



บริษัท พรีเมเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี | รายงานประจำปี 2565
(แบบ 56-1 One Report)



วิสัยทัศน์และพันธกิจ ของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก

โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก

ค่านิยม



ความซื่อสัตย์สุจริต



ความยั่งยืน



ธรรมเนียมปฏิบัติ



นวัตกรรม





สารบัญ

รายงานจากคณะกรรมการ	4
ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินการ	
ภาพรวมการประกอบธุรกิจ	52
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	64
กองเรือ	87
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	88
ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท	90
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	95
การบริหารความเสี่ยง และ ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	96
การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน	108
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	176
ข้อพิพาททางกฎหมาย	198
ส่วนที่ 2 การกำกับดูแลกิจการ	
นโยบายการกำกับดูแลกิจการ	200
โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร	212
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	228
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	252
รายงานคณะกรรมการบริหาร	256
รายงานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	257
รายงานคณะกรรมการสรรหา	259
รายงานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	260
การควบคุมภายใน	261
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	263
ส่วนที่ 3 ผลการดำเนินงานทางการเงิน	
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	270
งบการเงิน	271
เอกสารแนบ รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร	368
รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	395
คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ	396
คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ	418
GRI Content Index	432
ใบรับรองการตรวจสอบการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	440





รายงานจากคณะกรรมการ



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัท

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 34 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสี่ปี 2565/ผลประกอบการประจำปี (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท ฟรีเชียส ชีพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัทฯ”) ครึ่งล่าสุด รายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสสี่ปี 2565 อยู่ที่ 14,343 เหรียญสหรัฐ โดยตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 19,924 เหรียญสหรัฐ โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ

ในไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือต่ำกว่าทั้งตัวเลขประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้และตัวเลขค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสสี่อยู่ที่ 4,815 เหรียญสหรัฐ ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือทั้งปีอยู่ที่ 4,895 เหรียญสหรัฐ เปรียบเทียบกับประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 4,960 เหรียญสหรัฐ สำหรับปีนี้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือปีที่แล้วซึ่งอยู่ที่ 5,090 เหรียญสหรัฐ

รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสสี่อยู่ที่ 27.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐและตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 180.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับในไตรมาสสี่ บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ จำนวน 15.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยกำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.35 บาทต่อหุ้น โดยบริษัทฯ มีกำไรสุทธิไตรมาสสำหรับปีนี้ ในปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 138.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งใกล้เคียงกับกำไรสุทธิที่สูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ที่ 154.22 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2548 กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 3.11 บาทต่อหุ้นสำหรับปีนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2565	ปี 2564	ไตรมาส 4 ปี 2565	ไตรมาส 4 ปี 2564
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	52,816	50,336	36,948	50,336
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	19,924	20,338	14,343	26,429
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์)	17,523	18,804	12,525	25,062
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	20,371	19,378	16,162	22,823
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	25,422	25,062	17,066	33,734



นายกาลิต มอยนูดดิน อาซิม
กรรมการผู้จัดการ

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2565	ปี 2564	ไตรมาส 4 ปี 2565	ไตรมาส 4 ปี 2564
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์)	22,748	22,053	16,587	27,958
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	4,895	5,090	4,815	5,241
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	180.33	175.17	27.89	62.42
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	138.66	132.76	17.16	52.68
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	138.61	136.96	15.26	53.01
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	3.11	2.79	0.40	1.13
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	3.11	2.87	0.35	1.14

จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

บริษัทฯ ได้รายงานผลกำไรสุทธิสูงสุดในรอบ 14 ปี เป็นเงินจำนวน 4,850.79 ล้านบาท (ปี 2564 : 4,474.93 ล้านบาท) โดยมีรายได้รวมเป็นจำนวน 9,146.64 ล้านบาท (ปี 2564 : 8,814.29 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 16,462.81 ล้านบาท (ปี 2564 : 14,365.02 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 24,303.96 ล้านบาท (ปี 2564 : 23,530.50 ล้านบาท) โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการซื้อเรือเพิ่มจำนวน 2 ลำ ทำให้ปี 2565 จำนวนเรือทั้งหมดของบริษัทฯ มีจำนวน 38 ลำ เมื่อเทียบกับจำนวน 36 ลำในปี 2564

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 อัตราค่าระวางสำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองเป็นแนวโน้มขาขึ้น แต่อัตราค่าระวางได้อ่อนตัวลงในช่วงครึ่งปีหลังเนื่องมาจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐฯ ภาวะสงครามที่ถดถอยในจีน และสินค้าที่ขนส่งออกจากยูเครนลดลงเนื่องจากสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน เรือของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือคิดเป็น 19,924 เหรียญสหรัฐในปี 2565 ซึ่งต่ำกว่าเมื่อเทียบกับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือที่ 20,338 เหรียญสหรัฐในปี 2564 รายได้จากเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ในสกุลเงินบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือลดลงจาก 5,090 เหรียญสหรัฐในปี 2564 เป็น 4,895 เหรียญสหรัฐในปี 2565 สาเหตุหลักๆ มาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในสกุลเงินบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 เนื่องมาจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 11 วันต่อลำเรือ โดยมีเรือ 14 ลำได้รับการซ่อมแซมและสำรวจเรือในอู่แห้งในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีนี้เป็นที่สำหรับ 29 ปีนับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 16 กันยายน 2565 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 15.10 บาทต่อหุ้น (วันแรกของการซื้อขายของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ คือเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) และหากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 29 ปี นักลงทุนจะได้รับอัตราผลตอบแทน IRR ถึงร้อยละ 16.31 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้คำนึงถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญ จากงบการเงินของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา มาดังต่อไปนี้

ปี	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565
ค่าเฉลี่ยดัชนีค่าระวางเรือ (BDI)	2,758	1,549	920	1,206	1,105	719	673	1,145	1,353	1,353	1,066	2,943	1,934
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	35.5	23.6	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)	14.1	(7.25)	(40.80)	136.96	138.61
จำนวนเรือเฉลี่ย	21.39	21.91	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36	36	36	36	36.99
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	1.66	1.08	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)	0.39	(0.20)	(1.13)	3.80	3.75

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 ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 ถึง ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 ถึง ปี 2560) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญา 1 ฉบับ และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนและถอนจำนวนเรือเพิ่มอีกจำนวน 2 ลำ เพื่อเป็นการลดผลกระทบทางลบจากสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2563 บริษัทฯ ได้เลื่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้สองรุ่น จำนวนเงินรวม 124 ล้านเหรียญสหรัฐ ออกไปเป็นระยะเวลา 1 ปีครึ่ง บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 40.50 ล้านเหรียญสหรัฐจากการระดมซื้อพิพาทกับคู่ต่อเรือ Sainty นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับเงินค่าเช่าเรือล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 12 เดือน จำนวน 26.55 ล้านเหรียญสหรัฐจากลูกค้ารายหนึ่ง ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯ ได้ทำการไถ่ถอนหุ้นกู้คงค้างทั้งสองชุดก่อนครบกำหนดซึ่งหุ้นกู้ดังกล่าวได้รับการขยายเวลาในการชำระคืนเมื่อปีก่อน และจัดหาเงินกู้ยืมจำนวน 133.45 ล้านเหรียญสหรัฐผ่านการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมจำนวน 3 ฉบับ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ยืมจำนวน 17.10 ล้านเหรียญสหรัฐ ผ่านการลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมวงใหม่จำนวน 1 ฉบับ และได้ชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดจำนวน 2 วง และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 2 ลำ บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมสำหรับปีนี้เป็นจำนวนรวม 69.44 ล้านเหรียญสหรัฐ

กองเรือของบริษัทฯ : ณ สิ้นปี 2565 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 38 ลำในกองเรือ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 21 ลำ มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,657,579 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 43,621 เดทเวทตันต่อลำโดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 11 ปี ในธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และมีอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่สูงมาก รวมทั้งยังมีลักษณะที่เป็นวัฏจักรที่ผันผวนและคาดเดาได้ยาก จึงหวั่นเวลาในการตกลงซื้อเรือนั้น ถือได้ว่าเป็นจังหวะการตัดสินใจที่สำคัญที่สุด

การเปรียบเทียบประจำปี

การเปรียบเทียบประจำปี 2564 ของ Marine Money แสดงให้เห็นว่าในบรรดา 22 บริษัทที่จดทะเบียนทั่วโลกในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทอยู่ในลำดับที่สองของกลุ่มบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกอง และบริษัทฯ มีอัตรากำไรจากการดำเนินงานสูงสุดเป็นลำดับที่สามที่ร้อยละ 70.7 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยของภาคธุรกิจที่ร้อยละ 58.3 ประสิทธิภาพโดยรวมของบริษัทฯ เมื่อเทียบกับบริษัทขนส่งที่จดทะเบียนทั่วโลกทั้งหมด 83 แห่ง บริษัทฯ อยู่ในลำดับที่ 10

รางวัลและเกียรติยศ:

- บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ใน Thailand Sustainability Investment (THSI) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยประจำปี 2565
- บริษัทฯ ได้รับการจัดให้เป็นบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการในระดับ “ดีเยี่ยม” เป็นระยะเวลา 13 ปีติดต่อกันนับตั้งแต่ปี 2553 ถึง ปี 2565 โดย IOD และ National CG Committee
- บริษัทฯ ได้รับคะแนนการประเมิน AGM เต็ม 100 ติดต่อกันเป็นเวลา 5 ปีตั้งแต่ปี 2561 ถึงปี 2565 ตามการตัดสินใจของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย (TIA)
- ในปี 2565 เป็นปีที่ 2 ติดต่อกัน บริษัทฯ ได้รับรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่นจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- บริษัทฯ เป็นบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกองระดับโลกที่ได้รับการจัดอันดับสูงสุดในการจัดอันดับการประเมินความยั่งยืนขององค์กร (CSA) ของ S&P ประจำปี 2564
- บริษัทฯ ได้รับรางวัล ASEAN Asset Class Award ประจำปี 2564 จากการมีคะแนน CG ขั้นต่ำ 97.50 ใน ASEAN CG Scorecard

การแบ่งส่วนตลาดในปี 2565

ในระหว่างปี 2565 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 1,185 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 21,337 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 17,523 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 17.88 ในปี 2565 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 2,014 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 22,152 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัตรามาแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 22,748 เหรียญสหรัฐสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 2.69 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

ชนิดของเรือ	อัตราค่าเช่าเรือของดัชนีโดยเฉลี่ยในปี 2565 ในอัตราเหรียญสหรัฐ (A)	อัตราค่าเช่าเรือของ พีเอสแอล โดยเฉลี่ยในปี 2565 ในอัตราเหรียญสหรัฐ (B)	ความแตกต่างของเรือของ พีเอสแอล จากเรือในดัชนี ในอัตราหน่วยร้อยละ (C)	ส่วนต่างของเรือที่ทำสัญญาเช่าเรือในวันแรก เทียบกับค่าเฉลี่ยของไตรมาส (D)	A*(C+D) = (E) ในอัตราเหรียญสหรัฐ	อัตราค่าเช่าเรือที่แท้จริงของ พีเอสแอล ในหน่วยเหรียญสหรัฐ (B+E)	ผลการดำเนินงานที่แท้จริงของ พีเอสแอล เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีในอัตราร้อยละ
เรือขนาดแบนด์ไฮส์	21,337	17,523	25%	4.67%	6,331	23,854	+11.8%
เรือขนาดซูปราแมกซ์	22,152	22,748	10%	1.74%	2,601	25,349	+14.4%

เหตุผลสองประการซึ่งส่งผลให้รายได้ของบริษัทฯ น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีในปี 2565 คือ ประการแรก เรือของบริษัทฯ มีขนาด “แตกต่าง” จากเรือที่ใช้คำนวณดัชนี หากเปรียบเทียบอย่างแท้จริงแล้ว เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ มีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 25 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ มีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนีร้อยละ 10 ประการที่สอง เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ 9 ลำ จากกองเรือขนาดแสนดีไซส์ทั้งหมด 21 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวที่อัตราค่าระวาง 18,474 เหรียญสหรัฐต่อวัน และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ 13 ลำ จากกองเรือขนาดซูปราแมกซ์ทั้งหมด 17 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวที่อัตราค่าระวาง 21,267 เหรียญสหรัฐต่อวัน โดยอัตราค่าเช่าเรือต่อวันดังกล่าวทั้งสองนั้นน้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี (ดัชนี BHSI อยู่ที่ 21,337 เหรียญสหรัฐ และดัชนี BSI อยู่ที่ 22,152 เหรียญสหรัฐ) หากบริษัทฯ นำปัจจัยทั้งสองประการดังกล่าวมาคำนวณผลประกอบการของบริษัทฯ จะเห็นว่า ผลประกอบการ “ที่แท้จริง” ของบริษัทฯ นั้นทำรายได้ดีกว่าดัชนีสำหรับเรือขนาดแสนดีไซส์ร้อยละ 11.8 และดีกว่าดัชนีสำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์ร้อยละ 14.4 ดังที่ได้แสดงในตารางข้างต้น

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 20 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 148 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,870	13,908	13,870	13,870
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	5,420	1,870	1,825	1,825
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	39%	13%	13%	13%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ*)**	11,752	15,222	15,316	15,316
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ*)	63.69	28.47	27.95	27.95

* จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 7 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่และเรือจำนวน 15 ลำในอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปร

** อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามอัตราค่าระวางในเดือนมกราคม 2566 สำหรับรายรับในอนาคตและรายรับที่แท้จริงสำหรับรายรับที่เกิดขึ้นในอดีต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสและเศรษฐกิจอำนวย

ข้อมูลล่าสุดถึงเหตุการณ์ลักลอบขนยาเสพติดของเรือ ชญาณี นารี

นับจากที่ได้รายงานไปคราวที่แล้ว คดีนี้ยังไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่มีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ดังที่ระบุในรายงานฉบับที่แล้ว การพิจารณาคดีต่อเรือและลูกเรือทั้ง 10 รายได้เริ่มขึ้น ณ ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียในเดือนกรกฎาคม 2565 โดยกำหนดการพิจารณาคดีครั้งต่อไปในเดือนมีนาคม 2566 บริษัทฯ ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมายเพื่อให้แน่ใจว่าคดีดังกล่าวนี้จะสิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

คำทำนายสำหรับปี 2566?

ปี 2565 เป็นปีที่สิ่งต่าง ๆ เลวร้ายลงเรื่อย ๆ เริ่มด้วยการรุกรานยูเครนของรัสเซียเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ตามมาด้วยการคว่ำบาตรการส่งออกถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซ อาหารธัญพืช และปุ๋ยของรัสเซีย สหภาพยุโรปจ่ายราคาที่สูงขึ้นสำหรับการคว่ำบาตรเหล่านี้ในขณะที่สหรัฐอเมริกาเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากการส่งออกถ่านหิน น้ำมัน ก๊าซ และอาหารธัญพืชในราคาที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ไปยังสหภาพยุโรป/ส่วนอื่นของโลก ทั้งหมดนี้เพื่อลดการพึ่งพาแหล่งพลังงานจากรัสเซียของสหภาพยุโรป ผู้คน

ทั่วโลก โดยเฉพาะคนจนไม่ว่าจะอยู่ในประเทศที่พัฒนาแล้วหรือกำลังพัฒนา ต่างจ่ายราคาอาหาร เชื้อเพลิง และปุ๋ยในราคาที่สูงขึ้น นำไปสู่การลดการใช้จ่ายลงเรื่อย ๆ ในทุกๆด้าน ส่งผลให้ผู้คนเหล่านั้นกำลังได้รับผลกระทบอย่างสาหัสจากการดำรงอยู่ที่ต่ำต้อยของพวกเขา

ในทางตรงกันข้าม ปี 2566 ที่กำลังจะมาถึงดูเหมือนจะเป็นเรื่องของสองสถานการณ์ที่ตรงกันข้าม สถานการณ์หนึ่งดี และอีกสถานการณ์หนึ่งเลวร้าย

ประการแรกข่าวร้าย ภูมิรัฐศาสตร์อาจแย่ง จุดเปลี่ยนที่เลวร้ายในสงครามรัสเซีย-ยูเครน เช่น การโจมตีด้วยอาวุธนิวเคลียร์ หรือแย่กว่านั้น ข้อพิพาทระหว่างไต้หวัน-จีน จะกลายเป็นสงครามที่ร้อนระอุ เศรษฐกิจโลกที่อ่อนแอจากการตัดสินใจด้านนโยบายที่ผิดพลาด การระบาดครั้งใหม่ส่งผลให้เก็บภาษีได้น้อยลง ราคาพลังงานที่พุ่งสูงขึ้นเนื่องจากการคว่ำบาตรด้านพลังงานของรัสเซีย การโจมตีทางไซเบอร์ที่ปิดการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานทำให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย การล่มสลายของโครงสร้างพื้นฐานทางการเงินทั่วโลกที่เป็นไปได้ซึ่งยังคงฉุดรั้งหลังวิกฤตการเงินปี 2551 ความเสี่ยงด้านหนี้สิน การจ่ายเงินต้นหรือดอกเบี้ย ในประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศยากจนสร้างคลื่นเศรษฐกิจที่ไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งเลวร้ายลงด้วยราคาพลังงานและราคาอาหารที่สูง ส่งผลทำให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย หรือประชาธิปไตยที่พัฒนาแล้วถูกบ่อนทำลายโดยระบบทุนนิยมทางการเงิน ก่อให้เกิดความขาดแคลน ความโกรธแค้น ความขุ่นเคืองใจ และในที่สุด การโค่นล้มสถานประกอบการอย่างรุนแรง

แต่สิ่งต่าง ๆ ไม่จำเป็นต้องหมกมุ่นอยู่กับความเศร้าโศกและหายนะ เราอาจมีข่าวดีในปี 2566 หากคุณเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือ แสดงว่าโดยขั้นต้นแล้วคุณมองโลกในแง่ดี และด้วยเหตุนี้จึงเอนเอียงไปในทางที่ว่าข่าวที่ดีกว่าที่จะตามมา โลกรอดพ้นจากโรคระบาดที่มีอยู่มาได้สามปีแล้ว หนึ่งในปีของสงครามรัสเซีย - ยูเครน นโยบายปลอดโควิดสามปีของจีน การลดการอัดฉีดเงินเข้าระบบของธนาคารกลางสหรัฐ และอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น ทั้งหมดนี้อยู่ในเกณฑ์ที่ดีพอสมควร เราอาจสามารถหาข้อยุติเกี่ยวกับสงครามรัสเซีย-ยูเครนได้ ไม่มีสงครามที่ร้อนระอุระหว่างไต้หวันกับจีน การพลิกกลับนโยบายปลอดโควิดของจีนที่ประสบความสำเร็จ การกระตุ้นภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนเกิดขึ้น ค่าเงินเหรียญสหรัฐอ่อนค่า การค้าโลกดีขึ้น ด้านอุปทานของเรือใหม่ยังคงดึงดูดเนื่องจากการรีไซเคิลเรือเพิ่มขึ้นเนื่องจากตลาดที่ตกต่ำเมื่อต้นปี 2566 และกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมใหม่เริ่มมีผลใช้บังคับ การต่อสู้ภาวะเงินเฟ้อที่ประสบความสำเร็จ อัตราดอกเบี้ยที่สูงหยุดการเพิ่มขึ้นและเริ่มลดลง ไม่มีวิกฤตหนี้ในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศที่ยากจน ตลาดการเงินกลับมาเติบโตอย่างแข็งแกร่ง และผู้ค้าโอกาสแบ่งปันส่วนหนึ่งของระบบทุนนิยมทางการเงินในประเทศที่พัฒนาแล้ว

ในบทความจาก FT ฉบับวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ภายใต้อาณัติในปี 2566 อัณณิฉินนี้คือ “จีนสามารถฟื้นฟูการเติบโตทางเศรษฐกิจให้มากกว่าร้อยละ 5 ได้หรือไม่? คำตอบคือได้ จีนกำลังเผชิญกับจุดจบอันเยือกเย็นถึงปี 2565 การเปิดใช้นโยบาย “ปลอดโควิด” นั้นช่างน่าเศร้าคร่ำครวญผู้คนจำนวนมากและผู้ป่วยอีกท่วมท้นในโรงพยาบาล เช่นเดียวกับที่เคยมีการระบาดที่อื่นในปี 2563 - ปี 2564 แต่หลายอย่างสามารถเปลี่ยนแปลงได้ภายในหนึ่งปี เมื่อจีนเรียนรู้ที่จะ “อยู่ร่วมกับโควิด” กิจกรรมทางเศรษฐกิจน่าจะฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง การใช้จ่ายของผู้บริโภคจะได้รับพลังจากเงินออมที่ล้นเหลือจากการระบาดใหญ่ และปิกกิ้งจะเปิดตัวมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่เน้นไปที่โครงสร้างพื้นฐาน ข้อมูลโดย เจมส์ โคน์”

ตามบทความจาก FT เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2566 เรื่อง “แผนของ สี จิ้นผิง เพื่อรีเซ็ตเศรษฐกิจของจีนและกลับมาเพิ่มพันธมิตร” จีนต้องการปรับปรุงความสัมพันธ์ทางการค้าและการทูตกับสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป เป้าหมายคือการลดค่าใช้จ่ายในการยกเลิกมาตรการปลอดโควิด สอดคล้องกับ “จิตวิญญาณ” ของการประชุมใหญ่ครั้งที่ 20 ของ CCP ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม การบรรลุการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งผ่านแนวทางปฏิบัติทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการเติบโตของภาคเอกชน ปรับปรุงการทำงานของคนงานในชนบทจำนวนมากให้ดีขึ้น สร้างเสถียรภาพให้กับตลาดอสังหาริมทรัพย์ รักษาเสถียรภาพทางการเงินของรัฐบาลท้องถิ่น เพิ่มจำนวนชนชั้นกลางให้มากขึ้น อัดฉีดเงินออมของครัวเรือนที่ 4.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐเพื่อเพิ่มการใช้จ่ายของผู้บริโภค เพิ่มรายได้ต่อหัว ตั้งเป้าเศรษฐกิจด้วยตัวเลขจีดีพีเติบโตที่ร้อยละ 6 ปรับปรุงความสัมพันธ์กับญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และเวียดนาม ประเมินความสัมพันธ์กับรัสเซียใหม่ ยับยั้งรัสเซียจากการใช้อาวุธนิวเคลียร์ ทำหน้าที่เป็นผู้สร้างสันติและมีส่วนร่วมในการสร้างยูเครนขึ้นใหม่

ข้อมูลต่อไปนี้อาจมาจาก Bloomberg ลงวันที่ 16 มกราคม 2566 “การเปิดประเทศอีกครั้งอย่างกะทันหันของจีนหลังจากสามปีมีขึ้นเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจโลกที่กำลังย่ำแย่ แรงกระตุ้นการเติบโตจะเห็นได้ในภาคบริการ เช่น การบิน การท่องเที่ยว และการ

ศึกษา เนื่องจากชาวจีนเตรียมเดินทางระหว่างประเทศ ผู้รับประโยชน์รายอื่น ได้แก่ ผู้ผลิตสินค้าโภคภัณฑ์ เช่น ซิลิและบราซิล ในขณะที่การนำเข้าแร่จากออสเตรเลียกลับมามีอยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์ หัวหน้ากองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) อธิบายว่าจุดเปลี่ยนของเงินจากนโยบายปลอดโควิดน่าจะเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดเพียงปัจจัยเดียวสำหรับการเติบโตของโลกในปี 2566 ในขณะที่การเปิดประเทศอีกครั้งได้เพิ่มความหวังว่าเศรษฐกิจโลกจะฟื้นตัวจากอัตราเงินเฟ้อที่น่ากลัวที่สุดในรอบหลายทศวรรษโดยไม่ประสบภาวะตกต่ำ”

บทความจาก สำนักข่าวรอยเตอร์ลงวันที่ 18 มกราคม 2566 กล่าวว่า “การกลับมาเปิดประเทศอีกครั้งของจีนจากข้อจำกัดการแพร่ระบาดสามารถผลักดันการเติบโตทั่วโลกเกินความคาดหมาย และช่วยหลีกเลี่ยงภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่กว้างขึ้น แม้ว่าประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่สุดของโลกบางแห่งต้องดิ้นรนเพื่อเอาชนะภาวะตกต่ำ เจ้าหน้าที่การเงินชั้นนำได้กล่าว ณ สภาเศรษฐกิจโลก (the World Economic Forum)

บทความจากสำนักข่าวรอยเตอร์ลงวันที่ 19 มกราคม 2566 กล่าวว่า “จีนอาจเห็นการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวอย่างรวดเร็วตั้งแต่ไตรมาสที่สองเป็นต้นไป โดยอิงจากแนวโน้มการติดเชื้อในปัจจุบัน หลังจากการยกเลิกข้อจำกัดส่วนใหญ่ด้านโควิด” Gita Gopinath รองกรรมการผู้จัดการกองทุนการเงินระหว่างประเทศกล่าว”

ในเมื่อสื่ออย่าง FT และสื่อตะวันตกส่วนใหญ่ เน้นแต่ข่าวในแง่ลบ ไม่เคยพูดถึงข่าวในแง่บวก เมื่อพวกเขาพูดถึงจีน เราจึงสงสัยว่าเหตุใดสื่อตะวันตกจึงพูดถึงจีนในแง่บวกเช่นนี้ เป็นไปได้ไหมว่าพวกเขาตระหนักว่าจีนจะกลับมายิ่งใหญ่ในปี 2566?

หากเราดูที่การขนส่งระหว่างปี 2563 ถึงปี 2565 เมื่อโลกได้รับผลกระทบจากโรคระบาดทั่วโลกที่ยาวนานถึง 3 ปี สงครามใหญ่ในยุโรปครั้งแรกหลังจากผ่านไปกว่า 7 ทศวรรษ และส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักมากมาย อุตสาหกรรมของเรายังคงดำเนินไปได้ด้วยดี ความวุ่นวายทางเศรษฐกิจอาจถึงจุดสูงสุดในปี 2565 จีนยกเลิกนโยบายปลอดโควิดและเริ่มใช้ชีวิตอยู่กับไวรัส การกระตุ้นเศรษฐกิจที่ถูกคุมขังจากจีนน่าจะส่งผลดีต่อภาคสังหาริมทรัพย์ของพวกเขา และนำการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วกลับคืนสู่โลกของการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง การฟื้นตัวนี้จะได้รับความช่วยเหลือจากอัตราส่วนการส่งออกเรือใหม่ที่ต่ำมากถึงร้อยละ 7.16 เมื่อเทียบกับอุปทานที่มีอยู่ในช่วงต้นปี 2566 และแรงกดดันด้านกฎระเบียบจาก EEXI และ CII ซึ่งส่งผลให้เรือต้องลดความเร็วในการแล่นเรือลงและเพิ่มแรงกดดันในการรีไซเคิลเรือที่เริ่มในปี ความวุ่นวายและการหยุดชะงักนั้นดีต่อการขนส่ง ดังที่เราได้เห็นในช่วงที่มีการระบาดใหญ่และผลการดำเนินงานที่ประกาศในปี 2565 นั้นสูงกว่าหรือใกล้เคียงกับระดับสูงสุดในปี 2564 เป็นที่แน่นอนว่าสถานะเศรษฐกิจอาจอ่อนแอในปี 2566 แต่สิ่งนี้สามารถเอาชนะได้ หากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากอสังหาริมทรัพย์และเหล็กที่เข้มข้นของจีนเกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมที่ไม่มีโควิด ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีประวัติการเติบโตอย่างต่อเนื่องในแง่ต้นทุนไมล์ในช่วง 3 ทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีอัตราการเติบโตเป็น 2 ถึง 3 เท่าของอัตราการเติบโตของ GDP โลก ซึ่งสิ้นสุดลงในปี 2553 และเรากำลังคุ้นเคยกับอัตราการเติบโตในแง่ต้นทุนไมล์ซึ่งอยู่ระหว่าง 1 ถึง 2 เท่าของอัตราการเติบโตของ GDP โลก อุปทานเรือเทกองในอนาคตมีข้อจำกัดอย่างมากเนื่องจากการเบียดเสียดกันของกลุ่มเรือในภาคส่วนอื่น ๆ ที่แย่งพื้นที่ต่อเรือที่มีอยู่ทั้งหมด ต่อเรือพบว่าพวกเขาทำกำไรได้มากกว่าในการต่อเรือที่มีมูลค่าสูงขึ้น เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองเป็นเรือที่มีกำไรต่ำที่สุดในการต่อ การเปลี่ยนจากเครื่องยนต์เรือที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลสันดาปภายในไปเป็นแอมโมเนียหรือเชื้อเพลิงอื่น ๆ ในอนาคต ได้มีส่วนส่งผลให้อัตราการส่งออกเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันอยู่ในระดับต่ำสุดในรอบกว่าสองทศวรรษเพียงร้อยละ 7.16 เมื่อต้นปี 2566 แรงกดดันด้านกฎระเบียบจะมีส่วนช่วยลดปริมาณกองเรือในปัจจุบันผ่านการรีไซเคิลและ/หรือการแล่นเรือช้าลง อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความยืดหยุ่นมากกว่าที่ใคร ๆ เคยให้เครดิตมา ดังนั้น ในแง่ดุลยภาพ เราคิดว่าเรายังมีเหตุผลอีกมากที่จะมองโลกในแง่ดี!

ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนี BDI:

- ยอดขายรถชุดในจีนเพิ่มขึ้น 5 เดือนติดต่อกันจนถึงเดือนพฤศจิกายน 2565 โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.8 จากปีก่อนหน้า ข้อมูลเดือนธันวาคมยังไม่ออก การวิจัยโดย Arrow Shipbrokers กล่าวว่านี่เป็นตัวบ่งชี้ชั้นนำสำหรับกิจกรรมการก่อสร้างและโครงสร้างพื้นฐานในจีน นอกจากนี้ยังเป็นตัวบ่งชี้ขั้วยอดที่ทำนายจุดเปลี่ยนในดัชนี BDI ได้อย่างแม่นยำตั้งแต่ปี 2551
- จีนส่งออกรถยนต์ 2.5 ล้านคันในปี 2565 เพิ่มขึ้น 3 เท่าจากปี 2563 ส่งผลให้มีปริมาณน้อยกว่าปริมาณการส่งออกของเยอรมนีเพียง 60,000 คัน

- การเดินทางทางอากาศเมื่อต้นปี 2566 ภายในประเทศจีนกลับมาที่ระดับเทียบเท่ากับปริมาณการเดินทางในเดือนมกราคม 2562
- 8 พันล้านตันคือปริมาณถ่านหินที่โลกจะใช้ในแต่ละปีระหว่างปี 2566 และปี 2567
- อ้างอิงจาก Bloomberg (ข้อมูล ณ วันที่ 16 มกราคม 2566) IMF อธิบายว่าการที่จีนยกเลิกนโยบายปิดโควิดเป็นปัจจัยเดียวที่สำคัญที่สุดสำหรับการเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2566 การกลับมาเปิดประเทศอีกครั้งของจีนได้บรรเทาความกลัวของภาวะเศรษฐกิจถดถอยในส่วนอื่นของโลก และโลกประสบความสำเร็จในการเจรจาออกจากวงจรเงินเฟ้อ
- การนำเข้าแร่เหล็กจากออสเตรเลียไปยังประเทศจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 จากปีก่อนหน้าเป็น 739.5 ล้านตัน การนำเข้าแร่เหล็กจากบราซิลลดลงร้อยละ 7.1 จากปีก่อนหน้าเป็น 223.4 ล้านตัน ระยะทางในแ่งตันไมล์ที่สั้นกว่านั้นเพิ่มขึ้นมากกว่าระยะทางในแ่งตันไมล์ที่ยาวกว่า ซึ่งส่งผลเสียต่อกลุ่มเรือขนาดเคปไซส์
- ดัชนี BDI เริ่มต้นปี 2565 ที่ 2,285 จุด และลดลงร้อยละ 34 มาอยู่ที่ 1,515 จุด ถึงจุดสูงสุดที่ 3,369 จุด เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม และต่ำสุดที่ 965 จุด ในวันที่ 31 สิงหาคม มีอัตราการกระจายที่ร้อยละ 70 ระหว่างจุดสูงสุดและจุดต่ำสุด
- อัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์เริ่มต้นปี 2565 ที่ 19,940 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคม และจุดสูงสุดที่ 38,169 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 พฤษภาคม ต่ำสุดที่ 2,505 เหรียญสหรัฐในวันที่ 31 สิงหาคม และปิดปี ที่ 18,749 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 ธันวาคม ด้วยค่าเฉลี่ย 16,177 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 51 จากปีก่อนหน้า เรือขนาดเคปไซส์ใช้เวลาร้อยละ 74 กับการขนแร่เหล็ก และร้อยละ 21 ของเวลาทั้งหมดไปกับการขนถ่านหิน เมื่อคุณมีความเสี่ยงในการกระจุกตัวของประเภทสินค้าที่บรรทุกและมีลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียว นั่นคือจีน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั้งหมด คุณกำลังเตรียมพร้อมสำหรับความผันผวน
- อัตราค่าระวางของเรือขนาดปานามาแมกซ์เริ่มต้นปี 2565 ที่ 25,865 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคม และจุดสูงสุดที่ 30,746 เหรียญสหรัฐในวันที่ 28 มีนาคม และจุดต่ำสุดที่ 10,956 เหรียญสหรัฐในวันที่ 31 สิงหาคม และปิดปี ที่ 13,813 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 ธันวาคม ด้วยค่าเฉลี่ย 20,736 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 23 จากปีก่อนหน้า
- อัตราค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์เริ่มต้นปี 2565 ที่ 24,303 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคม และจุดสูงสุดที่ 33,366 เหรียญสหรัฐในวันที่ 24 มีนาคม และปิดปี ที่ต่ำสุดที่ 11,685 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 ธันวาคม ด้วยค่าเฉลี่ย 22,152 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 17 จากปีก่อนหน้า
- อัตราค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซส์เริ่มต้นปี 2565 ที่ 25,322 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 มกราคม และจุดสูงสุดที่ 32,166 เหรียญสหรัฐในวันที่ 28 มีนาคม และปิดปีต่ำสุดที่ 11,941 เหรียญสหรัฐในวันที่ 23 ธันวาคม ด้วยค่าเฉลี่ย 21,337 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 17 จากปีก่อนหน้า เรือที่มีขนาดเล็กกว่าพร้อมความหลากหลายอย่างแท้จริงในแง่ของการบรรทุกสินค้าและการเข้าเทียบท่าเรือที่มีความสะดวกมากกว่า และมีเสถียรภาพมากกว่า ในตลาดอัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีความผันผวนในปัจจุบัน
- การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ ซึ่งประเมินโดย Clarksons อยู่ที่ลดลงร้อยละ 1.25 ในช่วงปี 2565 ต่ำกว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 2.86 แต่ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2565 ก็เหมือนกับที่สำเร็จในปี 2564
- ปี 2565 เป็นปีที่มีเรื่องราวของการชะลอตัวของฝั่งอุปสงค์อย่างค่อยเป็นค่อยไป ปะทะกับอุปทานที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย พร้อมกับความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือที่ลดลง การปล่อยเรือจำนวนมากขึ้นเข้าสู่ตลาด แม้ว่าความเร็วของกองเรือโลกจะลดลง 0.2 นอต (ข้อมูลจาก Clarksons ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565) แม้ว่าสิ่งเหล่านี้จะล้มเหลวในการทำให้กลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเสียหายในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปี แต่ไตรมาสที่ 4 ก็ได้รับผลกระทบจากการบรรจบกันของเหตุการณ์เหล่านี้ อัตราค่าระวางยังคงชะลอตัวในช่วงเริ่มต้นของไตรมาสแรกของปี 2566 โดยได้รับแรงหนุนจากการเริ่มต้นวันตรุษจีนในวันที่ 22/23 มกราคม 2566 ซึ่งเป็นการตอกย้ำว่าอุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุลและตลาดอัตราค่าระวางจะขึ้นอยู่กับความผันผวนที่รุนแรงและการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันในทั้งภาคอุปสงค์และอุปทานดังที่เราได้เห็นในปี 2564 และปี 2565 โดยอุปสงค์และ/หรืออุปทานจะมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อย เราคาดว่าเหตุการณ์เดียวกันจะเกิดขึ้นในปี 2566

- ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองลดลงอย่างรวดเร็วในไตรมาสที่ 4 เนื่องจากความแออัดลดลง การลดลงของปริมาณการใช้เหล็กทั่วโลก และอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์ในจีนที่ล้มเหลว แต่อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่มีเพียงร้อยละ 7.16 ถือเป็นความหวังสำหรับปี 2566 ที่ดีขึ้น
- ตามข้อมูลของ Clarksons (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ Clarksons มกราคม 2566) ในปี 2566 คาดว่าอุปสงค์ในแ่งตันไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.59 (กลุ่มสินค้าหลักเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.35 และกลุ่มสินค้ารองเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.47) ในขณะที่อุปทานสุทธิเพิ่มขึ้นโดยคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.4 (กลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 และกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3) เราหวังว่าการเปิดเศรษฐกิจของจีนเนื่องจากจีนยกเลิกนโยบายปิดโควิดในวันที่ 22 ธันวาคม การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์จะพุ่งสูงขึ้นในปี 2566 การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบที่ดำเนินการโดย IMO ในปี 2566 ผ่าน EEXI และ CII น่าจะช่วยชะลอการเติบโตของกองเรือโลกได้ ส่งผลให้เกิดการปลดระวางเรือมากขึ้น และด้วยเหตุนี้จึงลดอุปทานที่มีประสิทธิภาพลงระหว่างปัจจัยทั้งสองนี้ (อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นและอุปทานที่ลดลง) ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานจะแคบลงเพื่อเอื้อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราอาจเห็นได้ว่าในปี 2566 จะคล้ายกันแม้ว่าจะลดลงเล็กน้อยในปี 2564 และปี 2565
- การประชุมเศรษฐกิจโลกที่เมืองดาวอสเตือนว่าเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มถดถอยในปี 2566
- ธนาคารโลกได้ปรับลดการคาดการณ์ว่า GDP โลกจะเติบโตร้อยละ 1.7 ในปี 2566
- จากข้อมูลของ IMF หนึ่งในสามของโลกจะเข้าสู่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยในปี 2566
- จากข้อมูลของ Edward Yardeni ผู้ก่อตั้งการวิจัยของ Yardeni ระบุว่าวันที่ 12 ตุลาคม 2565 เป็นจุดต่ำสุดของตลาดหุ้น และเราอยู่ในตลาดขาขึ้นตั้งแต่นั้นมา
- ในปี 2566 ตลาดรถยนต์อาจล่มสลาย Morgan Stanley เตือนว่า “เราอาจได้เห็นการเปลี่ยนแปลงที่เฉียบคมที่สุดจากการขาดแคลนไปสู่อุปทานที่สิ้นตลาดของยานพาหนะขนาดเบาภายในชั่วอายุคน”
- ในรายงานล่าสุดจากธนาคารโลกจีนมีส่วนร่วมร้อยละ 38.6 ในการเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วโลกตั้งแต่ปี 2556 ถึงปี 2564
- รัสเซียปริมาณ 16 ล้านตันถูกส่งมาจากทะเลดำระหว่างเดือนสิงหาคมถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2565
- นายกรัฐมนตรี Olaf Scholz พูดในการประชุมด้านความมั่นคงในกรุงเบอร์ลิน ผลักดันให้เกิดความสับสนก่อนสงคราม แต่ไม่ใช่การกลับคืนสู่ความเป็นหุ้นส่วนที่แน่นแฟ้นกับรัสเซีย บ่งชี้ว่าสันติภาพมีความสำคัญมากกว่าสงครามและการคว่ำบาตรในปัจจุบัน
- การบูรณะที่จำเป็นในยูเครน เมื่อสงครามสิ้นสุดลง จะเป็นข่าวดีสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดย Olaf Scholz ระบุว่างบประมาณการฟื้นฟูสำหรับยูเครนเป็นงบประมาณที่สูงกว่างบประมาณของแผนการมาร์แชล
- แรงจูงใจในการสั่งต่อเรือใหม่จะยังคงอยู่ในระดับต่ำด้วยมูลค่าของเรือที่มากขึ้นในตลาดมือสอง
- โรงไฟฟ้าถ่านหินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เมื่อต้นปี 2566 มีกำลังการผลิตอยู่ที่ 98 กิกะวัตต์ โดยคาดว่าจะกำลังการผลิตจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 55 เป็น 152 กิกะวัตต์ ภายในปี 2573 (อ้างอิงจากการประมาณการของตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ณ ไตรมาสสี่ของปี 2565 โดย Maersk Broker) ดังนั้นการนำเข้าถ่านหินในภูมิภาคนี้จึงคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าในช่วง 7 ปีข้างหน้า เป็นอีกครั้งที่ต้องให้เครดิตกับคำพูดที่มีชื่อเสียงโดย Mark Twain ซึ่งกล่าวว่าข่าวลือเรื่องการสิ้นสุดการขนส่งถ่านหินนั้นเกินจริงไปมาก
- การส่งออกข้าวของอินเดียลดลงร้อยละ 6 จากปีก่อนหน้าเป็น 20.2 ล้านตันในปี 2565 ตามข้อมูลของ Drewry
- การนำเข้าถ่านหินร้อนของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เป็น 161.18 ล้านตัน ในปี 2565
- จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 91 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 5.6 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 20.6 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 27.3 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 9.96 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 1,107.8 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 1.6 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 293.3 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 9.4 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564

- จีนผลิตเหล็กในปริมาณ 1,013 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 1.8 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 67.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- จีนนำเข้าเหล็กในปริมาณ 10.5 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 26.3 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2564
- ดัชนี PMI เฉลี่ยของจีนอยู่ที่ 49.1 จุดในปี 2565
- อัตราการเติบโตจีดีพีของจีนอยู่ที่ร้อยละ 2.7 ในปี 2565
- ในเดือนมกราคม 2566 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่า GDP โลกจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 ในปี 2566 IMF แก้ไขการคาดการณ์ GDP โลกในปี 2566 เป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 ในปี 2567
- ตัวเลขเงินเฟ้อเฉลี่ยของสหรัฐอเมริกาในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 8.0 เทียบกับร้อยละ 4.7 ในปี 2564 ตัวเลขเฉลี่ยที่คล้ายกันสำหรับสหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรปในปี 2565 คือร้อยละ 9.1 และร้อยละ 8.4 และร้อยละ 2.6 และร้อยละ 2.6 ในปี 2564 ตามลำดับ
- คำสั่งซื้อเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ในปี 2565 อยู่ที่ 2.6 ล้าน TEU ได้รับคำสั่งซื้อทั้งหมดเป็น 7.3 ล้าน TEU อัตราส่วนคำสั่งซื้อเรือใหม่ต่อกองเรือสำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ณ ต้นปี 2566 อยู่ที่ร้อยละ 28 เทียบกับต้นปี 2565 ที่ร้อยละ 23 (ข้อมูลจาก Clarksons ในเดือนมกราคม 2566)
- ดัชนี SCFI สำหรับเอเชีย-ยุโรปคิงลงระหว่างปี 2565 โดยลดลงร้อยละ 86 จาก 7,777 เหรียญสหรัฐเป็น 1,078 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ในจีน-ยุโรปเหนือ และลดลงร้อยละ 75 จาก 7,529 เหรียญสหรัฐเป็น 1,850 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ใน China-Med SCFI สำหรับเส้นทางสายทรานแปซิฟิกลดลงร้อยละ 82 จาก 7,994 เหรียญสหรัฐเป็น 1,423 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ใน China-USWC และลดลงร้อยละ 74 จาก 11,833 เหรียญสหรัฐเป็น 3,067 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ใน China-USEC
- อัตราส่วนคำสั่งซื้อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ ต้นปี 2566 สำหรับกลุ่มสินค้าแห่งเทกองมีปริมาณร้อยละ 7.16 (ร้อยละ 7.56 สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือและร้อยละ 6.94 สำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ)
- การรีไซเคิลของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองลดลงจาก 5.47 ล้านตันในปี 2564 เป็น 4.76 ล้านตันในปี 2566 (ลดลงร้อยละ 13)
- การที่ฟอสแอลอยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 1.3 ในปี 2566 ตามข้อมูลจาก Clarksons
- เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่า มีปริมาณประมาณ 77.97 ล้านตัน หรือร้อยละ 8.07 ของกองเรือในปัจจุบัน (41.41 ล้านตันในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 12.15 และ 36.56 ล้านตันในกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 5.85) ณ ต้นปี 2566 เรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิลในปี 2566 เนื่องจากแรงกดดันจากกฎเกณฑ์ใหม่ EEXI/CII ที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2566
- จากการคาดการณ์ของ Clarkson ในปี 2566 และปี 2567 อุปสงค์ในแ่งตันไม่ล้จะอยู่ที่ร้อยละ 1.59 และร้อยละ 2.02 ในขณะที่การเติบโตของอุปทานสุทธิจะอยู่ที่ร้อยละ 2.4 และร้อยละ 0.3 ในสองปีนี้
- แนวโน้มตลาดเมื่อต้นปี 2566 สามารถอนุมานได้โดยการเปรียบเทียบคำสั่งซื้อเรือใหม่ที่ปริมาณ 69.14 ล้านตันต่อกองเรือในปัจจุบันที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าที่ปริมาณ 77.97 ล้านตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.16 ของกองเรือในปัจจุบัน
- การคาดการณ์การเติบโตของอุปทานของฟอสแอล ภายในสิ้นปี 2566 และปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 2.75 และร้อยละ 1.72 (จาก 966.03 ล้านตันเป็น 992.63 ล้านตันภายในสิ้นปี 2566 และจากนั้นเป็น 1,009.69 ล้านตันภายในสิ้นปี 2567) โดยคิดแบบอนุรักษ์นิยมว่ามีการรีไซเคิลเพียง 8 ล้านตันต่อปี และอัตราการส่งมอบล่าช้าเพียงร้อยละ 5 ต่อปีในปี 2566 และปี 2567

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2565 ด้วยอุปทาน 939.15 ล้านเคเทเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 966.03 ล้านเคเทเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.86) ณ ต้นปี 2566 หากคำนวณอัตราการส่งมอบลำช้าที่ร้อยละ 5.00 (อัตราการส่งมอบลำช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 8.15 ในปี 2565) กับการส่งมอบตามกำหนดการในปี 2566 และปี 2567 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 8 ล้านเคเทเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 4.76 ล้านเคเทเวทตันในระหว่างปี 2565) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.75 (เพิ่มขึ้นจาก 966.03 ล้านเคเทเวทตันเป็น 992.63 ล้านเคเทเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 340.73 ล้านเคเทเวทตันเป็น 348.87 ล้านเคเทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 625.30 ล้านเคเทเวทตันเป็น 643.76 ล้านเคเทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ภายในสิ้นปี 2566 และร้อยละ 1.72 ภายในสิ้นปี 2567 (เพิ่มขึ้นจาก 992.63 ล้านเคเทเวทตันเป็น 1,009.69 ล้านเคเทเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 348.87 ล้านเคเทเวทตันเป็น 357.19 ล้านเคเทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 643.76 ล้านเคเทเวทตันเป็น 652.50 ล้านเคเทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) การจัดการน้ำถ่วงเรือ และการลดความเร็วในการแล่นเรือลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2566 เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุปทาน

ความแตกต่างในปี 2546-2552, 2553-2563, 2564, 2565 และอนาคต:

ความแตกต่างในปี 2546-2552, 2553-2563, 2564, 2565 และอนาคต:

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	ปี 2546 – ปี 2552	ปี 2553 – ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
เรือขนาดเคปไซส์	67,101*	14,924***	33,333**	16,177**
เรือขนาดปานาแมกซ์	32,793*	10,965***	26,898**	20,736**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	26,768**	22,152**
เรือขนาดแชนดี้ไซส์	18,753^^	8,789***	25,702**	21,337**
อุปทานพันล้านตัน-ไมล์ ต่อปี	+5.4%	+4.2%	+3.63%	-1.25%
ความเร็วเฉลี่ย (นอต)	13.5^^^	11.5^^^	11.4	11.2
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	เงินเข้าสู่องค์กรการค้าโลกในปี 2544	578 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2552)	667 พันล้านเหรียญสหรัฐ (กลางปี 2563)(ส่วนอื่นของโลกมากกว่า 20 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ)	2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ^
สัดส่วนปริมาณการสั่งซื้อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+36.02%	+26.23%	+7.03%	+6.88%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+18.38%	+11.27%	+6.25%	+7.26%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.55%	+2.86%

ปี 2565 และอนาคต

- ณ ต้นปี 2565 เป็นครั้งแรกในรอบทศวรรษ ที่อัตราส่วนเรือเก่าอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณมากกว่าอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ และ ณ ต้นปี 2566 มีปริมาณร้อยละ 8.07 ต่อร้อยละ 7.16 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)

*** รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น

^ จากการคำนวณของ Bloomberg แผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจะมูลค่า 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ!

^^ อัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือขนาด 32,000 เคเทเวทตัน โดยอัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือขนาด 52,000 เคเทเวทตัน ใช้สำหรับปีที่ไม่มีดัชนี BHSI (ปี 2546 - ปี 2549) หรือ ไม่มีดัชนี BSI (ปี 2546 - ปี 2548).

^^^ ความเร็วเฉลี่ยในปี 2551 - ปี 2552 และความเร็วเฉลี่ยในปี 2555 - ปี 2563

ที่มา: Clarksons Index Timeseries, Clarksons World Seaborne Trade Timeseries, Clarksons Speed Timeseries, and Clarksons World Fleet Register as on 31 ธันวาคม 2565.

หากคุณดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำมีอัตราสูงสุดสำหรับเรือขนาดเคปไซส์ เมื่อเทียบกับอีกสามช่วงเวลา สำหรับเรือขนาดปานาแมกซ์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ในระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำสูงกว่าช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า แต่เกือบจะเท่ากับอัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 และสูงกว่าในปี 2565 เกือบ 1.5 เท่า สำหรับเรือขนาดแฮนดีไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564/ปี 2565 สูงกว่าปี 2553 ถึงปี 2563 ถึง 3/2.5 เท่า และสูงกว่าในปี 2546 ถึงปี 2552 เกือบ 1.5/1.2 เท่า อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ในช่วงระยะเวลาลดลงจากช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 ที่ร้อยละ 5.4 เป็นร้อยละ 4.2 (ปี 2553 ถึงปี 2563) เป็นร้อยละ 3.63 (ปี 2564) และลดลงร้อยละ 1.25 ในปี 2565 และถึงกระนั้นฟิเอสแอลมีผลการดำเนินงานในปี 2565 ดีกว่าปี 2564! สิ่งที่แตกต่างกันออกไปคือ อัตราส่วนค่าส่งต่อเรือใหม่เฉลี่ยต่อกองเรือสูงสุดในปี 2546 ถึงปี 2552 โดยลดลงร้อยละ 27 ในปี 2553 ถึงปี 2563 ลดลงร้อยละ 80 ในปี 2564 และลดลงร้อยละ 81 ในปี 2565 ความแตกต่างที่มีนัยสำคัญอื่น ๆ ก็คือ อัตราส่วนค่าส่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือคือ 2 เท่าของกองเรืออายุ 20 ปีในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็น 2.3 เท่า ในปี 2553 ถึงปี 2563 เป็นเพียง 1.1 เท่าในปี 2564 และเป็นเพียง 0.9 เท่าในปี 2565 โดยมีอัตราที่คล้ายกันในด้านปี 2566 ที่ 0.9 เท่า ความเร็วเฉลี่ยลดลงจาก 13.5 นอต ในปี 2546 ถึงปี 2552 ถึงร้อยละ 17 เป็น 11.2 นอต ในปี 2565 ซึ่งช่วยกระชับอุปทานสุทธิที่มีประสิทธิภาพของเรือ สิ่งนี้บ่งบอกถึงการเติบโตของอุปทานที่อ่อนแอในอนาคต และบ่งชี้ว่าตลาดที่แข็งแกร่งสามารถดำเนินต่อไปได้อีกระยะหนึ่ง

ดัชนี BDI เริ่มต้นในปี 2565 ที่ 2,285 และจุดสูงสุดที่ 3,369 เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม และหลังจากนั้นก็ลดลง เหตุใดอัตราค่าระวางจึงเพิ่มขึ้นในลักษณะนี้และลดลงอย่างรวดเร็ว อุปสงค์-อุปทานสำหรับสินค้าเทกองแห้งในช่วงต้นปี 2564 อยู่ในจุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบ และเนื่องจากอุปสงค์ในแ่งตันไมล์โดยประมาณของ Clarksons ในช่วงปี 2564 เพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 3.63 เมื่อเทียบกับการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.55 อัตราค่าระวางเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2564 นั้นเป็นผลจากความไร้ประสิทธิภาพที่ลดลงของประสิทธิภาพของเรือสุทธิ! แต่ในช่วงปี 2565 แต่เมื่อจีนตัดสินใจครอบครองภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ควบคุมไม่ได้โดยปล่อยให้เอเวอร์แกรนด์และกลุ่มบริษัทในเครือล่มสลาย กำหนดการควบคุมป้องกันมลพิษอย่างเข้มงวดในโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงหลังการประชุม COP26 การผลิตเหล็กที่ลดลง และยืนยันกันว่าต้องมีห้องฟ้าสีครามในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกช่วงฤดูหนาว อุปสงค์ที่จำเป็นในแ่งตันไมล์ได้รับผลกระทบและลดลงถึงร้อยละ 1.25 ตามข้อมูลจาก Clarksons (World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565) ประกอบกับอุปทานสุทธิที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.86 ตามข้อมูลจาก Clarksons (World Fleet Register ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565) ด้วยความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือที่ลดลง ทำให้มีเรือออกสู่ตลาดมากขึ้น แม้ว่าความเร็วของกองเรือโลกจะลดลง 0.2 นอต (ข้อมูลจาก Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565) ด้วยเหตุนี้อัตราค่าระวางในปี 2565 ได้ลดลงในไตรมาสสี่ ด้วยเหตุผลตรงกันข้ามกับที่อัตราพุ่งขึ้นสู่จุดสูงสุดในไตรมาสสี่ของปี 2564 การอัดฉีดเม็ดเงินและการขึ้นอัตราดอกเบี้ยตั้งแต่เดือนมีนาคม 2565 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ ไม่ได้ช่วยภาคอุปสงค์ในปี 2565 ด้วยอุปสงค์และอุปทานที่เข้าสู่จุดสมดุลในปี 2564 อัตราค่าระวางได้พุ่งสูงขึ้น แต่อัตราการเช่าเหมาลำลดลงในช่วงปี 2565 เนื่องจากการชะลอตัวของอุปสงค์ในจีน (ด้วยเหตุผลที่กล่าวถึงแล้ว) และอุปสงค์ในส่วนอื่นของโลกที่ชะลอตัวลงเนื่องจากธนาคารกลางขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างรวดเร็วเพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ ด้วยเหตุนี้ ความไม่มีประสิทธิภาพของกองเรือต่าง ๆ มากขึ้นในปี 2564 ซึ่งช่วยให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ได้เริ่มคลี่คลายลงในช่วงปี 2565 โดยปล่อยเรือจำนวนมากขึ้นสู่ตลาดที่ทำนายอุปสงค์ซึ่งเติบโตที่ลดลงร้อยละ 1.25 ส่งผลให้อัตราค่าระวางลดลงในไตรมาสสี่ของปี 2565 และเข้าสู่ไตรมาสแรกของปี 2566 ความผันผวนอย่างมากในแต่ละปี เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยของอุปสงค์-อุปทานจะเป็นสถานการณ์ที่ได้เห็นในตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองในปี 2566 และในปีต่อ ๆ ไป!

เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดแฮนดีไซส์ มีอัตราความผันผวนน้อยกว่ามากเมื่อเปรียบเทียบกับเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดปานาแมกซ์และเรือขนาดเคปไซส์ เนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ในที่นี้ และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแ่งเขตเวตตันของอุปสงค์ของเรือในปี 2564 - ปี 2565 รวมกันที่ 18.88 ล้านเดเวตตัน (เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) เทียบกับ 40.16 ล้านเดเวตตัน (เรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ)

ประเทศจีนยังคงต้องการที่อยู่อาศัยจำนวนมากในราคาที่ไม่แพง แต่ไม่ใช่ประเภทของบ้านหรูที่สร้างโดยบริษัท Evergrande และเพื่อนร่วมชาติของบริษัทดังกล่าวที่ทุกรายที่ลงทุน เพียงเพื่อทำกำไร แต่ไม่มีใครอาศัยอยู่ โดยปล่อยให้คนพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ต้องทนทุกข์ทรมาน ในที่สุดจีนก็อาจจะควบคุมภาคส่วนนี้และทำให้พวกเขามุ่งเน้นไปที่ที่อยู่อาศัย

ราคาไม่แพงที่คนทั่วไปต้องการ อยากเป็นเจ้าของและอยู่อาศัย ผ่านทางนโยบายต่าง ๆ เช่น อัตราส่วนเงินสำรองที่ลดลงเมื่อเร็ว ๆ นี้สำหรับธนาคาร การปรับลดอัตราดอกเบี้ย และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับที่อยู่อาศัยที่ลดลง อาจต้องใช้เวลามากกว่านี้ แต่ด้านนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เริ่มสร้างที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงครั้งใหญ่ สิ่งนี้มีแนวโน้มที่จะผลักดันความต้องการหลักให้กลับสู่ระดับก่อนการล่มสลายของ Evergrande นั่นจะเป็นชัยชนะที่ยิ่งใหญ่สำหรับกลุ่มภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

ดังจะเห็นได้ว่าสาเหตุทั้งหมดของการชะลอตัวในไตรมาสสี่ของปี 2565 และในไตรมาสแรกของปี 2566 มาจากการตัดสินใจของรัฐบาล ไม่ว่าจะเป็นในประเทศจีนที่ตัดสินใจยกเลิกนโยบายปลอดโควิดและหันมาอยู่กับโควิด (กลุ่มสินค้าแห่งเทกองขึ้นอยู่กับจีนเป็นอย่างมาก) หรือในส่วนอื่นๆ ของโลก (ธนาคารกลางสหรัฐขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างมากในระหว่างปี 2565 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อและสัญญาว่าจะตรึงอัตราดอกเบี้ยที่สูงให้นานกว่านี้) การตัดสินใจเหล่านี้ทำให้อุปสงค์ลดลง แต่เมื่อเกิดขึ้นในทางกลับกัน สิ่งนี้จะทำให้อุปสงค์เติบโตอีกครั้งและเราจะสามารถกลับมาอยู่ในจุดเดิมกับที่ได้พบเมื่อต้นปี 2564!

ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าภาคอุปทานของเรือส่งต่อใหม่จะลดลงในอีกสองสามปีข้างหน้า โดยเริ่มต้นปี 2565 อุปทานเรืออยู่ที่ 939.15 ล้านเดทเวทตันและจนถึงสิ้นปีเพิ่มขึ้นเป็น 966.03 ล้านเดทเวทตัน ในระหว่างปีเรือปริมาณ 4.76 ล้านเดทเวทตันได้ถูกรีไซเคิลและมีการส่งมอบเรือ 31.64 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 2.86 ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 69.14 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568) หรือประมาณร้อยละ 7.16 ของปริมาณกองเรือโลกในต้นปี 2566 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเดบิตอสหรือร้อยละ 3.22 ในปี 2565 สำหรับกลุ่มเรือขนาดแฮนด์ไฮส/ขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ และปริมาณการส่งต่อเรือใหม่สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่ 25.77 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568) หรือประมาณร้อยละ 7.56 ของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลกในต้นปี 2566 สิ่งนี้จะช่วยลดแรงกดดันจากด้านอุปทาน

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผิน ข้อเท็จจริงข้างต้นที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2566 ร้อยละ 8.07 (ปริมาณ 77.97 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 12.15 หรือปริมาณ 41.41 ล้านเดทเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 13.80 (ปริมาณ 133.33 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 17.52 หรือปริมาณ 59.70 ล้านเดทเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) จะมีอายุมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2568 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกรีไซเคิลก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุปประการแรกที่ได้จากข้อมูลข้างต้นคือปริมาณการส่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ได้ถูกออกแบบ สร้าง และส่งมอบในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 - ปี 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มีความเห็นว่าในปี 2566 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และการส่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่เช่น EEXI และ CII จะมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มกราคม 2566 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือเก่ากว่ามีปริมาณ 77.97 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.07 ของกองเรือในปัจจุบัน (ปริมาณ 41.41 ล้านเดทเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 12.15 และปริมาณ 36.56 ล้านเดทเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 5.85) ณ ต้นปี 2566 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเก่าเหล่านั้นต้องลงทุนในระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ IMO2020 การสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และต้องเผชิญกับการรีไซเคิลเนื่องจากกฎเกณฑ์ข้อบังคับใหม่ EEXI และ CII ในปี 2566

เรือขนาดแฮนด์ไฮส (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,270 ลำ ขนาดระวางรวม 414.44 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2566) มีเรือจำนวน 118 ลำ ขนาดระวางรวม 22.69 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 5.47 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 181 ลำ ขนาดระวางรวม 30.46 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 7.35 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2568 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568

เรือขนาดปานามาแมกซ์ (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,648 ลำ ขนาดระวางรวม 210.86 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2566) มีเรือจำนวน 252 ลำ ขนาดระวางรวม 20.68 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 9.81 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 572 ลำ ขนาดระวางรวม 43.18 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 20.48 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2568 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568

เรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ (40,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 4,009 ลำ ขนาดระวางรวม 225.59 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2566) มีเรือจำนวน 382 ลำ ขนาดระวางรวม 21.57 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 9.56 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 736 ลำ ขนาดระวางรวม 37.33 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 16.55 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2568 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568

เรือขนาดแฮนด์ไซส์ (10,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 4,292 ลำ ขนาดระวางรวม 115.14 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2566) มีเรือจำนวน 156 ลำ ขนาดระวางรวม 4.19 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 3.64 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568 ในเรือขนาดนี้มีจำนวน 910 ลำ ขนาดระวางรวม 22.37 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 19.42 ที่จะมียูเกิน 20 ปี ภายในปี 2568 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือที่ร้อยละ 8.15 และอัตราการรีไซเคิลเรือที่ 4.76 ล้านเดทเวทตันในปี 2565 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมา (ปี 2561 - ปี 2565) อยู่ที่ร้อยละ 6 โดยประมาณและมีอัตราการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 7.53 ล้านเดทเวทตันต่อปีในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2561 - ปี 2565) ซึ่งอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือและอัตราการรีไซเคิลเรือนี้จะสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 2.86 ในปี 2565 ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า ในปี 2566 คาดการณ์ว่ากองเรือโลกจะขยายตัวร้อยละ 2.4 ขณะที่ความต้องการในแ่งตัน-ไมล์ (สำหรับการค้าทางทะเลสำหรับสินค้าแห้งเทกอง) จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.59 ในปี 2566 ช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปสงค์และการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปทานในปี 2566 น่าจะทำให้ตลาดเติบโตอย่างแข็งแกร่งแต่ก็มีความผันผวนมากขึ้น เนื่องจากจุดสมดุลของอุปสงค์และอุปทานได้มาถึงแล้วตั้งแต่ปี 2564 ตลาดจะมีความผันผวนอย่างรุนแรงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานย่อมส่งผลกระทบต่ออย่างไม่มีสัดส่วนต่อดัชนี BDI

การรีไซเคิลเรือ: ตลาดการระวางเป็นปัจจัยหลักในการรีไซเคิลเรือ ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าซบเซามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปอยู่เพื่อรีไซเคิลก็ยังมีเพิ่มมากขึ้น กฎระเบียบที่ส่งผลกระทบต่ออุปทานเช่น EEXI และ CII จะส่งผลกระทบต่อปริมาณเดทเวทตันของเรือที่ส่งไปรีไซเคิล ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2565 อยู่ที่ 31.64 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งน้อยมากเมื่อเทียบกับปริมาณการส่งมอบเรือใหม่โดยเฉลี่ยในทศวรรษนี้ โดยมีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 43.41 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ปี 2556 ถึงปี 2565)

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

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

- ปี 2565 เป็นปีแรกที่มีการลงทุนด้านพลังงานสีเขียวที่ปริมาณ 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 33 จากปี 2564) เทียบเท่ากับการลงทุนในเชื้อเพลิงฟอสซิล
- เมืองทางตอนเหนือของจีนมีวันที่หนาวเย็นที่สุดเป็นประวัติการณ์
- ในทศวรรษของปี 2544 ถึงปี 2554 พื้นที่ทางตอนเหนือตอนกลางของเกาะกรีนแลนด์ร้อนกว่าในช่วง 1,000 ปีที่ผ่านมาถึง 1.5 องศาเซลเซียส!
- ธนาคารโลก IFC IMF และธนาคารเพื่อการพัฒนาอื่น ๆ ถือกุญแจสำคัญที่สามารถเปิดการระดมเงินทุนจำนวนมากเพื่อต่อสู้กับวิกฤตสภาพภูมิอากาศ

- การวิจัยทางวิทยาศาสตร์ของ Exxon ย้อนหลังไปหลายทศวรรษ แสดงให้เห็นผลกระทบเชิงลบที่ธุรกิจของพวกเขา มีต่อภาวะโลกร้อน แต่ผู้บริหารของ Exxon ได้ตั้งข้อสงสัยต่อสาธารณชนเกี่ยวกับการวิจัยดังกล่าวเพื่อให้แน่ใจว่า ผลกำไรของพวกเขาจะไม่หายไป
- อุทสาหกรรมการประกันภัยกำลังต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียประจำปีมากกว่า 100 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- ส่วนแบ่งของพลังงานไฟฟ้าถ่านหินในส่วนผสมพลังงานไฟฟ้าของสหรัฐอเมริกาคงจากร้อยละ 50 ในปี 2548 เหลือเพียงร้อยละ 22 เนื่องจากก๊าซธรรมชาติและพลังงานหมุนเวียนมีความก้าวหน้าอย่างมาก
- หากการผลิตปูนซีเมนต์เป็นประเทศ ประเทศนั้นจะเป็นประเทศที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากเป็นอันดับ 3 ของโลก
- ระดับน้ำในทะเลเพิ่มสูงขึ้นในอัตราที่เร็วที่สุดในรอบกว่า 3,000 ปี และอุณหภูมิจะสูงที่สุดในรอบ 11,000 ปี ประเทศที่เป็นเกาะมีสิทธิ์ที่จะผลักดันนโยบายการเก็บภาษีคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับการขนส่งทางทะเลของ IMO เพื่อช่วยประเทศของตนจากการจมน้ำ
- Hydroclimate Whiplash คือสภาวะภัยแล้งตามมายุ่งด้วยสภาวะน้ำท่วม ซึ่งเกิดขึ้นในประเทศปาकिสถานและเมืองแคลิฟอร์เนียเมื่อเร็วๆ นี้
- ธนาคารขนาดใหญ่ในวอลล์สตรีทให้ทุนแก่อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงฟอสซิลด้วยเงิน 4.6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในขณะที่ให้ทุนกับพลังงานสีเขียวเพียงครึ่งเดียวของเงินทุนจำนวนดังกล่าว นับตั้งแต่การประชุม Paris COP21 ในปี 2558 ที่ตกลงกำหนดเป้าหมายภาวะโลกร้อนสูงสุดที่ 1.5 องศาเซลเซียส แสดงให้เห็นถึงความเจ้าเล่ห์และธรรมชาติที่มุ่งเน้นผลกำไรของธนาคารเหล่านี้
- ชาวโซมาเลียกว่า 1 ล้านคนต้องละทิ้งบ้านเพื่อหาอาหารท่ามกลางภัยแล้งที่เลวร้ายที่สุดในรอบกว่า 40 ปี
- ปี 2565 เป็นปีที่ร้อนที่สุดในประวัติศาสตร์ของสหราชอาณาจักร
- ปี 2566 เริ่มต้นด้วยวันเริ่มต้นปีที่อบอุ่นที่สุดเป็นประวัติการณ์ในบางพื้นที่ของสหภาพยุโรป
- ในช่วงกลางเดือนธันวาคม 195 ประเทศสร้างความประหลาดใจให้กับโลกด้วยคำมั่นสัญญาที่จะฟื้นฟูร้อยละ 30 ของที่ดินและทรัพยากรน้ำของโลกภายในปี 2573!
- ภัยแล้งที่เลวร้ายที่สุดในรอบ 4 ทศวรรษในแอฟริกาและการขาดแคลนน้ำในแอฟริกาตะวันตกทำให้ผู้คน 76 ล้านคน ขาดความมั่นคงด้านอาหารรวมถึงโซมาเลียที่จวนเจียนจะอดอยาก
- IEA ระบุว่าพลังงานลมและพลังงานแสงอาทิตย์ใหม่ในปี 2565 จะมีปริมาณอยู่ที่ 460 TWH เท่ากับปริมาณพลังงานที่ฝรั่งเศสใช้ในปี 2562 และในปี 2566 ตัวเลขดังกล่าวจะพุ่งไปที่ 650 TWH เท่ากับปริมาณพลังงานที่บราซิลใช้ในปี 2562!
- จากบทความเมื่อวันที่ 16 ธันวาคมใน Bloomberg “ในทศวรรษหน้า รถยนต์ใหม่หลายล้านคันจะใช้พลังงานไฟฟ้า และโครงข่ายพลังงานหลายพันแห่งจะเปลี่ยนไปใช้แหล่งพลังงานหมุนเวียน สำหรับคนขับรถทั่วไปและเจ้าของธุรกิจขนาดเล็กหลาย ๆ ราย สิ่งนี้จะหมายถึงการเปลี่ยนแปลงค่าไฟฟ้าที่มหาศาลและคาดเดาไม่ได้ พอร์ตใช้บริการซอฟต์แวร์ที่ชื่อว่า Arc เพื่อระบุเวลาที่ดียิ่งที่สุดสำหรับลูกค้าในการชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าและประเมินค่าใช้จ่ายในการชาร์จ”
- รถยนต์ไฟฟ้า 342,000 คันถูกส่งออกจากจีนจนถึงสิ้นไตรมาสสามของปี 2565 เท่ากับร้อยละ 29 ของการส่งออกรถยนต์ ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างมากจากปี 2562
- นักวิทยาศาสตร์สหรัฐได้สร้างพลังงานความร้อนออกมามากกว่าพลังงานที่ใช้ในนิวเคลียร์ฟิวชัน เชื้อเพลิงสะอาดแห่งอนาคตน่าจะอยู่ในมือของเราในทศวรรษหน้าหรือประมาณนั้น
- IMF อนุมัติเงิน 319 ล้านดอลลาร์สหรัฐให้วันดาเพื่อช่วยจัดการกับความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
- การรั่วไหลเป็นเวลา 13 วันจากโรงเก็บก๊าซธรรมชาติที่ดำเนินการโดย Equitrans ได้ปล่อยก๊าซธรรมชาติประมาณ 1 พันล้านลูกบาศก์ฟุต ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบด้วยก๊าซมีเทน ซึ่งเป็นอันตรายต่อบรรยากาศมากกว่า CO2 ถึง 80 เท่า ซึ่งมากกว่าร้อยละ 50 ของการปล่อยก๊าซที่ได้รับจากการขายรถยนต์ EV จำนวน 656,000 คันในสหรัฐอเมริกาในปี 2564

- เมื่ออุปสงค์ในแง่ต้นทุนเพิ่มขึ้นมากกว่าปริมาณการขนส่ง เทียบการขนส่งจึงปล่อย CO2 มากขึ้นในขณะที่บรรทุกสินค้าน้อยลง สิ่งนี้เป็นเพราะความไร้ประสิทธิภาพในระบบการซื้อขายที่ถูกคว่ำบาตรทั่วโลก
- วิดีโอ (<https://www.youtube.com/watch?v=3DOcQR19ASc>) ที่เผยแพร่ในเดือนตุลาคม 2564 โดย UN ทำให้วิกฤตสภาพอากาศรู้สึกเหมือนจริง ใกล้ตัว และเป็นเรื่องส่วนตัววิดีโอความยาวเพียง 2.5 นาทีนี้คุ้มค่ากับเวลาของคุณ
- อุทสาหกรรมที่สกปรกที่สุดจากมุมมองของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกก่อนหน้านี้ได้ถึง 4.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่าสองเท่าในปี 2558
- ชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐถูกพายุฤดูหนาวพัดถล่มในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน ซึ่งทำให้เกิดหิมะตกหนัก 6 ฟุต หรือสองเท่าของสถิติเดิมในเมืองบัฟฟาโล
- อินเดียกำลังผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินมากกว่าที่เคยเป็นมา นับตั้งแต่สงครามรัสเซีย-ยูเครนเริ่มขึ้น แสดงให้เห็นถึงความยากลำบากในการเปลี่ยนไปใช้พลังงานสะอาด
- หากจำเป็นต้องพิสูจน์ ร้อยละ 74 ของภัยพิบัติทางธรรมชาติระหว่างปี 2544 - ปี 2561 เกี่ยวข้องกับน้ำ ตามรายงานของ UN-Water รายงานโดย Bloomberg อุณหภูมิสูงขึ้นทุกที่จนนำไปสู่การละลายของธารน้ำแข็ง ทำให้เกิดน้ำท่วมจากรูปแบบฝนที่คาดเดาไม่ได้ตามรายงานของ WMO
- ค่าประกันภัยรวมเนื่องจากภัยพิบัติทางธรรมชาติในปี 2565 สูงถึง 260,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- พื้นที่ทั่วโลกที่สามกำลังจะสูญหายไปภายในสิ้นศตวรรษนี้ เนื่องจากภาวะโลกร้อน
- รายงานประจำปีของ IEA แสดงให้เห็นว่ากำลังการผลิตไฟฟ้าหมุนเวียนทั่วโลกจะเพิ่มขึ้น 2,400 กิกะวัตต์ ซึ่งเท่ากับกำลังการผลิตไฟฟ้าทั้งหมดของจีนในปัจจุบัน เป็น 5,640 กิกะวัตต์ ภายในปี 2570

การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ครั้งที่ 27 (COP27)

COP (Conference of the Parties) คือการประชุมประจำปีของประมาณ 200 ประเทศที่ลงนามในอนุสัญญาว่าด้วยสภาพภูมิอากาศของสหประชาชาติซึ่งมุ่งมั่นที่จะแก้ปัญหาภาวะโลกร้อน ในปี 2565 เราบรรลุการประชุมประจำปีครั้งที่ 27 ในชื่อ COP27 เป้าหมายร่วมกันที่เป็นรูปธรรมมักไม่ค่อยได้รับการกำหนดเป้าหมายที่ COP ภาคีสมาชิกอยู่ที่นั่นเพื่อเจรจาและตกลงเกี่ยวกับสัญญาณทางการเมืองในระยะยาว ข้อตกลงปารีสซึ่งเป็นผลมาจาก COP21 ในปี 2558 เป็น COP ที่สำคัญเนื่องจากเป็นสนธิสัญญาที่มีผลผูกพันทางกฎหมายที่กำหนดให้ประเทศต่าง ๆ ต้องส่งและปฏิบัติตามเป้าหมายด้านสภาพอากาศที่เป็นรูปธรรม และกำหนดให้แต่ละประเทศสมาชิกเพิ่มเป้าหมายด้านสภาพอากาศทุก ๆ ห้าปี ประมาณร้อยละ 90 ของการปล่อยมลพิษทั้งหมดทั่วโลกอยู่ภายใต้ “Net Zero 2050” กล่าวคือ เพื่อลดการปล่อยก๊าซและบรรลุความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี 2593 COP27 ในปี 2565 ถือเป็นการนำ COP “ไปใช้” โดยมุ่งเน้นที่การให้ทุกฝ่ายปฏิบัติตามเป้าหมายที่ประกาศในปีที่แล้ว สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา และจีนได้ให้คำมั่นสัญญาที่ชัดเจนโดยมีนโยบายสนับสนุนคำมั่นสัญญาดังกล่าว

ประเด็นสำคัญจาก COP27

- ช่องว่างระหว่างคำสัญญาที่รัฐบาล บริษัท และนักลงทุนให้ไว้เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปีต่อ ๆ ไป และการกระทำของพวกเขาในปัจจุบัน ทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง การเพิ่มขึ้นนี้ได้รับแรงหนุนจากการใช้น้ำมันที่สูงขึ้นในการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศ เนื่องจากเศรษฐกิจเปิดทำการอีกครั้งหลังจากการปิดเมืองในช่วงโควิด
- สงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครนก่อให้เกิดวิกฤตการณ์ด้านพลังงาน เนื่องจากสหภาพยุโรปจำเป็นต้องหาก๊าซเพื่อมาทดแทนก๊าซจากรัสเซียอย่างกะทันหัน ส่งผลให้ราคามัน ถ่านหิน และโดยเฉพาะ LNG พุ่งสูงขึ้น
- การปล่อยมลพิษจากการเผาไหม้ถ่านหินเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศต่าง ๆ หันมาใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลที่ก่อให้เกิดมลพิษมากที่สุด หลังจากการคว่ำบาตรการนำเข้าก๊าซจากรัสเซียโดยสหรัฐ/อังกฤษ/สหภาพยุโรป
- มุมมองของประเทศในยุโรปที่เผาถ่านหินมากขึ้นและให้เงินสนับสนุนโครงการใหม่เพื่อเผาผลาญก๊าซมากขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็กระตุ้นให้ประเทศยากจนเลิกใช้เชื้อเพลิง ทำให้บางประเทศในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ บ่นว่าจะหันหลังให้กับเป้าหมายสีเขียว

- การปล่อย CO2 จากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ในปี 2565 นักวิทยาศาสตร์กล่าว พร้อมเตือนว่าสิ่งนี้จะทำให้โลกยากที่จะหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระดับที่ร้ายแรง
- ประเทศต่าง ๆ ที่ทำให้ซาอุดีอาระเบียและสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์รู้สึกว่าไม่ได้รับการต้อนรับในการประชุม COP26 ที่เมืองกลาสโกว์ กำลังกดดันให้พวกเขาสูบน้ำมันและก๊าซมากขึ้นเพื่อเติมเต็มช่องว่างที่เหลือจากการลดลงของอุปทานจากรัสเซีย สิ่งนี้ได้ผลักดันราคาและเติมเต็มเงินกองทุนของพวกเขา เช่นเดียวกับประเทศผู้บริโภครายแรกที่ต่อสู้กับอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้นและเศรษฐกิจที่ชะลอตัว
- โครงการริเริ่มของ UN Environment Program (UNEP) ซึ่งมีชื่อว่า MARS หรือ Methane Alert and Response System ซึ่งใช้เครือข่ายดาวเทียมอวกาศที่มีอยู่เพื่อตรวจจับกลุ่มก๊าซมีเทนทั่วโลก ประเมินว่าพวกมันมีขนาดใหญ่เพียงใด ระบุผู้รับผิดชอบ และสนับสนุนให้บริษัทต่าง ๆ และ รัฐบาลควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างมีประสิทธิภาพผ่านฐานข้อมูลสาธารณะ
- 150 ประเทศได้ลงนามในสัญญาที่มีเทนเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นอันตรายอย่างยิ่งลงร้อยละ 30 ภายในสิ้นทศวรรษนี้
- สหรัฐอเมริกาจะเข้มงวดกับข้อเสนอในการปราบปรามการปล่อยก๊าซมีเทนจากอุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซของตน โดยกำหนดให้มีการแก้ไขการรั่วไหลทั้งหมด ไม่ใช่เพียงแค่การรั่วไหลที่ใหญ่ที่สุด และผ่านกฎเกณฑ์ใหม่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเผาก๊าซส่วนเกินทิ้ง
- กฎหมายลดอัตราเงินเฟ้อของสหรัฐฯ จะส่งผลให้มีการใช้จ่ายมากกว่า 300,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในการส่งเสริมพลังงานหมุนเวียนและควบคุมการปล่อยมลพิษ ทำให้สหรัฐฯ มีเส้นทางที่น่าเชื่อถือมากขึ้นในการบรรลุเป้าหมายการปล่อยมลพิษในปี 2573
- ภาวการณ์เกษตรหลักหนีจากการตรวจสอบในการประชุมสุดยอดด้านสภาพอากาศ โดยภาวการณ์เกษตรมีอัตราการปล่อยก๊าซมากเป็นอันดับสองของโลก รองลงมาจากการผลิตความร้อนและการผลิตไฟฟ้า สหรัฐฯ-สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ให้คำมั่นสัญญาถึงการลงทุนในการวิจัยและพัฒนามูลค่า 8 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อลดผลกระทบจากการทำฟาร์ม
- ปัจจุบัน 87 ประเทศกำลังใช้ไฟฟ้าน้อยร้อยละ 5 จากพลังงานลมและแสงอาทิตย์ สหรัฐฯ ผลิตไฟฟ้าได้ถึงร้อยละ 5 ในปี 2554 และเพิ่มขึ้นเกินร้อยละ 20 ในปี 2564 หากสหรัฐฯ ทำตามแนวโน้มที่คนอื่นกำหนด พลังงานลมและแสงอาทิตย์จะคิดเป็นร้อยละ 50 ของกำลังการผลิตไฟฟ้าของสหรัฐฯ ในเวลาเพียง 10 ปีนับจากนี้
- ในปี 2565 ประชาชนร้อยละ 10 ยังไม่มีไฟฟ้าใช้
- จีน สหรัฐอเมริกา และยุโรป ซึ่งเป็นผู้ก่อมลพิษรายใหญ่ที่สุดสามราย และอีก 70 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 75 ของการปล่อยมลพิษทั่วโลก ได้ตั้งเป้าหมายที่จะลดมลพิษจากก๊าซเรือนกระจกให้เหลือศูนย์
- อุตสาหกรรมการขนส่งมีส่วนรับผิดชอบต่อการใช้พลังงานร้อยละ 25 ของการใช้พลังงานของโลก
- การปล่อยคาร์บอนของตุรกีจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 32 ภายในสิ้นทศวรรษนี้ โดยพิจารณาจากตัวเลขจากแผนสภาพภูมิอากาศฉบับใหม่
- ประธานาธิบดี Luiz Inácio Lula da Silva ของบราซิลได้รับการต้อนรับที่ไม่เหมือนใครสำหรับผู้นำที่ COP27 ท่านก็ไม่ได้ทำให้ผิดหวังในการกล่าวสุนทรพจน์ความยาว 10 นาทีในภาษาโปรตุเกส ท่านสาบานว่าจะต่อสู้กับการทำลายป่าอเมซอนที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในโลกอย่างผิดกฎหมาย
- ฝรั่งเศสและสเปนให้คำมั่นที่จะหยุดการขายรถยนต์ที่ใช้ น้ำมันภายในปี 2578 ซึ่งเร็วกว่าที่วางแผนไว้ 5 ปี
- การจัดตั้งกองทุนใหม่สำหรับการสูญเสียและความเสียหายได้รับการอนุมัติอย่างเป็นทางการเป็นเอกฉันท์ เพื่อช่วยให้ประเทศกำลังพัฒนาเผชิญกับความเสียหายจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ถือเป็นช่วงเวลาแห่งการเริ่มต้นที่ตึงเครียดระยะเวลาสามทศวรรษในการบรรลุเป้าหมาย
- สหรัฐอเมริกาและจีนเริ่มทำงานร่วมกันเกี่ยวกับสภาพอากาศอีกครั้ง

- ในปีที่มีการเดินขบวนเป็นไปอย่างจำกัด นักเคลื่อนไหวด้านสภาพอากาศรุ่นเยาว์สามารถรักษาแรงกระตุ้นไว้ได้ ส่วนจัดแสดงของนักเคลื่อนไหวเหล่านี้ที่บริเวณโซนนิทรรศการน่าจะเป็นสถานที่ที่มีชีวิตชีวาที่สุดในการประชุม
- มีการประกาศข้อตกลงเงินทุนหุ้นส่วนการเปลี่ยนผ่านด้านพลังงาน 2 ฉบับ ส่งผลให้เวียดนามและอินโดนีเซียเลิกใช้พลังงานถ่านหิน
- การเรียกร้องให้ปฏิรูปสถาปัตยกรรมการเงินโลกเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายด้านสภาพอากาศมากขึ้นโดยการปรับเปลี่ยนคำสั่งของธนาคารโลกและ IMF เพื่อให้แน่ใจว่ามีการจัดหาเงินทุนมากขึ้นสำหรับโครงการเปลี่ยนผ่านพลังงานและความพยายามในการปรับตัวให้เข้ากับโลกที่ร้อนขึ้น
- COP27 ล้มเหลวในการเพิ่มความทะเยอทะยานในการลดการปล่อยมลพิษ และหมายความว่าโลกจะพลาดเป้าหมายภาวะโลกร้อนต่ำกว่า 1.5 องศาเซลเซียสที่กำหนดไว้ในข้อตกลง COP21 ที่ปารีสในปี 2558
- ขณะนี้มีมากถึง 80 ประเทศที่สนับสนุนการเลิกใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลทั้งหมดซึ่งไม่ได้อยู่ในวาระการประชุมขั้นสุดท้าย อีกทั้งเรื่องนี้ยังไม่อยู่ในวาระที่ได้แจ้งก่อนการประชุม
- ความพยายามที่จะรักษาคำมั่นสัญญาที่แข็งแกร่งขึ้นในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกล้มเหลว และความพยายามที่จะให้ประเทศต่าง ๆ ตกลงที่จะลดการปล่อยมลพิษสูงสุดทั่วโลกภายในปี 2568 หรือลดการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลที่ยังคงไม่ลดลงก็ล้มเหลวเช่นกัน
- โดยรวมแล้ว อย่างไรก็ตาม COP ชุดนี้พิสูจน์ให้เห็นว่าการเจรจาแบบพหุภาคียังคงไม่เปลี่ยนแปลง
- กลุ่มสิ่งแวดล้อมรู้สึกผิดหวังที่ไม่มีความคืบหน้าในการเรียกร้องให้มีการห้ามใช้เครื่องดักจับเขม่าควัน

กฎเกณฑ์

กลุ่มสิ่งแวดล้อมได้เรียกร้องให้ฝ่ายกฎหมายของ IMO พิจารณาห้ามการใช้เครื่องดักจับเขม่าควันที่ขัดแย้งกับกฎหมายทางทะเลของสหประชาชาติ โดยข้อโต้แย้งของพวกเขาไม่น่าจะยาก กล่าวคือ เครื่องดักจับเขม่าควันเปลี่ยนมลพิษจากอากาศเป็นการปล่อยลงสู่ทะเล ซึ่งเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งขัดกับ UNCLOS

IMO ได้ประกาศให้ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกลายเป็นพื้นที่ควบคุมการปล่อยกำมะถันร้อยละ 0.1 ตั้งแต่ปี 2568

บทความใน TradeWinds ลงวันที่ 18 มกราคม 2566 ระบุว่า: เมื่อโครงการที่ได้รับทุนสนับสนุนจากสหภาพยุโรปเพื่อศึกษาการปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางทะเลโดยทดสอบผลกระทบของการปล่อยน้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันที่มีต่อสิ่งมีชีวิตที่อาศัยอยู่ในมหาสมุทร พวกเขาพบผลกระทบที่เป็นอันตรายแม้ว่าสารพิษจะมีจำนวนน้อยที่สุดก็ตาม โครงการ EMERGE ได้รับการประสานงานโดยสถาบันอูคูนิยมิยาฟิแนแลนด์ รวมถึงนักวิทยาศาสตร์ในมหาวิทยาลัย 9 แห่งและสถาบันวิจัย 5 แห่ง หุ้นส่วนยังรวมถึงบริษัท Danaos Shipping ผู้จัดการเรือคอนเทนเนอร์ชาวกรีก บริษัทเทคโนโลยี Creative Nano และคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทะเลบอลติก เมื่อมองไปข้างหน้า Maria Granberg นักวิจัยอาวุโสของ IVL Swedish Environmental Research Institute คิดว่าควรมีการห้ามปล่อยน้ำเสียจากเครื่องดักจับเขม่าควันลงสู่ทะเล “ฉันทำงานเป็นนักพิษวิทยาเชิงนิเวศเป็นเวลา 25 - 30 ปีแล้ว และหายากมากที่เราเห็นผลกระทบที่รุนแรงเช่นนี้โดยที่ยังไม่ได้รับความสนใจจึงควรเรียกร้องให้มีการดำเนินการบางอย่างอย่างจริงจัง”

ทีเอสแอล ยืนยันว่าการถ่ายเทมลพิษจากอากาศสู่ทะเลนั้นไม่สมเหตุสมผล ดังนั้นบริษัทฯ จึงใช้เฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีกำมะถันต่ำกับเรือทุกลำของบริษัทฯ เท่านั้น

บริษัทฯ เคยพูดเรื่องนี้มาก่อนแล้ว แต่มันซ้ำซากจำเจ IMO จะต้องสั่งห้ามการส่งมอบเรือใหม่ที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลนับจากวันที่กำหนด เช่น 1 มกราคม 2573 หรือเร็วกว่านั้น ในขณะเดียวกัน เรือเก่าจะต้องถูกรีไซเคิลอย่างช้าที่สุดภายในปี 2573 การกำหนดเวลาที่ยากลำบากเหล่านี้จะมุ่งเน้นไปที่ความร่วมมือกันของผู้ต่อเรือ ผู้ผลิตเครื่องยนต์ หน่วยงานกำกับดูแล ขั้วพลายเออร์เชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ และห่วงโซ่อุปทานทั้งทางบก/ทางทะเล และเจ้าของเรือในการเลือกเชื้อเพลิงสำหรับ เรือที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ หรือ Zero Emission Vessels (ZEVs) ในอนาคต

ทีเอสแอลวางแผนที่จะสั่งซื้อ ZEVs รุ่นใหม่ในปี 2571 เหตุผลที่ต้องรอก็เพื่อความชัดเจนเกี่ยวกับ “เชื้อเพลิงแห่งอนาคต” นอกจากนี้ยังไม่มีรางวัล หากแต่มีความเสี่ยงทั้งหมดสำหรับการเป็นผู้สั่งซื้อรายแรก และบริษัทฯ ก็เล็งเห็นไปที่จะรับบทบาทยุติ

ในขณะนี้ ดูเหมือนว่าเชื้อเพลิงแห่งอนาคตจะเป็นแอมโมเนีย แต่เมทานอลก็กำลังมีการแข่งขันที่สูงเช่นกัน แต่มีปัญหายังไม่ได้รับการแก้ไข เช่น การผลิตอี-เมทานอล ความหนาแน่นของพลังงาน ความจุของถังที่บรรจุ ฯลฯ

นโยบายปลอดโควิดของจีน:

สื่อกระแสหลักไม่สามารถหยุดวิพากษ์วิจารณ์นโยบายปลอดโควิดของจีนในขณะที่มีผลบังคับใช้ ขณะนี้เมื่อจีนยกเลิกนโยบายนี้ในเดือนธันวาคม 2565 สื่อกระแสหลักเดียวกันก็หยุดวิจารณ์จีนไม่ได้ว่ายกเลิกนโยบาย “กักกันหั้นและไม่มีกลยุทธ์ทางออก” เพื่อรองรับ ในกรณีของการปลอดโควิดในประเทศจีน ถ้าคุณทำก็แย่แล้ว และถ้าไม่ทำก็แย่ IEA คาดการณ์ว่าปริมาณการใช้น้ำมันของจีนอาจอยู่ระหว่าง 15 ถึง 15.8 MBPD ในปี 2566 ทั้งหมดขึ้นอยู่กับจำนวนผู้ติดเชื้อโควิด การเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล อัตราการเสียชีวิต และหากสองอย่างหลังต่ำ ปริมาณการใช้น้ำมันก็จะสูงและในทางกลับกัน ปริมาณการใช้น้ำมันของจีนคาดว่าจะลดลงจาก 15.4 MBPD ในปี 2564 เป็น 15 MBPD ในปี 2565 ปริมาณการใช้น้ำมันเครื่องบินในจีนคาดว่าจะต่ำกว่าระดับในปี 2561 มาก ในขณะที่ปริมาณการใช้น้ำมันในประเทศอื่นๆ ส่วนใหญ่กลับมาอยู่ในระดับก่อนเกิดโรคระบาดในปี 2565 แต่หากการเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลอันเกิดจากโควิด /อัตราการเสียชีวิตต่ำ เราอาจเห็นการบริโภคน้ำมันของจีนพุ่งสูงกว่าระดับปี 2562 ในปี 2566

สงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน:

- สงครามครั้งนี้จะทดสอบความตั้งใจของสหราชอาณาจักรและสหภาพยุโรปที่จะเข้าร่วมกับอเมริกา หากดูดูหนาวที่รุนแรงเข้ามา และผู้คนเริ่มเสียชีวิตเนื่องจากความหนาวเย็นจัด โดยค่าใช้จ่ายในการทำความร้อนสูงจนไม่สามารถรักษาความอบอุ่นให้เพียงพอเพื่อหลีกเลี่ยงความตายได้ จนถึงตอนนี้ ดูหนาวมีโอกาสอบอุ่นกว่าปกติมาก และด้วยเหตุนี้ แรงกดดันต่อสหภาพยุโรปจึงลดลง
- ตามการคำนวณของรอยเตอร์ เยอรมนีใช้เงินไป 500,000 ล้านเหรียญสหรัฐนับตั้งแต่การเริ่มต้นของสงคราม และการคว่ำบาตรที่บังคับใช้กับรัสเซีย ในการต่อสู้กับผลกระทบจากต้นทุนพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้น และการทำให้บริษัท Uniper เป็นของรัฐจะเพิ่มเงินอีก 216,000 ล้านเหรียญสหรัฐให้กับตัวเลขข้างต้น
- สำหรับมุมมองที่แตกต่างของโลกรอบตัวเรา บทความ (https://original.antiwar.com/ted_snider/2022/12/18/the-troubled-us-saudi-relationship/) โดย Ted Snider ผู้สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาด้านปรัชญาและเขียนเกี่ยวกับการวิเคราะห์รูปแบบนโยบายต่างประเทศและประวัติศาสตร์ของสหรัฐฯ เป็นบทความที่ดี
- ในครั้งแรกของปี 2565 สหรัฐอเมริกาเป็นผู้ส่งออก LNG รายใหญ่ที่สุด และในเดือนกันยายนส่งออก 4 ล้านลูกบาศก์เมตรต่อวัน ซึ่งเป็นสถิติใหม่
- เกมสงครามจำลองการรุกรานได้หวนของจีนเป็นความเคลื่อนไหวล่าสุดโดย neocon hawks ภายในสภาอุตสาหกรรมทหาร ดูเหมือนกลุ่มนีโอคอนจะไม่พอใจกับสงครามร้อนระยะเดียว พวกเขา กำลังผลักดันสถานการณ์ให้เกิดสงครามร้อนครั้งต่อไปในทะเลจีนใต้
- สุดท้าย ลูกข้างจะยืนได้ก็ต่อเมื่อหมุนเร็วมากเท่านั้น จักรยานเมื่อเคลื่อนที่เท่านั้น ขาตั้งล้อสามารถยืนได้แม้ว่าจะอยู่กับที่ โด่คัมภ์มากที่สุดในเห็นได้ชัดว่าโลกหลายชั่วที่นำโดยประเทศหลักเป็นสภาวะตามธรรมชาติของคุณภาพที่มั่นคงสำหรับโลก

เรื่องนส่งตู้คอนเทนเนอร์:

การลดลงอย่างมากของอัตราค่าระวางในตลาดตู้คอนเทนเนอร์เกิดจากการลดระยะเวลาจอดรอ ณ ท่าเรือลงอย่างมีนัยสำคัญ ดัชนี SCFI เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม เมื่อเปรียบเทียบกับสัปดาห์ก่อนหน้า แต่ลดลงร้อยละ 78 จากปีก่อนหน้าจากการเติบโตอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตามสูงกว่าระดับดัชนีในปี 2561 ร้อยละ 37 ยอดส่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ร้อยละ 28 (สำหรับเรือที่มีน้ำหนักมากกว่า 17,000 TEU อยู่ที่ร้อยละ 61) และนั่นเป็นเรื่องที่น่ากลัว แต่ด้วยภาพรวมของอุตสาหกรรมที่ยังคงอยู่ในระดับสูงเช่นนี้ การลดลงของอุปทานเป็นสิ่งที่สามารถจัดการได้ดังที่เราได้เห็นในปี 2563 เมื่อต้นปี 2563 ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งกำลังอ่านสิทธิสุดท้ายสำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ แต่ด้วยการจัดการอุปทาน ส่งผลให้ในปี 2563 สำหรับอุตสาหกรรมการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เป็นปีเริ่มต้นของสามปีติดต่อกันที่สามารถทำกำไรหลายพันล้านดอลลาร์!

