูตร Certificate for Leader IA Reviewer จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
กันยายน 2567	อบรมหลักสูตร Interpretation of ISO/IEC 27001:2022 Requirements จัดโดย Bureau Veritas Thailand
กรกฎาคม 2567	อบรมหลักสูตร Working Paper for Better Corruption Prevention จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
พฤศจิกายน 2566	เข้าร่วมสัมมนา หัวข้อ COSO-ERM 2017 การบริหารความเสี่ยงขององค์กร จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
ตุลาคม 2566	อบรมหลักสูตร Environment, Social & Governance (ESG) & Climate Change Reporting จัดโดย Singapore Management University และ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

พฤศจิกายน 2565	อบรมหลักสูตร Certificate in ESG Management (C-ESG) รุ่น 2 ปี 2565 จัดโดย ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
มิถุนายน 2565	อบรมหลักสูตรมาตรฐานสากลสำหรับระบบการจัดการความปลอดภัยของข้อมูล สำหรับผู้ตรวจประเมินภายในระบบ ISO 27001:2013 จัดโดยบูโร เวอร์ริทัส ประเทศไทย
พฤศจิกายน 2564	อบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: TCFD in Finance by UK PACT Green Recovery Challenge Fund and the Stock Exchange of Thailand
ตุลาคม 2564	อบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: ESG Risk Analysis and GHG Accounting by UK PACT Green Recovery Challenge Fund and the Stock Exchange of Thailand
ตุลาคม 2564	อบรมหลักสูตร Personal Data Protection Law for Practitioners held by Law and Development Research Center (LDRC), Faculty of Law, Chulalongkorn University
มิถุนายน 2564	อบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Advanced by UK PACT Green Recovery Challenge Fund and the Stock Exchange of Thailand
พฤษภาคม 2564	อบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Beginners by UK PACT Green Recovery Challenge Fund and the Stock Exchange of Thailand
สิงหาคม 2563	อบรมหลักสูตร “Sustainable Supply Chain Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
มิถุนายน 2562	อบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

### ประสบการณ์

สิงหาคม 2555 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเชียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2549 - 2555	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเชียส ซิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

### จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	ได้มา ในปี 2567	จำหน่าย ในปี 2567	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2567	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

## เอกสารแนบ 2 – รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567)

รายชื่อกรรมการ	รายชื่อบริษัท	PSL	บริษัทย่อย ที่ 1-12, 26	บริษัทย่อย ที่ 13-24	บริษัทย่อย ที่ 25	บริษัทย่อย ที่ 27-57	บริษัทย่อย ที่ 58-59
(1)	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	X					
(2)	นายกำธร ศิลาอ่อน	/					
(3)	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	//	/	/	/	/	/
(4)	นายกอดัม กูรานา	//	/	/	/	/	/
(5)	นายคุชรู คาลี วาเดีย	/					
(6)	นางสาวนิชดา ซาห์	/					
(7)	นายกิริต ซาห์	/					
(8)	ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	/					
(9)	นายอิษฎ์ชาญ ซาห์	/	/	/	/		
(10)	นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	/					
(11)	นางสาวสิริสา สุภาวสิน	/					
(12)	นางกวิยู (แจ๊คกี้) หวัง	/					
(13)	นายจินตราเชการ์ สีวรามัน เวณฑาทารามัน	//	/	/	/	/	/
(14)	นายนิรุต ลิขสิทธิพันธุ์		/	/			
(15)	นายเอกสิทธิ์ เหล่าศิริรัตน์		/				
(16)	นายปัญญา ทังโต			/			
(17)	Mr. Henry Charles Mytton Mills					/	
(18)	Mr. Ajaib Hari Dass					/	

หมายเหตุ / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ // = กรรมการบริหาร



### เอกสารแนบ 3

## คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ สามารถดูได้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ <https://www.preciousshipping.com> ภายใต้หัวข้อ ‘การกำกับดูแลกิจการ’ หรือสแกนคิวอาร์โค้ดเพื่อดูฉบับโหลดเอกสาร



### เอกสารแนบ 4

## คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ สามารถดูได้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ <https://www.preciousshipping.com> ภายใต้หัวข้อ ‘การกำกับดูแลกิจการ’ หรือสแกนคิวอาร์โค้ดเพื่อดูฉบับโหลดเอกสาร



### เอกสารแนบ 5

## GRI CONTENT INDEX

GRI CONTENT INDEX สามารถดูได้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ <https://www.preciousshipping.com> ภายใต้หัวข้อ ‘การพัฒนาอย่างยั่งยืน’ หัวข้อย่อย ‘กรอบกลยุทธ์การพัฒนาอย่างยั่งยืน’ หรือสแกนคิวอาร์โค้ดเพื่อดูฉบับโหลดเอกสาร



### เอกสารแนบ 6

## รายงานการทวนสอบค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

รายงานการทวนสอบค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สามารถดูได้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ <https://www.preciousshipping.com> ภายใต้หัวข้อ ‘การพัฒนาอย่างยั่งยืน’ หัวข้อย่อย ‘การจัดการก๊าซเรือนกระจก’ หรือสแกนคิวอาร์โค้ดเพื่อดูฉบับโหลดเอกสาร





## **บริษัท พรีเมเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)**

เลขที่ 8 ชั้นที่ 7, 8 และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย

โทรศัพท์ : 66-2 696-8800, 66-2 696-8854 โทรสาร : 66-2 236-7654, 66-2 633-8460

Email : [ir@preciousshipping.com](mailto:ir@preciousshipping.com)

Home page : <http://www.preciousshipping.com>