เงินเฟ้อ:

ในบทความของศาสตราจารย์เจมส์ เค. กัลเบรธ ใน Project Syndicate ลงวันที่ 18 พฤศจิกายน 2565 เกี่ยวกับการควบคุมเงินเฟ้อ กล่าวว่า “หนี้เพิ่มขึ้นในไตรมาสสองและมากขึ้นในไตรมาสสาม ราคาของบิตคอยน์เพิ่มขึ้นจนถึงปลายเดือนมีนาคม หลังจากนั้นก็ลดลงประมาณ 2 ใน 3 รวมเป็นร้อยละ 20 ภายในระยะเวลาเพียงห้าวันในเดือนก่อนหน้า ในทำนองเดียวกัน ดัชนีราคาที่อยู่อาศัยของสหรัฐพุ่งสูงสุดในเดือนพฤษภาคมและลดลงเรื่อย ๆ นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา เส้นอัตราผลตอบแทนที่กลับด้านหมายความว่าอัตราดอกเบี้ยระยะสั้นของพันธบัตรสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยระยะยาว ซึ่งเป็นสัญญาณที่ชัดเจนของปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต” คุณสามารถอ่านบทความฉบับเต็มได้ที่นี้ (<https://www.project-syndicate.org/commentary/inflation-not-persistent-fed-guided-by-politics-by-james-k-galbraith-2022-11>)

เจ้าของรางวัลโนเบล ศาสตราจารย์โจเซฟ สติกลิตซ์ อธิบายถึงสาเหตุของภาวะเงินเฟ้อในบทความนี้ ([https://theintercept.com/2022/12/12/inflation-covid-war-joseph-stiglitz-ira-regmi/?utm_medium=email&utm_source=The Intercept Newsletter](https://theintercept.com/2022/12/12/inflation-covid-war-joseph-stiglitz-ira-regmi/?utm_medium=email&utm_source=The+Intercept+Newsletter)) โดยระบุว่า “ผู้บริโภคที่ซื้อสต็อกของสื่อชั้นนำของอเมริกา ว่าวทีวี นิวออร์กไทมส์ วอชิงตันโพสต์ มักจะรู้สึกว่าคุณคนในสหรัฐอเมริกาอยู่เหมือนกัน แม้ว่าเราอาจไม่เห็นด้วยกับวิธีการบรรลุเป้าหมาย แต่เราทุกคนมีเป้าหมายทางเศรษฐกิจเดียวกัน กล่าวคือ เศรษฐกิจที่เติบโตอย่างรวดเร็วพร้อมอัตราการว่างงานที่ต่ำและชนชั้นกลางที่ประสบความสำเร็จ ผู้ซึ่งประสบความสำเร็จกว่าพ่อแม่ของพวกเขา นี่เป็นเรื่องที่แน่นอน ผู้คนในระดับสูงของอเมริกาไม่ต้องการสิ่งนี้เลย และถ้าคุณมองจากมุมมองของพวกเขา นั่นก็เป็นเรื่องง่ายที่จะเข้าใจ อัตราการว่างงานต่ำหมายถึงการใช้อำนาจในการปกครองจะเป็นเรื่องยาก และแรงงานจะมีความมั่นใจในการรวมเป็นหนึ่ง ค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นสำหรับพนักงานหมายถึงเม็ดเงินที่น้อยลงสำหรับนายจ้าง”

ความไม่เท่าเทียมกัน:

ปี 2565 แสดงให้เห็นว่ามีความยุติธรรมหรือการทำให้เท่าเทียมกันบนโลกใบนี้ แต่ไม่จำเป็นสำหรับทุกคน

- Elon Musk ขาดทุนกว่า 208,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- Jeff Bezos ขาดทุน 80,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- Mark Zuckerberg ขาดทุน 78,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- Larry Page และ Sergey Brin ต่างสูญเสียเงิน 40,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- Phil Knight ขาดทุน 18.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- Leonard Lauder ขาดทุน 9.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- Dan Gilbert ขาดทุน 8.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- ผู้ก่อตั้ง Theranos มหาเศรษฐี และนักต้มตุ๋นที่ถูกตัดสินว่ามีความผิด Elizabeth Holmes อาจลงเอยใน “คุกสวรรค์”
- Sam Bankman-Fried แห่ง FTX เผชิญ 115 ปีในคุกที่ “ไม่ใช่สวรรค์”
- Jack Ma ขาดทุน 13.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- Yang Huiyan ขาดทุน 11.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- Zhong Shanshan ขาดทุน 11.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ
- โดยรวมแล้ว เหล่ามหาเศรษฐีสูญเสียเงิน 1.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565
- ประธานบริษัท Evergrande ซึ่งครั้งหนึ่งเคยเป็นหนึ่งในบุคคลที่ร่ำรวยที่สุดของจีน สูญเสียทรัพย์สินร้อยละ 93 ของทรัพย์สินมูลค่า 42,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐของเขา
- ร้อยละ 10 ของผู้คนในสหราชอาณาจักรจะไม่จัดการบิลค่าความร้อนหากไม่มีความช่วยเหลือจากรัฐบาลในปี 2566
- ความตึงเครียดเมื่อต้องรับมือกับคนผิวขาวกับคนผิวสี เกิดขึ้นเมื่อ ส.ส. ชาวไอริชรับตำแหน่งประธานาธิบดีแห่งสหภาพยุโรปในวิดีโอ (https://videoparliament.ie/movies/Richard+Boyd+Barrett-01-12-22v.mp4)
- บทความซึ่งเขียนโดย Thom Hartman เป็นบทความที่ควรค่าแก่การอ่าน เนื่องจากอธิบายถึงความไม่เท่าเทียมกันที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากผลประโยชน์ส่วนได้ส่วนเสีย (https://www.counterpunch.org/2023/01/04/was-the-southwest-airlines-meltdown-impacted-by-the-great-share-buyback-scam/)

ข่าวการขนส่งสินค้าทางทะเล:

ในช่วงปี 2543 เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยมีความสุขกับ “วัฏจักรสูงสุด” (ขับเคลื่อนโดยอุปสงค์ด้านวัตถุดิบของจีนเป็นหลัก) เป็นระยะเวลาที่ยาวนานออกไปมากกว่า 70 เดือนนับจากสิ้นปี 2544 ซึ่งทำให้รายได้เฉลี่ยเพิ่มขึ้นกว่า 10 เท่า ในทำนองเดียวกัน เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่กำลังเฟื่องฟูเมื่อเร็ว ๆ นี้ ใช้เวลาหนึ่งปีสำหรับช่วงวัฏจักรสูงสุด (ปี 2550 - ปี 2551) แนวโน้มก่อนหน้านี้ยังแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ตามเงื่อนไขพิเศษ การกลับลงสู่ระดับปกติอย่างรวดเร็วไม่น่าจะเรื่องผิดปกติ เมื่อความตึงตัวของอุปทาน “ลดลง” ตัวอย่างเช่น อัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยและเรือบรรทุกน้ำมัน แสดงการลดลงอย่างรวดเร็วเช่นเดียวกับการลดลงที่เห็นในเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เมื่อเร็ว ๆ นี้ (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 4 พฤศจิกายน 2565)

อัตราค่าระวางของเรือขนส่งก๊าซ LNG พุ่งขึ้นอย่างรวดเร็วตลอดเดือนกันยายนและตุลาคม การประเมินอัตราค่าระวางสำหรับเรือสองแท่งขนาคระวางบรรจุ 174,000 ลูกบาศก์เมตร สูงถึง 480,000 เหรียญสหรัฐต่อวันในวันที่ 18 พฤศจิกายน ในขณะที่อัตราค่าระวางสำหรับเรือขนส่งก๊าซ DFDE LNG ขนาคระวางบรรจุ 160,000 ลูกบาศก์เมตร อยู่ที่ 445,250 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงเป็นหกเท่าของค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าระยะยาวซึ่งอยู่ที่ 75,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน เกือบสองเท่าของระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ก่อนหน้านี้เมื่อฤดูหนาวในปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 18 พฤศจิกายน 2565)

ความเร็วของการแล่นเรือเพิ่มขึ้นและลดลงตามสภาวะตลาด ความเร็วในการแล่นเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยและเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นในปี 2563 และปี 2564 เนื่องจากสภาวะตลาดดีดตัวขึ้นจากผลกระทบเริ่มแรกของโควิด-19 ความเร็วในการแล่นเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 2 ระหว่างปี 2563 ถึงปี 2565 เนื่องจากตลาดมีกำไรเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในขณะที่ความเร็วของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 3 ระหว่างช่วงพฤษภาคมปี 2563 ถึง พฤษภาคมปี 2565 อย่างไรก็ตาม ความเร็วในการแล่นเรือได้ชะลอลงเมื่อเร็ว ๆ นี้ เนื่องจากตลาดการขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยได้อ่อนตัวลงและตลาดเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้มีการปรับฐานลงอย่างมาก ในเดือนตุลาคม ความเร็วในการแล่นเรือของเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ลดลงร้อยละ 3 ในเดือนตุลาคมปี 2564 และความเร็วในการแล่นเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยลดลงร้อยละ 4 ความเร็วที่เพิ่มขึ้นล่าสุดนั้นมีเพียงเล็กน้อย แม้จะมีตลาดอัตราค่าระวางที่สูงเป็นประวัติการณ์และตลาดการขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยที่แข็งแกร่งมาก แต่ความเร็วเฉลี่ยในปัจจุบันก็ต่ำกว่าระดับเฉลี่ยก่อนเกิดโควิดประมาณร้อยละ 2 ในปี 2562 การติดตามความเร็วในการแล่นเรือจะเป็นส่วนหนึ่งของการตรวจสอบซึ่งเป็นผลมาจากกฎระเบียบใหม่ โดยจะส่งผลกระทบต่ออุปทานเรือและตลาด (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 25 พฤศจิกายน 2565)

ในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 คลื่นลูกใหญ่ชุดเข้าสู่เรือสำราญของบริษัท Viking Ocean บริเวณนอกชายฝั่งอาร์เจนตินา ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 1 รายและบาดเจ็บอีก 4 รายบนเรือ Viking Polaris ซึ่งต่อขึ้นในปี 2565 (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 2 ธันวาคม 2565)

เรือขนส่งรถยนต์กำลังสร้างสถิติใหม่โดยได้รับการสนับสนุนจากแนวโน้มการขนส่งที่มีระยะทางไกลขึ้น ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้ม ได้แก่ อุปสงค์ที่ถูกกัก รูปแบบการค้าที่เปลี่ยนไป และการซื้อรถยนต์ไฟฟ้า ไปจนถึงปัญหาเศรษฐกิจมหภาคและความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือ อัตราการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือ PCTC ขนาคระวางบรรจุประมาณ 6,500 ceu ในขณะนี้อยู่ที่ 105,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน (เพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าจากสถิติในไตรมาสสองของปี 2551) โดยโดยทั่วไปแล้วการเช่าทำสัญญาเช่าเรือในขณะนี้จะเป็นสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลาหลายปีและเรือส่วนใหญ่ในกองเรือได้เข้าทำสัญญา “เช่าระยะยาวแบบมีอัตราค่าระวางคงที่” (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 9 ธันวาคม 2565)

การประชุม MEPC ครั้งที่ 79 ของ IMO ในสัปดาห์นี้กำหนดให้ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเป็นพื้นที่ควบคุมการปล่อยกำมะถันร้อยละ 0.1 ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป นับเป็นแรงกดดันอย่างต่อเนื่องต่อการค้าสินค้าแห่งแรกของไทยด้วยตัวบ่งชี้ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการค้าสินค้าแห่งแรกของไทยทางทะเลทั่วโลกของ (SIN TSID 546175) ลดลงร้อยละ 3.3 จากปีก่อนหน้าในเดือนพฤศจิกายน ท่ามกลางความชัดเจนถึงการชะลอตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของไทยขนาดเล็ก ซึ่งตัวบ่งชี้แสดงให้เห็นว่าลดลงร้อยละ 15 จากปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 16 ธันวาคม 2565)

กลุ่มสิ่งแวดล้อมรู้สึกผิดหวังที่ไม่มีควมคืบหน้าในการเรียกร้องให้มีการห้ามใช้เครื่องจักรขับเคลื่อนที่ขัดแย้งกับกฎหมายทางทะเลของสหประชาชาติ ซึ่งปัญหาดังกล่าวได้รับการส่งต่อไปยังแผนกกฎหมายของหน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งของสหประชาชาติ (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 26 ธันวาคม 2565)

ดัชนี SCFI เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากสัปดาห์ก่อนหน้าเป็นครั้งแรกตั้งแต่เดือนกรกฎาคมเป็น 1,108 จุด เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม แต่ลดลงร้อยละ 78 จากปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นระดับสูงสุดในช่วงที่เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้รับความนิยมอย่างมาก หลังจากปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วในฤดูใบไม้ร่วงนี้ (ลดลงเฉลี่ยสัปดาห์ละร้อยละ 5 ระหว่างเดือนกันยายนถึงพฤศจิกายน) ดัชนีเชี่ยงไฮ้ยังคงอยู่เหนือระดับปี 2562 อยู่ร้อยละ 37 (ข้อมูลจาก DNB Markets วันที่ 3 มกราคม 2566)

อัตราการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองในปี 2566 จะเพิ่มขึ้นเป็น 30.15 ล้านเดเวทตัน ในปี 2565 อัตราการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีปริมาณรวม 28.68 ล้านเดเวทตันลดลงร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากปริมาณ 35.91 ล้านเดเวทตันในปี 2564 การปลดระวางเรือในปี 2566 จะเพิ่มขึ้นเป็น 5.12 ล้านเดเวทตัน ในปี 2565 ปริมาณการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 3.37 ล้านเดเวทตัน ลดลงร้อยละ 48 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากปริมาณ 6.54 ล้านเดเวทตันในปี 2564 การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดระวาง 20-64,999 เดเวทตัน จะยังคงอยู่ที่การเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2566 จากนั้นจะชะลอตัวลงเหลือการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2 ในปี 2567 กองเรือเติบโตขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้าในปี 2564 ปริมาณการส่งต่อเรือใหม่ได้ชะลอตัวลงตลอดปี 2565 อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อปริมาณการซื้อขายอยู่ที่ร้อยละ 7.1 ในแง่เดเวทตัน ปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลในปี 2565 การขนส่งแร่เหล็กลดลงร้อยละ 2.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เป็น 1,519.4 ล้านตัน การส่งออกจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 แต่ปริมาณการส่งออกจากบราซิลลดลงร้อยละ 2.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในปี 2565 ปริมาณการค้าถ่านหินทางทะเลทั่วโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 1,204.8 ล้านตัน การขนส่งถ่านหินจากออสเตรเลียลดลงร้อยละ 5.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากอินโดนีเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากรัสเซียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จากสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 20 มกราคม 2566)

ยอดขายรถชุดในจีนมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความผันผวนของดัชนี BDI และยอดขายดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาห้าเดือนติดต่อกันจนถึงเดือนพฤศจิกายน 2565 Arrow Shipbroking กล่าวในรายงานเมื่อวันที่พฤหัสบดี ยอดขายในเดือนพฤศจิกายนเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.8 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ข้อมูลเดือนธันวาคมคาดว่าจะเผยแพร่ในเร็ว ๆ นี้ แต่อาจลดลงเล็กน้อยเนื่องจากการหยุดชะงักที่เกิดจากการกลับมาเปิดประเทศใหม่อย่างรวดเร็วของจีน หลังจากปิดเมืองต่าง ๆ หลายเมืองอันเนื่องมาจากโควิด Burak Cetinok หัวหน้าฝ่ายวิจัยของ Arrow Shipbroking กล่าวว่า “ยอดขายรถชุดเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดชั้นนำที่น่าเชื่อถือที่สุดของกิจกรรมการก่อสร้างในอดีต และเป็นจุดเปลี่ยนทั้งหมดในดัชนี BDI ตั้งแต่ปี 2551” (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 20 มกราคม 2566)

หัวใจสำคัญของการมีส่วนร่วมในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ การลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของโลกของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลที่ปริมาณร้อยละ 2.3 (855 ล้านตัน) จะเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้เชื้อเพลิงที่ไม่เคยมีมาก่อน และเราคาดการณ์ว่าความต้องการในการต่ออายุกองเรือพื้นฐานจะเพิ่มขึ้นตามการพัฒนาของทศวรรษ การมีผลบังคับใช้ของ “มาตรการระยะสั้น” ของ IMO (EEXI และ CII) เป็นก้าวสำคัญอย่างยิ่งในเส้นทางการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนของการขนส่งทางทะเล (เช่นเดียวกับ ETS ของสหภาพยุโรปในปี 2567) และเป็นสิ่งที่ “เหนือความคาดหมาย” ของตลาด (ข้อมูลจาก Clarksons วันที่ 20 มกราคม 2566)

ในปี 2565 การนำเข้าแร่เหล็กไปยังประเทศจีนลดลงร้อยละ 1.0 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 1,077.7 ล้านตัน การนำเข้าจากออสเตรเลียเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 เป็น 739.5 ล้านตัน และจากบราซิลลดลงร้อยละ 7.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าเป็น 223.4 ล้านตัน (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 22 มกราคม 2566)

ในช่วงปี 2565 อัตราค่าระวางของดัชนี BSI เหลืออยู่ที่ 22,078 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลดลงร้อยละ 17.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในขณะที่อัตราค่าระวางของดัชนี BHSI เหลืออยู่ที่ 21,282 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลดลงร้อยละ 16.9 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในช่วงปี 2565 ปริมาณการส่งมอบเรือขนาดแสนตันสี่ไส้และเรือขนาดซูเปอร์แมกซ์รวม 8.68 ล้านเดเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากปี 2564 การปลดระวางเรือจะเพิ่มขึ้นในปี 2566 เป็น 1.09 ล้านเดเวทตัน ในช่วงปี 2565 การปลดระวางเรือมีปริมาณรวมทั้งสิ้น 0.41 ล้านเดเวทตัน ซึ่งเป็นการลดลงร้อยละ 62 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในช่วงปี 2564 การเติบโตของกองเรือสุทธิสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดระวาง 20,000-64,999 เดเวทตัน คาดว่าจะอยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2566 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ในปี 2567 กองเรือจะเติบโตขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าในปี 2565 ปริมาณ

คำสั่งต่อเรือใหม่ยังคงชะลอตัวในปี 2565 โดยมีอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อการซื้อขายในแง่เดเวทตันอยู่ในระดับต่ำที่ร้อยละ 8.0 (ข้อมูลจาก Banchemo Costa วันที่ 26 มกราคม 2566)

บริษัท SITCs ผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลระดับภูมิภาคของจีนมีผลกำไรเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าในปีก่อนหน้าจากตลาดเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่เฟื่องฟู บริษัทผู้ให้บริการเรือตู้สินค้าขนาดกลางหรือขนาดเล็กที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฮ่องกงทำกำไรสุทธิมากกว่า 1.9 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565 ตามบัญชีเบื้องต้นซึ่งยังไม่ได้มีการตรวจสอบ เป็นการเพิ่มขึ้นจากผลกำไร 1.17 พันล้านเหรียญสหรัฐในปีก่อนหน้า (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2566)

ข่าวเศรษฐกิจ

บริษัท Uniper รายงานผลขาดทุนสุทธิสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 39,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ถือเป็นการขาดทุนครั้งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ของบริษัทสัญชาติเยอรมัน ซึ่งสะท้อนถึงผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตจากการที่รัสเซียหยุดส่งอุปทาน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 4 พฤศจิกายน 2565)

ยุโรปกำลังแข่งขันกันเพื่อเติมเต็มก๊าซที่ขาดหายไปจากการคว่ำบาตรก๊าซจากรัสเซีย แต่ประเทศเกิดใหม่ เช่น ปากีสถาน บังกลาเทศ และไทย คือกลุ่มที่จะได้รับผลกระทบเพราะประเทศเหล่านี้แข่งขันกับประเทศที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่กว่าหลายเท่าตัว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 พฤศจิกายน 2565)

ข้อมูลทางการเผย GDP ของอังกฤษหดตัวร้อยละ 0.2 ในไตรมาสสาม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 พฤศจิกายน 2565)

ที่จุดสูงสุด เจ้าพ่อคริปโต Sam Bankman-Fried มีมูลค่าทรัพย์สิน 26 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในช่วงต้นสัปดาห์นี้ เขายังคงมีเงิน 16 พันล้านเหรียญสหรัฐ แต่ขณะนี้มูลค่าทรัพย์สินของเขาน้อยลงมาก การล่มสลายของ FTX.com ซึ่งเป็นการล้มละลายครั้งใหญ่ที่สุดของปี ได้ให้บทเรียนอีกบทหนึ่งเกี่ยวกับสิ่งที่เกิดขึ้นเมื่อความโอ้อวดต้องเผชิญกับความจริงที่โหดร้าย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 พฤศจิกายน 2565)

สหราชอาณาจักรเข้าสู่ภาวะถดถอย โดยเศรษฐกิจหดตัวร้อยละ 0.2 ในไตรมาสสาม ธนาคารแห่งประเทศไทยคาดว่าภาวะเศรษฐกิจถดถอยครั้งนี้จะยืดเยื้อ อาจจะยาวนานถึงปี 2567 คณะกรรมาธิการยุโรปกล่าวว่าสหภาพยุโรปอาจจะเข้าสู่ภาวะถดถอยในช่วงไตรมาสปัจจุบันเช่นกัน โดยการเติบโตจะกลับมาในช่วงฤดูใบไม้ผลิ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 11 พฤศจิกายน 2565)

บริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่มักมีปัญหาใหญ่ หลังจากช่วงขาขึ้นที่กินเวลาหลายปี ภาคส่วนนี้กำลังเผชิญกับการปรับฐานอย่างรวดเร็ว Alphabet Amazon Apple และ Microsoft ขาดทุนรวมกัน 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐในแง่ของมูลค่าตลาดหุ้นในปีที่ผ่านมา เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน Meta บริษัทแม่ของ Facebook Instagram และ WhatsApp กล่าวว่าจะปลดพนักงาน 11,000 คนหรือร้อยละ 13 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด Elon Musk เจ้าของคนใหม่ของ Twitter ปลดพนักงานออกครึ่งหนึ่ง จากข้อมูลของ Crunchbase นักเทคโนโลยีชาวอเมริกันมากกว่า 60,000 คนได้ถูกปลดในปี 2565 ท่ามกลางการกลืนไม่เข้าคายไม่ออกและความเห็นแก่ตัวอย่างร้ายแรง บริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่จะได้รับประโยชน์จากคณะกรรมการและนักลงทุนที่กระตือรือร้น บริษัทเทคโนโลยีขนาดใหญ่และหลายผู้ถือหุ้นเพื่อเข้าควบคุมกิจการมีอะไรที่เหมือนกันกับบริษัท GE คำตอบคือ เจ้าหน้าที่ไร้ความรับผิดชอบ ผลตอบแทนจากการลงทุนที่ลดลง และนักลงทุนที่เบื่อน่าย (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 12 พฤศจิกายน 2565)

จีนออกมาตรการผ่อนคลายเป็นวงกว้างเกี่ยวกับทรัพย์สินและการควบคุมโควิด ซึ่งเป็นสัญญาณที่แข็งแกร่งที่สุดที่ประธานาธิบดี สี จิ้นผิงกำลังหันความสนใจไปที่การช่วยเหลือเศรษฐกิจ ปักกิ่งเปิดตัวมาตรการช่วยเหลือ 16 จุดที่ครอบคลุมสำหรับตลาดอสังหาริมทรัพย์ที่กำลังคืบคลาน เพียงไม่กี่วันหลังจากประกาศ 20 มาตรการเพื่อเป็นแนวทางแก่เจ้าหน้าที่ในขณะที่ยกเลิกนโยบายปลอดโควิดที่เป็นที่ถกเถียงกัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 พฤศจิกายน 2565)

บริษัท Amazon กำลังจะเลิกจ้างพนักงาน 10,000 คน ซึ่งเป็นการเลิกจ้างครั้งใหญ่ที่สุดโดยบริษัทอเมริกันชั้ใหญ่ที่สุดก่อตั้งโดย Jeff Bezos บริษัทเผชิญกับการเติบโตที่ช้าลงและกลัวว่าจะตกต่ำ เช่นเดียวกับบริษัทเทคโนโลยีอื่น ๆ ที่ลดพนักงานหลายพันคนในช่วงไม่กี่สัปดาห์ที่ผ่านมา (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 พฤศจิกายน 2565)

ในช่วงสัปดาห์ที่ผ่านมาเราได้เฝ้าดูการล่มสลายของจักรวาล crypto ด้วยความหลงใหลอันน่าสยดสยอง เมื่อไม่นานมานี้ แชม แบนค์แมน-ฟรายด์ มีมูลค่าทรัพย์สินสูงอย่างมหาศาล FTX ซึ่งเป็นบริษัทแลกเปลี่ยนสกุลเงินดิจิทัลของเขา ซึ่งขณะนั้น

ใหญ่เป็นอันดับสาม มีมูลค่า 32 พันล้านเหรียญสหรัฐ ความมั่งคั่งของเขายู่ที่ประมาณ 16 พันล้านเหรียญสหรัฐ วันนี้ไม่เหลืออะไรนอกจากเจ้าหน้าที่ที่โกรธเกรี้ยว 1 ล้านคน บริษัทริปโตที่สั่นคลอนหลายสิบแห่ง และการเพิ่มจำนวนของหน่วยงานกำกับดูแลและการสอบสวนทางอาญา เงื่อนไขการให้บริการของการแลกเปลี่ยนกล่าวว่าจะไม่ให้ยืมทรัพย์สินของลูกค้าไปยังหน่วยงานการค้า จากสินทรัพย์จำนวน 14 พันล้านเหรียญสหรัฐ มีรายงานว่าเงินมูลค่า 8 พันล้านเหรียญสหรัฐได้ถูกให้อืมแก่บริษัท Alameda Research ซึ่งเป็นบริษัทการค้าที่ เบงก์แมน-ฟรายด์ เป็นเจ้าของเช่นกัน บริษัทยอมรับโทษคดีของตัวเองเป็นหลักประกันซึ่งบริษัทเสกออกมาในอากาศ การดำเนินการที่ร้ายแรงในการแลกเปลี่ยนดังกล่าวได้เปิดเผยช่องโหว่ในบคูลหลังจาก FTX ประกาศล้มละลายในอเมริกา เงินหลายร้อยล้านเหรียญสหรัฐได้ไหลออกจากบัญชีของบริษัท (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 17 พฤศจิกายน 2565)

โจ ไบเดนและสี จิ้นผิงพบหน้ากันเป็นครั้งแรกในฐานะผู้นำในวันจันทร์ (14 พฤศจิกายน 2565) และส่งสัญญาณถึงความปรารถนาที่จะกอบกู้ความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐฯ-จีนที่ร้าวฉานก่อนการประชุมสุดยอด G20 ในสัปดาห์นี้ที่บาหลี เป็นเรื่องดีที่มีการเจรจาเกิดขึ้น เนื่องจากความสัมพันธ์ระหว่างมหาอำนาจทั้งสองลดต่ำที่สุดในรอบ 10 ปี เนื่องจากความตึงเครียดเกี่ยวกับไต้หวันและการควบคุมการส่งออกของสหรัฐฯ ที่มุ่งเป้าไปที่อุตสาหกรรม เซมิคอนดักเตอร์ (ชิป) ของจีน (ข้อมูลจาก Financial Times วันที่ 17 พฤศจิกายน 2565)

หลังจากสองปีที่โรคระบาดเป็นตัวกำหนดอนาคตอันใกล้ ตัวขับเคลื่อนหลักในตอนนี้คือสงครามในยูเครน โลกจะต้องต่อสู้กับความขัดแย้งที่ส่งผลกระทบต่อภูมิรัฐศาสตร์และความมั่นคง อัตราเงินเฟ้อสูง ความวุ่นวายในตลาดพลังงาน และเส้นทางหลังการระบาดที่ไม่แน่นอนของจีน เพื่อทำให้เรื่องยุ่งยาก สิ่งเหล่านี้เชื่อมต่อกันแน่นเหมือนกับชุดล้อเฟืองที่เชื่อมต่อการแพร่ระบาดถือเป็นจุดสิ้นสุดของช่วงเวลาที่ย่ำแย่มีเสถียรภาพ ความไม่แน่นอนเป็นเรื่องปกติใหม่ และไม่มีทางหลีกเลี่ยงได้ (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 19 พฤศจิกายน 2565)

David Malpass ประธานธนาคารโลกกล่าวว่า ปัจจุบันประเทศที่ยากจนที่สุดในโลกมีหนี้ 62,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อกับเจ้าหนี้ทวิภาคี ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 35 จากปีที่ผ่านมา พร้อมเตือนถึงการผิन्छชำระหนี้ (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 1 ธันวาคม 2565)

จากการวิจัยของสถาบันวิจัย Social Market Foundation และ Public First Consultancy พบว่ามีคน 7.2 ล้านคนในอังกฤษที่เผชิญกับวิกฤตค่าพลังงานโดยไม่ได้รับความช่วยเหลือ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 1 ธันวาคม 2565)

วลาดิมีร์ ปูตินเปิดรับการเจรจาเกี่ยวกับยูเครน หากตะวันตกยอมรับ “ดินแดนใหม่ของรัสเซีย” เครมลินกล่าว หลังจากโจ ไบเดนกล่าวว่าเขายินดีที่จะพูดคุย (แม้ว่าจะไม่ใช่ตอนนี้ก็ตาม ทำเนียบขาวกล่าว) (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 2 ธันวาคม 2565)

จีนได้สั่งให้ธนาคารของรัฐชั้นนำ 4 แห่งออกเงินกู้นอกประเทศเพื่อช่วยนักพัฒนาชำระหนี้ในต่างประเทศ ในมาตรการสนับสนุนล่าสุดของปักกิ่งสำหรับภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ขาดแคลนเงินสด (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 2 ธันวาคม 2565)

การส่งออกและนำเข้าของจีนหดตัวในอัตราที่สูงที่สุดในรอบอย่างน้อย 2-1/2 ปีในเดือนพฤศจิกายน เนื่องจากอุปสงค์ทั่วโลกและภายในประเทศที่อ่อนแอ การหยุดชะงักของการผลิตอันเกิดจากโควิดและการทรุดตัวของอสังหาริมทรัพย์สร้างแรงกดดันต่อเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 7 ธันวาคม 2565)

ความเจ็บปวดนั้นรุนแรง เมื่อกลางเดือนตุลาคม พอร์ตโฟลิโอที่แบ่งสัดส่วน 60/40 ระหว่างหุ้นอเมริกันและพันธบัตรได้ลดลงมากกว่าทุกปีนับตั้งแต่ปี 2480 ราคาบ้านลดลงทุกที่ตั้งแต่แมนฮัตตันไปจนถึงซินี๋ย บิทคอยน์ล้มเหลว ทองไม่แวววาว สินค้ามีเพียงสินค้าโภคภัณฑ์เพียงอย่างเดียวที่มีปีที่ดีและส่วนหนึ่งเป็นเพราะสงคราม (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 8 ธันวาคม 2565)

แคมเปญที่เข้มงวดทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐมีผลกระทบอย่างมากในการทำให้ฟองสบู่ของสินทรัพย์ลดลงซึ่งพองตัวในช่วงปีแรกของการแพร่ระบาด ตลาดคริปโตเคอเรนซ์ซึ่งครั้งหนึ่งเคยมีมูลค่า 3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ได้หดตัวลงมากกว่าสองในสาม หุ้นกลุ่มเทคโนโลยีที่นักลงทุนชื่นชอบร่วงลงมากกว่าร้อยละ 50 อสังหาริมทรัพย์ราคาตกครั้งแรกในรอบ 10 ปี และทั้งหมดนี้เกิดขึ้นโดยไม่ทำให้ระบบการเงินเสียหาย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 ธันวาคม 2565)

อัตราว่างงานของอังกฤษเพิ่มขึ้นเป็นเดือนที่ 2 ท่ามกลางสัญญาณว่าภาวะเงินเฟ้อในตลาดแรงงานที่กำลังเย็นลงในขณะที่เศรษฐกิจชะลอตัว และจำนวนผู้สูงอายุที่ทำงานทำเพิ่มขึ้น สหราชอาณาจักรบันทึกจำนวนวันทำงานที่สูญเสียไปกับข้อพิพาทแรงงานในเดือนตุลาคมซึ่งสูงสุดในรอบกว่าสิบปี (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

นักวิทยาศาสตร์สหรัฐฯ เตรียมประกาศความก้าวหน้าเกี่ยวกับพลังงานฟิวชัน ซึ่งอาจก้าวไปสู่การควบคุมกระบวนการที่เผาผลาญอะตอมเพื่อผลิตไฟฟ้าที่ปราศจากการปล่อยคาร์บอนในสักวันหนึ่ง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

Sam Bankman-Fried อดีต CEO ของ FTX เผชิญกับการส่งผู้ร้ายข้ามแดนหลังจากที่เขาถูกจับกุมในบาสามาซเมื่อคืนนี้ เจ้าหน้าที่การจากเขตทางตอนใต้ของนิวยอร์กแจ้งข้อกล่าวหาต่อเขาฐานมีความผิดในข้อหาฟอกเงินและฉ้อโกงซึ่งเกี่ยวข้องกับการดูแลอาณาจักร FTX ที่ล่มสลายในขณะนี้ ทางบาสามาซกล่าวว่า สหรัฐฯ ได้แจ้งอย่างเป็นทางการว่าคำขอส่งผู้ร้ายข้ามแดนอยู่ระหว่างการดำเนินการ (ข้อมูลจาก Fortune วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

สหรัฐฯ มีสัญญาณที่แข็งแกร่งที่สุดว่าอัตราเงินเฟ้ออาจถึงจุดสูงสุดในที่สุด หากไม่รวมอาหารและพลังงาน ดัชนีราคาผู้บริโภคเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 0.2 ในเดือนพฤศจิกายน ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นรายเดือนที่น้อยที่สุดนับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 มาตรการการเงินเฟ้นี้เป็นกุญแจสำคัญสำหรับนักเศรษฐศาสตร์และประธานธนาคารกลางสหรัฐฯ Jerome Powell นับเป็นสัญญาณที่บ่งบอกว่ากลยุทธ์ของธนาคารกลางนั้นได้ผล (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

ธนาคารกลางสหรัฐฯ ยังไม่เข้าใกล้การยุติแคมเปญต่อต้านเงินเฟ้อโดยการขึ้นอัตราดอกเบี้ย พาวเวลล์กล่าว หลังจากขึ้นอัตราดอกเบี้ยพื้นฐาน 0.5 จุด ในช่วงเป้าหมายร้อยละ 4.25 ถึงร้อยละ 4.5 ผู้กำหนดนโยบายคาดการณ์ว่าอัตราดอกเบี้ยจะสิ้นสุดในปีก่อนหน้าที่ยอดร้อยละ 5.1 ก่อนที่จะลดลงเหลือร้อยละ 4.1 ในปี 2567 พาวเวลล์กล่าวว่าปริมาณของการเพิ่มอัตราดอกเบี้ยครั้งต่อไปในวันที่ 1 กุมภาพันธ์จะขึ้นอยู่กับข้อมูลที่เข้ามา ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้อัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นอีก 0.5 จุด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 14 ธันวาคม 2565)

ตลาดแรงงาน แม้ว่าบริษัทด้านเทคโนโลยี ธนาคาร และอื่น ๆ จะถูกเลิกจ้างหลายพันคนในช่วงไม่กี่สัปดาห์ที่ผ่านมา หากแต่ยังคงมีความยืดหยุ่นเนื่องจากนายจ้างส่วนใหญ่ยังคงต้องพึ่งพาแรงงาน ยอดค้าปลีกในเดือนพฤศจิกายนลดลงมากที่สุดในรอบเกือบหนึ่งปี โดยเป็นการลดลงในวงกว้างซึ่งสะท้อนถึงความเครียดของอัตราเงินเฟ้อและการเปลี่ยนไปสู่การใช้บริการ มาตรการของโรงงานหลายแห่งยังแสดงการหดตัว โดยได้รับภาระจากต้นทุนการกู้ยืมที่สูงขึ้นและอุปสงค์ที่ลดลง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 15 ธันวาคม 2565)

หลังจากจัดสรรเงินเกือบครึ่งล้านล้านเหรียญสหรัฐเพื่อแก้ปัญหาวิกฤตพลังงานแล้ว เยอรมนีก็พร้อมที่จะรับความเสี่ยงมูลค่า 2.16 แสนล้านยูโร (2.29 แสนล้านเหรียญสหรัฐ) ของตราสารอนุพันธ์ที่สร้างขึ้นโดยบริษัทยักษ์ใหญ่ด้านพลังงานอย่างบริษัท Uniper เยอรมนีกำลังให้บริษัท Uniper เป็นบริษัทของรัฐบาลเพื่อให้ความช่วยเหลือองค์กรครั้งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ของประเทศ หลังจากที่มีรัสเซียเคลื่อนไหวเพื่อบดการส่งก๊าซ ส่งผลให้เศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของยุโรปเข้าสู่ความสับสนอลหม่าน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 19 ธันวาคม 2565)

เมื่อรวมกันแล้วคนที่ร่ำรวยที่สุดในโลก 500 ลำดับแรก (ตามที่ระบุไว้ใน Bloomberg Billionaires Index) สามารถสูญเสียเงินได้ 1.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 ธันวาคม 2565)

Kristalina Georgieva หัวหน้า IMF เตือนว่า 1 ใน 3 ของโลกจะเข้าสู่ภาวะถดถอยในปี 2566 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 3 มกราคม 2566)

หุ้นของเทสลาตกลงร้อยละ 65 ในปี 2565 แต่มูลค่าตลาดของบริษัทที่ 389,000 ล้านดอลลาร์ยังคงมีมูลค่ามากกว่าโตโยต้า เจเนอรัลมอเตอร์ส สเทลเลนติส และฟอร์ดมรวมกัน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 3 มกราคม 2566)

เห็นได้ชัดว่าวอลสตรีทและตลาดอื่น ๆ ยังคงอุทิศตนเพื่อระดมทุนให้กับบริษัทที่รับผิดชอบต่อภาวะโลกร้อนมากที่สุด นับตั้งแต่มีการประกาศข้อตกลงด้านสภาพภูมิอากาศของกรุงปารีสในปี 2558 ธนาคารต่าง ๆ ได้ระดมทุนเกือบ 4.6 ล้านล้านเหรียญสหรัฐสำหรับบริษัทน้ำมัน ก๊าซ และถ่านหิน เพิ่มขึ้น 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐสำหรับสินเชื่อกีฬา/การขายพันธบัตร (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 4 มกราคม 2566)

ในเดือนก่อนหน้า ธนาคารกลางสหรัฐยืนยันความตั้งใจที่จะลดอัตราเงินเฟ้อ และเตือนนักลงทุนโดยตรงไปตรงมาว่าอย่าประเมินเจตจำนงของธนาคารกลางฯ ดำเนินไปในการที่จะคงอัตราดอกเบี้ยให้สูงต่อไปอีกเป็นระยะเวลาหนึ่ง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 4 มกราคม 2566)

เป็นเวลาเกือบสามปีที่ประเทศจีนถูกปิด แทบไม่มีใครเข้าหรือออกจากประเทศจีน ตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม พรหมแดนจะเปิดขึ้นอีกครั้ง ซึ่งเป็นการยกเลิกนโยบายปิดกั้นโควิดที่เหลืออยู่ของสี่ จีนผิง เนื่องจากรัฐบาลไม่ได้เตรียมการอย่างเหมาะสมด้วยการฉีดวัคซีนให้กับผู้สูงอายุ ในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า จะเห็นการติดเชื้อและการเสียชีวิตอย่างกว้างขวางในจีน แต่ในที่สุดสิ่งที่คล้ายกับช่วงเวลาปกติจะกลับมา การฟื้นฟูการติดต่อทางการค้า ภูมิปัญญา และวัฒนธรรมกับจีนควรได้รับการต้อนรับ แต่การฟื้นตัวของเศรษฐกิจหลังโควิดจะก่อความเสียหายโลกอย่างมาก ผลักดันราคาน้ำมัน ก๊าซ และสินค้าโภคภัณฑ์อื่น ๆ กระตุ้นอัตราเงินเฟ้อ และบีบให้ธนาคารกลางใช้นโยบายการเงินที่เข้มงวดมากขึ้น (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 5 มกราคม 2566)

แคมป์เบล ฮาร์วีย์ นักเศรษฐศาสตร์ผู้บุกเบิกความเชื่อมโยงระหว่างการผูกผันและการชะลอตัว คิดว่าคราวนี้เราอาจจะไม่เห็นการหดตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ แม้ว่าจะมีการผูกผันที่มากที่สุดนับตั้งแต่ปี 2544 ระหว่างอัตราผลตอบแทน 10 ปีกับ 3 เดือนก็ตาม เหตุผลส่วนหนึ่งของเขาคือแบบจำลองของเขาเชื่อมโยงกับอัตราผลตอบแทนที่ปรับตามอัตราเงินเฟ้อ และความคาดหวังของตลาดสำหรับการชะลอตัวอย่างรวดเร็วของการเติบโตของ CPI ที่ช่วยเพิ่มโอกาสในการหลีกเลี่ยงภาวะเศรษฐกิจถดถอย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 5 มกราคม 2566)

รายงานล่าสุดจากธนาคารโลกระบุว่า จีนมีส่วนสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจโลกโดยเฉลี่ยร้อยละ 38.6 ระหว่างปี 2556 - ปี 2564 มากกว่าประเทศในกลุ่ม G7 รวมกัน (ข้อมูลจาก China.org วันที่ 6 มกราคม 2566)

การนำเข้าถ่านหินความร้อนของอินเดีย ซึ่งใช้ในการผลิตกระแสไฟฟ้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.7 เป็น 161.18 ล้านตัน ในปี 2565 (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 9 มกราคม 2566)

ข้อมูลจาก Center for Strategic and International Studies ซึ่งเป็นคลังความคิดของวอชิงตัน ระบุว่า การรุกรานได้หวนของจีนจะพังทลายอย่างรวดเร็ว แต่ค่าใช้จ่ายในปริมาณสูงสำหรับประชาธิปไตยบนเกาะและกองทัพเรือสหรัฐฯ จะไม่หายไป ซึ่งเป็นผลมาจากเกมสงครามที่กว้างขวางในครั้งนี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 มกราคม 2566)

Andy Rothman นักกลยุทธ์การลงทุนของกองทุน Matthews Asia กล่าวว่าเงินออมในครัวเรือนของจีนจำนวนมหาศาลสามารถกระตุ้นการใช้จ่ายอย่างสนุกสนานเมื่อออกจากมาตรการปิดเมืองอันเนื่องมาจากโควิดได้สำเร็จ เขาตั้งข้อสังเกตว่ายอดคงเหลือในธนาคารของครอบครัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 42 หรือ 4.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐตั้งแต่ต้นปี 2563 ซึ่งเป็นจำนวนที่มากกว่า GDP ของสหราชอาณาจักร (ข้อมูลจาก FT วันที่ 10 มกราคม 2566)

“แนวโน้มเศรษฐกิจโลกกำลังดีขึ้นจริง ๆ” ประธานและผู้ก่อตั้ง Yardeni Research กล่าว ตลาดหุ้นสหรัฐฯ “ทำจุดต่ำสุดในวันที่ 12 ตุลาคม นั่นคือจุดสิ้นสุดของตลาดหมีและเรากลับมาอยู่ในตลาดกระทิง” นับตั้งแต่ปิดตลาดที่ 3,577.03 จุดในวันนั้น S&P 500 ก็เพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 10 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 มกราคม 2566)

ในช่วงที่การซื้อตราสารอย่างหนักในช่วงต้นของการระบาดใหญ่ อุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลกมีอำนาจในการกำหนดราคาอย่างมหาศาล ในปี 2566 ตลาดจะต้องเผชิญกับสถานการณ์ผูกผัน Morgan Stanley เตือนว่า “เราอาจได้เห็นการเปลี่ยนแปลงที่เฉียบคมที่สุดจากยานพาหนะขนาดเบาที่ไม่เพียงพอไปสู่อุปทานที่ล้นตลาดในยุคหนึ่ง” (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 มกราคม 2566)

ธนาคารโลกปรับลดคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปีนี้อย่างรวดเร็วเหลือเพียงเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 ซึ่งจะเป็นอัตราที่อ่อนแอที่สุดเป็นอันดับสามในรอบเกือบสามทศวรรษ รองจากภาวะถดถอยทั่วโลกในปี 2552 และปี 2563 (ข้อมูลจาก The Economist วันที่ 12 มกราคม 2566)

การประชุมประจำปีของ World Economic Forum เริ่มขึ้นที่เมืองดาวอส โดยผู้บริหารองค์กรและนักเศรษฐศาสตร์เตือนว่ามีแนวโน้มว่าเศรษฐกิจโลกจะถดถอยในปีนี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 16 มกราคม 2566)

ราคาพลังงานที่พุ่งสูงขึ้นทำให้เงินทุนจากซาอุดีอาระเบียไปยังกาตาร์และอาบูดาบีมีมูลค่ามากกว่า 3.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่มากกว่า GDP ของสหราชอาณาจักร (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 18 มกราคม 2566)

Gita Gopinath รองกรรมการผู้จัดการของ IMF กล่าวว่า จะสามารถเห็นการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของจีนได้ตั้งแต่ไตรมาสสองเป็นต้นไป โดยอิงจากแนวโน้มการติดเชื้อในปัจจุบัน หลังจากการยกเลิกมาตรการควบคุมโควิดส่วนใหญ่ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 19 มกราคม 2566)

ถ่านหินปริมาณ 8 พันล้านตันคาดว่าจะถูกใช้ทั่วโลกในแต่ละปีในปี 2566 และปี 2567 ซึ่งเป็นสถิติใหม่เนื่องจากความต้องการเชื้อเพลิงจากวิกฤตพลังงาน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 19 มกราคม 2566)

การเดินทางทางอากาศในจีนได้กลับสู่ระดับเทียบเท่ากับเดือนมกราคม 2562 แล้ว แต่การเดินทางออกจากจีนนั้นต่ำกว่าระดับก่อนเกิดโรคระบาดเกือบร้อยละ 90 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 มกราคม 2566)

การส่งออกรถยนต์ที่ผลิตในจีนไปยังต่างประเทศเพิ่มขึ้นกว่า 2.5 ล้านคันในปีก่อนหน้า เพิ่มขึ้นเป็นสามเท่าจากปี 2563 และตามหลังเยอรมนีเพียง 60,000 คัน ส่งผลให้จีนกลายเป็นผู้ส่งออกรถยนต์อันดับ 2 ของโลก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 27 มกราคม 2566)

อุตสาหกรรมชิปหน่วยความจำมูลค่า 160,000 ล้านดอลลาร์กำลังประสบกับความพ่ายแพ้ที่เลวร้ายที่สุดครั้งหนึ่ง มีชิปจำนวนมากถูกทิ้งอยู่ในโกดัง ลูกค้ากำลังตัดคำสั่งซื้อเนื่องจากพวกเขากำลังรับมือกับอัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น และราคาสินค้าก็ลดลง วิกฤตการณ์ที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนกำลังส่งผลให้ผู้นำอุตสาหกรรมสูญเสียเงิน ทำให้ซัพพลายเออร์ไม่มั่นคง และทำให้เศรษฐกิจเอเชียที่พึ่งพาการส่งออกเทคโนโลยีเสียหาย (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 มกราคม 2566)

IMF ปรับเพิ่มแนวโน้มการเติบโตเป็นครั้งแรกในรอบปี โดยกล่าวว่าเห็น “จุดเปลี่ยน” สำหรับเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงของภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกยังคงอยู่ เช่นเดียวกับความเสี่ยงในสหรัฐฯ แต่ความเสี่ยงดังกล่าวกำลังลดลง IMF กล่าว ขอบเขตส่วนหนึ่งจากการใช้จ่ายของชาวอเมริกันที่ฟื้นตัวขึ้นและการเปิดประเทศอีกครั้งของจีน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 31 มกราคม 2566)

ข่าวสภาพอากาศ:

ในวันที่สองของการประชุม COP27 ในนามของพันธมิตรของรัฐเกาะเล็ก ๆ นายกรัฐมนตรี Gaston Browne ของแอนติกา กล่าวกับผู้แทนในอียิปต์ว่า “อุตสาหกรรมน้ำมันและก๊าซยังคงได้รับผลกำไรเกือบ 3 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อวัน ถึงเวลาแล้วที่บริษัทเหล่านี้ ต้องจ่ายภาษีคาร์บอนทั่วโลกจากกำไรของพวกเขาเพื่อเป็นแหล่งเงินทุนสำหรับการสูญเสียและความเสียหาย” รายงานที่จัดทำโดยอียิปต์และอังกฤษแสดงให้เห็นว่าประเทศกำลังพัฒนาจำเป็นต้องทำงานร่วมกับนักลงทุน ประเทศร่ำรวย และธนาคารเพื่อการพัฒนาเพื่อจัดหาเงินทุนจากภายนอก 1.0 ล้านล้านเหรียญสหรัฐต่อปีสำหรับการดำเนินการด้านสภาพอากาศภายในสิ้นทศวรรษนี้ และเพื่อให้สอดคล้องกับเงินทุนของพวกเขาเอง (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 8 พฤศจิกายน 2565)

ข้าวโลกที่สามเป็นพื้นที่ที่กำหนดโดยธารน้ำแข็ง 6,000 ลูกบาศก์กิโลเมตร ซึ่งเป็นปริมาตรที่ใหญ่ที่สุดนอกข้าวโลกเหนือ และได้ เป็นอ่างเก็บน้ำที่รวมอัฟกานิสถาน บังกลาเทศ ภูฏาน จีน อินเดีย เมียนมาร์ และเนปาล รวมทั้งแม่น้ำที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย 10 สาย ตั้งแต่แม่น้ำสินธุไปจนถึงแม่น้ำแยงซี พื้นที่นี้ยังเป็นที่รู้จักในชื่อ Asia's Water Tower และเป็นแหล่งน้ำที่ดีให้กับประชากรกว่าร้อยละ 20 ทั่วโลก ในขณะที่โลกกำลังจะร้อนขึ้นกว่า 1.5 องศาเซลเซียสในระดับก่อนยุคอุตสาหกรรม น้ำแข็งประมาณ 2 ใน 3 ของข้าวโลกที่สามจะละลายหายไปภายในสิ้นศตวรรษนี้ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 8 พฤศจิกายน 2565)

ในการประชุม COP27 ผู้เชี่ยวชาญของสหประชาชาติได้เผยแพร่รายชื่อโครงการมูลค่า 120,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่นักลงทุนสามารถกลับไปช่วยประเทศยากจนลดการปล่อยมลพิษและปรับตัวให้เข้ากับผลกระทบของภาวะโลกร้อนได้อย่างไรก็ตาม รายงานฉบับใหม่โดยผู้เชี่ยวชาญขององค์การสหประชาชาติระบุว่าคำสัญญาของบริษัทต่าง ๆ ธนาคาร และเมืองต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุการปล่อยมลพิษสุทธิเป็นศูนย์มักจะมีค่าเพียงการประกาศว่าจะตระหนักถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 9 พฤศจิกายน 2565)

น้ำท่วมในแอฟริกาตะวันตกได้ทำลายผลผลิตในฤดูกลานี้ ขณะที่พื้นที่เพาะปลูกเกือบ 1 ล้านเฮกตาร์ทั่วภูมิภาคยังคงอยู่ใต้น้ำ โดยธาดอาหารในดินถูกชะล้างออกไป ทำให้ผลผลิตพืชผลแห้งแล้งในฤดูกลานี้ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 9 พฤศจิกายน 2565)

นักวิทยาศาสตร์กล่าวว่าการปล่อย CO2 ทั่วโลกจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1 ในปีนี้ พร้อมเตือนว่าสิ่งนี้จะทำให้โลกหลีกเลี่ยงระดับที่เลวร้ายของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้ยากขึ้น (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 พฤศจิกายน 2565)

ในสหรัฐอเมริกาสหรัฐอเมริกาซึ่งปลูกข้าวโพดเต็มไปด้วยฝุ่นในฤดูใบไม้ผลินี้แผ่นดินกำลังจมน้ำ ในลุ่มน้ำแยงซีเกียงของจีนแห้งแล้งอย่างหนัก เกษตรกรในทั้งสองประเทศกำลังพยายามในการต่อสู้เพื่อรักษาผืนดินที่ผลิตอาหารของเรา ภัยแล้งที่ยืดเยื้อในอิรักซึ่งเลวร้ายลงในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้วิถีชีวิตความเป็นอยู่ทรุดโทรม เกษตรกรในประเทศเพื่อนบ้านอย่างซีเรียและตุรกีก็ประสบปัญหาเกี่ยวกับปริมาณน้ำฝนที่ลดลงเช่นกัน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 14 พฤศจิกายน 2565)

สหภาพยุโรปสนับสนุนอินเดียให้ยุติการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลง COP27 ฟรานส์ ทิมเมอร์แมนส์ หัวหน้านโยบายด้านสภาพอากาศของกลุ่มกล่าว หากไม่มีการลดทอนข้อตกลงก่อนหน้านี้เกี่ยวกับการลดการใช้ถ่านหิน ความคิดเห็นของเขามีขึ้นแม้ในขณะที่สหภาพยุโรปเร่งแสวงหาถ่านหินและก๊าซธรรมชาติในระยะเวลาอันใกล้เพื่อตอบโต้วิกฤตการจัดหาพลังงานที่เกิดจากอุปสงค์ที่สูงและการหยุดชะงักของอุปทานนับตั้งแต่การรุกรานยูเครนของรัสเซีย (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 16 พฤศจิกายน 2565)

การประชุมสภาพภูมิอากาศ COP27 ในอียิปต์อาจเป็นที่จดจำในช่วงเวลาที่โลกเล็งจ่อภาวะโลกร้อนที่ 1.5 องศาเซลเซียส ซึ่งเป็นเป้าหมายที่ทะเยอทะยานที่สุดที่กำหนดโดยข้อตกลงปารีสในปี 2558 ในวันกำหนดการสุดท้ายของการเจรจากับสภาพอากาศในชาร์ม เอล-ชีค หัวหน้าคณะผู้แทนระดับชาตินี้คงพูดคุยกันว่าเอกสารขั้นสุดท้ายควรมีการอ้างอิงถึงเป้าหมายอุณหภูมินี้หรือไม่ ซึ่งนักวิทยาศาสตร์เรียกว่าขีดจำกัด ซึ่งหากละเมิดขีดจำกัดดังกล่าวจะส่งผลผลักดันให้ระบบของโลกในบางส่วนผ่านจุดเปลี่ยนที่อันตรายและเปลี่ยนกลับไม่ได้ (ข้อมูลจาก Inside Climate News วันที่ 19 พฤศจิกายน 2565)

รัฐนิวยอร์กตะวันตกได้รับผลกระทบจากหิมะหนา 6 ฟุต ซึ่งมากกว่าสถิติหิมะตกในวันเดียวของเมืองบัฟฟาโลก่อนหน้านี้กว่าสองเท่า (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 21 พฤศจิกายน 2565)

กำลังการผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินของอินเดียพุ่งสูงขึ้นเร็วกว่าประเทศอื่น ๆ ในเอเชียแปซิฟิก นับตั้งแต่รัสเซียรุกรานยูเครนในเดือนกุมภาพันธ์ และตอกย้ำให้เห็นถึงความยากลำบากในการเปลี่ยนจากเชื้อเพลิงฟอสซิลที่สกปรกที่สุดในโลก IEA กำหนดให้ปริมาณการใช้ถ่านหินของอินเดียอยู่ที่ 1,053 ล้านตันในปี 2564 ซึ่งสูงเป็นประวัติการณ์ และอินเดียเป็นประเทศหลักเพียงแห่งเดียวในเอเชียนอกเหนือจากญี่ปุ่นที่มีการใช้พลังงานถ่านหินในการผลิตไฟฟ้าโดยรวมเพิ่มขึ้นในช่วง 6 เดือนนับตั้งแต่เดือนมีนาคม (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 21 พฤศจิกายน 2565)

การค้าเป็นสาเหตุสำคัญของภาวะโลกร้อน ลองนึกถึงสินค้าทั้งหมดที่เดินทางมาจากที่ไกล ๆ บนเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อีกทั้งวัตถุดิบและส่วนประกอบที่ถูกขนส่งไปทั่วโลกในห้วงโซ่อุปทานที่ซับซ้อน ดังนั้น นโยบายการค้าที่ถูกต้องสามารถช่วยโลกได้อย่างมากมาย (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 22 พฤศจิกายน 2565)

16 อุตสาหกรรมที่พิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม “สูงมาก” มีหนี้สินที่ได้รับการจัดอันดับอยู่ที่ 4.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (เท่ากับ GDP ของเยอรมนี) เพิ่มขึ้นจาก 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเดือนพฤศจิกายน 2558 ซึ่งเท่ากับประมาณร้อยละ 5.1 ของหนี้คงค้างทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3 ในปี 2558 แนวโน้มที่สูงขึ้นนี้จะดำเนินต่อไปหรือไม่ “ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับทิศทางของกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม นโยบาย และการดำเนินการขององค์กร” SS Ram ผู้เขียนหลักของรายงานกล่าว (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 30 พฤศจิกายน 2565)

260,000 ล้านเหรียญสหรัฐ คือมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจโดยรวมโดยประมาณจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม พายุเฮอริเคน และไฟป่าในปี 2565 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 1 ธันวาคม 2565)

IEA คาดว่าจะมีการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานลมและแสงอาทิตย์ใหม่ประมาณ 460 เทราวัตต์-ชั่วโมงในปี 2565 ซึ่งมากกว่าปีที่ฝรั่งเศสใช้จากแหล่งพลังงานทุกแหล่งในปี 2562 ในปี 2566 บริษัทวิจัยพลังงานสะอาด BNEF คาดว่าจะมีการผลิตไฟฟ้าจากลมและแสงอาทิตย์ใหม่ประมาณ 650 เทราวัตต์-ชั่วโมง ซึ่งมากกว่าพลังงานทั้งหมดที่บราซิลใช้ในปี 2562 นับตั้งแต่ปี 2493 การผลิตไฟฟ้าของสหรัฐขยายตัวมากกว่า 12 เท่า จาก 300 เทราวัตต์-ชั่วโมงต่อปีเป็นมากกว่า 4,000 อย่างไรก็ตาม ทรัพยากรที่สำคัญเหล่านี้มีเส้นทางที่แตกต่างกันมาก ถ่านหินถึงจุดสูงสุดและลดลง นิวเคลียร์เพิ่มขึ้นและคงที่ น้ำมันเกือบหมด ทุกวันนี้ก๊าซและพลังงานหมุนเวียนกำลังเติบโต (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 ธันวาคม 2565)

ภัยพิบัติจากสภาพอากาศที่ขับเคลื่อนด้วยสภาพอากาศในสิบสองประเทศในแอฟริกากำลังคุกคามการพัฒนาทางร่างกายและจิตใจของคนทั้งรุ่น และคาดว่าชะตากรรมของพวกเขาจะเลวร้ายยิ่งกว่าเดิมในปีหน้า ภัยแล้งที่เลวร้ายที่สุดในรอบอย่างน้อยสี่ทศวรรษทั่วซอร์นออฟแอฟริกาทางตะวันออก อีกทั้งน้ำท่วมและการขาดแคลนน้ำในภูมิภาค Sahel ของแอฟริกาตะวันตก ส่งผลให้ประชากร 76 ล้านคนมีความไม่มั่นคงด้านอาหาร บางส่วนของโซมาเลียอยู่ในภาวะอดอยาก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 ธันวาคม 2565)

ร้อยละ 74 เป็นส่วนแบ่งของภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกี่ยวข้องกับน้ำระหว่างปี 2544 - ปี 2561 ตามข้อมูลของ UN-Water การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศกำลังบิดเบือนรูปแบบฝนทั่วโลก นำไปสู่ภัยแล้งและน้ำท่วม ในขณะที่อุณหภูมิที่สูงขึ้นส่งผลให้ธารน้ำแข็งละลาย ตามรายงานการตรวจสอบทรัพยากรน้ำอย่างครอบคลุมครั้งแรกโดยองค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (World Meteorological Organization - WMO) (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 พฤศจิกายน 2565)

พบเชื้อโรคใหม่ 13 ชนิดได้ขึ้นดินเพอร์มาฟรอสต์โบราณในไซบีเรีย และสิ่งที่เรียกว่า “ไวรัสซอมบี้” ซึ่งยังคงแพร่เชื้อได้ แม้จะถูกกักขังมานานนับพันปี นักวิจัยกล่าวว่าการค้นพบนี้เป็นภัยคุกคามล่าสุดต่อมนุษย์ที่เกิดจากวิกฤตสภาพอากาศ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 2 ธันวาคม 2565)

รายงานประจำปีของ IEA ระบุว่ากำลังการผลิตไฟฟ้าหมุนเวียนทั่วโลกคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 2,400 กิกะวัตต์ (GW) ซึ่งเท่ากับกำลังการผลิตไฟฟ้าทั้งหมดของจีนในปัจจุบัน เป็น 5,640 กิกะวัตต์ภายในปี 2570 (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 ธันวาคม 2565)

นักวิจัยเตือนมานานแล้วถึงผลกระทบด้านลบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่จะมีต่อพืชผลหลักของโลก ความหิวโหยและความอดอยากที่เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเร็ว ๆ นี้ เผยให้เห็นถึงความเสี่ยงเสถียรภาพของระบบอาหารทั่วโลก ซึ่งไม่พร้อมสำหรับภาวะช็อกจากสงคราม โรคระบาด พายุรุนแรง หรือภัยแล้ง ในซอร์นออฟแอฟริกา ผู้คนเกือบ 26 ล้านคนกำลังเผชิญกับความหิวโหยอย่างหนัก และบางพื้นที่ได้เข้าสู่ระดับความอดอยากอย่างหายนะแล้ว อ้างอิงข้อมูลจากองค์การสหประชาชาติ (ข้อมูลจาก Inside Climate News วันที่ 11 ธันวาคม 2565)

ชาวโซมาเลียราว 1 ล้านคนละทิ้งบ้านเพื่อหาอาหารท่ามกลางภัยแล้งที่เลวร้ายที่สุดในประเทศในรอบกว่า 4 ทศวรรษ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 ธันวาคม 2565)

การรั่วไหลจากรอยร้าวขนาด 4.1 เซนติเมตรบนหลุมเก็บก๊าซธรรมชาติที่ดำเนินการโดย Equitrans Midstream Corp ถูกค้นพบเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน และเกิดการรั่วไหลที่กินเวลานานถึง 13 วัน ส่งผลให้มีก๊าซรั่วไหลออกมามากกว่า 1 พันล้านลูกบาศก์ฟุต มีเทนซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของก๊าซธรรมชาติ ส่งผลกระทบร้ายแรงต่อสภาพอากาศหากปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศโดยตรง ซึ่งก๊าซมีเทนมีพลังงานมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 80 เท่าในช่วงสองทศวรรษแรก (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

ไอเอ็มเอฟอนุมัติเงิน 319 ล้านเหรียญสหรัฐให้วันดาภายใต้ข้อตกลงใหม่ที่มุ่งช่วยเหลือประเทศต่าง ๆ ในการจัดการกับความเสี่ยงต่าง ๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 13 ธันวาคม 2565)

COP15 ซึ่งเป็นการประชุมความหลากหลายทางชีวภาพของสหประชาชาติในเมืองมอนทรีออล การประชุมดังกล่าวได้รับชัยชนะอันน่าประหลาดใจในรูปของคำมั่นสัญญาจาก 195 ประเทศในการปกป้องและฟื้นฟูผืนดินและผืนน้ำอย่างน้อยร้อยละ 30 ของโลกภายในปี 2573 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 ธันวาคม 2565)

ประมาณการร่างแรกที่ออกโดย WMO ในเดือนพฤศจิกายนคาดการณ์ว่าปีที่ร้อนที่สุดเป็นอันดับที่ห้าหรือหกเป็นประวัติการณ์มีอุณหภูมิเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 1.15 องศาเซลเซียส สูงกว่าค่าเฉลี่ยปี 2393 - ปี 2443 นั่นจะทำให้แปดปีที่ผ่านมาร้อนที่สุดนับตั้งแต่การวัดทั่วโลกเริ่มขึ้นตามการนับของ WMO (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 3 มกราคม 2566)

สองสามวันแรกของปี 2566 อุณหภูมิในฤดูหนาวสูงเป็นประวัติการณ์ทั่วทั้งยุโรป ส่งผลให้มีการเรียกร้องให้ดำเนินการต่อต้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเร็วขึ้น สหราชอาณาจักรประสบกับปีที่ร้อนที่สุดเป็นประวัติการณ์ในปี 2565 หน่วยงานด้านสภาพอากาศแห่งชาติยืนยัน โดยระบุว่า การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดจากฝีมือมนุษย์ส่งผลให้สิ่งที่ปกติแล้วจะเกิดขึ้นครั้งเดียวในรอบ 500 ปี อาจเกิดขึ้นทุก ๆ 3 ปี - 4 ปี การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของเยอรมนียังคงที่ในปี 2565 ซึ่งเป็น

อันตรายต่อเป้าหมายด้านสภาพอากาศเนื่องจากการใช้น้ำมันและถ่านหินที่สูงขึ้นเพื่อชดเชยการใช้พลังงานที่ลดลงและการผลิตพลังงานหมุนเวียนที่สูงเป็นประวัติการณ์ อินเดียอนุมัติแผนการมูลค่า 2.11 พันล้านเหรียญสหรัฐเพื่อส่งเสริมไฮโดรเจนสีเขียวเพื่อลดการปล่อยมลพิษและกลายเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ในภาคส่วนนี้ (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 5 มกราคม 2566)

การเปลี่ยนแปลงที่รุนแรงของแคลิฟอร์เนียที่เปลี่ยนจากสภาพอากาศที่แห้งแล้งไปสู่การเปียกชื้น ตกอย่างสิ่งที่เรียกว่า “hydroclimate whiplash” ซึ่งเป็นอีกผลกระทบหนึ่งของภาวะโลกร้อน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 6 มกราคม 2566)

ในช่วงครึ่งแรกของปี 2565 สหรัฐอเมริกากลายเป็นผู้ส่งออก LNG รายใหญ่ที่สุดของโลก จากนั้นในเดือนกันยายน การส่งออกน้ำมันดิบทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์เมื่อสหรัฐฯ ส่งออกไปยังต่างประเทศประมาณ 4 ล้านบาร์เรลต่อวัน (ข้อมูลจาก Inside Climate News วันที่ 7 มกราคม 2566)

ระดับน้ำทะเลสูงขึ้นเร็วกว่าที่เคยเป็นมาอย่างน้อย 3,000 ปี และอุณหภูมิของน้ำก็อุ่นกว่าที่เคยเป็นในช่วง 11,000 ปีที่ผ่านมา ความเร็วที่แผ่นน้ำแข็งละลายอาจส่งผลต่ออัตราการเพิ่มขึ้นของระดับน้ำทะเล และส่งผลต่อชะตากรรมของแนวชายฝั่งและเกาะต่าง ๆ ในรูปแบบที่คาดไม่ถึง (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 มกราคม 2566)

อุตสาหกรรมประกันภัยกำลังดิ้นรนเพื่อปรับตัวให้เข้ากับความปกติใหม่ที่เกิดการสูญเสียเชื้อเพลิงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในปัจจุบันมีมูลค่ามากกว่า 100,000 ล้านดอลลาร์ต่อปีเป็นประจำ ความเสียหายจากภัยธรรมชาติมีมูลค่าประมาณ 120,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 ซึ่งส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ อ้างอิงจากข้อมูลที่รวบรวมโดย Munich Re. (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 มกราคม 2566)

การจัดเก็บแบตเตอรี่ลิเทียมไอออนหนึ่งกิโลวัตต์ต่อชั่วโมงมีค่าใช้จ่ายลดลงร้อยละ 80 จากปี 2556 ถึงปี 2564 แนวโน้มดังกล่าวพลิกกลับในปีก่อนหน้า เมื่อราคาสินค้าโภคภัณฑ์เพิ่มขึ้นและเงินเพื่อกระทบภาคแบตเตอรี่ ราคาก็เพิ่มขึ้นเป็นครั้งแรกในรอบอย่างน้อย 12 ปี โดยร้อยละ 7 คาดว่ายังคงสูงขึ้นในปีนี้และไม่ลดลงจนถึงปี 2567 (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 มกราคม 2566)

การวิจัยใหม่แสดงให้เห็นว่าการคาดการณ์สภาพภูมิอากาศของบริษัท Exxon ยักษ์ใหญ่น้ำมันซึ่งย้อนหลังไปหลายทศวรรษได้ทำนายอย่างตอเนื่องว่าการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิลจะทำให้เกิดภาวะโลกร้อนได้อย่างไร การค้นพบนี้ทำให้เข้าใจว่าผู้บริหารของ Exxon ทราบดีว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นเรื่องจริง แต่ก็ยังทำให้เกิดความสงสัยต่อสาธารณชนเกี่ยวกับวิทยาศาสตร์อยู่ (ข้อมูลจาก Inside Climate News วันที่ 14 มกราคม 2566)

ธนาคารโลกถูกกำหนดให้มีอิทธิพลอย่างมากต่อวิธีการสนับสนุนเงินทุนสำหรับการเปลี่ยนถ่ายพลังงาน บดบังความพยายามที่สำคัญไว้ของยักษ์ใหญ่ใน Wall Street เช่น JPMorgan หรือ BlackRock เพื่อช่วยกำจัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในความเป็นจริง หากไม่มีธนาคารโลกและธนาคารเพื่อการพัฒนาพหุภาคี (MDBs) อื่น ๆ เงินสกุลเหรียญสหรัฐในบดุลของบริษัทการเงินอาจไม่สามารถจัดสรรใหม่ให้กับการลงทุนที่ส่งผลต่อสภาพภูมิอากาศในระดับที่จำเป็นเพื่อชะลอภาวะโลกร้อนอันอยู่ในระดับหายนะได้ ในขณะที่ผู้จัดการสินทรัพย์ ธนาคาร และบริษัทประกันที่มีสินทรัพย์มากกว่า 140 ล้านล้านเหรียญสหรัฐได้สัญญาว่าจะลดการปล่อยมลพิษทางการเงินให้เป็นศูนย์ภายในปี 2593 เงินเพียงเศษเสี้ยวของเงินจำนวนนั้นถูกใช้เพื่อจัดการกับวิกฤตสภาพภูมิอากาศ ดังที่ Larry Fink ซีอีโอของ BlackRock ได้แย้งว่า ธนาคารโลกและ IMF จะมีประโยชน์มากที่สุดในการเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาด หากพวกเขาทำตัวเหมือนบริษัทประกันที่ลดความเสี่ยงสำหรับนักลงทุนเอกชน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 17 มกราคม 2566)

นักวิทยาศาสตร์รายงานว่าส่วนที่เย็นที่สุดและสูงที่สุดของแผ่นน้ำแข็งกรีนแลนด์ ซึ่งสูงจากระดับน้ำทะเลเกือบสองไมล์ในหลายพื้นที่ กำลังร้อนขึ้นอย่างรวดเร็ว และแสดงให้เห็นการเปลี่ยนแปลงที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในรอบสหัสวรรษ “เราพบว่าทศวรรษปี 2544 - ปี 2554 เป็นทศวรรษที่ร้อนที่สุดในรอบ 1,000 ปีที่ผ่านมา” Maria Hörhold หัวหน้านักวิจัยและนักวิทยาศาสตร์จาก Alfred Wegener Institute ในเมือง Bremerhaven ประเทศเยอรมนี กล่าว เมื่อเทียบกับศตวรรษที่ 20 พื้นที่ขนาดใหญ่ทางตอนกลางตอนเหนือของเกาะกรีนแลนด์ตอนนี้อุ่นขึ้น 1.5 องศาเซลเซียส และอัตราการละลายและการสูญเสียน้ำซึ่งเพิ่มระดับน้ำทะเลก็เพิ่มขึ้นควบคู่กับการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ (ข้อมูลจาก Washington Post วันที่ 18 มกราคม 2566)

จีนบันทึกวันที่หนาวที่สุดในเมืองทางตอนเหนือ ขณะที่ยังคงต่อสู้กับการติดเชื้อ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 23 มกราคม 2566)

ปี 2565 เป็นปีแรกที่มีการลงทุนด้านการเปลี่ยนแปลงพลังงานเท่ากับการลงทุนทั่วโลกในเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 26 มกราคม 2566)

ข่าวโควิด-19:

จีนผ่อนปรนกฎโควิดที่เข้มงวดบางข้อรวมถึงลดระยะเวลาการกักตัวลง 2 วันสำหรับผู้สัมผัสใกล้ชิดของผู้ติดเชื้อและผู้เดินทางเข้าประเทศ และยกเลิกบทลงโทษสำหรับสายการบินที่นำผู้ติดเชื้อเข้ามามากเกินไป (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 11 พฤศจิกายน 2565)

จีนกำลังรายงานจำนวนผู้ติดเชื้อโควิด-19 ที่ใกล้ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ กระตุ้นให้เมืองใหญ่ตั้งแต่ปักกิ่งถึงเซี่ยงไฮ้เปลี่ยนกลับไปใช้มาตรการจำกัดวงกว้างและการตรวจจำนวนมาก ท่ามกลางนโยบาย “ปลดโควิด” ที่ขยายออกไป รัฐบาลจีนส่งสัญญาณว่าอาจมีการกระตุ้นทางการเงินมากขึ้น แต่ความขัดแย้งเริ่มชัดเจนมากขึ้นเมื่อคนงานในโรงงานผลิต iPhone แห่งหลักของ Apple ในประเทศจีนปะทะกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย การประท้วงยังเกิดขึ้นในเขตซินเจียงทางตะวันตกไกลของจีน โดยฝูงชนตะโกนใส่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยหลังจากเกิดไฟไหม้ที่นั่น คร่าชีวิตผู้คนไป 10 ราย และจุดชนวนความโกรธแค้นต่อการปิดเมืองจากโควิด-19 ที่ยืดเยื้อ เจ้าหน้าที่กล่าวว่าผู้อยู่อาศัยในอาคารสามารถลงไปยังล่างได้ แต่วิดีโอที่แสดงถึงความพยายามของเจ้าหน้าที่ถูกเงินทำให้ผู้ใช้อินเทอร์เน็ตจำนวนมากคาดเดาว่าผู้อยู่อาศัยไม่สามารถหลบหนีได้ทันเวลา เนื่องจากอาคารถูกล็อกบางส่วน ชาวอูรุมชีจำนวน 4 ล้านคนจำนวนมากถูกห้ามออกจากบ้านนานถึง 100 วัน (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 26 พฤศจิกายน 2565)

จีนกล่าวว่าจะสนับสนุนการฉีดวัคซีนของผู้สูงอายุ ความเคลื่อนไหวที่ผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพมองว่ามีความสำคัญต่อการเปิดเศรษฐกิจอีกครั้งหลังจากติดอยู่ในวงจรของ “การปลดโควิด” (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 29 พฤศจิกายน 2565)

การเปลี่ยนแปลงอย่างกะทันหันของจีนในเรื่องนโยบาย “ปลดโควิด” อาจก่อให้เกิดการติดเชื้อเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและอาจส่งผลกระทบต่ออย่างร้ายแรงไปทั่วโลก จีนใช้เวลาเพียงน้อยนิดในการวางมาตรการบรรเทาผลกระทบที่จำเป็นเพื่อจัดการกับผลกระทบที่เกิดจากการมีผู้ติดเชื้อเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจเพิ่มขึ้นสูงถึง 5.6 ล้านรายต่อวัน โดยอาจส่งผลให้มีการเสียชีวิตสูงถึง 2 ล้านคน (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 9 ธันวาคม 2565)

เจ้าหน้าที่จีนยังคงมองข้ามความเสี่ยงของโควิด-19 เมื่อมีการผ่อนปรนข้อจำกัด โดยที่ปรึกษาทางการแพทย์ชั้นนำกล่าวว่าอัตราการเสียชีวิตจากไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนอยู่ที่ประมาณร้อยละ 0.1 เช่นเดียวกับไข้หวัดทั่วไป (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 11 ธันวาคม 2565)

โควิดกำลังแพร่กระจายอย่างรวดเร็วผ่านครัวเรือนและสำนักงานออฟฟิศของจีน หลังจากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของประเทศผ่อนคลายอย่างกะทันหันเมื่อสัปดาห์ที่แล้ว ทำให้เกิดความสับสนในพื้นที่เนื่องจากโรงพยาบาลที่ขาดความพร้อมต้องดิ้นรนเพื่อรับมือกับจำนวนผู้ป่วยที่เพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกัน เจ้าหน้าที่จีนยังคงมองข้ามความเสี่ยงของโควิด-19 เมื่อมีการผ่อนปรนข้อจำกัด โดยที่ปรึกษาทางการแพทย์ชั้นนำกล่าวว่าอัตราการเสียชีวิตจากไวรัสสายพันธุ์โอไมครอนนั้นมีอัตราสอดคล้องกับไข้หวัดใหญ่ (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 12 ธันวาคม 2565)

แพทย์และพยาบาลของจีนของจีนที่ติดเชื้อโควิดมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ และบางคนถูกขอให้ทำงานต่อไป เนื่องจากผู้คน que แสดงอาการปานกลางส่วนใหญ่อยู่ในโรงพยาบาลและคลินิกต่าง ๆ จีนเร่งฉีดวัคซีนให้กับประชาชนที่เปราะบางที่สุดเพื่อรองรับการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ระลอกต่อไป โดยนักวิเคราะห์บางคนคาดว่ายอดผู้เสียชีวิตจะพุ่งสูงขึ้นหลังจากผ่อนคลายการควบคุมที่เข้มงวดซึ่งทำให้การแพร่ระบาดของโควิด-19 หยุดชะงักมาเป็นเวลา 3 ปี (ข้อมูลจาก Reuters วันที่ 14 ธันวาคม 2565)

คลื่นการแพร่ระบาดระลอกใหญ่ของโควิด-19 ที่เกิดขึ้นทั่วประเทศจีนกำลังกระตุ้นความกังวลว่าอาจมีสายพันธุ์ใหม่ที่เป็นอันตรายเกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในรอบกว่าหนึ่งปี ผู้เชี่ยวชาญด้านการแพทย์และผู้นำทางการเมืองในสหรัฐอเมริกาและที่อื่น ๆ กล่าวว่าโรคระบาดใหม่ที่เกิดจากไวรัสกลายพันธุ์อาจถูกปลดปล่อยออกมา แคนเนล ลูซีซี สมาชิกสภาคองเกรสแห่งอเมริกา กล่าวว่า “มันอาจจะแพร่ระบาดมากขึ้น เป็นอันตรายถึงชีวิต หรือหลีกเลี่ยงยาก วัคซีน และการตรวจพบจากการวินิจฉัยที่มีอยู่” ในขณะเดียวกัน การแพร่ระบาดของไวรัสในประเทศกำลังเข้าสู่เซี่ยงไฮ้และผู้คนกำลังหันไปหาตลาดมืดสำหรับยาโควิด (ข้อมูลจาก Bloomberg วันที่ 22 ธันวาคม 2565)

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น มาตรฐานที่เพิ่มขึ้นโดย IMO ได้ก่อให้เกิดการวิจัยและพัฒนาของเทคโนโลยีสีเขียวสำหรับอุตสาหกรรมการเดินเรือ ‘IMO 2020’ ในฐานะกฎข้อบังคับที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่าเป็นข้อบังคับที่กำหนดขีดจำกัดของปริมาณการปล่อยค่ากำมะถันทั่วโลกซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 กฎระเบียบดังกล่าวกำหนดค่ากำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงที่เรือใช้นอกพื้นที่ควบคุมการปล่อยมลพิษไม่เกินโดยรวมร้อยละ 0.5 (เรียกว่าน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมาก หรือ VLSFO) ในขณะที่มีความกังวลในตอนแรกในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลเกี่ยวกับความเพียงพอของปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำที่รองรับการใช้งานทั่วโลก แต่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมน้ำมันก็ได้ต่อสู้กับความท้าทายและทำให้ผลิตภัณฑ์มีจำหน่ายเพียงพอทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อกังวลบางประการเกี่ยวกับคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากที่จัดหาได้ที่ทำเรือหลายแห่งและความเหมาะสมสำหรับการใช้งานกับอุปกรณ์ของเรือซึ่งได้รับการออกแบบมาเพื่อใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงเป็นหลักซึ่งมีส่วนช่วยในการหล่อลื่นและความหนืดที่เหมาะสม ข้อกังวลเหล่านี้ได้รับการแก้ไขแล้วเป็นส่วนใหญ่ และไม่มีเหตุการณ์ใด ๆ อันเกิดจากคุณภาพหรือความพร้อมใช้งานของน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำมากซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญภายในกองเรือของบริษัทฯ

เรือจำเป็นต้องใช้น้ำจืดเรือซึ่งโดยพื้นฐานแล้วเป็นน้ำทะเลในถังสำหรับบรรจุน้ำจืดเรือบนเรือเพื่อให้เรือยังคงทรงตัวเมื่อไม่มีสินค้าบนเรือและเพื่อให้ใบพัดของเรือจมอยู่ใต้น้ำ ผู้บริหารของประเทศส่วนใหญ่ในโลกยืนยันแนวปฏิบัติที่เข้มงวดในการจัดการน้ำจืดเรือบนเรือเพื่อไม่ให้สิ่งมีชีวิตในน้ำ ณ ส่วนหนึ่งของโลกที่อยู่ในน้ำจืดเรือถูกแพร่กระจายไปยังส่วนอื่น ๆ ของโลกผ่านการปล่อยน้ำจืดเรือซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศในท้องถิ่น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกฎข้อบังคับที่กำหนดให้เรือต้องบำบัดน้ำจืดเรือที่บรรจุลงในถังด้วย ระบบบำบัดน้ำจืดเรือ (Ballast Water Treatment Systems: BWTS) ที่ได้รับการรับรองซึ่งจำเป็นต้องติดตั้งบนเรือ อนุสัญญาการจัดการน้ำจืดเรือของ IMO มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 ระยะเวลา 12 เดือนหลังจากที่มีรัฐให้สัตยาบันจำนวน 30 รัฐซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของระวางบรรทุกการขนส่งทางทะเลของโลก เรือทุกลำต้องมีใบรับรองการจัดการน้ำจืดเรือ เรือใหม่ที่ถูกสร้างขึ้น (วันที่วางกระดูกงู) หลังจากวันที่ข้างต้นจำเป็นต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำจืดเรือที่ได้รับการรับรองโดย IMO และกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันจำเป็นต้องติดตั้งระบบดังกล่าวในขณะที่ทำการตรวจสภาพที่เกี่ยวข้องกับการต่ออายุ IOPP ครั้งแรก (International Oil Pollution Prevention) หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดที่แยกต่างหากที่จัดทำโดยหน่วยยามฝั่งสหรัฐ (USCG) สำหรับการติดตั้งระบบบำบัดน้ำจืดเรือซึ่งโดยหลักแล้วกำหนดจากจำนวนระบบบำบัดน้ำจืดเรือที่ผ่านการรับรองจาก USCG ที่มีอยู่ในตลาด ระบบบำบัดน้ำจืดเรือที่ได้รับการรับรองจาก USCG และ IMO ได้รับการติดตั้งบนเรือ 37 ลำในกองเรือของพีเอสแอล สำหรับเรือที่เหลือนอีก 1 ลำ ซึ่งปัจจุบันต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำจืดเรือที่ได้รับจากท่าเรือในระยะ 200 ไมล์ทะเลจากชายฝั่งใด ๆ เพื่อที่จะได้รับการอนุญาตให้เปลี่ยนถ่ายน้ำจืดเรือในท่าเรือถัดไป เรือลำสุดท้ายนี้จะได้รับการติดตั้งระบบบำบัดน้ำจืดเรือที่ได้รับการรับรองภายในต้นปี 2566

การลดคาร์บอนในการขนส่งและภาพรวมของกรอบการกำกับดูแล

ในปี 2558 ข้อตกลงปารีสว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้รับการเห็นชอบโดยภาคีของกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (UNFCCC) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2559 เป้าหมายคือการรักษาอุณหภูมิโลกให้สูงขึ้นต่ำกว่า 2 องศาเซลเซียสเหนือระดับก่อนยุคอุตสาหกรรม และโดยเฉพาะอย่างยิ่งควรจำกัดไว้ที่ 1.5 องศาเซลเซียส

แม้ว่าข้อตกลงปารีสจะไม่รวมการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ แต่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มุ่งมั่นที่จะมีส่วนร่วมในความพยายามในการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เด่นชัดในแผนกลยุทธ์ ดังนั้น ในเดือนเมษายน ของปี 2561 IMO จึงใช้กลยุทธ์เริ่มต้นในการลดก๊าซเรือนกระจก (GHG) จากเรือ เช่น การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) มีเทน (CH₄) และไนตรัสออกไซด์ (N₂O) ซึ่งแสดงเป็นปริมาณ CO₂e (เทียบเท่าคาร์บอนไดออกไซด์)

กลยุทธ์เริ่มต้นของ IMO มีดังนี้

1. การลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนเฉลี่ย (การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่ง) ของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 โดยพยายามให้ถึงร้อยละ 70 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับปี 2551

2. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งทางทะเลลงอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับปี 2551 ในขณะที่พยายามยุติการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดภายในศตวรรษนี้

ปี 2551 เป็นปีพื้นฐานสำหรับการประเมินเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซในอนาคต ในขณะที่ปี 2593 เป็นปีแห่งความสำเร็จครั้งสำคัญในข้อตกลงปารีส ซึ่ง IMO อ้างอิงอย่างชัดเจนในกลยุทธ์ ความทะเยอทะยานเหล่านี้จะบรรลุผลได้ด้วยมาตรการผสมผสานที่ใช้ได้ในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

เมื่อเร็ว ๆ นี้ IMO ได้นำมาตรการต่าง ๆ มาใช้ในการแก้ไข MARPOL Annex VI ซึ่งกำหนดให้เรือต้องใช้แนวทางทางด้านเทคนิคและการปฏิบัติงานเพื่อลดความเข้มข้นของการปล่อยคาร์บอน มาตรการระยะกลางและระยะยาวมีแนวโน้มที่จะต้องใช้นวัตกรรมระดับสูงและส่งผลให้ทั่วโลกหันมาใช้เชื้อเพลิงใหม่และเทคโนโลยีใหม่

การปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางทะเล

ภาคการเดินเรือให้ความสำคัญกับการปล่อยมลพิษทางอากาศในปี 2540 เมื่อมลพิษทางอากาศรวมอยู่ใน MARPOL ในภาคผนวกที่ 6 เป็นครั้งแรกที่มีการกำหนดขีดจำกัดของการปล่อยมลพิษทางอากาศหลักที่มีอยู่ในก๊าซไอเสียของเรือ ซึ่งรวมถึงซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx) และไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) และห้ามการปล่อยสารที่ทำลายโอโซนโดยเจตนา

ภาคผนวกนี้ผ่านการแก้ไขหลายครั้งเพื่อให้สะท้อนถึงการมุ่งเน้นที่เพิ่มขึ้นในการลดการปล่อยมลพิษจากเรือ ตัวอย่างเช่น เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563 ได้มีการบังคับใช้การจำกัดปริมาณค่ากำมะถันที่ร้อยละ 0.5 ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ ซึ่งนับเป็นก้าวสำคัญในการปรับปรุงคุณภาพอากาศ

แม้ว่าการขนส่งทางทะเลจะเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมากที่สุด แต่ก็มีการประมาณการว่ามีส่วนในการปล่อย CO₂ ทั่วโลกประมาณร้อยละ 2.2 ในปี 2555 เนื่องจากการขนส่งทางทะเลยังคงเติบโตควบคู่ไปกับการค้าโลก จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีความพยายามระดับโลกเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการควบคุมการปล่อยมลพิษอย่างมีประสิทธิภาพของภาคการเดินเรือ

จากการศึกษาเรือนกระจกครั้งที่ 4 ของ IMO ซึ่งเผยแพร่ในปี 2563 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของการขนส่งทางทะเลทั้งหมด (ระหว่างประเทศ ภายในประเทศ และการประมง) เพิ่มขึ้นจาก 977 ล้านตันในปี 2555 เป็น 1,076 ล้านตันในปี 2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.6 ในช่วงปี 2555 ถึงปี 2561 ความเข้มข้นของคาร์บอนในการดำเนินการขนส่งทางทะเลเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 11 แต่ประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นเหล่านี้ก็ถูกหักล้างโดยการเติบโตของกิจกรรมการขนส่งทางทะเล หากไม่ทำการเปลี่ยนแปลง การปล่อยมลพิษจากการขนส่งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 50 จนถึงปี 2593 เมื่อเทียบกับปี 2561 แม้ว่าจะมีการเพิ่มประสิทธิภาพมากขึ้นก็ตาม เนื่องจากอุปสงค์ด้านการขนส่งคาดว่าจะเติบโตอย่างต่อเนื่อง

การประชุมครั้งที่เจ็ดสิบห้าของคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO (MEPC-75) ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2563 ได้อนุมัติข้อค้นพบของการศึกษานี้และมาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศได้รับการพิจารณา ดังนั้น ในเดือนมิถุนายน 2564 MEPC-76 จึงนำการแก้ไข MARPOL Annex VI มาใช้เพื่อสะท้อนถึงมาตรการทางเทคนิคและการปฏิบัติงานตามเป้าหมายเพื่อลดความเข้มข้นของคาร์บอนในการขนส่งระหว่างประเทศ

ระเบียบ IMO และบริบทระหว่างประเทศ

IMO มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในแนวทางระดับโลกเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานของเรือและพัฒนามาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ

ขั้นตอนสำคัญประการแรกในการลดการปล่อยก๊าซเหล่านี้ได้รับการประกาศในปี 2554 เมื่อ IMO นำมาตรการมาบังคับใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ การนำมาตรการดังกล่าวมาบังคับใช้เป็นการปูทางไปสู่ข้อบังคับเกี่ยวกับดัชนีการออกแบบประสิทธิภาพพลังงาน (EEDI) สำหรับเรือใหม่ และการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP) ซึ่งเป็นเอกสารเฉพาะสำหรับเรือที่มีกลไกในการช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานของเรืออย่างคุ้มค่า มาตรการบังคับเหล่านี้ (EEDI/SEEMP) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2556 ในขณะที่เป้าหมายเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการออกแบบ (EEDI) ของเรือต่อใหม่เริ่มขึ้นในปี 2558

สำหรับเรือใหม่ EEDI กำหนดให้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพพลังงานเป็นระยะเพื่อให้การปล่อย CO2 ลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

1. ในช่วงที่หนึ่งซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง 31 ธันวาคม 2562 EEDI กำหนดให้ลดความเข้มของคาร์บอนลงร้อยละ 10 ต่ำกว่าเส้นอ้างอิงที่เกี่ยวข้องสำหรับเรือที่สร้างใหม่
2. ในระยะที่สอง ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึง 31 ธันวาคม 2567 EEDI กำหนดให้ลดความเข้มของคาร์บอนลงถึงร้อยละ 20
3. ระยะที่สามของ EEDI ซึ่งจะเริ่มในปี 2568 ต้องมีการลดเพิ่มอีกร้อยละ 10 กล่าวคือ เรือที่สร้างในปี 2568 จะต้องมีประสิทธิภาพการปล่อยคาร์บอนมากกว่าเรือที่สร้างระหว่างปี 2543 ถึงปี 2553 ถึงร้อยละ 30

อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการประชุม MEPC-75 มีการตัดสินใจที่จะเลื่อนวันที่มีผลบังคับใช้ของระยะที่ 3 จากวันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นวันที่ 1 เมษายน 2565 สำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกก๊าซขนาดใหญ่ (ขนาดระหว่าง 15,000 เดทเวตันขึ้นไป) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกก๊าซ LNG และเรือสำราญที่มีแรงขับสูง ข้อกำหนดการลดความเข้มของคาร์บอนจะใช้กับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ โดยเริ่มจากอัตราการลดลงร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 30 สำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดเล็ก และเพิ่มสูงถึงร้อยละ 50 สำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ (ขนาดระหว่าง 200,000 เดทเวตันขึ้นไป) นอกจากนี้ยังมีการพิจารณาที่จะเปิดตัว EEDI ระยะที่สี่ในปี 2570

นอกเหนือจากข้อกำหนดข้างต้น ตั้งแต่ปี 2562 ภายใต้ IMO Data Collection System (IMO-DCS) เรือที่มีขนาด 5,000 กรอสตันขึ้นไปจะต้องรวบรวมและรายงานข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงภายใต้ SEEMP Part II เรือเหล่านี้คิดเป็นเกือบร้อยละ 85 ของการปล่อย CO2 จากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ข้อมูลที่รวบรวมจะเป็นพื้นฐานที่มั่นคงในการตัดสินใจเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มเติมในอนาคต

นอกจากนี้ สหภาพยุโรปยังใช้กฎระเบียบที่คล้ายคลึงกันในการเฝ้าติดตาม รายงาน และตรวจสอบการใช้เชื้อเพลิง (EU-MRV) สำหรับเรือขนาด 5,000 กรอสตันขึ้นไปที่ทำเรือในยุโรป แม้ว่า IMO-DCS จะเป็นฐานข้อมูลสาธารณะที่ไม่ระบุตัวตน แต่ EU-MRV เป็นฐานข้อมูลสาธารณะที่โดดเด่น

เมื่อเร็ว ๆ นี้ ระหว่างการประชุม MEPC-76 ในเดือนมิถุนายน 2564 ได้มีการรับรองการแก้ไขที่เกี่ยวข้องกับมาตรการทางเทคนิคและการปฏิบัติงานเพื่อลดความเข้มของคาร์บอนในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ การแก้ไขเหล่านี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 และรวมถึงสิ่งต่อไปนี้

1. การคำนวณและการตรวจสอบ Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) – ข้อกำหนด EEDI ย้อนหลังที่ใช้กับเรือที่มีอยู่ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566
2. การแนะนำกลไกการให้คะแนน (A ถึง E) ที่เชื่อมโยงกับตัวบ่งชี้ความเข้มของคาร์บอน (Carbon Intensity Indicator - CII) ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 และ
3. ปรับปรุงการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP) เพื่อรวมเป้าหมายสำหรับการปล่อยมลพิษในการปฏิบัติงาน โดยจะต้องเก็บ SEEMP ที่ได้รับการอนุมัติไว้บนเรือตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566

มาตรการทางเทคนิค Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)

เช่นเดียวกับ EEDI จุดประสงค์ของ EEXI คือการวัดประสิทธิภาพพลังงานของเรือตามการออกแบบและการจัดเตรียมข้อบังคับนี้ใช้กับเรือที่มีอยู่ทั้งหมดตั้งแต่ 400 กรอสตันและมากกว่าที่อยู่ภายใต้ MARPOL ภาคผนวก VI MARPOL ภาคผนวก VI ฉบับแก้ไขรวมถึงกฎระเบียบใหม่ข้อ 23 (EEXI ที่บรรลุนิติภาวะ) และข้อ 25 (EEXI ที่กำหนด)

เรือที่ใช้กฎระเบียบจะต้องคำนวณค่า EEXI ของเรือแต่ละลำ (เช่น EEXI ที่บรรลุนิติภาวะ) และค่าจะต้องเท่ากับหรือน้อยกว่าค่าสูงสุดที่อนุญาต (เช่น EEXI ที่กำหนด) ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพัฒนาไฟล์ทางเทคนิค EEXI ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่ใช้สำหรับการคำนวณ และจะใช้เป็นพื้นฐานสำหรับการตรวจสอบความสอดคล้อง

โดยพื้นฐานแล้ว EEXI จะอธิบายถึงการปล่อยคาร์บอนต่อต้านและมลพิษของสินค้า กำหนดมาตรฐานการปล่อย CO₂ ที่เกี่ยวข้องกับกำลังเครื่องยนต์ที่ติดตั้ง การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และปัจจัยการเปลี่ยนแปลงระหว่างเชื้อเพลิงและความเข้มข้นของ CO₂ ที่สอดคล้องกัน งานขนส่งถูกกำหนดโดยความจุ ซึ่งโดยปกติจะเป็นน้ำหนักบรรทุกของเรือและความเร็วของเรือที่เกี่ยวข้องกับกำลังเครื่องยนต์ที่ติดตั้ง การคำนวณไม่ได้พิจารณาถึงกำลังเครื่องยนต์สูงสุด แต่สำหรับประเภทเรือส่วนใหญ่จะอยู่ที่ร้อยละ 75 ของกำลังเครื่องยนต์ที่ติดตั้ง (MCR) หรือในกรณีที่มีการติดตั้งการจำกัดกำลังที่เครื่องยนต์จะอยู่ที่ร้อยละ 83 ของกำลังติดตั้งที่จำกัด (MCRlim) การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเฉพาะของเครื่องยนต์หลักและความเร็วของเรือถือเป็นผลมาจากข้อจำกัดของการใช้พลังงานนี้ ทั้งนี้ เรือแต่ละประเภทมีปัจจัยการแก้ไขที่นำมาใช้แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับประเภทและความจุของเรือ

สำหรับเรือที่ค่า EEXI ที่คำนวณได้ (หรือที่บรรลุ) มีค่ามากกว่าที่กำหนด จำเป็นต้องใช้มาตรการตอบโต้เพื่อปรับปรุงดัชนีประสิทธิภาพของเรือ ในฐานะที่เป็นดัชนีประสิทธิภาพทางเทคนิคหรือ “การออกแบบ” ซึ่งอาจรวมถึงการดัดแปลงการออกแบบหรือเครื่องจักรของเรือ เช่น

- ตัวเลขของสูตร EEXI จะลดลง (โดยปกติการดำเนินการอาจใช้กับกำลังของเครื่องยนต์หลักและ/หรือเครื่องยนต์เสริม)
- ตัวหารของสูตร EEXI จะเพิ่มขึ้น (โดยปกติอาจดำเนินการกับความจุหรือความเร็วของเรือ)

ตัวเลือกที่มีอยู่บางส่วน ได้แก่

- การนำการจำกัดกำลังเครื่องยนต์หรือการจำกัดกำลังเพลามาใช้
- การเพิ่มความจุของเรือ (โดยการเพิ่มน้ำหนักบรรทุก (เดทเวตตัน) หรือน้ำหนักรวม (กรอสตัน) ถ้าเป็นไปได้ในเชิงโครงสร้าง)
- อุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อน เช่น ใบพัดประสิทธิภาพสูง ครีบลำรอบ ใบพัด สี่ที่มีแรงเสียดทานต่ำ ระบบหล่อลื่นอากาศ ฯลฯ
- เทคโนโลยีประสิทธิภาพพลังงาน (EETs) เช่น การนำความร้อนเสียกลับมาใช้ใหม่ ระบบขับเคลื่อนด้วยลม เซลล์แสงอาทิตย์ เป็นต้น
- เปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงคาร์บอนที่เป็นกลาง แต่อาจไม่ได้ผลกับเรือที่มีอยู่ส่วนใหญ่ เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านต้นทุน (CAPEX) ที่สูงมาก

กฎระเบียบไม่ได้กำหนดไว้ว่าควรใช้วิธีการปรับปรุงแบบใด และแนวทางแก้ไขที่เหมาะสมอาจแตกต่างกันไปตามประเภทและขนาดของเรือ สิ่งสำคัญคือต้องพิจารณาอายุของเรือเทียบกับต้นทุนและเวลาต้นทุนของตัวเลือกในการปรับปรุง

ข้อมูลทางเทคนิคด้าน EEXI จะต้องได้รับการอนุมัติจากรัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานจัดลำดับชั้นเรือ และการปฏิบัติตามข้อกำหนดของ EEXI จะสะท้อนให้เห็นในใบรับรองประสิทธิภาพพลังงานสากล (IEEC) ในการสำรวจประจำปี ระหว่างปีหรือการต่ออายุครั้งแรกของ International Air Pollution Prevention ใบรับรอง (IAPP) ภายในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 สำหรับเรือที่ส่งมอบก่อนวันที่ 1 มกราคม 2566 หรือเมื่อมีการสำรวจเบื้องต้นของ IEEC สำหรับเรือที่ส่งมอบในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566

- ในกองเรือของพีเอสแอล เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ 10 ลำและเรือขนส่งสินค้าทั่วไป 1 ลำปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับ EEXI แล้ว (กล่าวคือ EEXI ที่บรรลุน้อยกว่า EEXI ที่กำหนด) และไม่จำเป็นต้องลดกำลัง MCR
- สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ กฎระเบียบ EEXI นั้นไม่ใช้บังคับกับเรือขนส่งซีเมนต์ ดังนั้น จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงกำลังเครื่องยนต์หรือความเร็วของเรือ
- สำหรับเรือที่เหลืออีก 23 ลำในกองเรือจะต้องจำกัดกำลังเครื่องยนต์โดยการติดตั้ง EPL ภายในหรือก่อนการสำรวจประจำปีของ IAPP (International Air Pollution Prevention) หลังวันที่ 1 มกราคม 2566 บริษัทฯ ยินดีที่จะแจ้งให้ทราบว่ามีเรือทั้งหมดจำนวน 23 ลำได้รับการติดตั้งอุปกรณ์ EPL ก่อนกำหนด

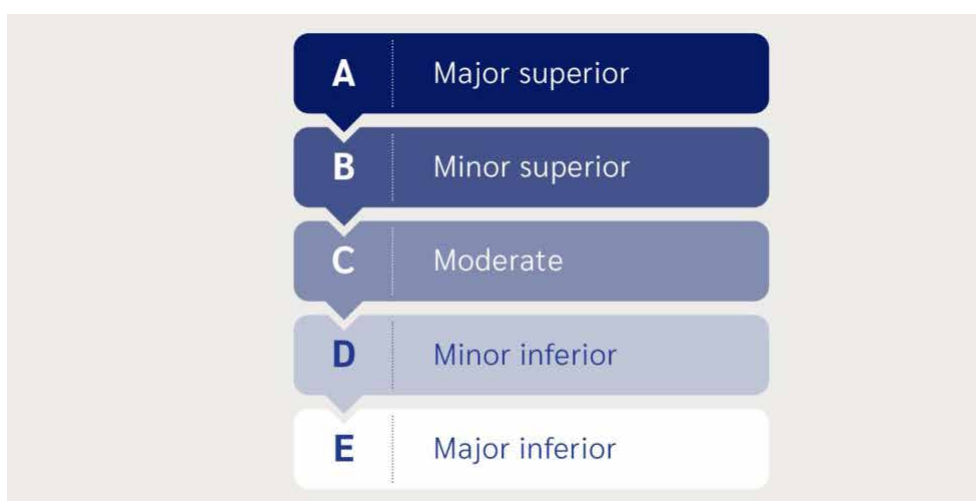
มาตรการปฏิบัติการ ตั่วงัดความเข้มของคาร์บอน (CII) และการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP)

CII เป็นมาตรการปฏิบัติการที่ใช้กับเรือขนาด 5,000 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดสำหรับการบันทึกการใช้เชื้อเพลิงของเรือตาม IMO Data Collection System (IMO-DCS)

ตามข้อบังคับ MARPOL Annex VI ฉบับที่ 28 ฉบับแก้ไข ตั้งแต่ปี 2566 เรือที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการดังนี้

1. คำนวณ CII การดำเนินงานประจำปีที่ได้รับในช่วง 12 เดือนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมถึง 31 ธันวาคมในปีปฏิทินนั้นๆ และ
2. แสดงให้เห็นถึงการลดความเข้มของคาร์บอนระหว่างปี 2566 ถึงปี 2573 อัตราการลดลงดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อให้บรรลุระดับความทะเยอทะยานที่กำหนดไว้ในกลยุทธ์เริ่มต้นของ IMO โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระดับความทะเยอทะยานในปี 2573 ในการลดความเข้มของคาร์บอนของการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 เมื่อเทียบกับปี 2551

เรือจะได้รับการจัดอันดับความเข้มของคาร์บอนประจำปี (คะแนน CII) ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพการทำงานในปีก่อนหน้า มีการจัดอันดับ CII ห้าประเภทตามสเกล A ถึง E โดยที่ A คือ ดีที่สุด โดยอิงตามการคำนวณอัตราส่วนประสิทธิภาพประจำปี (AER)



ตั่วงัดความเข้มของคาร์บอนในการดำเนินงานประจำปีที่ได้รับจะอ้างอิงตาม IMO-DCS ต้องส่งข้อมูลการปล่อยมลพิษผ่าน IMO-DCS นอกเหนือจากข้อกำหนดการใช้เชื้อเพลิงที่มีอยู่ อย่างน้อยที่สุดการรายงานการปล่อยมลพิษต้องรวม AER (สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ เรือขนส่งสินค้าที่เป็นของเหลว เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เรือขนส่งสินค้าทั่วไป เรือขนส่งก๊าซ LNG เรือบรรทุกก๊าซ เรือขนส่งสินค้ารวม และเรือขนส่งสินค้าแช่เย็น)

ตามที่กำหนดไว้ในระเบียบ MARPOL ภาคผนวก VI ข้อ 26 จะต้องมีการพัฒนาฉบับปรับปรุงของ SEEMP (SEEMP-III) ซึ่งจะรวมถึงการดำเนินการต่อไปนี้

1. การจัดอันดับ CII ของเรือพร้อมกับคำอธิบายของวิธีการที่ใช้ในการคำนวณ CII ปฏิบัติการประจำปีของเรือ
2. CII การปฏิบัติงานประจำปีที่เป็นสำหรับสามปีถัดไป
3. แผนการดำเนินการที่จัดทำเป็นเอกสารว่าจะบรรลุ CII ในการปฏิบัติงานประจำปีที่เป็นในช่วงสามปีข้างหน้าได้อย่างไร และ
4. ขั้นตอนการรายงานต่อรัฐเจ้าของธงเพื่อตรวจสอบ

สำหรับกองเรือของพีเอสแอลนั้น SEEMP-III ที่จำเป็นต้องปรับปรุงได้รับการพัฒนาแล้ว โดยได้รับการรับรองจากหน่วยงานจัดลำดับชั้นเรือและเอกสารได้ถูกจัดเก็บไว้บนเรือเพื่อการตรวจสอบ

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เรือจะออกแถลงการณ์การปฏิบัติตามข้อกำหนด (SoC) ซึ่งครอบคลุมปริมาณการใช้เชื้อเพลิงที่ได้รับการตรวจสอบ การลดความเข้มของคาร์บอน และการจัดอันดับประจำปี (A ถึง E) โดยพิจารณาจากประสิทธิภาพการลดความเข้มของคาร์บอนเทียบกับการลดความเข้มของคาร์บอนที่กำหนด เรือที่ได้รับการจัดอันดับ “D” เป็นเวลาสามปีติดต่อกันหรือที่การจัดอันดับ “E” เป็นเวลาหนึ่งปี จะต้องยื่นและดำเนินการตามแผนปฏิบัติการแก้ไขโดยแสดงให้เห็นว่าพวกเขาสามารถปรับปรุงประสิทธิภาพของเรือให้เป็นระดับ “C” หรือสูงกว่าได้อย่างไร แผนปฏิบัติการแก้ไขจะรวมอยู่ใน SEEMP

การตรวจสอบยืนยัน SEEMP เป็นระยะ ๆ จะถูกนำมาใช้เพื่อให้แน่ใจว่ามีแผนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและมั่นใจว่าแผนการแก้ไขได้รับการปฏิบัติตามในกรณีที่เรือได้รับการจัดอันดับ E ในปีใดก็ตามหรือ D ในสามปีติดต่อกัน ความถี่และข้อกำหนดเฉพาะของการตรวจสอบเหล่านี้คาดว่าจะมีการหารือกันที่การประชุม MEPC-77 ในเดือนพฤศจิกายน 2564 โดยมีแนวทางที่พัฒนาขึ้นในปี 2565

นอกเหนือจากข้างต้นการประชุม MEPC-76 ยังอนุมัติวิธีการแบบค่อยเป็นค่อยไปของการลดความเข้มของคาร์บอนลงร้อยละ 2 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงจากปี 2562 ในปี 2566 (เมื่อการแก้ไข MARPOL มีผลบังคับใช้) จนถึงปี 2569 (เมื่อมีการทบทวนอีกครั้งเพื่อเสริมความแข็งแกร่งให้กับอัตราการลดรายปีที่เกิดขึ้น):

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

หากไม่ทำการปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ คะแนน CII ของเรืออาจลดลงเนื่องจากเป้าหมายจะเข้มงวดมากขึ้นทุกปี ผลที่ตามมาคือการสูญเสียรายได้และไม่สามารถวิ่งเรือได้ ดังนั้นจึงมีแรงจูงใจอย่างมากในการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงาน

ขณะนี้ IMO ได้กำหนดมาตรฐานวิธีการคำนวณดัชนี CII สำหรับเรือประเภทต่าง ๆ แล้ว ตามด้วยกำหนดวิธีการสำหรับการคำนวณค่า CII และหลังจากที่ตัวเลขสำหรับการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมดและระยะทางที่เรือแต่ละลำได้แล่นได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (NKK สำหรับกองเรือของพีเอสแอล) บริษัทฯ ได้คำนวณค่า CII ในช่วงสามปีที่ผ่านมาสำหรับเรือทั้งหมดในกองเรือของบริษัทฯ โดยตัวเลขค่า CII เฉลี่ยสำหรับเรือแต่ละประเภทในกองเรือของพีเอสแอล มีดังต่อไปนี้

ประเภทของเรือ	2563			2564			2565		
	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์
เรือขนส่งซีเมนต์	4	38,764.85	12.95	4	42,030.55	13.65	4	44,476.70	13.60
เรือขนาดแซนด์ไฮส	15	185,053.74	7.72	15	198,769.11	7.89	17	195,721.21	7.52
เรือขนาดซูเปอร์แมกซ์	9	137,970.40	6.11	9	149,800.48	6.42	9	144,056.00	5.98
เรือขนาดอัลตราแมกซ์	8	118,974.06	4.53	8	131,048.50	4.55	8	107,570.11	4.43
รวม	36	480,763.05	7.19	36	521,648.64	7.42	38	491,824.02	7.14

ดังกล่าวจะสามารถสังเกตได้จากตาราง ค่า CII เฉลี่ยสำหรับกองเรือของพีเอสแอลในปี 2565 คือ 7.14 กรัมของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์

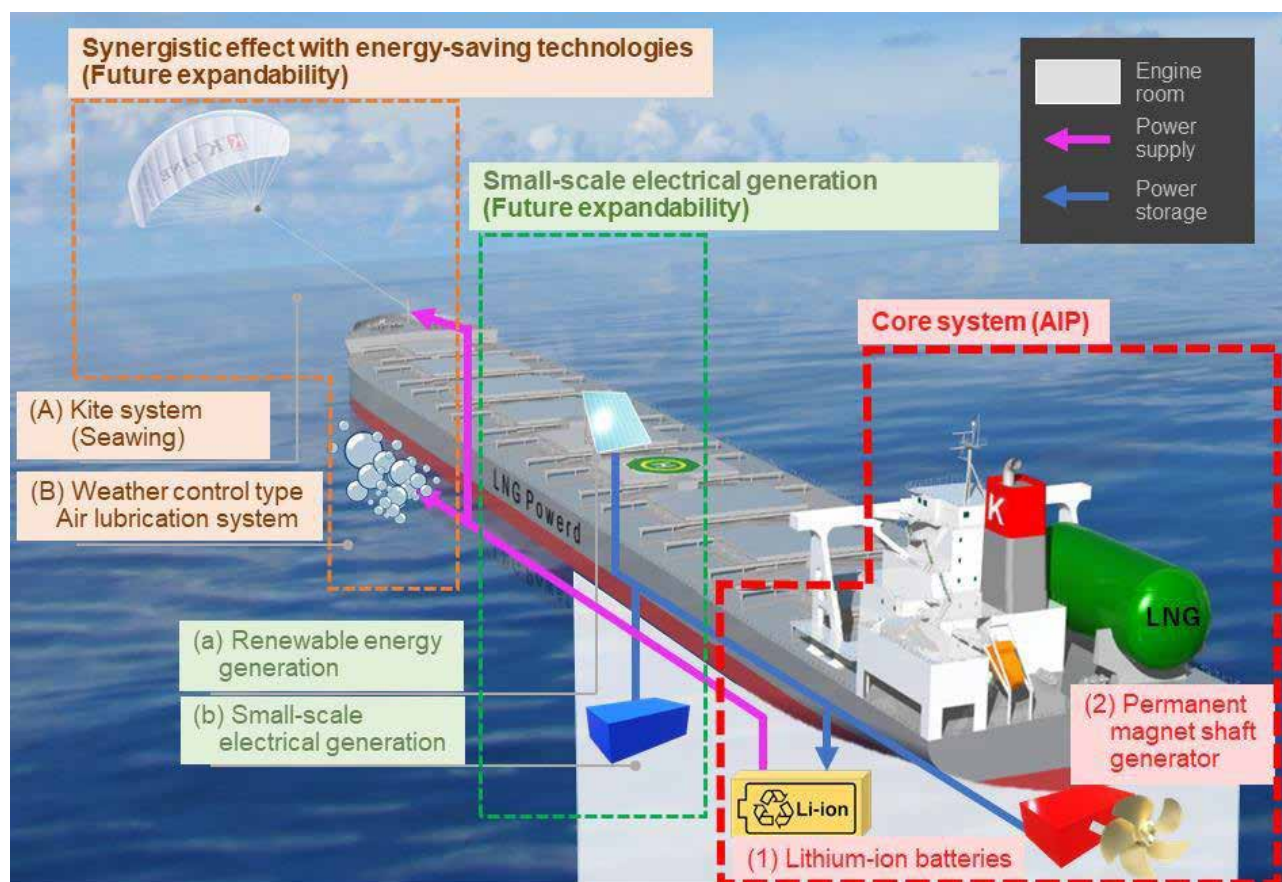
การพัฒนาอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีใหม่อื่น ๆ

International Chamber of Commerce (ICS) ได้ยื่นข้อเสนอต่อ IMO โดยเรียกร้องให้มีมาตรการตามตลาดที่ยอมรับในการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อเร่งรัดมาตรการและมีการใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์ การจัดเก็บภาษีส่วนใหญ่จะใช้บังคับกับเรือขนาด 5,000 ตันกรอสและสูงกว่าที่เล่นทั่วโลกสำหรับการปล่อย CO₂ แต่ละตัน เงินที่ระดมได้จากการจัดเก็บภาษีดังกล่าวจะเข้าสู่ “IMO Climate Fund” (กองทุนภูมิอากาศของ IMO) เพื่อเร่งการพัฒนาเชื้อเพลิงและโครงสร้างพื้นฐานใหม่

ข้อเสนอการจัดเก็บภาษีคาร์บอนใหม่นี้ต่อยอดจากข้อเสนอที่มีอยู่ของอุตสาหกรรมต่อ IMO สำหรับการจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงของเรือ 2 เหรียญสหรัฐต่อตัน เพื่อสร้างกองทุนวิจัยมูลค่า 5 พันล้านเหรียญสหรัฐสำหรับการลดการปล่อยคาร์บอนในการขนส่ง อย่างไรก็ตามสิ่งนี้ยังคงอยู่ภายใต้การอภิปราย

ภาคการเงินของการเดินเรือและการเช่าเหมาลำได้ตระหนักถึงบทบาทของพวกเขในการทำให้การขนส่งทางทะเลเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นโดยการสร้างหลักการโพไซดอนและกฎบัตรขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นกรอบการทำงานสำหรับสถาบันการเงินและผลประโยชน์ของภาคการขนส่งสินค้าทางทะเล (รวมถึงผู้เช่าเรือและเจ้าของสินค้า) เพื่อให้แน่ใจว่าผลประโยชน์ของพวกเขาสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ในกลยุทธ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ IMO

บริษัทเดินเรือของญี่ปุ่น Kawasaki Kisen Kaisha (K Line) ได้พัฒนาการออกแบบแนวคิดสองแบบสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกในการประหยัดพลังงานโดยใช้เชื้อเพลิง LNG และพลังงานจากแบตเตอรี่และได้รับการอนุมัติในหลักการ (AIP) จาก ClassNK สมาคมจัดลำดับชั้นเรือซึ่งเป็นเพื่อนร่วมชาติ



เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของรุ่นต่อไปในอนาคต ได้รับความอนุเคราะห์จาก K Line

K Line ได้พัฒนาแนวคิดการออกแบบสำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดเคปไซส์ขนาด 200,000 ตัน โดยร่วมมือกับ Namura Shipbuilding และ Taiyo Electric การออกแบบครั้งที่สองร่วมกันออกแบบโดย K Line Shin Kurushima Sanoyas Shipbuilding และ Taiyo Electric สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดโพสปานาแมกซ์ขนาด 90,000 ตัน

ด้วยการเลือกใช้เชื้อเพลิง LNG เป็นเชื้อเพลิงหลัก เรือประหยัพลังงานได้รับการออกแบบที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การออกแบบได้รับการปรับปรุงเพิ่มเติมโดยการนำเทคโนโลยีเครื่องกำเนิดเพลลาแบบแม่เหล็กถาวร (PM) มาใช้พร้อมกับแบตเตอรี่ลิเทียมไอออน

ยิ่งไปกว่านั้น การใช้แบตเตอรี่เป็นส่วนหนึ่งของแพลตฟอร์มสำหรับจ่ายไฟบนเรือ เป้าหมายคือการลดการปล่อยก๊าซในอนาคตโดยการเพิ่มแหล่งพลังงานสีเขียวด้วยเทคโนโลยีประหยัพลังงานในภายหลัง

การใช้เชื้อเพลิง LNG เป็นเชื้อเพลิงช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ร้อยละ 25 ถึงร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับการใช้น้ำมันเตาทั่วไป นอกจากนี้ คุณสมบัติทางเทคนิคของ AIP และผลประโยชน์ที่จะได้รับยังรวมไปถึงการนำเทคโนโลยีเครื่องกำเนิดเพลลาและการนำเทคโนโลยีแบตเตอรี่มาใช้

นอกจากอุปกรณ์สำหรับลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายใต้ AIPs ล่าสุดแล้ว เป้าหมายคือการลดการปล่อยก๊าซในอนาคตด้วยการติดตั้งเทคโนโลยีทางเลือกต่าง ๆ

ในการออกแบบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดโพสปานาแมกซ์แบบใหม่ การปล่อยมลพิษจะลดลงโดยใช้แบตเตอรี่ ความจุสูงแทนเครื่องกำเนิดเชื้อเพลิงระหว่างการเดินทางสายสินค้า

ในการออกแบบเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดเคปไซส์แบบใหม่ ความจุของแบตเตอรี่จะมากขึ้นเนื่องจากปริมาณพลังงานที่ต้องใช้ระหว่างการเดินทางสายสินค้า นอกจากนี้ การปล่อยมลพิษระหว่างการเดินทางสายสินค้าจะลดลงด้วยการเปิดใช้การเชื่อมต่อเรือเข้ากับพลังงานบนฝั่ง



ความสนใจเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในศักยภาพรูปแบบต่าง ๆ ของใบเรือ เพื่อช่วยในการขับเคลื่อนด้วยลมสำหรับเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ในการพัฒนาล่าสุด บริษัทขนส่งรายย่อยในสิงคโปร์ของ Marubeni ซึ่งเป็นบริษัทการค้าของญี่ปุ่นได้ประกาศแผนการที่จะทดสอบแนวคิดใบพัดแรงลม (suction sail) บนเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดใหญ่อำหนึ่งของบริษัท อ้างอิงจากบริษัท เรือดังกล่าวนี้จะเป็นเรือที่มีใบพัดแรงลมที่ใหญ่ที่สุดที่เคยสร้างและติดตั้งบนเรือ และเป็นการใช้เทคโนโลยีรูปแบบนี้ครั้งแรกกับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดปานาแมกซ์



Norsepower ผู้ผลิตโรเตอร์ชั้นนำของ Flettner ได้ติดตั้งใบเรือโรเตอร์เอียงจำนวน 5 ใบบนดาดฟ้าของเรือบรรทุกแร่ขนาดใหญ่ (VLOC) ลำใหม่ล่าสุด Sea Zhoushan ซึ่งจะเป็นเจ้าของโดย Pan Ocean Ship Management และมีสัญญาเช่าเหมาลำกับบริษัท Vale ยักษ์ใหญ่ด้านเหมืองแร่ของบราซิล นับเป็นการติดตั้งใบพัดของ Norsepower ครั้งแรกบนเรือบรรทุกสินค้า ซึ่งเป็นหนึ่งในการติดตั้งใบพัดของ Flettner ที่ใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา และเป็นหนึ่งในระบบขับเคลื่อนที่ใช้ลมช่วยเป็นครั้งแรกบนเรือขนาดยักษ์นี้

ระบบ Norsepower เป็นแบบอัตโนมัติทั้งหมด และจะตรวจจับเมื่อใดก็ตามที่ลมแรงพอที่จะส่งเชื้อเพลิงและประหยัดการปล่อยมลพิษ เมื่อถึงจุดนั้น โรเตอร์จะแล่นโดยอัตโนมัติ โครงการใบพัด 5 ใบพัดสามารถลดต้นทุนเชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซของเรือขนาด 325,000 เดทเวทตัน ได้ประมาณร้อยละ 8 ตามข้อมูลของ Norsepower ซึ่งลดการปล่อย CO2 ประจำปีของเรือลงประมาณ 3,400 ตัน

ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ

หลักสูตรการจัดการคุณภาพของบุคคลากรทางทะเล (Maritime Resource Management: “MRM”)

หลักสูตรMRM เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือ นายช่าง ลูกเรือ และพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเดินเรือที่ทำงานบนฝั่ง ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาการทำงานร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับการรับรองและออกแบบโดย The Swedish Club ซึ่งเป็นสมาชิก the International Group of P&I Clubs และหนึ่งในผู้รับประกันภัยเพียงไม่กี่รายที่ให้การประกันภัยทั้งตัวเรือ และ P&I นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่าง ๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่าง ๆ เช่นโปรแกรมการฝึกโดยใช้วิดีโอ (Video-Based Training “VBT”) และคอมพิวเตอร์ (Computer based training “CBT”) สำหรับคนเรือ การฝึกอบรมหลักสูตรการจัดการระบบเดินเรือเป็นทีม (Bridge Team Management “BTM”) หลักสูตรทักษะการเดินเรือและบังคับเรือ (Bridge Team Competency “BTC”) หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เวรยาม (Officer Of the Watch “OOW”) หลักสูตรการปฏิบัติงานตำแหน่งต้นเรือ (Chief Mate Course “CMC”) หลักสูตรการเป็นกัปตันเรือ (Command Course) หลักสูตรความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ (Shipboard Safety Course “SSC”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing

“MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) สำหรับความปลอดภัยและควมมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการเดินเรือ เป็นต้น การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีการบรรยายเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของเจ้าหน้าที่ประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่าง ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐานหลักสูตรต่าง ๆ เหล่านี้ถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือและยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามการพัฒนาการล่าสุดในการบริหารจัดการเรือได้ทัน

เพื่อตอบสนองความต้องการของวิศวกรที่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อทำหน้าที่ในเรือใหม่ที่ติดตั้งเครื่องยนต์หลักรุ่นใหม่จาก MAN Diesel & Turbo และ Wartsila ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ และผู้ผลิตเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมต่าง ๆ ซึ่งมีการอบรมเป็นครั้งแรกก่อนที่ได้รับมอบเรือใหม่ หลักสูตรการฝึกอบรมอื่น ๆ ที่วิศวกรเข้าร่วมก่อนที่จะลงเรือ คือ หลักสูตรเสริมทักษะและการบริหารจัดการห้องเครื่อง (Engine Room Management and Competency Enhancement “EMC”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับสูง หลักสูตรการปฏิบัติหน้าที่เข้าเวรยาม (Engineer on Watch “EOW”) สำหรับนายช่างกลเรือระดับปฏิบัติการ หลักสูตรสำหรับ “ระบบการทำงานของซีลเพลลาใบจักร” “การทำงานของอุปกรณ์ขนสินค้าโดยเฉพาะระบบไฮดรอลิก” และ “ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานบนเรือ” ทางศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ได้เพิ่มการเรียนรู้ภาคทฤษฎีซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ เนื่องจากเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้นมีเครื่องยนต์ที่ประหยัดพลังงานโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยบริษัทฯ ได้จัดให้นายช่างกลระดับบริหาร นายช่างไฟฟ้า และผู้จัดการฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ เข้ารับการอบรมสำหรับการใช้งานเครื่องยนต์เหล่านี้จากผู้ผลิตโดยตรงเพื่อความเข้าใจที่ชัดเจนในการเดินเรือ และสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนนายช่างกลระดับปฏิบัติการจะได้รับการอบรมในศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีของบริษัทฯ และฝึกฝนวิธีการปฏิบัติงานบนเรือ บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรใหม่ ๆ เพื่อให้คนประจำเรือได้ฝึกอบรมเพื่อตอบสนองความท้าทายต่าง ๆ ในอนาคตข้างหน้าในเรื่องของกฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือมีความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาใหม่ ๆ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหลักสูตรเฉพาะขึ้นโดยทำการสอนโดยอาจารย์ผู้มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ

การใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System “ECDIS”) ได้มีการบังคับใช้บนเรือใหม่ที่สร้างเสร็จตั้งแต่เดือนกรกฎาคมปี 2556 เป็นต้นไป เรือทุกลำในกองเรือมีการติดตั้งอุปกรณ์ ECDIS ไว้ใช้งานด้วยซอฟต์แวร์บนเรือรุ่นล่าสุด เจ้าหน้าที่ประจำเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านการฝึกอบรมเฉพาะทางสำหรับการใช้อุปกรณ์ ECDIS I เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของใบรับรองความสามารถ

บริษัทฯ มั่นใจว่าเจ้าหน้าที่ประจำเรือของเราสามารถใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดีก่อนจะประจำการบนเรือ โดยเจ้าหน้าที่ประจำเรือได้รับการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS จากสถาบันที่ได้รับการรับรอง ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าการได้รับใบรับรองเพียงอย่างเดียวอาจจะไม่ทำให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือคุ้นเคยและใช้งาน ECDIS ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ จึงได้ติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมการใช้งาน ECDIS เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในการใช้อุปกรณ์โดยหลังจากที่ผ่านการอบรมหลักสูตรทั่วไปของ ECDIS แล้ว เจ้าหน้าที่ประจำเรือจะต้องเข้ารับการอบรมภายในบริษัทฯ สำหรับการใช้งาน ECDIS จริงอีกด้วย

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังคงแข็งแกร่งเตือนคนประจำเรือเกี่ยวกับความเสี่ยงต่าง ๆ อันเนื่องมาจากสินค้าที่กลายสภาพเป็นของเหลวได้ เช่น แร่เหล็กละเอียด ถ่านหิน แร่เมงกานีสละเอียด และแร่ निकเกิล ในช่วงแปดปีที่ผ่านมา มีลูกเรือกว่าร้อยคนต้องเสียชีวิตจากเรือพลิกคว่ำและจมลงเนื่องจากการที่สินค้าดังกล่าวเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลว สินค้าของแข็งล่าสุดซึ่งสามารถเปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวได้อย่างรวดเร็วซึ่งอาจส่งผลให้เกิดหายนะ คือ “แร่บ็อกไซต์” โดยเมื่อมีการขนย้ายแร่ บ็อกไซต์ เนื้อละเอียดที่เปียกชุ่ม การเคลื่อนไหวในระหว่างขนส่งอาจทำให้แร่บ็อกไซต์เปลี่ยนสถานะเป็นของเหลวซึ่งอาจส่งผลต่อการทรงตัวของเรือโดยอาจทำให้เรือพลิกคว่ำได้ คณะอนุกรรมการเรื่องการขนส่งสินค้าและตู้บรรจุทุกสินค้าของ IMO ได้ออกแนวทางใหม่ในการขนส่งแร่บ็อกไซต์โดยกำหนดให้ต้องมีมาตรการป้องกันความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการขนส่งสินค้าประเภทนี้

ในระหว่างปี 2565 ที่การระบาดใหญ่ของโควิด-19 ยังคงแพร่ระบาด บริษัทฯ ยังคงฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือของบริษัทฯ ผ่านระบบออนไลน์ เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวนทั้งสิ้น 1,021 รายเข้าร่วมหลักสูตรทั้งหมด 22 หลักสูตร

ที่ได้มีการดำเนินการในระหว่างปี ซึ่งเป็นข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการฝึกอบรมลูกเรือของบริษัทฯ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สูงซึ่งบริษัทฯ ยังคงรายจ่ายดังกล่าวไว้

บริษัทฯ จัดทำสรุปหลักสูตรที่ดำเนินการในระหว่างปีและจำนวนลูกเรือที่ได้รับการฝึกไว้ดังนี้

- จำนวนหลักสูตรที่ดำเนินการอบรมในศูนย์ฝึกอบรมในปี 2565: 4 หลักสูตร

1. หลักสูตรการนำเรือเบื้องต้น
2. หลักสูตรการนำเรือขึ้นสูง
3. หลักสูตรการบริหารจัดการเกี่ยวกับการนำเรือ
4. หลักสูตรการใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS)

- จำนวนหลักสูตรที่ดำเนินการผ่านการอบรมระบบออนไลน์ในปี 2565: 18 หลักสูตร

1. หลักสูตรการจัดการทรัพยากรบุคคลในการเดินเรือ	10. หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME ขั้นสูง
2. หลักสูตรการบรรยายสรุปวิชาชีพที่สำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการบนเรือ	11. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นพื้นฐาน
3. หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับต้นเรือ	12. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษเบื้องต้นสำหรับคนประจำเรือ
4. หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับนายเรือ	13. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นกลาง
5. หลักสูตรอบรมหลักสูตรนายเรือประจำฝ่ายช่างกล	14. หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นสูง
6. หลักสูตรอบรมหลักสูตรนายเรือประจำฝ่ายเดินเรือ	15. หลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัยบนเรือสำหรับลูกเรือ
7. หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ขั้นพื้นฐาน	16. หลักสูตรการระวังป้องกันและการดูแลระบบไซเบอร์บนเรือ
8. หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ขั้นสูง	17. หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME-B
9. หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME ขั้นพื้นฐาน	18. หลักสูตรการตรวจเรือ

- จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่จะเข้ารับการฝึกอบรมในปี 2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,021 (ผ่านระบบออนไลน์)
- รวมระยะเวลาสำหรับการฝึกอบรมในปี 2565 ทั้งสิ้น 3,790 ชั่วโมง
- หลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับการระวังป้องกันและการดูแลระบบไซเบอร์บนเรือ (Maritime Cyber Security Awareness for Seafarers) ได้ดำเนินการผ่านระบบออนไลน์ตลอดทั้งปี 2565 โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำเรือจำนวนทั้งสิ้น 249 คน เข้ารับการอบรมในหัวข้อ Maritime Cyber Security Awareness (เจ้าหน้าที่ประจำเรือและนายเรือฝ่ายช่างกล จำนวน 209 ราย ระดับคะแนน 40)
- หลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจสอบเครื่องยนต์ได้ถูกจัดขึ้น และดำเนินการอบรมผ่านระบบออนไลน์ในระหว่างปี 2565
- หลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับ EEXI และ CII เริ่มอบรมในปลายเดือนมกราคม 2565 และจัดอบรมเดือนละครั้งตลอดปี 2565 โดยมีลูกเรือที่ได้รับการฝึกอบรมในหัวข้อนี้ทั้งหมด 131 คน (เจ้าหน้าที่อาวุโสและวิศวกรเรือ)
- ระหว่างปี 2565 พีเอสแอลได้ซื้อเรือมือสองจำนวนสองลำที่ติดตั้งเครื่องยนต์ ME-B ซึ่งเป็นของใหม่สำหรับกองเรือของบริษัทฯ ดังนั้น จึงมีการเปิดตัวหลักสูตรการฝึกอบรมเฉพาะทางเกี่ยวกับเครื่องยนต์ ME-B และมีวิศวกรทางทะเลจำนวนทั้งหมด 29 คนได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับเครื่องยนต์ประเภทใหม่นี้ในกองเรือของบริษัทฯ

ภัยจากโจรสลัด

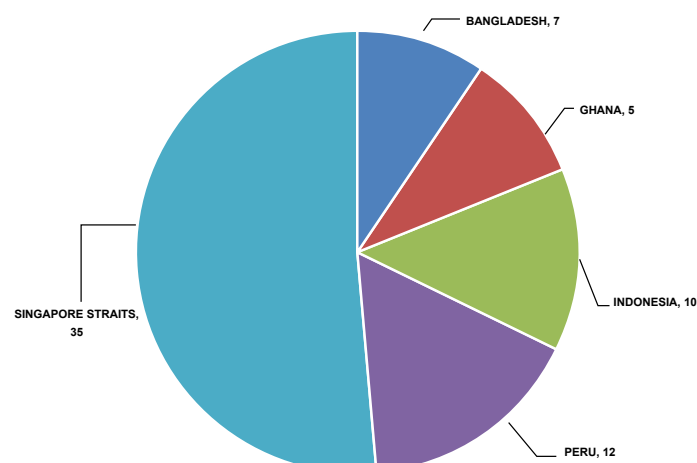
ภัยจากโจรสลัดยังคงเป็นภัยคุกคามที่สร้างความกังวลใจอย่างมากต่อผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าของเรือ ลูกเรือที่ปฏิบัติงานบนเรือและครอบครัวของพวกเขา เพื่อช่วยให้เห็นภาพชัดเจนยิ่งขึ้น โปรดจินตนาการว่าคุณถูกทิ้งไว้บนเกาะร้างเล็ก ๆ ที่ซึ่งไม่มีความเป็นไปได้ที่จะวิ่งหนีหรือหลบหนี ไม่มีการปกป้องใด ๆ จากหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย ไม่มีอะไรที่จะปกป้องตัวเองได้และถูกโจมตีโดยกลุ่มอาชญากรที่ผ่านการฝึกและใช้อาวุธปืนระดับทหาร!

International Maritime Bureau (IMB) รายงานว่าในปี 2565 จำนวนเหตุการณ์โจรสลัดและการโจรกรรมโดยใช้อาวุธลดลงเป็นระดับต่ำสุดนับตั้งแต่ปี 2537 ในปี 2565 IMB ศูนย์รายงานเหตุการณ์โจรสลัดได้รับรายงานเหตุการณ์โจรสลัดและการโจรกรรมโดยใช้อาวุธทั้งสิ้น 115 เหตุการณ์จาก 132 เหตุการณ์ในปี 2564 เหตุการณ์เหล่านั้นประกอบด้วย เหตุการณ์โจรสลัดขึ้นเรือทั้งสิ้น 107 ลำ การพยายามเข้าจู่โจม 5 ครั้ง เรือ 1 ลำถูกวางเพลิง และเรือ 2 ลำถูกจี๋ตารางด้านล่างนี้แสดงถึงจำนวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามภูมิภาค เหตุการณ์ที่รายงานในปี 2565 ลดลงโดยรวมเป็นผลจากจำนวนเหตุการณ์ในภูมิภาคอ่าวกินีลดลงซึ่งลดลงจาก 35 เหตุการณ์ในปี 2564 เป็น 19 เหตุการณ์ในปี 2565



สถานที่ 5 แห่งต่อไปนี้มีส่วนทำให้เกิดร้อยละ 64 ของเหตุการณ์ทั้งหมดจำนวนทั้งสิ้น 115 เหตุการณ์ที่รายงานในระหว่างปี 2565

CHART A: The following five location contributed to 64% of the total of 115 incidents reported in the period January-December 2022



การรายงานเหตุการณ์โจรสลัดเป็นรายประเทศ ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้

ตารางที่ 1: การโจมตีที่เกิดขึ้นจริงและการพยายามโจมตีที่เกิดขึ้นในแต่ละทวีปและแต่ละประเทศในเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคมปี 2561 - ปี 2565

ทวีปและประเทศ	2561	2562	2563	2564	2565
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้					
อินโดนีเซีย	36	25	26	9	10
ช่องแคบมะละกา				1	
มาเลเซีย	11	11	4	2	4
ฟิลิปปินส์	10	5	8	9	6
ช่องแคบสิงคโปร์	3	12	23	35	38
ไทย			1		
เอเชียตะวันออก					
จีน	3	3			
เวียดนาม	4	2	4	1	2
อินเดีย และอนุทวีป					
บังกลาเทศ	12		4		7
อินเดีย	6	4	6	2	3
อเมริกาใต้					
บราซิล	4	2	7	3	5
โคลัมเบีย	1	3	1	6	
สาธารณรัฐโดมินิกัน		1			
เอกวาดอร์	4	3	5	4	
กายอานา	2				2
เฮติ	3	2	5	4	1
เม็กซิโก		1	4	1	1
ปานามา		1			
เปรู	4	10	8	18	12
เวเนซุเอลา	11	6			3
แอฟริกา แอลจีเรีย		1			
แองโกลา			6	4	5
เบนิน	5	3	11	2	
แคเมอรูน	7	6		1	
สาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก	1	1		1	1
สาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโกและปริมินชี		1	2	5	
อียิปต์					1
สาธารณรัฐอิเควทอเรียลกินี		2	3	2	2
กาบอง		1	2	4	
กานา	10	3	9	5	7
กินี	3	2	5	3	
อ่าวเอเดน*	1			1	
สาธารณรัฐโกตดิวัวร์ (ไอวอรีโคสต์)	1	1	3		2
เคนยา		1			
ไลบีเรีย		2	2	1	1
โมร็อกโก		2			
โมซัมบิก	2	3	4	1	
ไนจีเรีย	48	35	35	6	
เซียร์ราลีโอน		1			1
โซมาเลีย*	2				
แอฟริกาใต้					1
คองโก	6	3	3	1	
โตโก	1	3	3		
ส่วนอื่นของโลก			1		
อิรัก			1		
จำนวนรวม ณ สิ้นปี	201	162	195	132	115

* เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการกระทำของโจรสลัดโซมาเลีย

เรือของบริษัทฯ ที่เดินเรือในน่านน้ำดังกล่าวได้ปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติ BMP ทั้งหมดเพื่อลดความเสี่ยงทางโจรสลัด อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีผู้รักษาความปลอดภัยติดอาวุธบนเรือในขณะที่แล่นผ่านบริเวณดังกล่าวเมื่อมีความจำเป็น

บริษัทฯ ได้มีบทบาทหลักในการรายงานต่อองค์กร IFC (Information Fusion Centre) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการเฝ้าดูความเคลื่อนไหวของเรือต่าง ๆ ในน่านน้ำบริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยองค์กร IFC มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และถ่ายทอดข่าวสารต่าง ๆ ให้แก่หน่วยงานรักษาความปลอดภัยชายฝั่ง ซึ่งเป็นองค์กรที่ช่วยลดภัยจากโจรสลัดในภูมิภาคนี้

โครงการร่วมทุน

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd. บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮาลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 5.99 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 294 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 - ปี 2546

อุปสงค์

อุปสงค์

สภาพแวดล้อมสำหรับปี 2566 จะมีลักษณะผันผวนอย่างสุดขีดเช่นเดียวกับในปี 2564/ปี 2565 ด้วยเหตุผลเดียวกันกับที่อุปสงค์/อุปทานเข้าสู่จุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบเมื่อปี 2564 ความเสี่ยงด้านลบสำหรับปี 2566 รวมถึงความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ร้อนระอุเช่น ยูเครน/ไต้หวัน จีนนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กในปริมาณที่น้อยลง อสังหาริมทรัพย์ การผลิตเหล็ก การผลิตปูนซีเมนต์/อลูมิเนียมชะลอตัวและส่งผลกระทบต่ออัตรา GDP ในประเทศจีน ธนาคารกลางสหรัฐส่งสัญญาณถึงการลดวงเงิน QE ในสหรัฐอเมริกา การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐอเมริกาและประเทศเศรษฐกิจหลักอื่น ๆ ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นส่งผลกระทบต่ออัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลก และการตั้งภาษีอากรในอัตราสูงที่เพิ่มมากขึ้น แต่สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่ความหายนะและความเศร้าโศกทั้งหมด ศักยภาพด้านบวกสำหรับปี 2566 ประกอบด้วยมาตรการกระตุ้นทางการเงินของรัฐบาลบางประเทศ จีนปรับลดอัตราดอกเบี้ย ลดข้อกำหนดอัตราส่วนสำรองของธนาคาร ลดข้อกำหนดอัตราส่วนเงินสำรองของธนาคาร ลดดอกเบี้ยจำนอง และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมที่ใช้เหล็กมูลค่า 2.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐถึง 5.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ จีนนำเข้าแร่เหล็กคุณภาพสูงมากขึ้นเพื่อต่อสู้กับมลภาวะ จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษ คำสั่งต่อเรือใหม่ชะลอลงเนื่องจากกฎระเบียบอันท้าทายซึ่งครอบคลุมเชื้อเพลิงในอนาคต การขาดแหล่งเงินทุนแบบดั้งเดิมสำหรับ “เรือเผาไหม้เชื้อเพลิงใหม่” ที่จะสิ้นอายุการใช้งานก่อนอายุการใช้งานที่แท้จริง เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงทำได้ดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ และค่าเงินที่อ่อนค่าลงในยูโรโซนและญี่ปุ่นช่วยให้พวกเขาส่งออกทางเศรษฐกิจได้อย่างหมดปัญหา ที่สำคัญที่สุดด้วยความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณยูเครน การที่จีน “ห้าม” การนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลีย และรัฐบาลจีนได้เพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจของพวกเขาเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งหมดจะช่วยสนับสนุนในด้านอุปสงค์ ในช่วงเวลาที่ด้านอุปทานไม่แสดงสัญญาณการเติบโตใด ๆ นอกจากการเติบโตที่ช้าที่สุดในประวัติศาสตร์ของศตวรรษนี้

อุปทาน

ภายใต้สภาวะปัจจุบัน ประมาณร้อยละ 8.07 (หรือปริมาณ 77.97 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือที่มีอยู่ทั่วโลกจะมีอายุมากกว่า 20 ปี ระหว่างปี 2566 - ปี 2568 หากไม่มีเรือลำใดถูกรีไซเคิลจนถึงสิ้นปี 2568 เรือเหล่านี้จะอยู่ภายใต้แรงกดดันทางการเงินอย่างมหาศาลอันเนื่องมาจากข้อกำหนดด้านกฎระเบียบที่จะเกิดขึ้น ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดอัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองว่าจะออกมาในรูปแบบใด และแรงกดดันด้านกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นสำหรับเรือที่มีอายุมากกว่าในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568 โดยเรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องตัดสินใจมุ่งหน้าไปยังอู่รีไซเคิลเรือในเอเชีย

สำหรับเรือใหม่ร้อยละ 7.16 (หรือปริมาณ 69.14 ล้านเดทเวทตัน) ที่มีกำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2568 การขาดเงินทุนสำหรับเรือที่เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงประกอบกับอัตราค่าระวางที่ล่าช้าของอุตสาหกรรม จะช่วยชะลอการเข้ามาดำเนินการในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองของเรือใหม่เหล่านั้น

ด้านการเงิน

ปี 2565 เริ่มต้นด้วยแนวโน้มเศรษฐกิจโลกที่แข็งแกร่ง อย่างไรก็ตาม ความเชื่อมั่นในเชิงบวกถูกรบกวนด้วยผลกระทบจากของสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนที่ถดถอยและอัตราเงินเฟ้อที่สูง อัตราเงินเฟ้อที่สูงในประเทศเศรษฐกิจหลักผลักดันให้ธนาคารกลางที่นำโดยธนาคารกลางสหรัฐฯ ปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างรวดเร็วตลอดทั้งปี กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ตึงเครียดในโลกตะวันตกส่วนใหญ่ เนื่องจากสินเชื่อกาชาธุรกิจมีราคาแพงขึ้นมากส่งผลให้อุปสงค์ลดลง

ผลประโยชน์ที่แข็งแกร่งในภาคการขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่ส่งผลให้เจ้าของเรือสามารถสร้างกระแสเงินสดที่แข็งแกร่งเป็นพิเศษได้ ผู้ถือหุ้นและธนาคารเป็นผู้รับผลประโยชน์หลัก เนื่องจากบริษัทจ่ายเงินปันผล ชื้อหุ้นคืน และชำระคืนเงินกู้ยืม สิ่งเหล่านี้ส่งผลให้อุปสงค์ด้าน Shipping Finance ลดลงสู่ระดับที่ไม่เคยมีมาก่อนในรอบทศวรรษ นอกจากนี้ ราคาที่สูงของทั้งเรือมือสองและเรือต่อใหม่ ผสมกับความไม่แน่นอนของกฎระเบียบด้านสภาพอากาศและทางเลือกของเชื้อเพลิงในอนาคต ทำให้การใช้จ่ายเพื่อต่อเรือใหม่เป็นอุปสรรคต่อความจำเป็นในการจัดหาเงินทุน

ขณะที่ธนาคารในยุโรปส่วนใหญ่ออกจากภาคการเงินเพื่อการขนส่งทางทะเลในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา บริษัทที่สืบทอดของจีนเข้ามาเติมเต็มช่องว่าง ขยายพอร์ตสินเชื่อบริษัทของพวกเขา และรับตำแหน่งผู้นำของตลาดการเงินหลายแห่ง แนวโน้มดังกล่าวได้ยุติลงในปี 2565 เนื่องจากหัวหน้าบริษัทที่สืบทอดหลายแห่งในจีนถูกตัดสินจำคุกหลังจากเผชิญกับข้อหาคอร์รัปชัน การไม่มีบริษัทที่สืบทอดจีนไม่ได้สร้างผลกระทบต่อเจ้าของเรือรายใหญ่ เนื่องจากงบดุลที่แข็งแกร่งทำให้เจ้าของเรือเหล่านั้นสามารถดึงดูดเงินทุนที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการได้ มีการกล่าวว่า การระดมเงินทุนจากธนาคารยังคงเป็นเรื่องท้าทายสำหรับเจ้าของเรือเอกชนขนาดเล็ก ซึ่งหลายรายสามารถกู้เงินได้ในอัตราดอกเบี้ยสูงหลักเดียวหรือเลขสองหลักที่ต่ำเท่านั้น

ท่ามกลางฉากหลังของ COP 27 ซึ่งเกิดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2565 ความยั่งยืนและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศยังคงเป็นจุดสนใจของชุมชนการเงินเพื่อการขนส่งทางทะเลทั่วโลก ธนาคารที่ลงนามในหลักการโพไซดอนยืนยันความมุ่งมั่นอีกครั้งในการวัดผลตอบแทนการลงทุนโดยเทียบกับเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ในปี 2593 ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายในการลดภาวะโลกร้อนที่เพียง 1.5 องศาเซลเซียส นอกจากนี้ ในปี 2565 พวกเขาได้ตัดสินใจที่จะติดตามการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทุกรูปแบบ ไม่ใช่แค่ CO₂ และจะพิจารณาพอร์ตโฟลิโอของพวกเขาโดยพิจารณาการปล่อยมลพิษทั้งหมดที่เกิดขึ้น ตั้งแต่กระบวนการผลิตเชื้อเพลิงทั้งหมด การจัดตั้งและการใช้งานบนเรือ ซึ่งหมายความว่า การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มขึ้นและลดลงในห่วงโซ่มูลค่าเชื้อเพลิงทางทะเลจะถูกนำมาพิจารณาด้วย

ESG (สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล) และความยั่งยืนกำลังมีความสำคัญมากขึ้นในอุตสาหกรรมการเงิน โดยนักลงทุนจำนวนมากให้ความสำคัญกับธุรกรรมที่มีองค์ประกอบด้านความยั่งยืน แนวโน้มนี้ยังเห็นได้ชัดในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลซึ่งเรือเชื้อเพลิงคู่มีค่าต่อเรือใหม่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในปี 2565 โดยเชื้อเพลิงคู่จะช่วยให้เรือลดการปล่อยมลพิษได้เมื่อมีเชื้อเพลิงทางเลือกในอนาคต

ในปี 2565 บริษัทฯ ชำระเงินกู้ล่วงหน้าจำนวน 24 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ให้แก่ BNP Paribas และลงนามในเงินกู้จำนวน 17 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ กับธนาคารกรุงเทพ ปลดจำนองเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ จำนวน 2 ลำผ่านการชำระเงินกู้ล่วงหน้าดังกล่าว เรืออีก 6 ลำได้รับการปลดจำนองหลังจากที่เราชำระคืนเงินกู้จากธนาคารกรุงไทยจนเต็มจำนวนแล้ว

ตามรายงานจาก Clarksons อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลทั้งหมด (ไม่นับรวมการดำเนินการนอกชายฝั่ง) มีการระดมเงินทุนจากตลาดทุนรวม 16.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2565 เปรียบเทียบกับการระดมทุนรวม 31.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2564 โดยมูลค่า 13.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ มาจากหุ้นกู้ และมูลค่า 1.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ มาจากตราสารทุน ทั้งนี้ ตราสารทุนมูลค่า 768 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ได้รับการระดมทุนผ่านการเสนอขายหุ้นเป็นครั้งแรก (IPO) ในปี 2565 ด้วยแรงหนุนจากอุปสงค์ที่แข็งแกร่งของยุโรป ทำให้บริษัท Excelebrate Energy ซึ่งเป็นสถานีเปลี่ยนก๊าซ LNG แบบลอยน้ำมีการเสนอขายหุ้น IPO ครั้งใหญ่ที่สุดในปี 2565 โดยระดมทุนได้ 384 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ผ่านการจดทะเบียนใน NYSE ในขณะที่การเสนอขายหุ้น IPO ครั้งใหญ่เป็นอันดับสองคือการเสนอขายหุ้นของบริษัทขนส่งชายฝั่งของจีน Xingtong Shipping ซึ่ง ระดมทุนได้ 169.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในตลาดหลักทรัพย์เซี่ยงไฮ้ การออกพันธบัตรอุตสาหกรรมขนส่งถูกรอบงำโดยภาคการเดินเรือสำราญ ในขณะที่การออกพันธบัตรโดยบริษัทเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกที่มีสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 1 ของทั้งหมด

บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดี ๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่อนาคตนี้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเท และเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพอของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของ บริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พีริเชียส ชิพเพิง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการบริษัท



นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

10 กุมภาพันธ์ 2566



ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ และผลการดำเนินการ





ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง 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)

ในปี 2565 กลุ่มบริษัทได้ลงนามในบันทึกข้อตกลง 2 ฉบับ เพื่อซื้อเรือมือสองขนาดแสนดีไซส์ขนาดระวางบรรทุก 36,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ กลุ่มบริษัทได้รับมอบเรือ 2 ลำในวันที่ 13 มิถุนายน 2565 และ 25 กรกฎาคม 2565 ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจำนวน 38 ลำ รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอลมีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,657,579 เดทเวทตัน กองเรือประกอบด้วย เรือ 22 ลำ เป็นเรือธงไทย และเรือ 16 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซด์ (Handysize) จำนวน 21 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 69,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งเทกองใน ตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่าง ๆ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1) กลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ คือเรือที่มีขนาด 10,000 - 39,999 เดทเวทตัน และ 2) กลุ่มเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 40,000 - 69,999 เดทเวทตัน ในอดีตบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซด์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุสั้นลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพ ในด้าน การประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไปในส่วน ของ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” ของรายงานประจำปีฉบับนี้

ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบ การจัดการสิ่งแวดล้อม 14001 (ISO 14001) โดย บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด เป็นหนึ่งใน บรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ไปรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม 14001 (ISO 14001)

วิสัยทัศน์ & พันธกิจ ของบริษัท

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวก การค้าโลก

ค่านิยม

ความซื่อสัตย์สุจริต ความยั่งยืน ธรรมเนียมปฏิบัติ และนวัตกรรม

คำมั่นของบริษัท

» มุ่งมั่นในเรื่องทรัพยากรบุคคล การดำเนินงาน และเทคโนโลยี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคลสำหรับการเติบโตและความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานผ่านการอบรมภายในบริษัทฯ และโครงการพัฒนาต่าง ๆ สำหรับพนักงานภายในองค์กร

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินงานโดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อประสิทธิผลในการดำเนินงาน สูงสุดนอกจากนั้น บริษัทฯยังมุ่งมั่นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

» ความใส่ใจต่อชุมชน

การพัฒนาชุมชนต่าง ๆ ถือเป็นเรื่องที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่าง ๆ รวมทั้งให้การศึกษากับนักเรียนที่มีความเหมาะสมของศูนย์ฝึกอาชีพ ชัยนาวิ และมีการดำเนินการต่าง ๆ อีกมากมาย

» การรักษาสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ถือเป็นหน้าที่ในการลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจบริษัทฯ ได้ลดการปล่อยมลพิษซึ่งสามารถวัดผลได้จากการแทนที่เรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการต่าง ๆ มากมายในการลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ Mewis Ducts บนใบพัดเรือการทำความสะอาดตัวเรือด้านนอก ได้น้ำและใบพัดเรือเป็นประจำ เพื่อลดแรงเสียดทานให้น้อยที่สุด การใช้สารเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันเปรียง) การหลีกเลี่ยงการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างสิ้นเปลืองบนเรือ และการพิจารณาสภาพอากาศ สำหรับเส้นทางการเดินเรือ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินเรือ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะใช้เชื้อเพลิง ที่มีค่ากำมะถันต่ำ และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) ที่ทำให้เกิดความเป็นกรดในมหาสมุทร

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (ตั้งแต่ปี 2563 ถึงปี 2565)

ปี 2563

• แก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดของที่อยู่สำนักงานแห่งใหญ่จดทะเบียนของบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของที่อยู่สำนักงานแห่งใหญ่จดทะเบียนของบริษัทฯ ในหนังสือรับรองของบริษัทฯ ต่อกระทรวงพาณิชย์โดยมีรายละเอียดดังนี้

ที่อยู่สำนักงานแห่งใหญ่จดทะเบียนเดิม: เลขที่ 8 อาคารคาเซย์เฮาส์ ชั้น 7 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

ที่อยู่สำนักงานแห่งใหญ่จดทะเบียนใหม่ (หลังจากที่จดทะเบียนแก้ไข): เลขที่ 8 ชั้นที่ 7, 8, และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

• การแก้ไขสัญญาเงินกู้จากธนาคาร BNP Paribas

เมื่อวันที่ 16 เมษายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือ บริษัท พรินเซส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท พรินเซส ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้ร่วม ได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 เพื่อแก้ไขสัญญาเงินกู้วงเงิน 42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ตามที่บริษัทฯ ได้รายงานตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2557) ซึ่งเดิมมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินทุนสำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งที่สอง ขนาดอัตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ (กล่าวคือ เรือสวัสดี นารี และ เรือสวดา นารี) ทั้งนี้ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฯ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มวงเงินกู้ยืมอีกจำนวน 10.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (“วงเงินกู้เพิ่ม”)

• มติที่ประชุมผู้ถือหุ้นที่ รุ่ PSL206A ครั้งที่ 1/2563

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2563 สำหรับ “หุ้นกู้ของบริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2563 (“หุ้นกู้”

หรือ “PSL206A”) เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 เวลา 14.00 น. ณ สำนักงานบริษัท คริสเตียนีและนิลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน) เลขที่ 727 ถนนลาซาล แขวงบางนาใต้ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โดยสรุป ดังนี้

1. มีมติอนุมัติให้ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL206A ออกไปอีก 1 ปี 6 เดือน โดยแก้ไขวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ จากเดิม วันที่ 9 มิถุนายน 2563 เป็น วันที่ 9 ธันวาคม 2564 และอนุมัติให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดสิทธิ ใบหุ้นกู้ และชื่อหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับการแก้ไขวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ดังกล่าว
2. มีมติอนุมัติให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้เป็น อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.5 ต่อปี โดยให้เริ่มคำนวณดอกเบี้ยหุ้นกู้ตามอัตราดอกเบี้ยหุ้นกู้อัตราใหม่ ตั้งแต่ (และรวมถึง) วันที่ 9 มิถุนายน 2563 ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่กำหนดในข้อกำหนดสิทธิ รวมทั้งแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในข้อ 2.1 และข้อความที่เกี่ยวข้องของข้อกำหนดสิทธิและใบหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้
3. มีมติอนุมัติให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดสิทธิ ข้อ 11. การไถ่ถอนหุ้นกู้และการซื้อคืนหุ้นกู้ โดยเพิ่มข้อ 11.5 การไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนโดยผู้ออกหุ้นกู้ และแก้ไขชื่อและใบหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้ “หุ้นกู้ของบริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน”
4. มีมติอนุมัติให้ชำระคืนเงินต้นจำนวน ร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง พร้อมด้วยดอกเบี้ยงวดวันที่ 9 มิถุนายน 2563

• สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 10.10 ล้านบาทหรือยสหรัฐ จากระนาการเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ บางราย ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 10,100,000 เหรียญสหรัฐ (“เงินกู้”) กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนสำหรับ หุ้นกู้ของบริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 (ตามที่ได้ขยายระยะเวลาไถ่ถอนหุ้นกู้) (หุ้นกู้รุ่น PSL206A)

• แต่งตั้งกรรมการใหม่จำนวน 2 ท่าน

ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2563 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันพุธที่ 8 กรกฎาคม 2563 เวลา 10.30 น. โดยเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) ถ่ายทอดสดจากสำนักงานของบริษัทฯ เลขที่ 8 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งนางสาวเพ็ญ ศรีสุธีรสานต์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระ และนางสาวสิริสา สุภาวสิน เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

• แต่งตั้งประธานคณะกรรมการบริษัท และประธานคณะกรรมการสรรหาท่านใหม่

สืบเนื่องจากการพ้นจากตำแหน่งกรรมการเนื่องจากการเกษียณอายุของนายธีระ วิภูชนิน ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2563 ของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการแต่งตั้งดังต่อไปนี้ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2563 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันพุธที่ 8 กรกฎาคม 2563 เวลา 12.00 น. ณ สำนักงานจดทะเบียนของบริษัทฯ

- นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา กรรมการอิสระ เข้าดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เป็นต้นไป
- นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ กรรมการอิสระ เข้าดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา ซึ่งวาระการดำรงตำแหน่งดังกล่าวเท่ากับ 2 ปี โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2563 เป็นต้นไป ซึ่งเป็นการดำรงตำแหน่งแทนนายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการบริษัท

- การลงนามสัญญาจะจับข้อพิพาทระหว่างบริษัทฯ กับ Sainty Marine Corporation Ltd. ประเทศจีน (ปัจจุบันชื่อ Jiangsu Guoxin Corporation Ltd.) (“Sainty”)

เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ และ Sainty ได้ลงนามในสัญญาจะจับข้อพิพาทโดยสมัครใจ เพื่อระงับข้อพิพาทและข้อเรียกร้องทั้งหมดโดยสันติวิธีซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาส่งต่อเรือจำนวน 11 ลำ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดระวาง 64,000 เทปเวตัน จำนวน 11 ลำ ตัวเรือหมายเลข SAM13009B (เรืออิสรา นารี), ตัวเรือหมายเลข SAM13010B (เรืออินทรา นารี), ตัวเรือหมายเลข SAM14017B, ตัวเรือหมายเลข SAM14018B, ตัวเรือหมายเลข SAM14019B, ตัวเรือหมายเลข SAM14020B, ตัวเรือหมายเลข SAM14021B, ตัวเรือหมายเลข SAM14022B, ตัวเรือหมายเลข SAM14023B, ตัวเรือหมายเลข SAM14027B และตัวเรือหมายเลข SAM14028B (“เรือทุกลำ”) ซึ่งอยู่ระหว่างกระบวนการอนุญาตตุลาการ และกระบวนการพิจารณาตัดสินของศาลในลอนดอน

- มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น PSL211A ครั้งที่ 1/2563

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2563 สำหรับ “หุ้นกู้ของบริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 (“หุ้นกู้” หรือ “PSL211A”) เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 เวลา 10:30 น. ณ ห้องประชุมและ ห้องโพลิน โรงแรมอวานี เอเทรียม เลขที่ 1880 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โดยสรุป ดังนี้

1. มีมติอนุมัติให้ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL211A ออกไปอีก 1 ปี 6 เดือน โดยแก้ไขวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้จากเดิม วันที่ 22 มกราคม 2564 เป็น วันที่ 22 กรกฎาคม 2565 และอนุมัติให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดสิทธิ ใบหุ้นกู้ และชื่อหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับการแก้ไขวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ดังกล่าว
2. มีมติอนุมัติให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้ เป็น อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.75 ต่อปี โดยให้เริ่มคำนวณดอกเบี้ยหุ้นกู้ตามอัตราดอกเบี้ยหุ้นกู้ตราใหม่ ตั้งแต่ (และรวมถึง) วันที่ 22 มกราคม 2564 ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่กำหนดในข้อกำหนดสิทธิ รวมทั้งแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในข้อ 2.1 และข้อความที่เกี่ยวข้องของข้อกำหนดสิทธิและใบหุ้นกู้ ให้สอดคล้องกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้
3. มีมติอนุมัติให้แก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดสิทธิ ข้อ 11. การไถ่ถอนหุ้นกู้และการซื้อคืนหุ้นกู้ โดยเพิ่มข้อ 11.5 การไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนโดยผู้ออกหุ้นกู้และแก้ไขชื่อและใบหุ้นกู้ให้สอดคล้องกับเรื่องดังกล่าว ดังนี้ “หุ้นกู้ของบริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2565 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน”
4. มีมติอนุมัติให้ชำระคืนเงินต้นจำนวน ร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (ไม่ว่าในคราวเดียวหรือหลายคราว) ไม่ว่าในวันใด ๆ และไม่จำเป็นต้องตรงกับวันครบกำหนดชำระดอกเบี้ย (ไม่ว่าวันใด ๆ) ก่อน หรือ ณ วันที่ 22 มกราคม 2564

- รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 2

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 40 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง เป็นเงินจำนวน 627.20 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 22 ตุลาคม 2563

- รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 1

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 10 ของมูลค่าหุ้นกู้ทั้งหมด เป็นเงินจำนวน 359 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 22 ตุลาคม 2563

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 2**

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดอีกจำนวนร้อยละ 10 ของมูลค่าหุ้นกู้ทั้งหมด (จำนวน 3,590 ล้านบาท) เป็นเงินจำนวน 359 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 หลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 2 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL211A มีเงินต้นคงค้างจำนวน 2,872 ล้านบาท

- **การได้รับค่าเช่าเรือเหมาลำล่วงหน้าจากบริษัท Ultratech Cement Ltd. ประเทศอินเดีย**

อ้างอิงสัญญาเช่าระยะยาว จำนวน 5 ฉบับ ระหว่างบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในประเทศสิงคโปร์ 5 แห่ง กล่าวคือ (1) บริษัท เอปี้ชี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด (2) บริษัท เอปี้ชี ทุ ฟิทีอี ลิมิเตด (3) บริษัท เอปี้ชี ตรี ฟิทีอี ลิมิเตด (4) บริษัท เอปี้ชี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด และ (5) บริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะเจ้าของเรือ กับบริษัท Ultratech Cement Ltd. ประเทศอินเดีย ในฐานะผู้เช่า สำหรับเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ (กล่าวคือ เรือคนยา นารี เรืออภิญญา นารี เรือบุญญา นารี และ เรือชัญญา นารี) และเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ (กล่าวคือ เรืออภิรดี นารี) ตามลำดับ (รวมเรียกว่า “เรือ”) เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า ในช่วงสิ้นเดือน สิงหาคม 2563 เจ้าของเรือแต่ละรายได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาเช่าเรือกับผู้เช่า เพื่อแก้ไขเงื่อนไขการชำระเงิน ภายใต้สัญญาเช่าเรือแต่ละฉบับ โดยผู้เช่าตกลงที่จะชำระค่าเช่าเรือรายวันล่วงหน้าเป็นระยะเวลาหนึ่งปี (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2564) ก่อนหรือภายในวันที่ 1 ตุลาคม 2563 โดยเจ้าของเรือได้ให้ส่วนลดค่าเช่าเรือในอัตราร้อยละ 5 ทั้งนี้ ในวันที่ 1 ตุลาคม 2563 เจ้าของเรือได้รับชำระเงินค่าเช่าระยะยาวล่วงหน้าดังกล่าวสำหรับเรือทั้ง 5 ลำ จากผู้เช่าตามที่ตกลงกันเป็นเงินทั้งสิ้น 25.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- **การเปลี่ยนแปลงของฝ่ายบริหารและกรรมการบริหาร**

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า นายโกดการกิจพิทิล มูราลี เมนนอน ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร ของบริษัทฯ และได้ทำงานกับบริษัทฯ มาเป็นระยะเวลากว่า 32 ปี จะเกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ ในทุกตำแหน่ง ณ สิ้นปี 2563 ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งให้ นายประธาน มหาสิงห์ม ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ (เทคนิค) และได้ทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2536 เข้าดำรงตำแหน่ง กรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร แทนคุณเมนนอน โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป ดังนั้น หลังจากการแต่งตั้งดังกล่าวนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จะประกอบไปด้วย นายคาลิด ฮาซิม นายกอดัม คูรานา และนายประธาน มหาสิงห์ม

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก SinoPac Capital International (HK) Limitedฮ่องกง**

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 บริษัทฯ ย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับ SinoPac Capital International (HK) Limited โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ (เรือชัญญา นารี)

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 3**

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดอีกจำนวนร้อยละ 30 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 940.80 ล้านบาท) คิดเป็นเงินจำนวน 282.24 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่

5 มกราคม 2564 ทั้งนี้ ภายหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 3 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL206A จะมีเงินต้นคงค้างจำนวน 658.56 ล้านบาท

ปี 2564

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 4**

เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดอีกจำนวนร้อยละ 50 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง (จำนวน 658.56 ล้านบาท) เป็นเงินจำนวน 329.28 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 12 มีนาคม 2564 ทั้งนี้ ภายหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 4 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL206A มีเงินต้นคงค้างจำนวน 329.28 ล้านบาท

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 5 (ครั้งสุดท้าย)**

เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL206A ทั้งหมด เป็นเงินจำนวน 329.28 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 23 เมษายน 2564

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 3**

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 10 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้างทั้งหมด (จำนวน 2,872 ล้านบาท) เป็นเงินจำนวน 287.20 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 30 เมษายน 2564 ภายหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 3 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL211A มีเงินต้นคงค้างจำนวน 2,584.80 ล้านบาท

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 10.10 ล้านบาทหรือสหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ บางราย ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 10,100,000 เหรียญสหรัฐกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ภายใต้สัญญาเงินกู้ฉบับลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2563 จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ตามที่บริษัทฯ ได้รายงานตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2563

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 38.35 ล้านบาทหรือสหรัฐจาก Credit Agricole Corporate and Investment Bank**

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า บริษัทฯ ย่อยบางบริษัทในประเทศไทยสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเตด และ บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้และบริษัทฯ และบริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด (“PSSP”) บริษัทย่อยในประเทศไทยสิงคโปร์ของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ย่อยดังกล่าว ในฐานะผู้ค้ำประกันร่วม ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกัน จำนวน 38,350,000 เหรียญสหรัฐ กับ Crédit Agricole Corporate and Investment Bank โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชำระคืนเงินกู้ภายในกลุ่มบริษัท ให้แก่ PSSP ซึ่งบริษัทย่อยเป็นลูกหนี้โดยเงินกู้ดังกล่าวนี้เกี่ยวข้องกับ เรือ 6 ลำ ซึ่งบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ กล่าวคือ เรือวิภา นารี เรือวิยะดา นารี เรือคารณีนารี เรือบาร์นี นารี เรือเบญจมาศ นารี และเรืออนัญญา นารี ตามลำดับ

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 4**

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 45 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้างทั้งหมด (จำนวน 2,584 ล้านบาท) เป็นเงินจำนวน 1,163.16 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 22 กรกฎาคม 2564 ภายหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 4 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL211A มีเงินต้นคงค้างจำนวน 1,421.64 ล้านบาท

- **สัญญาเงินกู้เพื่อความยั่งยืนจำนวน 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ(International Finance Corporation) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)**

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า บริษัทฯ ย่อยบางบริษัทในประเทศไทยสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท เอปี้ซี วัน ฟิทีอี ลิมิตเต็ด บริษัท เอปี้ซี ฟู ฟิทีอี ลิมิตเต็ด บริษัท เอปี้ซี ตรี ฟิทีอี ลิมิตเต็ด บริษัท เอปี้ซี โพรฟิทีอี ลิมิตเต็ด และบริษัท พรินเซส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืน แบบมีหลักประกันจำนวน 85,000,000 เหรียญสหรัฐ กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยและธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรีไฟแนนซ์เรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ กล่าวคือ เรืออภิญญา นารี เรือบุญญา นารี เรือชัยญา นารีและ เรือคณยา นารี เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ (เรืออภิณี นารี) และเพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A คงค้างทั้งหมดของบริษัทฯ

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 1 สำหรับปี 2564**

เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2564 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 1 สำหรับปี 2564 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 จำนวน 0.50 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 30 สิงหาคม 2564 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 10 กันยายน 2564

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 5 (ครั้งสุดท้าย)**

เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A คงค้างทั้งหมด คิดเป็นเงินจำนวน 1,421.64 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 27 กันยายน 2564

- **เหตุการณ์ของเรือชญาณี นารี**

เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2564, 19 ตุลาคม 2564, 1 พฤศจิกายน 2564 และ 13 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบถึงความคืบหน้าของการจับกุมลูกเรือสัญชาติไทยจำนวน 22 ราย บนเรือชักธงสิงคโปร์ของบริษัท พรินเซส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิตเต็ด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ เรือชญาณี นารี ภายได้ข้อกล่าวหาลักลอบขนยาเสพติดเข้าประเทศในจีน

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือวิภา นารี**

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า เรือวิภา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแสนตันของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Navision Chartering A/S ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2564 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 102 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI) ซึ่งในปัจจุบัน อัตราค่าระวางแบบผันแปรดังกล่าวอยู่ที่ประมาณ 37,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 สำหรับปี 2564**

เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 สำหรับปี 2564 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 0.50 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 13 ธันวาคม 2564

- **การทำรายการเกี่ยวโยงกัน**

เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2564 เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 ได้มีมติอนุมัติการทำรายการเกี่ยวโยงกัน กล่าวคือ การซื้อห้องชุดหนึ่งห้อง ณ อาคารชุดเพชรทิจ ทาวเวอร์ส โดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปปิง เอเจนซี่ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จากนายคาลิด มอยนูดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และกรรมการของบริษัทย่อย และนายมูนิร์ มอยนูดิน ฮาซิม น้องชายของนายคาลิด

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือลติกา นารี**

เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือลติกา นารี เรือขนาดแสนดีไชน์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 10 ถึง 12 เดือน กับบริษัท Navision Chartering A/S ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 20 พฤศจิกายน 2564 โดยมีอัตราค่าระวางสำหรับ 50 วันแรกที่จำนวน 21,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน และหลังจากนั้นมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรร้อยละ 95 ของดัชนีอัตราค่าระวางแบบผันแปร Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

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 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 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 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 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

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสวิตรี นารี**

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสวิตรี นารี เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Umang Shipping Services Ltd ในฐานะ

ผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 115 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ย ในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสรีตา นารี**

เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสรีตา 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 นาง ลิน เย็น ค็อก ซึ่งพ้นจากตำแหน่งกรรมการตามวาระได้ขอสละสิทธิในการเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่ง

- **การแต่งตั้งคณะกรรมการชุ่ยยอย**

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติดังต่อไปนี้ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 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
- แก้ไขวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการชุ่ยยอยทั้งหมด (รวมถึงกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ) จากวาระการดำรงตำแหน่ง 2 ปีเป็นวาระที่สอดคล้องกันกับวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯ

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสโรชา นารี**

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสโรชา นารี เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 9 ถึง 11 เดือน กับบริษัท Pan Ocean Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 7 มีนาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบคงที่ที่ 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 프리เชียส สโตนส์ ชิปปิง จำกัด สำหรับ M.V. NORDIC SEOUL และ บริษัท 프리เชียส จัสมินส์ จำกัด สำหรับ M.V. NORDIC BUSAN โดยราคาซื้อเรือ M.V. NORDIC SEOUL เป็นเงิน 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และราคาซื้อเรือ M.V. NORDIC BUSAN เป็นเงิน 26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นราคาตลาด

- **การรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของมือสอง ขนาด 35,882 เดกเวกตัน**

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

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

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

- **การรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของมือสอง ขนาด 35,882 เดกเวกตัน**

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

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 สำหรับปี 2565**

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

- **การเลิกกิจการของบริษัทย่อย**

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการเลิกกิจการของบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จำนวน 6 บริษัท (“บริษัทย่อย”) กล่าวคือ บริษัท 프리เชียส แคปปิตอลส์ จำกัด บริษัท 프리เชียส ไดมอนดส์ จำกัด บริษัท 프리เชียส การ์เน็ตส์ จำกัด บริษัท 프리เชียส มินิออร์ลส์ จำกัด บริษัท 프리เชียส มูนส์ จำกัด และบริษัท 프리เชียส รีสอร์ทส์ จำกัด เหตุผลของการเลิกกิจการคือ ไม่มีการดำเนินงานใด ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทย่อยนี้มีได้เป็นเจ้าของเรือ

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 3 ฉบับ**

เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวต่าง ๆ สำหรับเรือของบริษัทฯ เมื่อไม่นานมานี้ ดังนี้

- เรือบาร์นี นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 12 ถึง 15 เดือน กับบริษัท Intergis 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 Intergris Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 115 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรือวิกา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซด์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวกับบริษัท Intergris Co., Ltd. ประเทศเดนมาร์ก ในฐานะผู้เช่า ไปอีกระยะเวลา 11.5 ถึง 14.5 เดือน โดยเริ่มทำสัญญานับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 และจะมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 102 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

• การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรืออริยา นารี

เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรืออริยา นารี เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Stone Shipping Ltd เบอร์มิวดา ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 5 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 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 Intergris Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 10 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 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 Intergris Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 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 มหาสิงห์ ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร ของบริษัทฯ และได้ทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2536 จะเกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ ในทุกตำแหน่ง ณ สิ้นปี 2565 ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งให้นายจินตราเชการ์ 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 และนายจินตราเชการ์ 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 แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่าเรือล้านนา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซส์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 10 ถึง 14 เดือน กับบริษัท Dampskibsselskabet Norden A/S ประเทศเดนมาร์ก ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2564 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 92.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)



ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

1. โครงสร้างรายได้

เรือของพีเอสแอล (PSL) มีรูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าแบ่งเป็น การให้เช่าเป็นระยะเวลา หรือ การให้เช่าเป็นรายเที่ยว

1.1 การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter): การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าใช้เรือ (Charter Hire) ให้พีเอสแอลเป็นค่าปฏิบัติการ ควบคุมเรือตามระยะเวลาที่ตกลง Charterer จะเป็น ผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับการเดินทางนั้น ๆ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายที่ทำเรือ ทั้งนี้ ในกรณีดังกล่าว พีเอสแอล (หรือบริษัทเจ้าของเรือ) ไม่ใช่ ผู้ให้เช่าเรือ (Lessor of the Ship) แต่เป็น ผู้ให้บริการเนื่องจากพีเอสแอลยังคงมีสิทธิครอบครองและควบคุมดูแลเรือทั้งหมดตามกฎหมาย

1.2 การให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter): การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใด ๆ ตามที่ ตกลง (โดยมีการคิดราคาเป็นเหรียญสหรัฐฯ ต่อตัน) ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย สำหรับการเดินเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายที่ทำเรือ

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของพีเอสแอลในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2563		2564		2565	
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	2,874.43	76.63	7,722.88	87.62	8,992.49	98.31
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	851.87	22.71	888.87	10.08	132.30	1.45
รวมรายได้จากการเดินเรือ	3,726.30	99.34	8,611.75	97.70	9,124.79	99.76
รายได้อื่น	24.76	0.66	202.54	2.30	21.85	0.24
รวมรายได้	3,751.06	100.00	8,814.29	100.00	9,146.64	100.00

2. ลักษณะของธุรกิจ

พีเอสแอลบริหารกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง โดยไม่มีการกำหนดท่าเรือปลายทางไว้ล่วงหน้า สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ ซีเมนต์ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่ และเนื้อแร่ ถ่านหิน และ ไม้ซุง ในทางภูมิศาสตร์ พีเอสแอลได้แบ่งเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างคร่าว ๆ เป็น 5 ภูมิภาค ประกอบด้วย 1) อเมริกาเหนือ 2) ยุโรป 3) ละตินและอเมริกาใต้ - แอฟริกา 4) อินเดียอนุทวีป - ตะวันออกกลาง และ 5) เอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกไกล เรือในกองเรือพีเอสแอลส่วนใหญ่สามารถให้บริการในท่าเรือที่มีขีดจำกัดในเรื่องของร่องน้ำและขีดจำกัดในเรื่องอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า (โดยเรือของพีเอสแอล มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดตั้งพร้อมอยู่เรือ) ขณะที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถให้บริการในท่าเรือดังกล่าวได้ ลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อได้เปรียบและส่งผลให้พีเอสแอลได้อัตราค่าระวางที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่น เรือของบริษัทฯ ซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจึงเป็นที่ต้องการมากกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดที่ใหญ่กว่าได้ก็ตาม

เรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมามี การให้บริการทั้ง 2 ลักษณะ คือ การให้เช่าเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเป็นรายเที่ยวในอัตราใกล้เคียงกัน โดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1 - 3 เดือนจนในปี 2547 หลังจากนั้นสัดส่วนของการให้เช่าเป็นรายเที่ยวได้เพิ่มขึ้นเป็นมากกว่าร้อยละ 90 สำหรับการให้บริการเช่าเรือ ในปี 2565 มีเรือจำนวนมากในกองเรือของพีเอสแอลได้มีการทำสัญญาให้เช่าเรือโดยอ้างอิงกับดัชนี

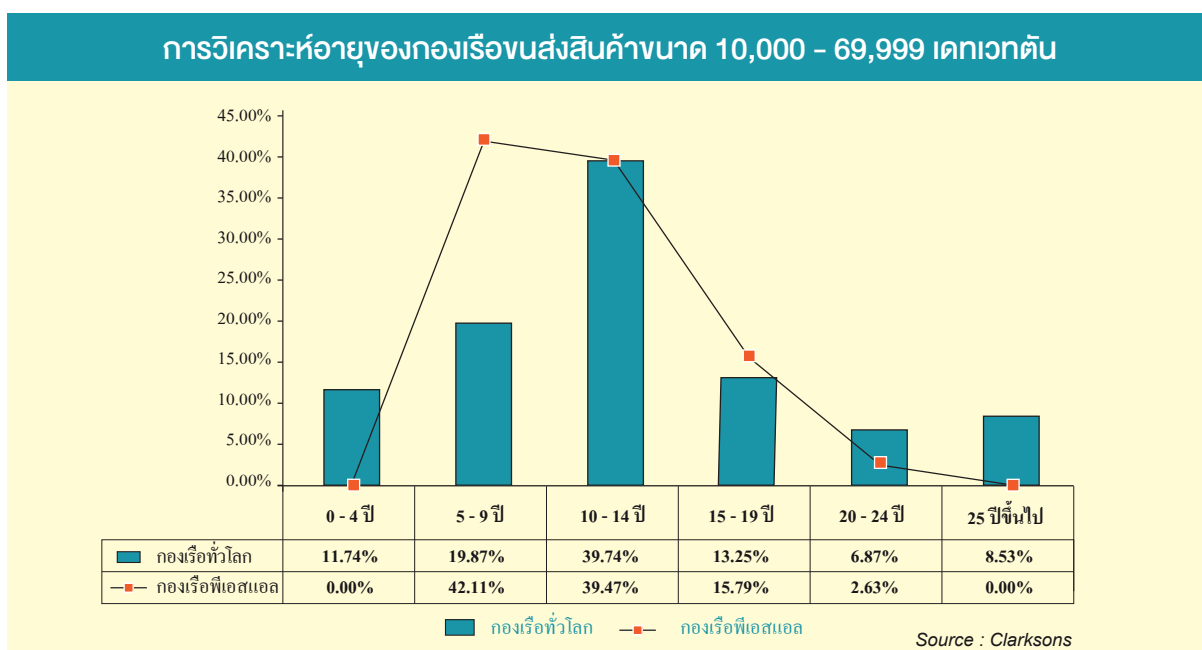
ระยะเวลาประมาณ 12 เดือน อัตราค่าระวางแบบผันแปรนี้จะช่วยให้พีเอสแอลได้ประโยชน์ในช่วงภาวะตลาดขาขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็จะทำให้พีเอสแอลมีความเสี่ยงช่วงภาวะตลาดขาลง

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็นที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลด ความเสี่ยงจากผลกระทบอื่นที่เกิดขึ้นในภูมิภาคใด ๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

2.1 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 11 ปี ซึ่งน้อยกว่าอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลกที่ ประมาณ 12.5 ปี

กราฟต่อไปนี้เป็นกราฟวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดกเวทตันและกองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2566



2.2 การดำเนินงานธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

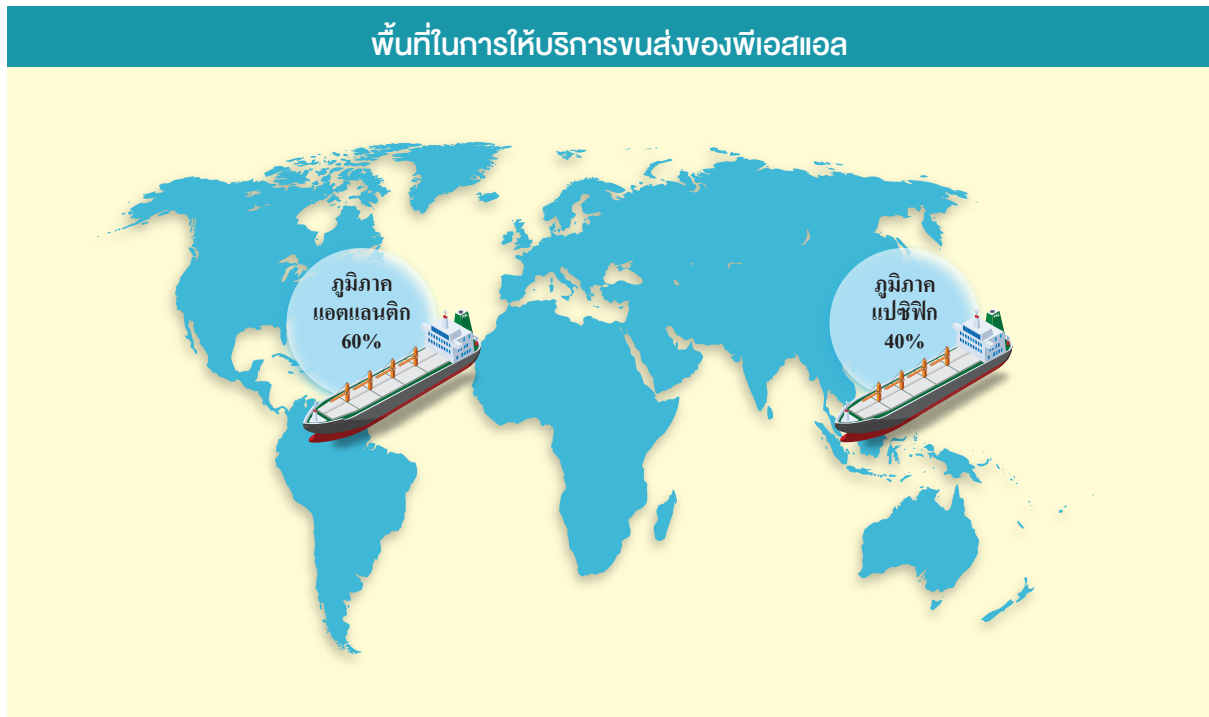
1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2563		2564		2565	
ซีเมนต์	114	29.77%	125	32.22%	115	31.68%
สินค้าการเกษตร	71	18.54%	67	17.27%	60	16.53%
เหล็ก	43	11.23%	35	9.02%	45	12.39%
ปุ๋ย	34	8.88%	40	10.31%	20	5.50%
แร่ธาตุและสินแร่	50	13.05%	39	10.05%	60	16.53%
ถ่านหิน	36	9.40%	26	6.70%	22	6.06%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	4	1.04%	21	5.41%	11	3.03%
อื่นๆ	31	8.09%	35	9.02%	30	8.28%
รวมทั้งสิ้น	383	100.00%	388	100.00%	363	100.00%

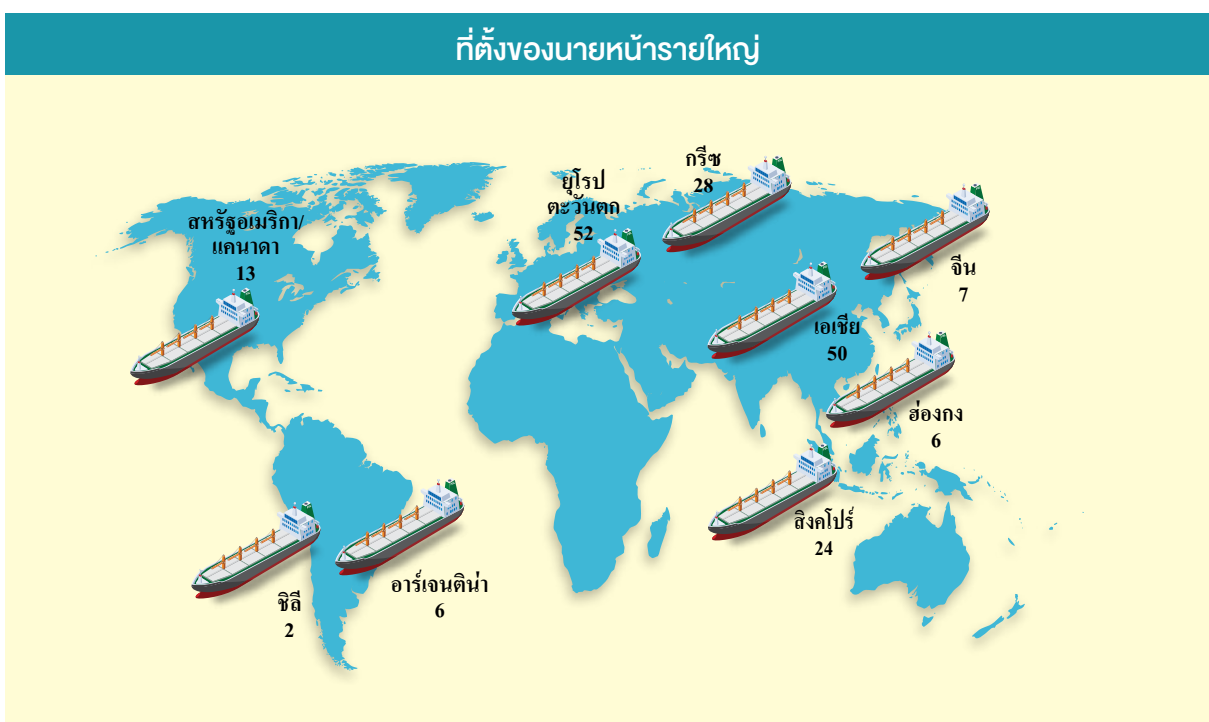
2. การให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charters) และ การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charters)

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2563		2564		2565	
การให้เช่าเป็นรายเที่ยว	34	8.88%	24	6.19%	3	0.83%
การให้เช่าเป็นระยะเวลา	349	91.12%	364	93.81%	360	99.17%

3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่งสำหรับปี 2565



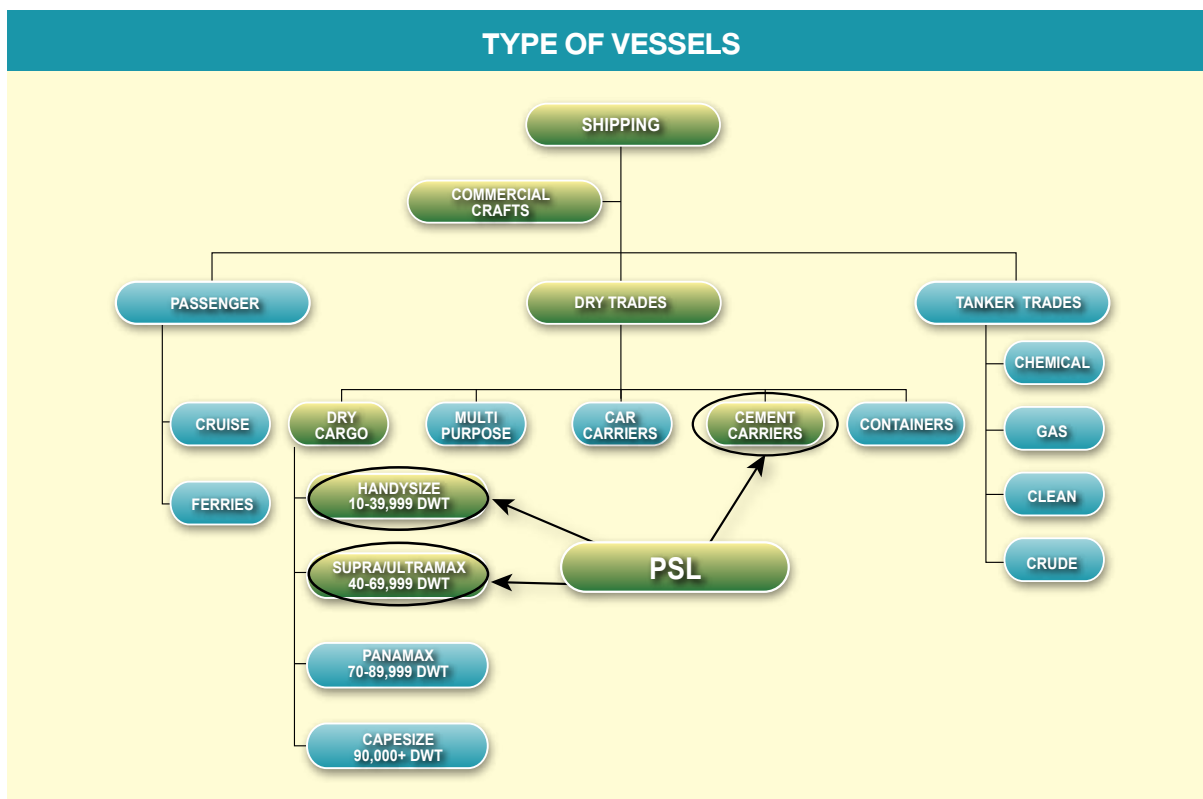
4. เครือข่ายการตลาดและที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลด ต้นทุนในการดำเนินงาน

3. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้าง ๆ ได้ดังนี้



3.1 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งแกล่ง (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

กองเรือของพีเอสแอล เป็นเรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) อุปสงค์ ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในกลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและท่าเรือจำนวนมากที่เรือกลุ่มนี้สามารถให้บริการได้ ส่งผลให้รายได้มีความผันผวนน้อยกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

ในด้านอุปทานนั้นค่อนข้างมีการกระจายตัว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กองเรือโลกขนาดระหว่าง 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีประมาณ 8,301ลำ โดยเจ้าของเรือรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 120 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 2 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน เจ้าของเรือส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชน รายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ บริษัทฯ มีเรือจำนวน 38 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 0.50 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักรโดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงสองปีถึงสามปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น ต้องใช้ระยะเวลาสามปีในการฟื้นตัวของภาคอุปทานจากช่วงตกต่ำ

อันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชียในปี 2540 ทำให้ความต้องการใช้ บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลง และต่อมาราคาเรือบรรทุกสินค้าก็ได้อ่อนตัวลงเรื่อยๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาค ของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห่ง เทกของมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรก ของปี 2544 นอกจากนี้ราคารับซื้อเศษเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วย สร้างแรงจูงใจให้มีการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น

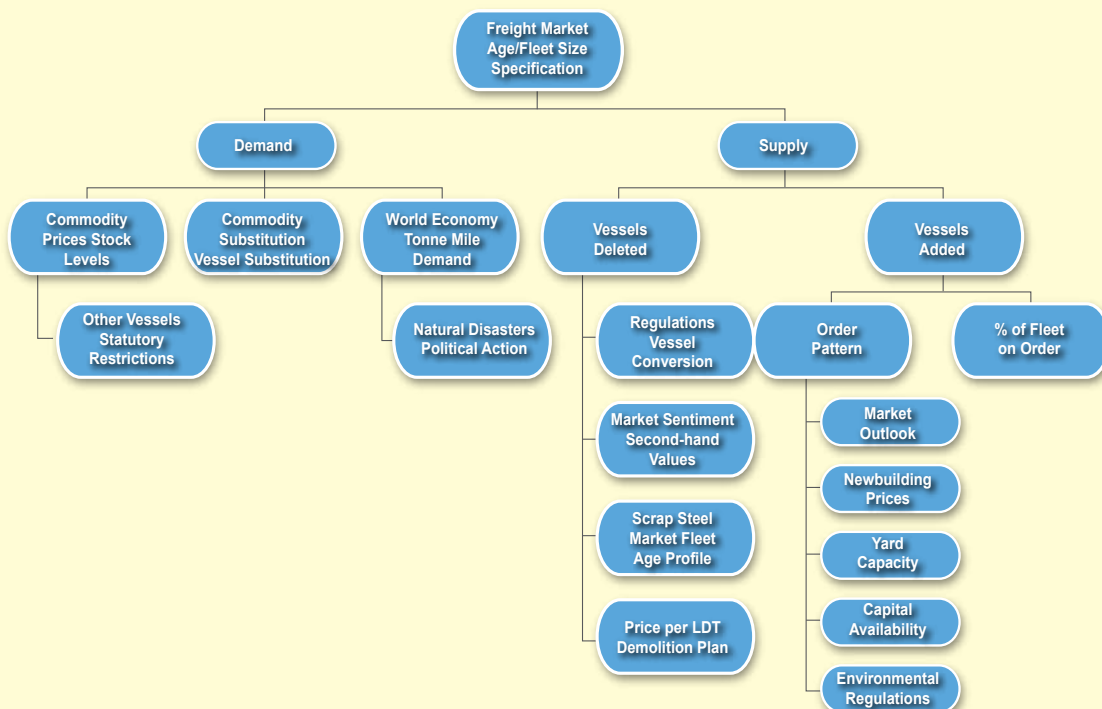
จากปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้เริ่มมีการปรับตัว ดีขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัวของอัตรา ค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญ ได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่ง อย่างไรก็ดีตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาด ได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และ ในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัวพุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 3.3) ที่ขึ้นไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวลดลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้เริ่มปรับตัวสูงขึ้น อีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 เนื่องมาจากวิกฤต การเงินโลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึง ระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551 เนื่องจากจำนวนเรือในตลาดมีปริมาณ เพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2552 ถึงปี 2555 ทำให้ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกต้องเผชิญภาวะตกต่ำเป็นเวลายาวนาน ตั้งแต่ปี 2554 ถึงปี 2559 โดยดัชนี BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 และ ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุด ซึ่งถือเป็นค่าเฉลี่ยดัชนี BDI ที่ต่ำที่สุดในประวัติศาสตร์

ตั้งแต่ปี 2559 ดัชนี BDI ได้ปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นผลจากความกดดันด้านอุปทานที่ลดลง เนื่องจากการสั่งต่อเรือใหม่ลดลง ในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 อุบัติเหตุในเหมืองแร่ Vale ที่บราซิล สภาพอากาศที่เลวร้ายที่ ออสเตรเลีย และไข้หวัดหมูแอฟริกาตะวันออกที่จีนได้ทำให้ค่าระวางเรือลดลง โชคดีที่ตลาด ได้ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งใน ช่วงครึ่งปีหลัง โดยดัชนี BDI แตะจุดสูงสุดในรอบ 10 ปีในเดือนกันยายน 2562 ต่อมาได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งร้ายแรงกว่า เหตุการณ์ใด ๆ ที่เคยเกิดขึ้น นั่นก็คือ การระบาดของไวรัส Covid-19 ซึ่งทำให้รายได้ของเรือขนส่งลดลงอย่างมากในช่วง เดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคม 2563 อย่างไรก็ดีตาม ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 เป็นต้นมาปริมาณอุปสงค์ได้มีการ ฟื้นตัวขึ้นเนื่องจากภาคเศรษฐกิจทั่วโลกได้กลับมาเปิดดำเนินการ นอกจากนี้ แผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจำนวน 667 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเน้นไปที่ ภาคอุตสาหกรรมเหล็ก ได้ช่วยกระตุ้นอุปสงค์ของสินค้าโภคภัณฑ์ต่าง ๆ การฟื้นตัว ของภาคอุปสงค์และการลดลงของภาคอุปทานส่งผลทำให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงปลายปี 2563 และ ตลอดปี 2564 ในปี 2564 ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกยังอยู่ในช่วงขาขึ้นโดยได้รับการสนับสนุนจากการขยายตัวทาง เศรษฐกิจของประเทศเศรษฐกิจหลัก ๆ ประกอบกับจำนวนการสั่งต่อเรือที่มีจำนวนน้อย ดัชนี BDI ได้ปรับตัวสูงขึ้น โดยแตะระดับที่ 5,650 จุดซึ่งสูงสุดในรอบ 13 ปีในวันที่ 7 ตุลาคม 2564 หลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงและ ณ สิ้นปี 2564 อยู่ที่ 2,217 จุด ในปี 2565 ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกยังคงมีแนวโน้มขาขึ้น อย่างไรก็ดีตาม อัตราค่าระวางได้อ่อนตัวลงใน ครึ่งหลังของปี เนื่องจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของสหรัฐอเมริกา ภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ถดถอยในจีน และการลดลงของการขนส่งสินค้าออกจากยูเครนเนื่องจากสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ดัชนี BDI ณ สิ้นปี ปิดที่ 1,515 จุด

3.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดันอุตสาหกรรมการขนส่งและเป็น ตัวสร้างแรงจูงใจของธุรกิจ

FREIGHT MARKET : DEMAND and SUPPLY



3.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

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

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”) ของเรือขนาดเคปไซส์ เรือขนาดปานามาแมกซ์ เรือขนาดซูปราแมกซ์ เรือขนาดแฮนด์ไซส์

ในเดือนมกราคม 2561 Baltic Exchange ได้ประกาศเปลี่ยนแปลงการคำนวณดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง (BDI) ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยค่าดัชนี BDI ได้ถูกถ่วงน้ำหนักใหม่ตามอัตราส่วนของค่าเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลา กล่าวคือ คำนวณจากเรือขนาดเคปไซส์ร้อยละ 40 เรือขนาดปานามาแมกซ์ ร้อยละ 30 และเรือขนาดซูปราแมกซ์ร้อยละ 30 และได้ยกเลิกการรวมเรือขนาดแฮนด์ไซส์ในการคำนวณค่าดัชนี BDI ทั้งนี้ ใช้ค่า 0.1 เป็นตัวคูณในการคำนวณดัชนีค่าระวางรายวันดังกล่าว

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตรดังนี้

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

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ (BSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ เทส 58 ได้เริ่มต้นเผยแพร่ในวันที่ 3 เมษายน 2560 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ เทส 52 เป็นเทส 58 เสร็จสิ้นเมื่อ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อ Baltic Exchange ได้หยุดประกาศดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ เทส 52

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแม็กซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้
ประเภทเรือ มาตรฐาน “เทส 58” ที่มีอุปกรณ์ดักสินค้า (grabs) ในตัว มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 58,328 เดทเวตัน 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 ลูกบาศก์เมตร ได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุด ไม่เกิน 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 และญี่ปุ่น ตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศออสเตรเลียหรือมหาสมุทรแปซิฟิก สำหรับ การเดินเรือแบบรายเที่ยวเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 3:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 55 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 4ก:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลา ประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5

- เส้นทางที่ 4x:** 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 โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของ ประเทศอินเดีย น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 9:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 45 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5
- เส้นทางที่ 10:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นสุด

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนตัน (BHSI)

ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนตัน เทต 28 ได้เริ่มต้นเผยแพร่เมื่อปี 2550 และมีการเปลี่ยนแปลงดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนตัน เทต 28 ไปเป็น เทต 38 เสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2562

ตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2563 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแสนตันใช้ประเภทของเรือดังต่อไปนี้

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

การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

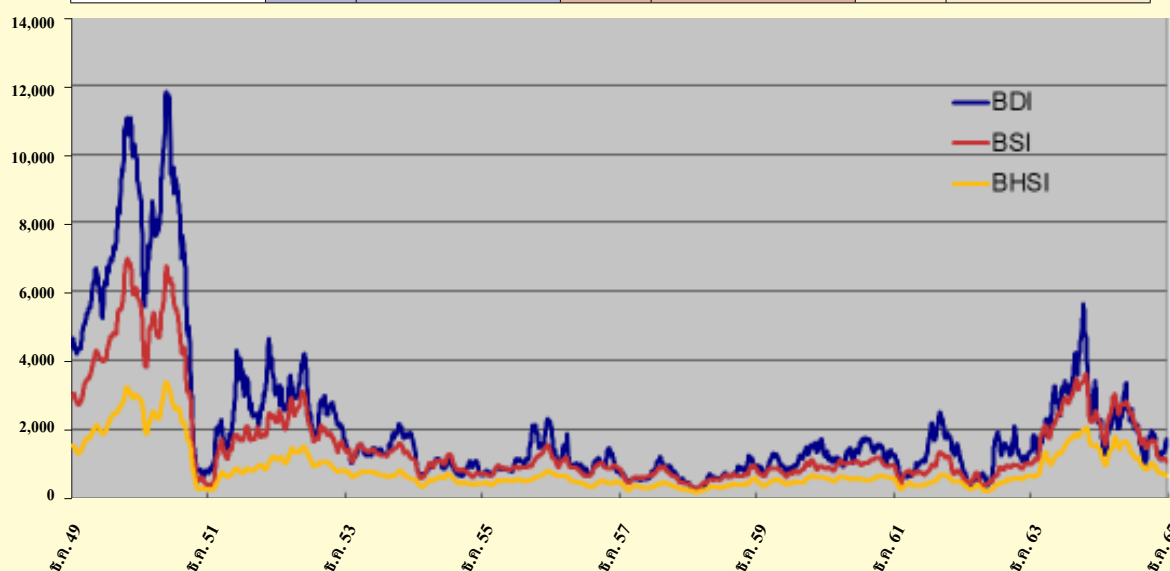
- เส้นทางที่ 1:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Recalada/Rio de Janeiro น้ำหนักในการคำนวณ อยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง 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 โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 12.5
- เส้นทางที่ 5:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/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 2565

ดัชนี BDI BSI และ BHSI

	BDI		BSI		BHSI	
All Time High	11,793	20 พฤษภาคม 2551	6,956	30 ตุลาคม 2550	3,407	22 พฤษภาคม 2551
All Time Low	290	10 กุมภาพันธ์ 2559	243	12 กุมภาพันธ์ 2559	183	15 กุมภาพันธ์ 2559
Latest	1,515	23 ธันวาคม 2565	1,062	23 ธันวาคม 2565	663	23 ธันวาคม 2565



Source : Clarksons

3.4 กฎหมายพาณิชย์และกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

กฎหมายพาณิชย์และกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศเป็นกฎระเบียบที่มีความซับซ้อนและเข้มงวด แต่เนื่องจากพีเอสแอลได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเข้มงวด ควบคู่ไปกับการดูแลบำรุงรักษาเรือที่ดีเยี่ยม ทำให้การเพิ่มความเข้มงวดของกฎระเบียบต่าง ๆ กลับช่วยให้ กองเรือของพีเอสแอลมีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น เรือของพีเอสแอลแล่นเข้าไปยังน่านน้ำของประเทศที่มีเจ้าหน้าที่ของรัฐควบคุมดูแลกฎระเบียบอย่างเข้มงวดอยู่เป็นประจำ เช่น ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหภาพยุโรป โดยไม่ต้องกังวลว่าจะโดนกักเรือหรือมีการล่าช้าในการออกเรือ

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

ประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติคือ รัฐเจ้าของธง ซึ่งการจดทะเบียนดังกล่าวส่งผลให้เรือได้รับการคุ้มครองทางกฎหมายและทางกายภาพภายใต้ธงดังกล่าวหรือรัฐเจ้าของธง ซึ่งโดยปกติจะครอบคลุมด้านต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น ความปลอดภัยทางเดินสินค้า และความปลอดภัยของทุกชีวิตบนเรือนั้น ๆ รัฐเจ้าของธงมีอำนาจทางกฎหมายและสามารถบังคับใช้กฎหมายกับเรือที่จดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงนั้น ๆ ซึ่งรวมไปถึงกฎหมายในเรื่องการตรวจเรือ การออกไปรับรองเรือ ความปลอดภัย และการปล่อยมลพิษ เจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือที่จดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่ถูกกำหนดไว้โดยรัฐเจ้าของธงเพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างครบถ้วน

รัฐเจ้าของธงจะมีการออกไปทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีตามกฎหมายภายในประเทศ และตามกฎหมายสากลขององค์การสหประชาชาติสำหรับการแล่นเรือในทะเล ใบทะเบียนเรือซึ่งออกโดยประเทศต่าง ๆ จะมีการระบุสัญชาติของเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งเจ้าของเรือจะใช้สำหรับเป็นหลักฐานสำคัญทางกฎหมายในการประกอบการเดินเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 พีเอสแอลมีเรือจดทะเบียนภายใต้ธงไทยจำนวน 22 ลำและมีเรือจดทะเบียนภายใต้ธงสิงคโปร์จำนวน 16 ลำ

2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนานาญพิเศษขององค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้การสหประชาชาติ (United Nations “UN”) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน 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”) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการรับรองคุณสมบัติคนประจำเรือและการเข้ายามของคนประจำเรือ (Standards for Training Certification and Watchkeeping “STCW”) อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention “MLC”) อนุสัญญาเหล่านี้ถือเป็น 4 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันกับเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธง (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ได้มีการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญเรื่องการลดมลภาวะทางอากาศซึ่งได้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้เรือต่อใหม่หลังจากวันดังกล่าว จะต้องติดตั้งตัววัดประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (EEDI) ในขั้นตอนของการต่อเรือโดย IMO ได้ตั้งค่า EEDI ไม่ให้มีปริมาณเกินกว่าที่กำหนด อีกทั้ง IMO ยังได้ออกคู่มือที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงค่า EEDI ในปีต่อ ๆ ไปด้วย โดยเรือทุกลำถูกกำหนดให้ต้องมีแผนการบริหารพลังงานบนเรืออย่างมีประสิทธิภาพ (SEEMP) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป เพื่อให้เกิดการปรับปรุงของ SEEMP ต่อ ในปี 2559 IMO จึงได้ออกกฎให้เรือทุกลำจำเป็นต้องมีการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูล เกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง มาตราการดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยได้เริ่มการ บันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ วิธีการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้จะถูกรวมอยู่ในแผน SEEMP

- เมื่อได้ทำการตรวจสอบข้อมูลที่น่าส่งมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะออกหนังสือรับรองให้เรือว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- จากนั้นเจ้าหน้าที่จะจัดส่งข้อมูลที่รวบรวมมาได้ให้ IMO ซึ่ง ทาง 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 ทะเลแคริบเบียนและทะเลบอลติกต้องปฏิบัติตามกฎที่เข้มงวดกว่ากฎที่ใช้ทั่วโลกและได้มีการบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมกราคม 2558 ที่กำหนดให้ เมื่อเรือแล่นอยู่ในเขตพื้นที่ดังกล่าวต้องควบคุมการปล่อยค่ากำมะถันของเชื้อเพลิง จะต้องไม่เกินร้อยละ 0.1

การเปลี่ยนจากน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันร้อยละ 3.5 เป็นค่ากำมะถันร้อยละ 0.5 ในปี 2563 ถือเป็นสิ่งที่ท้าทายในช่วงแรก เนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนถึงความเพียงพอและต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปอย่างราบรื่นและหลังจากที่มีการบังคับใช้กฎดังกล่าว มาแล้ว 3 ปี ก็พบว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิงตามข้อกำหนด กล่าวคือ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.5 นั้นมีเพียงพอ เจ้าของเรือมีทางเลือก คือการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Scrubber) บนเรือซึ่งจะ

ทำให้สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง (ร้อยละ 3.5) (HSFO) เครื่องจักรจับเขม่าควันจะล้างและลดปริมาณค่ากำมะถันจากไอเสียให้อยู่ในปริมาณที่ไม่เกิน ร้อยละ 0.5 (VLSFO) การติดตั้งเครื่องจักรจับเขม่าควันนั้นถือเป็นเรื่องที่ท้าทายสำหรับเจ้าของเรือทั้งในทางเทคนิคและการจัดหาเงินทุน ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ขอบการของหลายอย่างของแบบเครื่องจักรจับเขม่าควันที่ขายในท้องตลาด ได้ปรากฏขึ้นซึ่งบ่อยครั้งส่งผลทำให้เครื่องยนต์จัดซื้อของกลางทะเล นอกจากนี้ ในบางกรณี เรือต้องหยุดนิ่งและไม่สามารถแล่นได้เลย เนื่องจากเครื่องจักรจับเขม่าควัน เกิดความเสียหายอย่างมาก และในบางกรณีเกิดปัญหากับเครื่องยนต์หลักที่ใช้ในการเล่นเรืออีกด้วย ดังนั้น ในหลาย ๆ ประเทศได้มีการห้ามการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันที่ใช้ล้างเครื่องจักรจับเขม่าควันระบบเปิดใน บริเวณน่านน้ำของประเทศนั้น ๆ และเป็นไปได้ว่า จะมีการห้ามดังกล่าวในหลาย ๆ ประเทศทั่วโลก เนื่องจากส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมัน HSFO และ VLSFO ได้ลดลงอย่างมาก จึงแสดงให้เห็นว่าการที่พีเอสแอลตัดสินใจไม่ติดตั้งเครื่องจักรจับเขม่าควันบนเรือและใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (VLSFO) เพียงอย่างเดียวนั้นเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้อง

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้ออกกฎเกณฑ์ ดัชนีที่มีการออกแบบมาเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการชี้วัดการใช้พลังงานบนเรือ (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 และความเร็วยกของเรือ โดยทาง IMO มีการกำหนดค่าสูงสุดของ EEXI ที่สามารถใช้ในการเล่นเรือได้ในเรือแต่ละลำ 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 และ การกำหนดกำลังของเครื่องยนต์ Engine Power Limitation (EPL) ภายใต้ EPL อัตราการใช้พลังงานเครื่องยนต์สูงสุดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคืออัตราที่เครื่องยนต์ถูกสร้างและออกแบบมาในครั้งแรก อาจถูกกำหนดจากการจำกัดทางด้านเครื่องยนต์ หรือการจำกัดทางด้านอิเล็กทรอนิกส์ (สำหรับเครื่องยนต์ MAN ME และ Wartsila Flex) กองเรือของพีเอสแอล จำนวน 11 ลำนั้นถือว่าผ่านเกณฑ์ EEXI ที่จะบังคับใช้แล้ว คือ มีค่า EEXI ที่ควรเป็นน้อยกว่าค่า EEXI ที่กำหนด ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีการปรับปรุงใด ๆ ในเรือ 11 ลำดังกล่าว กฎ EEXI นั้นไม่บังคับใช้กับเรือขนส่งสินค้า ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีการปรับปรุงใด ๆ ในเรือขนส่งสินค้าจำนวน 4 ลำของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จำนวน 23 ลำ ได้รับการติดตั้ง EPL แล้ว อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวน 16 ลำ เท่านั้นที่จะต้องลดความเร็วในการเล่นเรือลงซึ่งจะทำให้ความเร็วในการเล่นเรือลดลงประกอบกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลง

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 กำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาว่าจะจะเป็นเท่าใด 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) ได้มีการเตรียมการและ

ได้รับการรับรองจากองค์กรจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ (ClassNK) สำหรับเรือทุกลำของกองเรือพีเอสแอล ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 เอกสารดังกล่าวเป็นแนวทางว่าจะใช้น้ำมันด้วยวิธีการใดที่จะสามารถลดมลพิษจากก๊าซเรือนกระจก (GHG) สำหรับเรือแต่ละลำ

3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

สมาคมจัดชั้นเรือต่าง ๆ เป็นองค์กรที่กำหนดและบังคับใช้มาตรฐานทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบเรือ การต่อเรือ และการตรวจสอบเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ

บทบาทของการจัดชั้นเรือและสมาคมจัดชั้นเรือได้เริ่มมีขึ้นในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และในกฎหมายว่าด้วยเรือของเส้นแวงน้ำบรรทุทุกในปี 2531 ด้วยทักษะและความสามารถทางด้านเทคนิค สมาคมจัดชั้นเรือได้รับการยอมรับว่ามีความสามารถในการตรวจสอบเรือได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้นรัฐเจ้าของธงจึงมอบหมายการตรวจสอบเรือและการออกใบรับรองเรือให้แก่สมาคมจัดชั้นเรือภายใต้ข้อกำหนดของ IMO

ใบรับรองการจัดชั้นเรือที่ออกโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับนั้นเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับเจ้าของเรือที่จะทำการจดทะเบียนและทำประกันภัยทางทะเลสำหรับเรือนั้น ๆ

ในปัจจุบันมีองค์กรทั่วโลกมากกว่า 50 องค์กรที่สามารถดำเนินการในการจัดชั้นเรือได้ 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 ที่กรุงบรัสเซลส์ภายหลังจากการที่มีการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง ระหว่างกลุ่มประเทศยุโรปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือและต่อมากฎหมายในลักษณะเดียวกันนี้ก็ได้ออกขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นกัน โดยกฎหมายนี้ได้ออกแบบมาเพื่อควบคุมสิทธิและความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของสินค้าที่ถูกขนส่ง (ผู้ส่งสินค้า) และ บุคคลหรือบริษัทที่ขนส่งสินค้าโดยมีคิดค่าบริการ (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 โดยมีใบรับรองในระดับที่รัฐบาลของรัฐเจ้าของธงจะเป็นผู้ออกหรือมอบหมายให้องค์กรที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ออกแทน ได้แก่ 1. ใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับนี้ (Document of Compliance: DOC) ซึ่งเป็นหลักฐานที่ออกให้แก่บริษัทเพื่อเป็นการยืนยันว่าเจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือได้มีการจัดให้มีระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นที่น่าพอใจ (Safety Management System: SMS) และ 2. ใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) ซึ่งจะออกให้เรือหลังจากที่ได้มีการตรวจสอบจนเป็นที่น่าพอใจแล้วว่าเจ้าของเรือและระบบการบริหารงานบนเรือเป็นไปตามระบบการบริหารความปลอดภัยตามที่ได้รับอนุมัติ ประมวลข้อบังคับนี้มีไว้เพื่อให้มั่นใจว่าไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าวด้วยเช่นกัน

ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยของบริษัทฯ และของเรือได้รับการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอเพื่อเป็นการยืนยันว่าทั้งบริษัทฯ และเรือของบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดสากลว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยการป้องกันมลภาวะเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ 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 เมื่อทำท่าต่างๆ และบริษัทขนส่งทางทะเลจะถูกร้องขอภายใต้ประมวลข้อบังคับของ ISPS Code เพื่อให้มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ดูแลด้านความปลอดภัยบนเรืออย่างเหมาะสมบนเรือแต่ละลำ เมื่อท่าและบริษัทขนส่งทางทะเล ผู้ดูแลความปลอดภัยต่าง ๆ เหล่านี้ที่ผู้ดูแลความปลอดภัยที่ท่าเรือ (PFSOs) ผู้ดูแลความปลอดภัยบนเรือ (SSOs) และผู้ดูแลความปลอดภัยของบริษัท (CSOs) จะมีหน้าที่ประเมิน รวมถึงจัดเตรียมแผนการและนำไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพตามแผนการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้สามารถจัดการกับภัยคุกคามทางด้านความปลอดภัยได้

เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับใบรับรองว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศตามประมวลข้อบังคับของ ISPS Code

7. อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Organization: MLC)

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO) เป็นตัวแทนขององค์การสหประชาชาติเพื่อกำหนดมาตรฐานแรงงานระหว่างประเทศเพื่อปกป้องสิทธิของแรงงาน IMO และ ILO ร่วมกันกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2549 ILO ได้กำหนดมาตรฐาน MLC ซึ่งเป็นมาตรฐานขั้นต่ำเพื่อให้มั่นใจว่าสภาพการทำงานของคนประจำเรือทั่วโลกนั้นอยู่ในระดับที่น่าพึงพอใจ อนุสัญญา MLC 2006 ได้รับการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556 โดยมีการนำมาและพัฒนาปรับปรุงแรงงานทางทะเลด้านต่าง ๆ จำนวนกว่า 65 ด้านรวมถึงการนำระบบการออกใบรับรองและการตรวจสอบให้มีผลบังคับใช้

อนุสัญญา MLC ถือเป็นเสาหลักที่ 4 ของกฎหมายพหุขียนาวิ นอกเหนือจาก SOLAS MARPOL และ STCW

ภาคผนวกของอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (MLC 2006) นี้ประกอบด้วย เอกสารหลัก 2 ส่วน คือ ใบรับรองด้านแรงงานในกิจการทางทะเล (a Maritime Labour Certificate) และใบประกาศการปฏิบัติตามแรงงานในกิจการทางทะเล (a Declaration of Maritime Labour Compliance) เอกสารเหล่านี้จะออกให้โดยรัฐเจ้าของธงที่เรือนั้นชักธงอยู่ เมื่อรัฐเจ้าของธง (หรือหน่วยงานอื่นซึ่งได้รับการยอมรับจากรัฐเจ้าของธงอนุญาตให้สามารถทำการตรวจสอบเรือแทนรัฐเจ้าของธงได้) ได้ตรวจสอบว่าการใช้แรงงานบนเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ รวมทั้งข้อบังคับของอนุสัญญาต่าง ๆ

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก 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 ที่ชักธงไทยทุกลำได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญา อย่างครบถ้วน

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้านี้แล้ว ดังนั้น เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ ทุกลำก็ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม หลายประการ ในอนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดย คณะทำงานของ IMO/ILO ซึ่งดูแลเกี่ยวกับหลักประกันทางการเงิน การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันที่ดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC ต้องมีหนังสือรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่น ๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงจำนวน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs ของเรือแต่ละลำ ได้ทำการออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับเรือ ทุกๆ ลำของกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รับหนังสือรับรองดังกล่าวสำหรับเรือแต่ละลำจาก P+I Clubs ที่ดูแลรับผิดชอบเรือแต่ละลำแล้ว

ตามข้อกำหนดของ MLC 2006 องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ขอให้รัฐบาลต่างๆ ทำให้มั่นใจว่าคนประจำเรือจะถูกส่งตัวกลับภูมิลำเนาและมีการลดความเสี่ยงการติดเชื้อไวรัส COVID-19

8. ใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ Ship Sanitation Certificate (SSC).

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

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

IHR 2005 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2550 และรวมถึงใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ ซึ่งเป็นเอกสารที่แสดงว่าเรือได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดทางด้านสุขาภิบาลทางทะเลและกฎการกักกันอย่างเข้มงวดตาม มาตรา 39 ของ IHR 2005 ซึ่งกำหนดโดยองค์การอนามัยโลก ใบรับรองดังกล่าวเป็นเครื่องพิสูจน์ว่าเรือไม่ใช่วัดแพร่กระจายเชื้อโรคและอาจมีการเรียกดูใบรับรองดังกล่าวในกรณีที่เรือจะเข้าเทียบท่าเรือในบางแห่ง 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 จึงได้ออกข้อกำหนดที่เรียกว่า MEPC เพื่อพัฒนาเครื่องมือซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับทั่วโลกในการจัดการกับผลกระทบอันเป็นอันตรายของระบบกันเปรียงซึ่งถูกนำมาใช้กับเรือ

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

อนุสัญญานี้ได้ระบุว่า ระบบการป้องกันเปรียง ได้แก่ “การทาสีเคลือบ การทาสี การป้องกันพื้นผิว พื้นผิวและเครื่องมืออื่น ๆ ที่ใช้บนเรือในการควบคุมและป้องกันการเกาะติดของสิ่งมีชีวิตที่ไม่ต้องการ”

สีทากันเปรียงใช้สำหรับทาเคลือบท้องเรือเพื่อป้องกันสิ่งมีชีวิตในทะเล เช่น สาหร่ายและหอยขนาดเล็ก ๆ ที่อาจเกาะติดไปกับตัวเรือซึ่งจะมีผลทำให้เรือแล่นได้ช้าลงและใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น

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

การแก้ไขเหล่านี้หมายความว่าระบบป้องกันเปรียงของเรือที่มีส่วนประกอบของสารไซบูทรินจะไม่สามารถนำไปใช้หรือนำไปใช้ซ้ำกับเรือใด ๆ ภายในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566

เรือที่ใช้ระบบป้องกันเปรียงของเรือที่มีส่วนประกอบของสารไซบูทรินในชั้นสีเคลือบภายนอกของตัวเรือในวันที่ 1 มกราคม 2566 จะต้องนำสีป้องกันเปรียงนั้นออก หรือใช้สีที่เป็นการป้องกันสารนี้ที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน AFS โดยการดำเนินการเอาสีกันเปรียงที่มีส่วนผสมของสารไซบูทรินออกจากสีทาตัวเรือจะต้องดำเนินการภายในเวลาไม่ช้ากว่าการต่ออายุใบอนุญาตของระบบการป้องกันเปรียงของเรือในครั้งถัดไปซึ่งจะมีขึ้นหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 แต่ไม่เกิน 60 เดือน หลังจากการขอต่ออายุใบอนุญาตใช้สีที่มีส่วนผสมของสารไซบูทรินครั้งล่าสุดของเรือของระบบการป้องกันเปรียง

เรือของบริษัทฯ ทุกลำได้รับการตรวจสอบเพื่อยืนยันว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวและได้ใบรับรองอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยาม (STCW) ของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม

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

อนุสัญญา STCW 1978 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้มาตรฐานการฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและ ลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่น ๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้ง ๆ ที่การเดินเรือนี้ถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรม ที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐาน อย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว

ในปี 2538 มีการปรับปรุงอนุสัญญาซึ่งได้รับการรับรองจากการประชุม ถือเป็นการแก้ไขอนุสัญญาครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

ที่สำคัญอีกประการหนึ่งในการแก้ไขอนุสัญญา STCW ซึ่งได้รับการรับรองจากที่ประชุมทางการทูตที่กรุงมะนิลา ในเดือนมิถุนายน 2553 เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรฐานระดับโลกที่จำเป็นได้ถูกนำมาใช้ฝึกอบรมและรับรองคนประจำเรือว่าจะบริหารและควบคุมเรือที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในอนาคตได้ การแก้ไขเพิ่มเติมนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 หลังจากที่มีการรับรองโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและปรับปรุงอนุสัญญาหลังจากที่ได้รับการรับรองครั้งแรกในปี 2521 และมีการแก้ไขเพิ่มเติม ในปี 2538 และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาค่าที่เกิดขึ้นในอนาคต ในบรรดาการแก้ไขที่ได้รับการรับรองนั้น มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญหลายแห่งในแต่ละหมวดของอนุสัญญา ซึ่งจะมีช่วงเวลาการเปลี่ยนแปลง ดังกล่าวโดยใช้เวลา 5 ปีและจะสิ้นสุดลงในวันที่ 1 มกราคม 2560 และหลังจากวันดังกล่าวการแก้ไขเพิ่มเติม Manila จะมีผลบังคับใช้เต็มรูปแบบ

11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004

(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 ปัจจุบัน กฎข้อบังคับนี้ได้กำหนดให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าเทียบท่าและปล่อยน้ำถ่วงเรือออกในท่าเรือต่างๆ กฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือ ที่มีอยู่ในถังต่าง ๆ บนเรือด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว (BWTS) โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ และตะกอนมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 ซึ่งเป็นระยะเวลา 12 เดือนนับจากวันที่มีจำนวนสมาชิก 30 ประเทศเข้าร่วมรับรองอนุสัญญา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรองสำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management certificate) เรือต่อใหม่ที่มีการวางกระดูกงูเรือตั้งแต่ หรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่ต่อขึ้นมาก่อนวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องติดตั้งอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือ พร้อมกับทำการตรวจสอบระบบของเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรอง ด้านการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันของเรือ (IOPP) นับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือ ทั้งหมดตามที่ IMO ได้อนุมัติไปแล้วและมีอยู่ในท้องตลาดในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้เป็นไปตามกฎเกณฑ์อันเข้มงวดของหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) USCG ได้กำหนดระยะเวลา สำหรับการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวน ระบบจัดการน้ำถ่วงเรือในตลาดที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG

MEPC ได้รับรองการแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (อนุสัญญา BMW) เกี่ยวกับการว่าจ้างทดสอบระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือและรูปแบบของใบรับรองการจัดการน้ำถ่วงเรือระหว่างประเทศ การแก้ไขนี้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มิถุนายน 2565

คณะกรรมการยังอนุมัติแนวทางการแก้ไขสำหรับการทดสอบระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือ (BMW.2/Cir.70/Rev.1) และแก้ไขคำแนะนำเกี่ยวกับการสุ่มตัวอย่างน้ำถ่วงเรือและการวิเคราะห์เพื่อเป็นการทดลองตามอนุสัญญาและแนวทางปฏิบัติของ BMW (G2) (BMW.2/Cir.42/Rev.2)

ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2565 เรือของบริษัทฯ จำนวน 37 ลำ จากจำนวนเรือทั้งหมดจำนวน 38 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการนำร่องเรือที่ผ่านการอนุมัติจากทั้งทาง IMO และ USCG เรือที่เหลือของบริษัทฯ จะมีการติดตั้งระบบจัดการนำร่องเรือที่ผ่านการอนุมัติจาก USCG ภายในต้นปี 2566 ซึ่งเป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดโดย IMO / 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 และระบบอัตโนมัติ จึงควรจัดให้มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์บนเรือ เนื่องจากเทคโนโลยีต่าง ๆ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information technology (IT)) และเทคโนโลยี ทางปฏิบัติการปฏิบัติงาน (Operational technology (OT)) บนเรือต้องมีการใช้อินเทอร์เน็ตมากขึ้นและบ่อยขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าถึงข้อมูลโดยผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือการถูกโจมตีระบบและเครือข่ายบนเรือ ความเสี่ยงยังอาจเกิดขึ้นได้จากการที่บุคลากรมีการเข้าถึงระบบบนเรือ ตัวอย่าง เช่น มีการติดมัลแวร์จากการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อเข้ากับคอมพิวเตอร์

ในไตรมาสแรกของปี 2563 PSL ได้ตรวจสอบระบบไอทีทั้งระบบตามแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับ ความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์ที่กำหนดโดย BIMCO ซึ่งทำการตรวจสอบโดย Lloyds Register และนำผลการวิเคราะห์ของระบบความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์ของ PSL จากการตรวจสอบดังกล่าว PSL ได้ทำการแก้ไขจุดบกพร่องทั้งหมด นอกจากนั้น PSL ได้จัดให้มีการทำการทดสอบการเจาะ เข้าระบบ (graybox penetration test) และได้นำผลการทดสอบมาเพิ่มมาตรการการป้องกันต่าง ๆ

เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ IMO ในหัวข้อ MSC 428 (98) ซึ่งสนับสนุนให้นานาประเทศ จัดให้มีการประเมินความเสี่ยงทางด้านไซเบอร์และให้มีการบรรจุไว้ในระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) ภายในรอบการตรวจสอบรายงานการปฏิบัติตามข้อกำหนดประจำปีครั้งแรกหลังจากวันที่ 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 - ปี 2558 เพื่อบังคับใช้ภายใต้ SOLAS และ MARPOL ซึ่ง Polar Code มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2560 ถือเป็นเรื่องสำคัญที่ IMO ได้ทำเพื่อป้องกันเรือและคนซึ่งอยู่บนเรือทั้งที่เป็นลูกเรือและผู้โดยสารในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก ทั้งสองแห่ง ซึ่งมีสภาพแวดล้อมที่แปรปรวน การแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับยังมีข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้นโดยมีการป้องกันการถ่ายเทน้ำมันการถ่ายเทของเหลวที่เป็นพิษ การถ่ายเทสิ่งปฏิกูลและขยะเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม อย่างไรก็ตาม เรือของบริษัทฯ ไม่ได้ทำการค้าในบริเวณขั้วโลก ข้อบังคับดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลบังคับใช้กับกองเรือของบริษัทฯ

14. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001)

อนุสัญญามีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2551 เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษอันมีสาเหตุมาจากน้ำมันซึ่งเรือใช้เป็นเชื้อเพลิงจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ และด้วยความรวดเร็ว อนุสัญญา CLC นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษจากน้ำมันที่เกิดขึ้นภายใน อาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก รวมถึงในทะเลอาณาเขตและทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้

เรือทุกลำของบริษัทฯ มีกรรมธรรม์ประกันภัยและหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 7 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน

15. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (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 การระงับที่หมาย และเคลื่อนย้ายซากเรือ ใบรับรองที่ออกโดยรัฐคู่ภาคีเพื่อเป็นการรับรองว่าเรือ ได้มีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

เรือทุกลำของบริษัทฯ มีกรรมธรรม์ประกันภัยและหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดข้อ 12 ของอนุสัญญาไนโรบี (Nairobi International Convention) ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007

16. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่น ๆ อีกมากมาย เช่น

- พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) องค์การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นองค์กรอิสระของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาในการดูแลและป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา (US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนของพระราชบัญญัติ พินัยสิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของ สหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับ ได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็น ส่วนที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL กฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของ การถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิดที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในช่วงการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ นอกจากการถ่ายของเสียและกฎข้อบังคับพิเศษเหล่านี้แล้วยังได้มีการขยายกฎข้อบังคับ ให้ครอบคลุมถึงระบบการตรวจสอบติดตามการรายงานและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับ VGP ต้องการการตรวจสอบรายละเอียดของระบบการปกป้องสิ่งแวดล้อม การฝึกอบรมลูกเรือและเก็บบันทึกข้อมูล ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ต้นปี 2552 เป็นต้นมา กฎข้อบังคับ VGP ของสำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPA) ได้มีความเข้มงวดเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่เดือนมกราคม 2557
- นับตั้งแต่ปี 2552 เรือขนส่งสินค้าเทกอง (ไม่ใช่เรือแท้งค์) ได้ถูกกำหนดให้มีแผนรองรับ สำหรับเรือที่ไม่ใช่เรือแท้งค์ (Non-tank vessel response plan “NTVRP”) ตามกฎหมายของ สหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้น และครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้องมีการทำสัญญากับบริษัทประกันอภัยภัยทาง ทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับน้ำมัน รั่วไหล (Oil spill response organizations)

- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ภายในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของ ชายฝั่งแคลิฟอร์เนีย จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันที่มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้อง ไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล
- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency “EPA”) ได้ กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำ รายงานการดำเนินการป้องกันเรือ จากเฟรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ใน น้ำน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
- นิวซีแลนด์ได้เริ่มบังคับใช้กฎอย่างเข้มงวดสำหรับเฟรียงที่เกาะมาได้ตั้งเรือในเดือน พฤษภาคม 2561 ซึ่ง ภายใต้กฎข้อบังคับนี้เรือที่มีจุดหมายปลายทางและต้องเทียบท่าที่นิวซีแลนด์นั้นต้องได้รับการทำความสะอาด ได้ทั้งเรือและส่วนประกอบของเรือ ไม่เกิน 30 วันก่อนที่จะเทียบท่าที่นิวซีแลนด์หรือภายใน 24 ชั่วโมง หลังจากมาถึงท่าเรือ
- ในส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรป จะต้องมียก ค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- ประเทศตุรกีซึ่งไม่ใช่สมาชิกของสหภาพยุโรปแต่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับมลพิษค่ากำมะถันเช่นเดียวกับทาง สหภาพยุโรป ดังนั้น เรือทุกลำจะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่เทียบท่า ที่ตุรกี หรือดำเนินการในน่านน้ำของประเทศตุรกี ข้อกำหนดดังกล่าวไม่ใช้กับการผ่านช่องแคบของประเทศ ตุรกี ได้แก่ ช่องแคบบอสฟอรัส ช่องแคบดาร์เดเนลส์ และทะเลมาร์มะรา นอกเสียจากการผ่านทาง ดังกล่าวจะใช้เวลาเกินกว่า 2 ชั่วโมงขึ้นไปในการจอดทอดสมอ หรือจอดรอในท่าเพื่อรอการผ่านทาง
- เมืองท่าในแถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิกของ ‘The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution’ โดยเรือที่เข้าเมืองท่าดังกล่าวจะต้องมี การปฏิบัติตามข้อบังคับที่เข้มงวดมากกว่า ข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำจืดเรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง หรือ แม้แต่น้ำเสียจากการล้างคาน้ำเรือ จะต้องถูกตรวจสอบอย่างละเอียดโดยเจ้าหน้าที่
- ประเทศจีนบังคับใช้ข้อกำหนดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เรือทุกลำต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.50 ใน ขณะที่อยู่ในชายฝั่งพื้นที่ควบคุมมลพิษ (ECA) เช่น ในทะเลอาณาเขตของประเทศจีน (รวมถึงบริเวณ เขตควบคุมมลพิษที่ชายฝั่งไห่หนาน)
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เรือทุกลำที่เข้ามายังบริเวณเขตควบคุมมลพิษ (แม่น้ำแยงซี และ แม่น้ำ ชีเจียง) ต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่เทียบท่าในบริเวณเขต ควบคุมมลพิษ
 - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 เรือทุกลำต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่ทำการเทียบท่าในเขตควบคุมมลพิษทางชายฝั่งไห่หนาน
 - เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในความพยายามในการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ ทางกรีนอาร์มส์สนใจ ใช้กฎเกณฑ์ที่เข้มงวดมากขึ้นโดยอาจกำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพมากขึ้นในอนาคต ภายใต้การพิจารณาให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำที่ร้อยละ 0.10 ในพื้นที่ชายฝั่งในเขตควบคุม มลพิษตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568
- สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) เป็นประเทศล่าสุดที่มีการประกาศกำหนดพื้นที่ควบคุมค่ากำมะถันซึ่งมีผล บังคับใช้ในวันที่ 1 กันยายน 2563 การบังคับใช้ข้อกำหนดค่ากำมะถันของเกาหลีใต้จะใช้บังคับสำหรับ

6 เมืองท่า และพื้นที่ควบคุมที่กำหนดเริ่มแรกในแต่ละเมืองท่า (ปูซาน อินชอน อัลซาน ยอซู กวางยาง รวมถึง ฮาดง พยองแท็ก-ดงจิน) โดยตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2563 เรือจะต้องเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ภายใน 1 ชั่วโมงหลังจากที่มีการทอดสมอหรือจอดเรือเสร็จ ไปจนถึง 1 ชั่วโมงก่อนที่จะมีการถอนสมอหรือออกจากท่าเทียบท่า

- นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ข้อกำหนดในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษจากกำมะถันของเกาหลีสหรัฐจะมีความเข้มงวดขึ้น และเรือทุกลำจะต้องเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.10 เริ่มตั้งแต่ เมื่อเข้าสู่เขตควบคุมการปล่อยมลพิษจากกำมะถันของเกาหลีสหรัฐไปจนกว่าจะออกจากบริเวณดังกล่าว
- วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นวันที่มีผลบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำหรือน้ำมันเชื้อเพลิงอื่น ๆ ที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.50 โดยบังคับใช้สำหรับเรือทุกลำที่ดำเนินการทั่วโลก ยกเว้นเรือที่มีการติดเครื่องดักจับเขม่าควันที่สามารถลดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกลอยออกมา
- จากวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 ฉบับแก้ไขของ MARPOL จะมีการบังคับใช้โดยจะมีการแนะนำการห้ามใช้และการมีไว้บนเรือเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหนัก (HFO) สำหรับเรือที่แล่นอยู่ในบริเวณน่านน้ำอาร์กติก ข้อห้ามจะครอบคลุมถึงการมีไว้บนเรือเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันที่มีความหนาแน่นที่อุณหภูมิ 15 องศาเซลเซียส สูงกว่า 900 กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เมตร หรือน้ำมันที่มีค่าความหนืดจลศาสตร์ที่อุณหภูมิ 50 องศาเซลเซียส สูงกว่า 180 มิลลิเมตรต่อวินาที เรือที่มีภารกิจในการรักษาความปลอดภัยของเรือลำอื่นหรือเรือที่ทำหน้าที่ในการปฏิบัติการค้นหาและกู้ภัยและเรือที่ใช้สำหรับการเตรียมพร้อมในการรับมือกับการรั่วไหลของน้ำมันจะได้รับการยกเว้น เรือที่เป็นไปตามมาตรฐานการต่อเรือบางประการเกี่ยวกับการป้องกันถ้าน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องปฏิบัติตามนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2572 เป็นต้นไป กลุ่มประเทศสมาชิกของ MARPOL ที่มีแนวเขตแดนชายฝั่งอยู่ในน่านน้ำของเขตอาร์กติกอาจได้รับการยกเว้นชั่วคราวสำหรับเรือที่ชักธงของกลุ่มสมาชิก ในขณะที่เรือยังแล่นใช้งานอยู่ในทะเลจนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572
- การจัดอันดับ CII เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 โดยอ้างอิงตามปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประจำปีของเรือแต่ละลำ เรือที่ได้รับการจัดอันดับ CII จะต้องพัฒนา SEEMP (ส่วนที่ 3) เพื่อรวม “วิธีการคำนวณค่า CII” “ค่า CII ที่มีการกำหนดให้เป็นค่า CII ของเรือในอีก 3 ปีข้างหน้า” “แผนการดำเนินการเพื่อให้บรรลุ CII ที่กำหนด” และ “ขั้นตอนสำหรับการประเมินตนเองและการปรับปรุง” ซึ่งควรได้รับการยืนยันจากฝ่ายบริหารหรือองค์กรจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ (RO) ตั้งแต่ปี 2566 ข้อมูล IMO DCS จะขึ้นอยู่กับการจัดอันดับ CII และอันดับ (A, B, C, D หรือ E) จะถูกกำหนดให้กับเรือแต่ละลำตั้งแต่ปี 2567 สำหรับเรือที่มีค่า CII อยู่ในอันดับ E ในปีใด ๆ หรืออยู่ในอันดับ D เป็นเวลา 3 ปีติดต่อกัน จะต้องจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขใน SEEMP (ส่วนที่ 3) และแผนควรได้รับการยืนยันโดยฝ่ายบริหารหรือองค์กรจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ (RO)
- การรายงานค่าคาร์บอนไดออกไซด์ (IMO DCS / EU MRV / UK MRV)
 - IMO DCS (Data Collection System) นับตั้งแต่นั้นปี 2562 เรือที่มีขนาด 5,000 ตันกรอสและมากกว่าจะต้องเก็บรวบรวมข้อมูลและรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (โดยรายงานเป็นรายปี) โดยส่งให้รัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานที่กำหนด โดยจะต้องส่งรายงานภายใน 3 เดือนนับจากวันสิ้นปีปฏิทินในแต่ละปี ข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงนี้จะถูกตรวจสอบและนำเสนอไปยังศูนย์รวบรวมข้อมูลของทาง IMO ภายหลังจากการตรวจสอบจะได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎดังกล่าวโดยออกให้ก่อนวันที่ 31 พฤษภาคม

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ข้อมูลที่จัดเก็บและรายงานที่ได้จัดทำโดยเรือของบริษัทฯ ได้รับการสอบทานจากสถาบันตรวจสอบและจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ

- EU MRV (การติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบ ของสหภาพยุโรป) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นมา เรือทุกลำที่มีขนาด 5,000 ตันกรอสหรือมากกว่าที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตามและตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) การรายงานผล และแผนการตรวจสอบ (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ ต้องนำส่งแผน MRV ให้แก่หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบภายหลังสิ้นปีปฏิทินโดยนำส่งก่อนวันที่ 30 เมษายน ในวันที่ 30 มิถุนายน ของทุกปีหลังจากผ่านพ้นช่วงที่มีการจัดส่งรายงาน เรือจะได้รับเอกสารรับรองที่ถือว่ามี การปฏิบัติตามกฎที่ออกโดยผู้ตรวจสอบซึ่งจะต้องมีและเก็บรักษาไว้บนเรือ

เรือทุกลำของบริษัทฯ ที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรป ได้มีการจัดส่งข้อมูลตามที่ EU MRV กำหนดและได้รับ หนังสือรับรองจากสถาบันตรวจสอบสภาพ และจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ

- UK MRV (การติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบ ของสหราชอาณาจักร) - เนื่องจากเหตุการณ์ Brexit EU MRV เลยไม่สามารถบังคับใช้สำหรับเรือที่เทียบท่าที่สหราชอาณาจักร เนื่องจาก สหราชอาณาจักรไม่ได้ถือเป็นส่วนหนึ่งของ EU MRV อีกต่อไป แต่เพื่อเป็นการใช้กฎเกณฑ์แบบเดียวกันกับ ทาง EU ทางสหราชอาณาจักรได้ออกกฎเกณฑ์ที่มีลักษณะเหมือนกัน เรียกว่า UK MRV ซึ่งจะต้อง มีการติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบมลพิษสำหรับเรือที่เทียบท่าที่สหราชอาณาจักร บริษัท ขนส่งทางทะเลจะต้องนำส่งรายงานการปล่อยมลพิษครั้งแรกตามแบบ UK MRV ให้กับหน่วยงาน ที่รับผิดชอบ ในต้นปี 2566 ซึ่งจะมีการติดตามผลเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565
- อนุสัญญาการรีไซเคิลเรือ เนื่องจากมีความกังวลหลายประการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม การให้ความสำคัญเกี่ยวกับการใช้วัสดุที่ไม่เป็นมลพิษในการออกแบบเรือ สร้างเรือและการนำเรือไปใช้งานถือว่ามีค่ามากขึ้น ในปัจจุบันนี้มีกฎเกณฑ์ 2 ข้อที่ใช้ควบคุมในเรื่องดังกล่าว
 - อนุสัญญาระหว่างประเทศฮ่องกงว่าด้วยการรีไซเคิลเรืออย่างปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 2009 SR/CONF/45 (HKC) และ
 - ข้อกำหนดของ EU เลขที่ 1257/2013 ของสหภาพยุโรป เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2556 เกี่ยวกับการ รีไซเคิลเรือ (EU SRR)
 - ทั้ง EU SRR และ HKC เป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับ กำหนดความรับผิดชอบให้แก่เจ้าของเรือ ผู้ต่อเรือ คู่ค้า หน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องในการรีไซเคิลเรือ และ หน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ มั่นใจว่ามีการจัดการที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสำหรับวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย พร้อมกับการรีไซเคิลเรืออย่างมีความยั่งยืนและปลอดภัย ความต้องการพื้นฐานของกฎดังกล่าวคือ เอกสารเกี่ยวกับวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่อยู่บนเรือ ซึ่งเรียกว่า บัญชีรายการสำหรับวัสดุ/อุปกรณ์ ที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ และการได้รับการอนุมัติสำหรับการรีไซเคิลเรือ
 - นับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นมา กฎระเบียบของสหภาพยุโรป ที่เกี่ยวกับการรีไซเคิล เรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่าง ๆ จะต้อง ปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการจัดทำบัญชีรายการของ วัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตรายที่มีอยู่บนเรือ (Inventory of Hazardous Material (“IHM”))
 - เรือของบริษัทฯ ทั้งหมดได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎแล้ว
- ระบบการซื้อขายสิทธิการปล่อยมลพิษของยุโรป (“EU ETS”) เป็นหลักสำคัญสำหรับนโยบายของกลุ่ม สหภาพยุโรปในการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการลดมลพิษ จากก๊าซเรือนกระจกอย่างมีประสิทธิภาพ EU ETS เป็นตลาดคาร์บอนที่สำคัญแห่งแรกและยังคงเป็นตลาด ที่ใหญ่ที่สุด

ETS คือระบบการกำหนดและซื้อขายสำหรับการลดมลพิษจากก๊าซเรือนกระจก โดยมี 2 หลักการ คือ การกำหนดเพดานสูงสุดสำหรับการปล่อยมลพิษในแต่ละปี 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 บริษัทที่ถูกควบคุมจะต้องรับผิดชอบในการจ่ายชำระค่าปรับสำหรับค่ามลพิษส่วนเกินในขณะที่ประเทศสมาชิกจะระบุนายชื่อบริษัทขนส่งที่ไม่สามารถซื้อขายสิทธิในการปล่อยมลพิษได้อย่างเพียงพอ

17. 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) และเจ้าพนักงานดังกล่าวมีหน้าที่ตรวจสอบว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามกฎตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานานาชาติต่าง ๆ หรือไม่ เช่น SOLAS MARPOL STCW และ MLC การตรวจเรือสามารถที่จะตรวจสอบในส่วนที่เกี่ยวข้องว่าเรือได้มีการควบคุมและดำเนินการเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายนานาชาติ รวมไปถึงการพิจารณาตรวจสอบความรู้ความสามารถของกัปตันเรือและเจ้าหน้าที่บนเรือ และสภาพของเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ

กรณีเจ้าพนักงานตรวจเรือของเมืองท่า นั้น ๆ ตรวจพบการไม่ปฏิบัติตามกฎอย่างมีสาระสำคัญ อาจสั่งให้มีการกักเรือ ซึ่งจะก่อให้เกิดความล่าช้าต่อการปฏิบัติงานของเรือ และเรือจะไม่สามารถออกจากเมืองท่า นั้นได้ จนกว่าการไม่ปฏิบัติตามกฎอย่างมีสาระสำคัญนั้น จะได้รับการแก้ไข



กองเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

ลำดับ	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวางบรรทุก (ตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐ*)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐ*)
1	รัตน นารี	ไทย	2545	28,442	6.08	8.50
2	รจเรช นารี	ไทย	2548	29,870	10.14	10.50
3	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	10.35	11.00
4	จามจุรี นารี	ไทย	2548	33,733	9.70	11.20
5	จรณา นารี	ไทย	2548	33,720	9.71	11.20
6	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	11.59	11.75
7	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	11.11	11.00
8	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	10.20	11.00
9	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	14.49	15.50
10	ลติกา นารี	ไทย	2555	33,869	14.59	15.50
11	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	18.99	19.00
12	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	19.87	20.00
13	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	17.71	17.00
14	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	16.98	21.80
15	วิยะดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	17.62	23.00
16	ภัทรา นารี	ไทย	2560	35,882	25.46	24.60
17	ภวดี นารี	ไทย	2561	35,892	25.70	25.80
เรือขนาดแอนตี้ไซส์ 17 ลำ		รวม		566,649	250.29	268.35
		ค่าเฉลี่ย		33,332	14.72	15.79
18	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	17.88	18.00
19	กิระดา นารี	ไทย	2554	56,823	18.24	18.25
20	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	10.01	14.00
21	วริษา นารี	ไทย	2554	53,833	10.75	15.00
22	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	12.04	17.00
23	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	19.83	20.00
24	บาร์นี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	19.84	20.00
25	ชญานี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	19.84	19.80
26	คารณีนี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	19.64	19.70
เรือขนาดซูปรามัคซ์ 9 ลำ		รวม		501,361	148.07	161.75
		ค่าเฉลี่ย		55,707	16.45	17.97
27	อินทิรา นารี	ไทย	2557	63,468	20.34	25.00
28	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	20.37	25.00
29	สริตา นารี	ไทย	2558	62,964	20.43	26.50
30	สาวิกา นารี	ไทย	2558	63,023	20.39	26.50
31	สาวิตรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	20.47	28.00
32	สวิตา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	20.87	28.00
33	สุนิสา นารี	ไทย	2559	63,007	21.09	28.00
34	สโรชา นารี	สิงคโปร์	2560	63,047	22.33	29.50
เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 8 ลำ		รวม		505,011	166.29	216.50
		ค่าเฉลี่ย		63,126	20.79	27.06
35	อภิญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	17.33	29.50
36	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	17.83	29.50
37	ชญานี นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	17.65	29.25
38	คนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	18.29	30.50
เรือขนส่งสินค้า 4 ลำ		รวม		84,558	71.10	118.75
		ค่าเฉลี่ย		21,140	17.78	29.69
38 ลำ		รวมเรือทั้งหมด		1,657,579	635.75	765.35
		ค่าเฉลี่ย		43,621	16.73	20.14

หมายเหตุ * มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
 ** มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ



โครงสร้างกลุ่มบริษัท

บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (PSL)

เจ้าของเรือ

ให้บริการ

บริษัท แอสโซซิเอท
บัลค์ แคริเออร์ ฟิรฟ์ตี ลิมิเตด
ประเทศสิงคโปร์

100%

บริษัท
ในลำดับที่ 1 ถึง 30
ตามตารางหน้า 92-93
ประเทศไทย
99.99%

บริษัท ฟรีเชียส
ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ
ประเทศปานามา

99.99%

บริษัท ฟรีเชียส
ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด
ประเทศอังกฤษ

100%

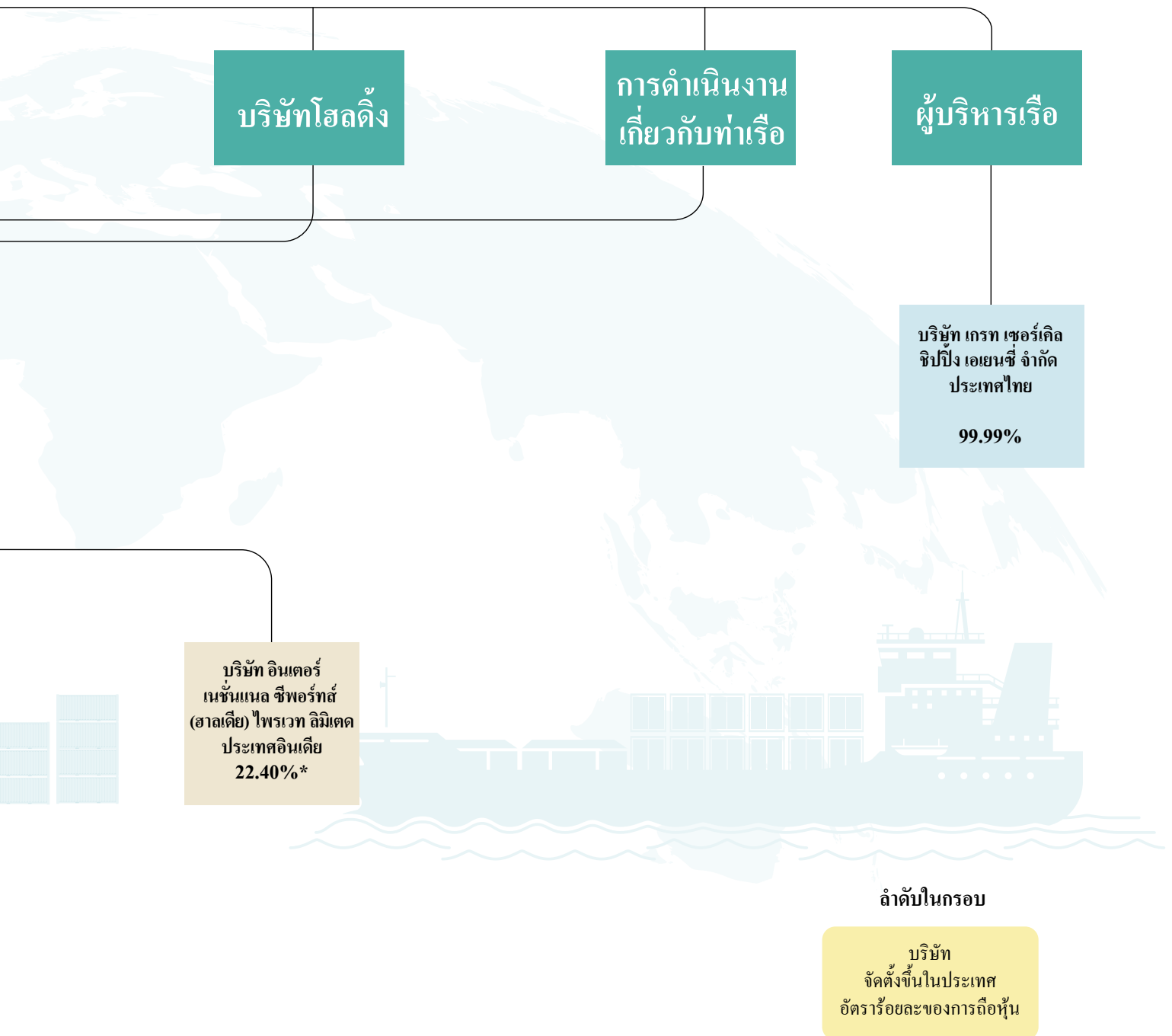
บริษัท ฟรีเชียส ชิปปิ้ง
(สิงคโปร์) ฟิฟตี ลิมิเตด
ประเทศสิงคโปร์

100%

บริษัทในลำดับ
ที่ 46 ถึง 49
ตามตารางหน้า 93
ประเทศสิงคโปร์
100%*

บริษัทในลำดับ
ที่ 33 ถึง 44
ตามตารางหน้า 93
ประเทศสิงคโปร์
100%*

* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL





ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565)

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 จี, 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: http://www.preciousshipping.com
อันดับความน่าเชื่อถือของบริษัท	BBB โดยบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2565
หุ้นสามัญ	
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)
นายทะเบียนหลักทรัพย์	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) 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 ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์: 66-2 888-8800 โทรสาร: 66-2 888-8882 Website: http://www.kasikornbank.com

- **ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

อาคารเอ็กซ์ิม 1193 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน

เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 66-2 271-3700 โทรสาร : 66-2 271-3204

Website : <http://www.exim.go.th>

- **บริษัทการเงินระหว่างประเทศ**

อาคารสยามพิวรรธน์ ทาวเวอร์ ชั้นที่ 28

989 ถนน พระราม1 เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ : 66-2 686-6568

Website : <https://www.ifc.org>

- **ธนาคารเครดิต อะกรีกอล คอร์ปอเรท แอนด์ อินเวสเมนต์ แบงก์**

12, place des Etats-Unis, CS70052, 92547 Montrouge Cedex, France

c/o Credit Agricole Asia Shipfinance Limited

27th Floor, Two Pacific Place,

88 Queensway, Hong Kong

โทรศัพท์ : 852 2848 9906

โทรสาร : 852 2868 1448

Website: www.ca-cib.com

- **ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์**

180 Cecil Street, Bangkok Bank Building, Singapore 069546

โทรศัพท์ : 65 6410 0400

Website: [https://www.bangkokbank.com/en/International-](https://www.bangkokbank.com/en/International-Banking/Asean/Singapore-Business-Banking)

[Banking/Asean/Singapore-Business-Banking](https://www.bangkokbank.com/en/International-Banking/Asean/Singapore-Business-Banking)

- **ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)**

3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร

กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ : 66 2242 3380

Website: <https://www.ttbbank.com>

ผู้สอบบัญชี

- **บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด**

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 : EY.Thailand@th.ey.com

Website : <http://www.ey.com/TH/en/Home>

ที่ปรึกษากฎหมายหลัก

- **บริษัท ที่ปรึกษากฎหมายธนาธิป แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด**

900 อาคารต้นสนทาวเวอร์ ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี

เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330

โทรศัพท์ : 66-2 089 8902

E-mail : info@thanathippartners.com

Website : <https://www.thanathippartners.com>

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป
ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเมียม เมทัลส์ จำกัด	บาท	275,000,000	275,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
2	บริษัท พรีเมียม วิชเชส จำกัด	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
3	บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	บาท	260,000,000	260,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
4	บริษัท พรีเมียม มิเนอร์อัลส์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	230,000,000	230,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเมียม ไดมอนด์ส จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	205,000,000	205,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอร์อัลส์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเมียม รูบี้ส์ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเมียม การ์เน็ตส์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	379,000,000	379,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเมียม เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเมียม ฟอนต์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเมียม เว้นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเมียม แอปเปิ้ล จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	200,000,000	200,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด	บาท	567,000,000	567,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเมียม ออคิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พรีเมียม ลาเวนเดอร์ จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท พรีเมียม รัสเบอร์รี่ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
26	บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
27	บริษัท พรีเมียม ออเนชั่น จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
28	บริษัท พรีเมียม มูนส์ จำกัด (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเมียม วินัส จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
30	บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
31	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ
32	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โวลคิง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ
33	บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พรีเมียม สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พรีเมียม วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	280,000	280,000	100*	เจ้าของเรือ
36	บริษัท พรีเมียม บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
38	บริษัท พรีเมียม ฟรอนเทียร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
39	บริษัท พรีเมียม ธอท์ส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
40	บริษัท พรีเมียม ไทคอส พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
41	บริษัท พรีเมียม สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
42	บริษัท พรีเมียม กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
43	บริษัท พรีเมียม วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท พรีเมียม เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์แคเรียจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โวลคิง คัมพานี
46	บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
49	บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
50	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
51	บริษัท พรีเมียม ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
52	บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ผู้บริหารการจัดการท่าเทียบเรือ

* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-30	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 31	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธ่ย์เฮาส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 32-49	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 20 McCallum Street, #19-01 Tokio Marine Centre, 069046 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 50	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 th Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 51	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 nd Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 52	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 th Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.



ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่		ณ วันที่	
		31 ธันวาคม 2565		31 ธันวาคม 2564	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	442,857,535	28.40%	442,857,535	28.40%
	บริษัท เกรนเทรด จำกัด	130,086,266	8.34%	130,086,266	8.34%
	น.ส. นิชิดา ซาห์ *	108,054,537	6.93%	108,054,537	6.93%
	บริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด	11,465,009	0.74%	11,465,009	0.74%
	Eastern Energy Pte Ltd.	555,000	0.04%	555,000	0.04%
1	รวมจำนวนหุ้นที่ถือโดยและอยู่ภายใต้การควบคุมของตระกูลซาห์ ** / ***	693,018,347	44.45%	693,018,347	44.45%
2	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	150,212,693	9.63%	176,104,228	11.29%
3	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม (จำนวน 121,386,275 หุ้น ถือภายใต้ Bank Julius Baer & Co. Ltd. และจำนวน 140,000 หุ้น ถือภายใต้บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด)	121,526,275	7.79%	121,526,275	7.79%
4	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	34,324,059	2.20%	20,503,893	1.31%
5	กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นระยะยาวปันผล LTF	33,707,800	2.16%	20,766,900	1.33%
6	STATE STREET EUROPE LIMITED	26,326,318	1.69%	36,870,900	2.37%
7	BANQUE PICTET & CIE SA	14,428,500	0.93%	14,756,100	0.95%
8	กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นปันผล	13,561,900	0.87%	-	0.00%
9	กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นปันผลเพื่อการเลี้ยงชีพ	11,291,700	0.72%	-	0.00%
10	DBS BANK LTD. AC DBS NOMINEES-PB CLIENTS	10,502,900	0.67%	-	0.00%
11	ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ข้างต้น)	450,391,370	28.89%	475,745,219	30.51%
รวมทั้งหมด		1,559,291,862	100.00%	1,559,291,862	100.00%
		ผู้ถือหุ้น : 17,614 ราย		ผู้ถือหุ้น : 16,679 ราย	

* น.ส. นิชิดา ซาห์ ผู้ซึ่งเป็นกรรมการบริษัทฯ และเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท เกรนเทรด จำกัด และบริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด

** ตระกูลซาห์ ประกอบไปด้วย 1. นางสาวนิชิดา ซาห์ 2. นางสาวสมิหรา ซาห์ 3. นายอิชฎิชาญ ซาห์ และ 4. นางเองเจอลี กิริด ซาห์

*** 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. นโยบายการบริหารความเสี่ยง

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

ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเห็นถึงคุณค่าของการบริหารความเสี่ยง จึงได้กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการความเสี่ยงตามด้านล่างนี้เพื่อดูแลความเสี่ยงต่างๆ ในเชิงรุกทั่วทั้งองค์กรและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการประเมินความเสี่ยงเป็นประจำ

- คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบในการควบคุมดูแลความเสี่ยงของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร รับผิดชอบในการจัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการบริหารงานให้มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงรับผิดชอบในการทำให้แน่ใจว่ามีการระบุความเสี่ยงต่างๆ ของธุรกิจและมีการติดตามความเสี่ยงเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีมาตรการบรรเทาผลกระทบที่มีประสิทธิผล
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ รับผิดชอบในการสอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อควรปรับปรุงตามความเหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
- กรรมการ (การเงิน) และกรรมการ (เทคนิค) มีหน้าที่ติดตามความเสี่ยงจากการดำเนินงานและทำงานร่วมกับผู้บริหารคนอื่นๆ ในการกำหนดและดำเนินการตามกลยุทธ์เพื่อจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ นอกจากนี้ กรรมการ (การเงิน) และกรรมการ (เทคนิค) อาจมีส่วนร่วมในการระบุปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเพิ่มเติม รวมถึงกำหนดแนวทางเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงนั้น ตลอดจนปรับปรุงขั้นตอนและกระบวนการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ผลการประเมินความเสี่ยงของกิจกรรมต่างๆ ได้รายงานต่อคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการความยั่งยืน และบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาเป็นระยะๆ
- ผู้บริหารและพนักงานในแต่ละฝ่าย รับผิดชอบในการประเมินและสอบทานความเสี่ยงในระดับการปฏิบัติงาน

2. ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

การดำเนินธุรกิจทั่วโลกและสภาพแวดล้อมที่มีการแข่งขัน ทำให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงหลากหลายรูปแบบ ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับทิศทางโดยรวม และความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ความเสี่ยงจากการดำเนินงานซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทฯ ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ กฎหมาย และข้อบังคับ ความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับผลประกอบการและความมั่นคงทางการเงินของบริษัทฯ และความเสี่ยงจากการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงขึ้นภายในองค์กรเพื่อระบุ ประเมิน และจัดการกับความเสี่ยงเหล่านี้

จากลักษณะวัฏจักรของตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกอง บริษัทฯ จึงได้กำหนดปัจจัยความเสี่ยงเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษอีกหนึ่งปัจจัย ซึ่งเป็นความเสี่ยงเกี่ยวกับการทดแทนและการขายกำลังกองเรือ โดยได้อธิบายอยู่ภายใต้หัวข้อ “ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขายกำลังความสามารถของกองเรือ” บริษัทฯ จึงยังคงเปิดเผยความเสี่ยงนี้จนกว่าจะจัดการความเสี่ยงนี้ให้หมดไปได้ เนื่องจากบริษัทฯ อาจมีการเติบโตเชิงกลยุทธ์หรือแม้กระทั่งลดขนาดกองเรือในอนาคตซึ่งขึ้นอยู่กับวัฏจักรของธุรกิจการเดินเรือ

2.1 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

2.1.1 ความเสี่ยงในการแข่งขันจากอุปทานที่เพิ่มขึ้น: นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจในตลาดเรือที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวดแล้ว บริษัทฯ ยังต้องแข่งขันกับผู้ให้บริการที่คล้ายคลึงกันจากทั่วทุกมุมโลก จึงมีความเป็นไปได้ที่ความสัมพันธ์ระหว่างอุปสงค์และอุปทานอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ การมีกองเรือที่มีคุณภาพสูงมีความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีกลยุทธ์ขยายกองเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้นและมีประสิทธิภาพในการประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะใช้ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดในการดำเนินงานให้เกิดประโยชน์ในการแข่งขันอย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.2 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของกฎเกณฑ์ต่างๆ: เนื่องจากการเดินเรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด ต้นทุนที่เกิดจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบเพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมจึงเป็นหนึ่งในความเสี่ยงที่สำคัญที่สุดสำหรับอุตสาหกรรมเดินเรือ ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้าประเทศต่างๆ รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศได้เริ่มบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ สำหรับเรือซึ่งเพิ่มความเข้มงวดมากขึ้นในเรื่องสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงในแง่ที่ว่าหลังจากที่รับมอบเรือส่งต่อใหม่ อาจมีประกาศใช้บังคับกฎเกณฑ์ใหม่ๆ ซึ่งอาจทำให้เรือส่งต่อใหม่นั้นไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว หรือไม่สามารถแข่งขันกับเรืออื่นๆ ในตลาดได้ การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้บริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงถูกปรับ และ/หรือถูกดำเนินคดีทางกฎหมาย เรือถูกลดอันดับการจัดชั้นเรือ เรือถูกกัก หรือละเมิดกฎระเบียบอื่นๆ

ฝ่ายการจัดการทางเทคนิคและฝ่ายบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศได้ทำการประเมินความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบและรวมถึงความเสี่ยงในด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการเดินเรือที่อาจเกิดขึ้น

2.1.3 ความเสี่ยงจากนโยบายของภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: นโยบายของรัฐบาลมีผลกระทบโดยตรงต่อการเดินเรือ การเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐบาลอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีของรายได้จากการเดินเรือและค่าระวาง ภาษีนำเข้าและส่งออก ภาษีท่าเรือ นโยบายการค้า และนโยบายป้องกันการกีดกันทางการค้า

2.1.4 ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่: บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ หากไม่ได้รับการจัดการ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะระบุและประเมินผลกระทบของความเสี่ยงดังกล่าว ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจภายในอีก 5 ปีข้างหน้าและปีต่อไป มีดังต่อไปนี้

(ก) ความเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว: ผลกระทบจากวิกฤตการณ์โควิด-19 และการหยุดชะงักทางการค้าเนื่องจากสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน ส่งผลกระทบในทางลบต่อเศรษฐกิจโลกและตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง และรวมถึงอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้น ทำให้ธนาคารกลางเลือกที่จะแก้ไขปัญหาโดยการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุปสงค์และการค้าชะลอตัวลง ปัจจัยทั้งหมดเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ

(ข) ความท้าทายในการลดคาร์บอน: มลพิษทั่วโลกเป็นภัยคุกคามที่สำคัญต่อการอยู่รอดของโลก อุตสาหกรรมการเดินเรือมีส่วนสำคัญในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ถือเป็นแหล่งการปล่อยมลพิษทั่วโลก เช่น คาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งมีส่วนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ข้อตกลงปารีสซึ่งประกาศใช้ในปี 2558 มีจุดมุ่งหมายในการจำกัดอุณหภูมิของโลกให้สูงขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียส และมีความพยายามที่จะควบคุมอุณหภูมิของโลกให้อยู่ที่ 1.5 องศาเซลเซียส COP27 ให้ความเห็นว่าภาคการขนส่งทางเรือยังไม่สามารถปฏิบัติตามเป้าหมายเหล่านี้

ได้และยังขาดแผนปฏิบัติการที่จำเป็นในการควบคุมอุณหภูมิโลกให้อยู่ที่ 1.5 องศา ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งที่อุตสาหกรรมการเดินทางจะต้องดำเนินการเพื่อลดการปล่อยมลพิษและลดคาร์บอนในการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายเหล่านี้และป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับโลก

เป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่อุตสาหกรรมการเดินทางจะต้องดำเนินการ ลดการปล่อยก๊าซเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดคาร์บอน อย่างไรก็ตาม ความไม่แน่นอนจากเทคโนโลยีที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตอาจส่งผลต่อแผนการลดคาร์บอนที่บริษัทฯ มุ่งหวังไว้ การเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่ยั่งยืนและเชื้อเพลิงที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์เป็นสิ่งสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมการเดินทางในการบรรลุเป้าหมายการลดคาร์บอน อย่างไรก็ตาม การผลิตและความพร้อมใช้งานของเชื้อเพลิงเหล่านี้ยังอยู่ในระยะเริ่มต้น นอกจากนี้ ปัจจุบันยังไม่มีเชื้อเพลิงสีเขียวที่มีศักยภาพในเชิงพาณิชย์ที่สามารถทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนักได้ ดังนั้น ขอบเขตและความเร็วในการลดคาร์บอนของอุตสาหกรรมอาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจและการดำเนินงานของบริษัทฯ ในอนาคต

(ค) ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ: บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศเป็นปัญหาที่เร่งด่วนที่สุดในปัจจุบัน และบริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินการเพื่อรับมือกับความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ โดยกำหนดมาตรการที่เข้มข้นขึ้น ทั้งนี้ ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้ามีแนวโน้มว่ารัฐบาลและองค์กรระหว่างประเทศจะออกกฎระเบียบที่เข้มงวดมากขึ้นเพื่อควบคุมการปล่อยมลพิษซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของของบริษัทฯ นอกจากนี้ เหตุการณ์ที่เกิดจากสภาพอากาศที่รุนแรงถือเป็นภัยคุกคามร้ายแรงต่อลูกเรือและทรัพย์สินของบริษัทฯ การวิเคราะห์ที่ครอบคลุมความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้เปิดเผยอยู่ใน “รายงานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD)”

(ง) ความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์และความไม่มั่นคงทางการเมือง: การขนส่งทางเรือต้องเผชิญกับภูมิรัฐศาสตร์และเหตุการณ์ทางภูมิรัฐศาสตร์ที่อาจส่งผลกระทบต่อการค้าทางทะเลระหว่างประเทศและการเดินทาง การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศคู่ค้ารายใหญ่อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อความต้องการสินค้าแห่งเทกอง การค้าในภูมิภาคที่เต็มไปด้วยความขัดแย้งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการเดินทาง ความขัดแย้งเหล่านี้อาจส่งผลให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นต่อลูกเรือ เนื่องจากเรืออาจตกเป็นเป้าหมายหรือถูกกักในพื้นที่ที่มีความขัดแย้ง นอกจากนี้ ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการละเมิดลิขสิทธิ์และความรุนแรงในรูปแบบอื่นๆ อาจทำให้ค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยและมาตรการรักษาความปลอดภัยอื่นๆ สูงขึ้น นอกจากนี้ ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากสงครามหรือการสู้รบอื่นๆ ส่งผลให้ต้นทุนเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายอื่นๆ สูงขึ้น ซึ่งทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทเดินทางเรือสูงขึ้น ความขัดแย้งที่ยืดเยื้ออาจส่งผลกระทบต่อในวงกว้างรวมถึงผลกระทบต่อความต้องการสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆ มาตรการคว่ำบาตรที่รุนแรงขึ้นต่อบางประเทศอาจทำให้การปฏิบัติตามข้อกำหนดเป็นเรื่องที่ท้าทาย และการละเมิดอาจมีบทลงโทษและผลที่ตามมาอย่างรุนแรงต่อเจ้าของเรือและผู้สัญญา

เรือของบริษัทฯ เดินทางในน่านน้ำสากลและกระจายการให้บริการทั่วโลกเพื่อลดความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ทางการตลาดและลูกค้า ดังนั้น ความเปลี่ยนแปลงเชิงลบในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง เช่น สงครามหรือการก่อการกำเริบทางการเมือง จะไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจหรือสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศคู่ค้าที่สำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ

(จ) ความเสี่ยงที่เกี่ยวกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมเดินทาง: อุตสาหกรรมเดินทางก็เหมือนกับหลากหลายอุตสาหกรรมในปัจจุบันที่มีความอ่อนไหวต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีโดยที่ในปัจจุบันมีการพัฒนาและนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้อย่างแพร่หลาย เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีนี้เอง บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่เทคโนโลยีต่างๆ เหล่านี้จะส่งผลให้เรือของบริษัทฯ ล้าสมัยก่อนเวลาอันควร

(ฉ) ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์: อุตสาหกรรมเดินทางมีความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์ที่มากขึ้น เนื่องจากการเปลี่ยนมาใช้ระบบดิจิทัลและระบบอัตโนมัติที่เพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ ได้ใช้ระบบสารสนเทศในการส่งและเก็บข้อมูลในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่สำคัญและเป็นความลับ โควิด-19 ช่วยเร่งผลักดัน

ความพยายามของบริษัทฯ ในการก้าวไปสู่ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยจากการเปลี่ยนมาเป็นการทำงานทางไกล (Remote Working) อย่างไรก็ตาม การทำงานทางไกลของพนักงานได้เพิ่มความเสี่ยงต่อการถูกโจมตีทางไซเบอร์ และการขโมยข้อมูลเป็นอย่างมาก ส่งผลให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ และการเข้าถึงระบบข้อมูล สารสนเทศโดยไม่ได้รับอนุญาต ความผิดพลาดของระบบสารสนเทศอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ นอกจากนี้ การโจมตีทางด้านความปลอดภัยของข้อมูลอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียง การฟ้องร้อง หรือการสูญเสียทางการเงินได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามนโยบายต่างๆ ที่ได้กำหนดเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามต่อระบบสารสนเทศ บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการต่อไปนี้เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์:

- 1) ส่งเสริมความตระหนักของพนักงานในการใช้เทคโนโลยีผ่านโปรแกรมการฝึกอบรมต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความเข้าใจในการใช้เทคโนโลยีอย่างมีประสิทธิภาพและป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์ นอกจากนี้ จัดให้มีการทดสอบความรู้และความเข้าใจของพนักงานเกี่ยวกับนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและความปลอดภัยทางไซเบอร์เป็นประจำทุกปี
- 2) จัดทำนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเป็นแนวทางในการรักษาความปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการดำเนินธุรกิจจากความเสี่ยงและภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้น
- 3) ติดตั้งไฟร์วอลล์รุ่นใหม่เพื่อป้องกันการรับส่งข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตที่เป็นอันตราย
- 4) ติดตั้งโปรแกรมสแกนไวรัสและมัลแวร์เวอร์ชันล่าสุด เพื่อปกป้องข้อมูลของบริษัทฯ
- 5) การกรองสแปมและสแกนไวรัสในอีเมลขาเข้าและขาออกทั้งหมด เลือกใช้ผู้ให้บริการอีเมลเซิร์ฟเวอร์ที่เชื่อถือได้และมั่นคงปลอดภัย ตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด
- 6) นโยบายการสำรองข้อมูล เพื่อให้แน่ใจว่าสามารถกู้คืนข้อมูลได้ในกรณีที่ระบบหยุดทำงานหรือมีการโจมตีทางไซเบอร์
- 7) บริษัทฯ ว่าจ้างบริษัทภายนอกให้ดำเนินการตรวจสอบหาช่องโหว่ของเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย และอุปกรณ์เครือข่าย (Vulnerability Assessment and Penetration Testing) และทดสอบเจาะระบบสารสนเทศ (Penetration Testing) เพื่อป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์

2.2 ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจ

2.2.1 ความเสี่ยงทางการตลาด: ตลาดการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีความผันผวนสูงมากซึ่งเป็นไปตามวัฏจักรและฤดูกาล ซึ่งก่อให้เกิดความผันผวนในเรื่องของการสร้างกำไร มูลค่าเรือ และอัตราค่าระวาง ความผันผวนเหล่านี้ทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์และอุปทานของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ความหนาแน่นและการแข่งขันของกลุ่มธุรกิจ เช่น เรือคอนเทนเนอร์ ตามที่ได้อธิบายภายใต้หัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” สัดส่วนกองเรือของบริษัทฯ มีรายได้เชื่อมโยงกับอัตราค่าระวางเรือขนาดแสนตันไซส์ หรือ ตลาดเรือขนาดซูปราแมกซ์ ซึ่งส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรสูงขึ้นเมื่อตลาดแข็งแกร่ง ในขณะเดียวกันก็ทำให้บริษัทฯ มีรายได้ลดลงเมื่อตลาดอ่อนแอ อัตราค่าระวางของเรือผันผวนตามขนาดและประเภทของตัวเรือ กล่าวคือ อัตราค่าระวางของเรือขนาดใหญ่ประเภทที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจะมีความผันผวนทางรายได้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกองเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือขนาดแสนตันไซส์ เรือขนาดซูปราแมกซ์ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ เป็นเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Ship Sector) ทำให้บริษัทฯ มีการป้องกันความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือในระดับหนึ่ง บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ มีกลุ่มตลาดเฉพาะกลุ่มคืออยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งมีปัจจัยพื้นฐานที่เป็นบวกคือมีอุปสงค์ที่หลากหลาย ซึ่งเป็นตัวช่วยพยุงในช่วงภาวะตกต่ำของวัฏจักรของธุรกิจ

อุปสงค์ของธุรกิจของบริษัทฯ นั้นเกิดจากปริมาณของสินค้าที่ต้องการขนส่ง การก่อเกิดของอุปสงค์นี้ขึ้นอยู่กับการค้าโลกและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ ทั้งนี้เศรษฐกิจและการค้าที่ชะลอตัวลงจะทำให้อุปสงค์เรือลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการชะลอตัวในระยะยาวของโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานและกลุ่มอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์

ของกลุ่มประเทศทางเศรษฐกิจ เช่น จีน โดยคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 50 ของความต้องการสินค้าแห่งเทกองทั่วโลก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการเรือสินค้าแห่งเทกอง มีการคาดการณ์ว่าตัวเลขจีดีพีของโลกจะเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 2.9 ในปี 2566 และ ที่ร้อยละ 3.1 ในปี 2567 การปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางเพื่อรับมือกับภาวะเงินเฟ้อ และสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครนที่ยังคงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก

แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของมาตรการกีดกันทางการค้าอาจส่งผลให้การค้าขายรอบโลกมีปริมาณลดลง นอกจากนี้ การสู้รบระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเศรษฐกิจหลักของโลกอาจส่งผลให้เกิดความผันผวนที่มากขึ้น การใช้จ่ายทางธุรกิจที่ลดลง อาจส่งผลกระทบต่อความต้องการในการขนส่งทางเรือ บริษัทฯ อาจเผชิญความเสี่ยงจากการลดลงของรายได้และ/หรือมูลค่าเรือที่อาจลดลงถ้าตลาดมีการปรับตัวลดลง

ในอดีตลูกค้าในตลาดกลุ่มเรือขนาดเล็กนี้จะไม่ทำสัญญาระยะยาวแต่เลือกที่จะทำธุรกิจส่วนใหญ่หรือทั้งหมดโดยอิงกับตลาดปัจจุบัน (Spot Market) อย่างไรก็ดี สถานการณ์ดังกล่าวได้เปลี่ยนไปในช่วงระหว่างปี 2547 ถึงปี 2552 ซึ่งเป็นผลมาจากความผันผวนของตลาดค่าระวางที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทฯ และลูกค้าต้องปรับเปลี่ยนแผนการตลาด ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาส่วนหนึ่งเป็นแบบสัญญาให้เช่าเรือในระยะยาว (Long Term Charter) เพื่อให้บริษัทฯ หลีกเลี่ยงจากการผันผวนของราคาตลาดปัจจุบันและทำให้มั่นใจว่าจะมีรายได้ที่เห็นได้ชัดเจนและมั่นคง อย่างไรก็ดี บริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มสูงขึ้นและตกลงอย่างรวดเร็ว นั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาผูกมัดค่าระวางในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับในกรณีที่อัตราค่าระวางในตลาดปัจจุบัน (Spot Market) เกิดร่วงลงอย่างรวดเร็ว กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้วเมื่อบริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ตลาดที่มีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ในการเข้าทำสัญญาระยะยาว (Long Term) ในอัตราค่าระวางที่สูงเมื่อสภาพตลาดกำลังไปได้ดีนั้นได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านความเสี่ยงจากคู่สัญญา เมื่อเกิดภาวะตลาดตกต่ำและเป็นผลให้อัตราค่าระวางลดลง และถ้าภาวะการถดถอยดังกล่าวยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ลูกค้า (Charterer) ของบริษัทฯ ที่ทำสัญญาเป็นระยะยาวอาจไม่ปฏิบัติตามสัญญาได้ ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถมีอัตราค่าระวางที่สูงตามที่ทำสัญญาไว้ และอาจถูกบังคับให้ทำสัญญา ณ อัตราตลาดปัจจุบันซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าระวางที่ได้ทำสัญญาไว้ บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการที่คู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญาในระยะยาว ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการวิเคราะห์ลูกค้า (Charterers) ที่จะทำสัญญา Long Term Charters โดยเลือกลูกค้าชั้นดีและมีเครดิตสูงที่สุด ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้ ณ เวลาที่ตลาดซบเซา บริษัทฯ ไม่ได้ประสบกับปัญหาจากการที่ลูกค้า (Charterers) ของบริษัทฯ ไม่ปฏิบัติตามสัญญา และแม้กระทั่งในสถานการณ์ตกต่ำในช่วงปัจจุบันนี้ บริษัทฯ ยังคงไม่ประสบกับปัญหาการไม่ปฏิบัติตามสัญญาของลูกค้าสัญญาระยะยาว

สำหรับกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ส่วนใหญ่รายได้ของบริษัทฯ มาจากลูกค้าที่หลากหลายและไม่ได้จำกัดที่ลูกค้ารายใดรายหนึ่ง ดังนั้น จึงสามารถกล่าวได้ว่าบริษัทฯ ไม่มีความเสี่ยงจากการกระจุกตัวของลูกค้าสำหรับกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองของบริษัทฯ ดังนั้น หากต้องเสียลูกค้ารายใดไป ก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ดีตาม ความเสี่ยงจากการให้เช่าเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ นั้นแตกต่างออกไป เนื่องจากเรือขนส่งซีเมนต์เหล่านี้มีการปล่อยเช่าให้กับลูกค้ารายเดียว ภายใต้เงื่อนไขการเช่าระยะยาวซึ่งครอบคลุมอายุการใช้งานของเรือขนส่งดังกล่าว ในปี 2565 รายได้จากลูกค้าหลักรายนี้มีจำนวน 902.16 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10 ของรายได้จากการเดินเรือสุทธิทั้งหมดของกลุ่มบริษัทฯ (ปี 2564: 813.78 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10 ของรายได้การเดินเรือสุทธิของกลุ่มบริษัทฯ) อย่างไรก็ดีตาม เพื่อขจัดความเสี่ยงจากคู่สัญญา บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและวิเคราะห์สถานะของลูกค้ารายนี้เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้ารายนี้มีความสามารถทางการเงินในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าระยะยาวได้ ในช่วงที่ตลาดตกต่ำในไม่กี่ปีที่ผ่านมาลูกค้ารายนี้มีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากรายได้จากลูกค้ารายนี้ได้ถูกกำหนดอย่างแน่นอนภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว ในขณะที่รายได้จากเรือลำอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ลดลงตามวัฏจักรของตลาดเดินเรือที่ตกต่ำในช่วงดังกล่าว

2.2.2 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ: ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกแบบไม่ประจำเส้นทาง จึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากภัยพิบัติทางน้ำ ความแปรปรวนของสภาพสิ่งแวดล้อม ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและทรัพย์สินต่างๆ และการที่ธุรกิจต้องหยุดชะงักอันเกิดมาจาก

อุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์กลไกขัดข้อง ความผิดพลาดของเจ้าหน้าที่ การเคลื่อนไหวยานการเรือในประเทศต่างๆ การหยุดงานประท้วงของพนักงาน การก่อการร้าย โจรสลัด ความแปรปรวนของสภาพอากาศ สถานการณ์และเหตุการณ์อื่นใดที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้จะนำไปสู่ต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น การสูญเสียรายได้ และ/หรือการสูญเสียทรัพย์สิน อย่างไรก็ตาม โดยปกติเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือ ในน่านน้ำสากลจะทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงภัยต่างๆ เหล่านี้ ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นเอาไว้แล้ว

2.2.3 ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม: การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการเปลี่ยนแปลงซึ่งมีมากขึ้นในกฎหมายป้องกันสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบพาณิชย์นาวีต่างๆ การไม่ดำเนินการตามกฎหมายระหว่างประเทศต่างๆ เหล่านี้อาจทำให้มีความเสี่ยงในการถูกกักเรือซึ่งทำให้เสียเวลา และนำไปสู่การเสียหายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Charterer อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ระมัดระวังในเรื่องดังกล่าวโดยได้รักษามาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานทางเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลนอกเหนือจากการทำประกันภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

กฎระเบียบสำคัญที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 ได้แก่ กฎเกณฑ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (IMO 2020) ที่กำหนดให้เรือทุกลำใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำในการเดินเรือ ทั้งนี้ เจ้าของเรือบางรายได้เลือกติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือของตนแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ เพื่อให้ยังสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเกรดต่ำซึ่งมีค่ากำมะถันสูงได้อยู่ เครื่องดักจับเขม่าควันนี้ทำหน้าที่ขจัดค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมาจากเครื่องยนต์หลัก แต่จะส่งผลให้เกิดน้ำเสียที่เป็นพิษ โดยทั่วไปน้ำเสียเหล่านี้จะถูกปล่อยลงสู่ทะเล ซึ่งถือเป็นการถ่ายโอนมลพิษจากทางอากาศลงสู่ทางสมุทรแทน เมื่อคำนึงถึงผลกระทบของน้ำเสียที่เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในท้องทะเล ประเทศที่ทำการค้าหลักส่วนใหญ่ได้สั่งห้ามการปล่อยน้ำเสียเหล่านี้ในท่าเรือของประเทศตน ซึ่งทำให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของอุปกรณ์นี้หมดไป ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกที่จะปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ IMO 2020 โดยเลือกใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำแทนการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน ซึ่งเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้องดังจะเห็นได้จากเหตุผลหลัก 2 ประการ ประการแรก มีเหตุการณ์ที่เครื่องดักจับเขม่าควันขัดข้องเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อการเดินทางและรายได้ของเรือที่ติดตั้งอุปกรณ์นี้ ประการที่สอง ประเทศที่ทำการค้าหลักส่วนใหญ่ได้สั่งห้ามการปล่อยน้ำเสียออกจากเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิด ทำให้ไม่สามารถใช้งานเครื่องนี้เกือบตลอดเวลาที่เรือเข้าท่าหรือจอดในท่าเรือส่วนใหญ่

การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อม หรือมาตรฐานการปล่อยมลพิษอาจส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางการเงินและความเสียหายต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม จึงได้กำหนดนโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมขึ้นอย่างเป็นทางการ ซึ่งนโยบายนี้เป็นไปตามมาตรฐาน ISO ควบคู่กับการจัดทำแนวทางปฏิบัติภายในที่แสดงถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการระบุประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมในทุกกิจกรรมทางธุรกิจ บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ยกตัวอย่างเช่น ในระหว่างปี 2556 - ปี 2560 บริษัทฯ ได้ทดแทนเรือเก่าที่ไม่ประหยัดน้ำมันด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุกสินค้าที่ใหญ่ และเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง เนื่องจากรูปแบบตัวเรือที่ดีขึ้น น้ำหนักตัวเรือที่เบาขึ้น และใช้เครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition ที่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยมลพิษให้เป็นศูนย์

เกณฑ์ดัชนีวัดประสิทธิภาพพลังงานของเรือ (Energy Efficiency Existing Ship Index (“EEXI”)) และ ดัชนีวัดประสิทธิภาพการควบคุมปริมาณความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Intensity Indicator (“CII”)) ที่มีผลบังคับใช้ในปี 2566 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมเรือทุกลำจะต้องคำนวณความเข้มข้นและรายงานประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบเหล่านี้ เรือจะต้องบรรลุเป้าหมายประสิทธิภาพที่กำหนดไว้ เรืออาจเผชิญกับข้อบังคับด้านกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นและ/หรือบทลงโทษเพิ่มเติมหากไม่สามารถบรรลุเป้าหมายตามเกณฑ์ดัชนีวัดประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่กำหนดไว้ และอาจส่งผลกระทบต่อเรือบางลำของบริษัทฯ ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ไม่ดีในด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปล่อยเช่าเรือในอัตราค่าระวางที่สามารถแข่งขันกับตลาดได้

ตัวเรือและเครื่องจักรของเรือพาณิชย์ทุกลำต้องผ่านการจัดชั้นเรือโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ผ่านการรับรองของประเทศที่เรือลำนั้นได้จดทะเบียนไว้ การจัดชั้นเรือเป็นการรับรองว่า เรือได้รับการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด ได้รับการบำรุงรักษาตามมาตรฐาน และเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เมื่อเรือได้ผ่านการตรวจสอบถ้วนตามกฎข้อบังคับแล้ว สมาคมจัดชั้นเรือจะออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือซึ่งทำให้เรือนั้นสามารถแล่นได้ทั่วโลก เรือแต่ละลำจะต้องผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง (Drydocking Survey) และการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด (Special Survey) โดยจะมีตรวจสภาพเรือจักรเป็นประจำปีทุก 5 ปี เรือทุกลำจะต้องนำเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจสภาพท้องเรือทุก 30-36 เดือน หากเรือลำใดไม่ผ่านการจัดชั้นเรือ หรือไม่ผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง หรือการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียดเรือลำดังกล่าวจะไม่สามารถทำประกันภัยและไม่สามารถปล่อยเช่าในนานน้ำสากลได้ ดังนั้น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้

2.2.4 ความเสี่ยงจากการขาดแคลนทักษะและการสูญเสียบุคลากรหลัก: การจัดการทรัพยากรมนุษย์มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ เนื่องจากจะช่วยให้นั่นใจได้ว่าบริษัทฯ มีบุคลากรที่มีทักษะเหมาะสมเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญได้แก่การมีพนักงานที่ขาดคุณสมบัติและการสูญเสียบุคลากรหลัก กรณีนี้สามารถเกิดขึ้นได้หากบริษัทฯ ไม่สามารถสรรหาและรักษาบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมได้อย่างมีประสิทธิภาพ การจัดการความเสี่ยงนี้บริษัทฯ ควรมุ่งเน้นไปที่การจ้างงาน การปฏิบัติตามข้อบังคับ การเติบโต และการสรรหาผู้เชี่ยวชาญที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และผู้ที่มีความสามารถ ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การดำเนินธุรกิจเดินเรือและการบริหารงานของบริษัทฯ ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ว่าจะเป็นลูกเรือที่ต้องควบคุมการเดินเรือ หรือผู้จัดการระดับต่างๆ ที่ทำงานในบริษัทฯ ต้องมีความรู้และประสบการณ์ในธุรกิจการเดินเรือ การจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การขาดพนักงานที่มีทักษะหรือการขาดแคลนทักษะอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปรับตัวและการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ การสูญเสียบุคลากรหลักอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน ประสิทธิภาพการทำงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้จัดการกับความเสี่ยงนี้โดยจัดให้มีนโยบายทางด้านบุคลากรที่เป็นธรรม และถือได้ว่าบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีประสบการณ์ โดยเฉพาะในส่วนของการนำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ

2.2.5 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทาน: การจัดการห่วงโซ่อุปทานและการขนส่งเสบียงและชิ้นส่วนอะไหล่เป็นสิ่งสำคัญต่อประสิทธิภาพในการเดินเรือของบริษัทฯ การปฏิบัติตามข้อบังคับทางเทคนิคที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลและการลดต้นทุนการดำเนินงาน การขาดแคลนวัสดุคงคลังอาจส่งผลเสียต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จัดให้มีการวางแผนการซ่อมบำรุงและการจัดการวัสดุคงคลังโดยฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ จึงมั่นใจได้ว่าการจัดหาและจัดส่งชิ้นส่วนที่จำเป็นบนเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดความเสี่ยงจากการขาดแคลนวัสดุคงคลังและความเสี่ยงในการดำเนินงาน

2.2.6 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง: บริษัทฯ ไม่ได้มีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลกโดยตรง กล่าวคือ ในกรณีการเดินเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Charter) ซึ่งบริษัทฯ ต้องเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ลูกค้านจะเป็นผู้รับภาระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลง เนื่องจากอัตราค่าระวางเรือที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้นได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วย ซึ่งบริษัทฯ จะจองน้ำมันเชื้อเพลิงทันทีที่ลูกค้าตกลงรายการและในกรณีการให้บริการเป็นแบบระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้าโดยตรง

2.2.7 ความเสี่ยงที่เกิดจากความล้มเหลวหรือขาดการควบคุมระบบหรือกระบวนการทำงานของบริษัทฯ อย่างเหมาะสม: การไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนและนโยบายของบริษัทฯ (SOPs) ก่อให้เกิดความเสี่ยงในระดับสูงต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ความล้มเหลวของการควบคุมภายใน การไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนและกระบวนการปฏิบัติงานบนเรือ

ทำให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากการทุจริต การสูญเสียทรัพย์สินและ/หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับในการจัดการความเสี่ยงเหล่านี้ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะหาโอกาสในการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในบริษัทฯ และปรับปรุงนโยบายให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ และเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในอุตสาหกรรม

2.2.8 ความเสี่ยงที่การประกันภัยจะไม่คุ้มครองความสูญเสียทั้งหมด: ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะมีกรมธรรม์ประกันภัยหลากหลายแบบที่ครอบคลุมการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดจากการสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ แต่ความเสี่ยงที่กรมธรรม์จะไม่ครอบคลุมความสูญเสียและ/หรือการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลที่สามยังคงมีอยู่

2.2.9 ความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชน: บริษัทฯ อยู่ภายใต้กฎหมายแรงงาน หลักสิทธิมนุษยชน ความปลอดภัย และกฎหมายหรือข้อบังคับท้องถิ่น หลักจริยธรรมและแนวปฏิบัติของบริษัทฯ ระบุถึงค่านิยม เกี่ยวกับสิทธิมนุษยชน และสิทธิของลูกจ้าง ซึ่งบริษัทฯ ผนวกเข้ากับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ โดยกำหนดแนวปฏิบัติในการเคารพสิทธิมนุษยชน ตลอดจนการปฏิบัติต่อทุกคนอย่างเป็นธรรมในทุกขั้นตอนของการสรรหาพนักงาน ตั้งแต่การคัดเลือก การจ่ายค่าตอบแทน เวลาการทำงานและวันหยุดงาน งานที่มอบหมาย การประเมินผลงาน การเรียนรู้และพัฒนา วางแผนความก้าวหน้าในสายอาชีพ และอื่นๆ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ

การละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้สามารถส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับพนักงาน เพื่อให้แน่ใจว่ากฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้จะไม่ถูกละเมิด

2.2.10 ความเสี่ยงด้านสังคม: บริษัทฯ ยังเผชิญกับความเสี่ยงทางสังคมและชุมชนซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับสังคมและชุมชนโดยรอบ การกระทำหรือเหตุการณ์บางอย่างอาจทำให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของบริษัทฯ ในระดับชุมชนหรือสังคม ความเสี่ยงนี้รวมถึงความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของพนักงาน ความขัดแย้งด้านแรงงาน การละเมิดสิทธิมนุษยชน และการคอร์รัปชันโดยพนักงานของบริษัทฯ

การส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยถือเป็นส่วนสำคัญต่อความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและได้ลงทุนจัดหาทรัพยากรสำหรับการฝึกอบรมลูกเรือ การพัฒนาแนวทาง และการติดตามการปฏิบัติตามข้อบังคับ เพื่อให้แน่ใจว่าการปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความปลอดภัยสูงสุด

การเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของสภาพแวดล้อมการทำงานอันเนื่องมาจากโควิด-19 ยังคงสร้างความท้าทายให้กับธุรกิจ บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการต่างๆ เช่น การทำงานจากที่บ้าน การทำความสะอาดเชิงลึก และการฆ่าเชื้อโรคที่สำนักงาน การจำกัดการเดินทาง และการอำนวยความสะดวกในการเว้นระยะห่างทางสังคม เพื่อความปลอดภัยและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานทุกคน

2.3 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

2.3.1 การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับ: ในฐานะบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ มากมาย การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้ถูกปรับ และ/หรือถูกดำเนินคดีทางกฎหมายทั้งต่อบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง ดังนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยได้จัดให้มีพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมรับผิดชอบในเรื่องนี้ และได้วางระบบที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมถึงฉบับแก้ไขเพิ่มเติมต่างๆ

2.3.2 การไม่ปฏิบัติตามสัญญาให้เช่าเรือของผู้เช่าเรือ: ข้อกำหนดต่างๆ เช่น ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน และดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ ซึ่งคาดว่าจะในการปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาให้เช่าเรือจะมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้นในอนาคตทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ (Charterer) ที่จำเป็นต้องยอมรับข้อกำหนดใหม่นี้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม การไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาว่าจ้างอาจส่งผลให้เกิดการเรียกร้องทางการเงิน ความเสียหายต่อชื่อเสียง และอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับลูกค้า

2.3.3 ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาล: บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของบริษัทฯ เช่น พนักงาน ชุมชน รัฐบาล ฯลฯ และตอบสนองต่อข้อกังวลจากผู้มีส่วนได้เสียเหล่านี้อย่างทันทั่วทั้งที่บริษัทฯ ยังเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่เพียงพอของการกำกับดูแล ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ และทำลายความเชื่อมั่นของนักลงทุน โครงสร้างการกำกับดูแลของบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใสสูงสุดในการรายงานการดำเนินงานและผลการดำเนินงานทางการเงิน นโยบายจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ถูกนำมาใช้เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ ภายใต้กรอบการกำกับดูแลด้านจริยธรรม

2.3.4 ความเสี่ยงด้านการปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลและความเป็นส่วนตัว: บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการรั่วไหลหรือการใช้ในทางที่ผิดของข้อมูลส่วนบุคคลของผู้มีส่วนได้เสีย เช่น พนักงาน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้าทางธุรกิจ ซัพพลายเออร์ และผู้มาติดต่อ เป็นต้น บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลและถือว่าข้อมูลดังกล่าวเป็นทรัพย์สินที่สำคัญและประเมินค่ามิได้ บริษัทฯ เชื่อว่าความเป็นส่วนตัวของข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละรายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีความสำคัญและควรได้รับการปฏิบัติด้วยความระมัดระวังอย่างสูงสุด จากการที่พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2565 บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปกป้องและคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลผ่าน “นโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล” นโยบายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบงานที่เหมาะสมสำหรับการจัดการข้อมูลส่วนบุคคล และเพื่อให้แน่ใจว่ามีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอในการคุ้มครองและรักษาความปลอดภัยข้อมูลส่วนบุคคลที่บริษัทฯ รวบรวม ใช้ และเปิดเผย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีการเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละรายตามพระราชบัญญัติฯ และกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.4 ความเสี่ยงทางการเงิน

รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ถาวรส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ได้แก่ เรือ ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบทำเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนนี้ ดังนั้น จึงได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ที่อยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ต่างๆ อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงิน (Cross Currency Swap) หรือสัญญาสิทธิเลือก (Option) ซึ่งเงินต้น และ/หรือดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการประกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน กลยุทธ์การป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ อาจไม่ได้ผลและอาจก่อให้เกิดความเสียหายทางการเงินอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

นอกจากนั้น เงินฝากเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ ยังคงฝากในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากเหล่านี้เมื่อเทียบเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินบาทที่มาจากการแปลงค่าสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาท เนื่องจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในการแปลงค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินบาทในงบการเงินสกุลเงินบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ บางรายการของบริษัทฯ ที่อยู่ในสกุลเงินบาท

วงเงินสินเชื่อหลายๆ วงเงินของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัว ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย อัตราดอกเบี้ย LIBOR จะยุติการใช้อย่างสมบูรณ์ในวันที่ 30 มิถุนายน 2566 ส่งผลให้บริษัทฯ จะต้องแก้ไขสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และวงเงินสินเชื่อที่อ้างอิงอัตรา LIBOR บริษัทฯ คาดว่า

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนี้จะอยู่ในระดับต่ำ บริษัทฯ เคยทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในอดีตและเป็นไปได้ว่าในอนาคตบริษัทฯ อาจทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ย จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย กลยุทธ์ป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ อาจไม่ได้ผลและอาจทำให้เกิดผลขาดทุนเนื่องจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขายเพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกรีไซเคิล ถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ ต้องดำเนินแผนการทดแทนเรือที่ขายหรือที่รีไซเคิลไป ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องใช้เงินทุนจำนวนมากซึ่งอาจมาจากเงินทุนของบริษัทฯ จากเงินกู้ หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือได้ ความสามารถของกองเรือบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน

ตามที่อธิบายไว้ในหัวข้อ **ความเสี่ยงทางการตลาด** ก่อนหน้านี้นี้จะเห็นได้ว่าราคาลดลงของเรือมีความผันผวนอย่างมาก เนื่องจากความตกต่ำของมูลค่าเรืออาจเป็นเหตุแห่งการผัดผ่อนใจหนีสินต่อมูลค่าเรือที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ของบริษัทฯ ซึ่งส่งผลให้ธนาคารผู้ให้กู้อาจเรียกร้องให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า และ/หรือหาหลักประกันเพิ่มเติม อันอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินและความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ประกอบการทางการเงินของบริษัทฯ

นอกจากนั้น เรืออาจถูกประเมินมูลค่าต่ำเกินความเป็นจริงอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในการใช้หลักการประเมินมูลค่าเรือซึ่งยึดถือหลัก “ความเต็มใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย” (อันเนื่องมาจากมีเรือในตลาดจำนวนมากที่ถูกบังคับขาย) ซึ่งหลักการนี้เป็นข้อกำหนดตามสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ หากมูลค่าเรือตกต่ำลงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ธนาคารผู้ให้กู้หรืออาจเรียกหลักประกันเพิ่มเติม อาจเรียกเงินฝากเป็นหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับส่วนต่าง หรืออาจเรียกชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด ตามที่ได้กล่าวข้างต้น ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาหลักประกันเพิ่มเติมสำหรับมูลค่าเรือที่ลดลง ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้ทั้งหมดได้ทันที หรือบังคับเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน

นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมไปถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้าประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้หรืออาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน

นอกจากนั้น ในสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ มีการกำหนดเงื่อนไขว่าหากบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยมีการผิดสัญญาใด สัญญาหนึ่งเกินกว่าวงเงินที่กำหนดจะส่งผลให้เกิดการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross default) ซึ่งหากเกิดกรณีดังกล่าวขึ้น บริษัทฯ อาจไม่สามารถใช้คืนเงินกู้ดังกล่าวได้หรือไม่สามารถจัดหาเงินกู้เพิ่มเติมเพื่อรีไฟแนนซ์ได้ หรือแม้ว่ามีแหล่งเงินกู้ใหม่ แต่อาจมีข้อกำหนดเงื่อนไขที่ยอมรับไม่ได้

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง (Economic shock) เช่น หลังจากการระบาดของโรคโควิด-19 ที่อุบัติขึ้นในโลกนี้อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการเข้าถึงตลาดตราสารหนี้ที่มีจำกัด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการระดมทุนใหม่ หรือ การรีไฟแนนซ์วงเงินสินเชื่อและหุ้นกู้ที่มีอยู่ในปัจจุบัน อัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นอาจส่งผลให้ต้นทุนการกู้ยืมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น และส่งผลเสียต่อฐานะทางการเงินของบริษัทฯ

2.5 ความเสี่ยงจากการลงทุน

นอกเหนือจากความเสี่ยงข้างต้นที่บริษัทฯ ต้องเผชิญแล้ว ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นหรือหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ยังต้องเผชิญกับความเสี่ยงอื่นๆด้วยเช่นกัน ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนได้อธิบายไว้ในหัวข้อ ความเสี่ยงจากการลงทุน ดังนี้:

- มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดทุนไทย ซึ่งไม่เกี่ยวข้องใดๆกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ สงครามทางการค้า การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ
- การซื้อหุ้นนั้นอยู่ในรูปสกุลเงินไทยบาท ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินต้นทางต่อสกุลเงินไทยบาท ซึ่งอาจทำให้ผู้ลงทุนขาดทุนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินต้นทางเป็นสกุลเงินไทยบาท หากสกุลเงินไทยบาทมีมูลค่าลดลง รวมถึงเมื่อขายหุ้นไป เงินที่ได้จะถูกแปลงจากสกุลเงินไทยบาทเป็นสกุลเงินต้นทางของผู้ลงทุน
- ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษีอากรในการซื้อขายหุ้น
- หากรัฐบาลไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนในเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือ ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้
- นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการค้ากับคู่แลกิจการของบางบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดเฉพาะเจาะจงอันอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไปจากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น

2.6 ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ

ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น สินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งเป็นสินทรัพย์ที่มีอายุการใช้งานที่จำกัด เมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่งเรือเหล่านี้จะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกรีไซเคิล เป็นเหตุให้กำลังความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับกำลังความสามารถของกองเรือ บริษัทฯ ต้องทดแทนเรือเก่าที่ถูกรีไซเคิลไปแล้ว (หรือถูกขาย)

ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีนเพื่อส่งมอบเรือขนส่งซีเมนต์และเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของหลายลำ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือขนาดแสนตันสี่ลำมือสองจำนวนสองลำซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะลดอายุกองเรือและขยายกองเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจและความเสี่ยงทางการตลาดของเรือสั่งต่อใหม่เหล่านี้ได้อธิบายไว้ข้างต้น บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่แตกต่างกันออกไปอันเนื่องมาจากแผนปรับลดอายุกองเรือ (Fleet Rejuvenation Plan) ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- **ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทกับผู้ต่อเรือ:** ข้อพิพาทกับผู้ต่อเรือสำหรับการสั่งต่อเรือใหม่ ตามแผนการขยายกองเรือของบริษัทฯ อาจส่งผลให้กระบวนการต่อเรือล่าช้า หรือในกรณีที่เลวร้ายที่สุดคือการไม่ส่งมอบเรือ การเกิดข้อพิพาทอาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการขยายกองเรือที่วางไว้ และอาจส่งผลให้เกิดผลขาดทุนจากการดำเนินงาน

- **ความเสี่ยงที่เกิดจากวัฏจักรของอุตสาหกรรม:** บริษัทฯ มีความเสี่ยงหากตลาดเดินเรือยังคงอยู่ในภาวะขาลงต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง อาจส่งผลให้ราคาตลาดของเรือต่อใหม่ลดต่ำลง ซึ่งอาจต่ำกว่าต้นทุนเรือที่บริษัทฯ ซื้อเข้ามาอย่างมากและหากราคาเรือตกต่ำอย่างถาวรอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ เกิดความเสี่ยงในการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทฯ อาจผัดเจื่อนใจในการดำรงหนี้สินต่อมูลค่าเรือตามที่กำหนดในสัญญาผู้ต่างๆ

นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯ ยังอาจจะไม่สามารถให้บริการ Charter ในอัตราที่คาดการณ์ไว้ได้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (รวมทั้งความเสี่ยงจากการขาดเงินสด) หากเกิดการขาดทุน หรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไปอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน หรือที่แย่กว่านั้นคือ บริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้มีหลักประกัน และหนี้หุ้นกู้ได้ เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทฯ ได้บริหารจัดการสภาพคล่องและเฝ้าติดตามการปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ โดยการระดมเงินสดเมื่อจำเป็นด้วยเงินกู้ที่ดีที่สุดเท่าที่เป็นไปได้



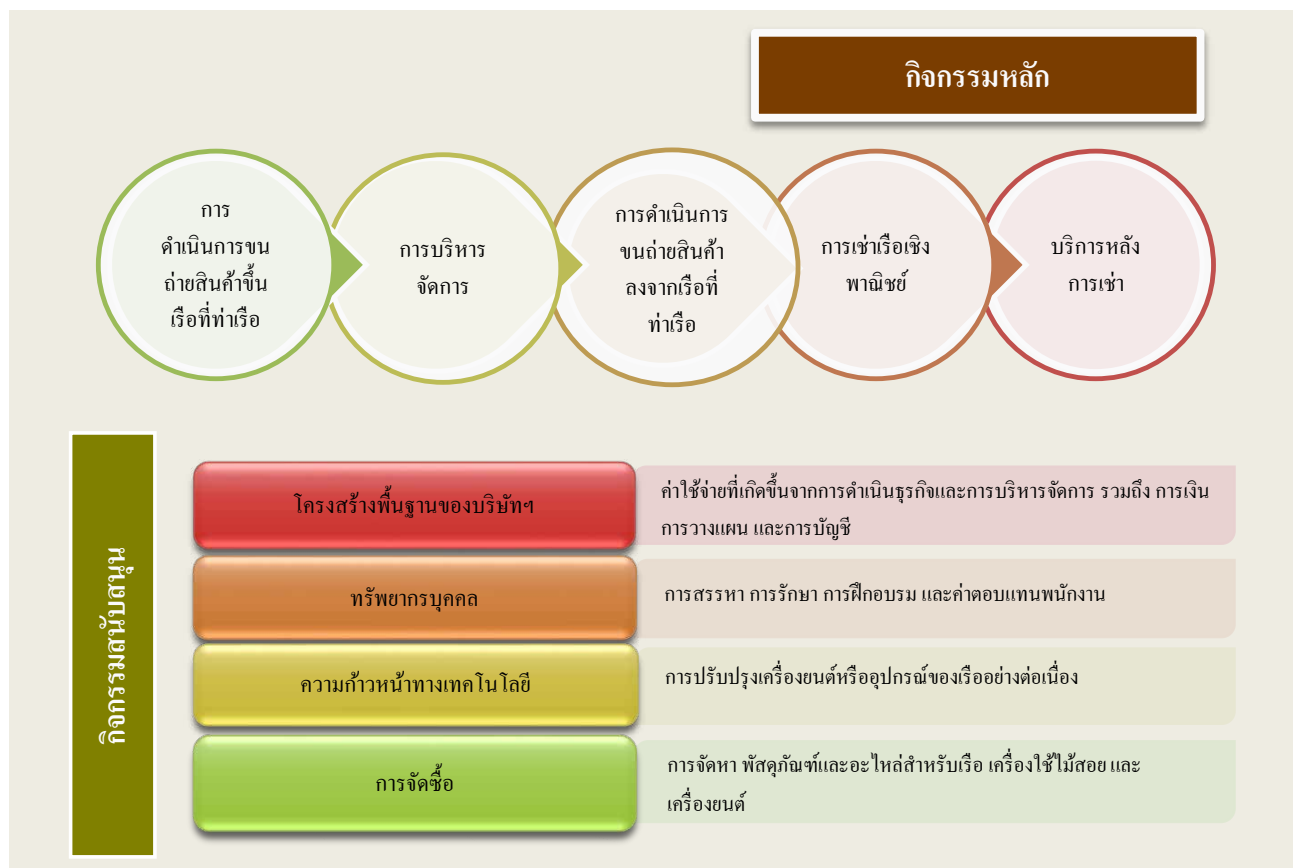
การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

นโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืนแยกต่างหาก เพื่อแสดงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ โดยได้ระบุประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม และการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมธุรกิจ และการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ด้วยนโยบายนี้ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินงานเพื่อส่งเสริมให้มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคม

ห่วงโซ่คุณค่าของบริษัทฯ [GRI 102-9]

ในอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ห่วงโซ่คุณค่าในการปฏิบัติการทางทะเลจะพิจารณาว่ามีความยั่งยืนหากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เช่น รั้วพืชม แร่ธาตุ และวัตถุดิบอื่นๆ ดำเนินไปในลักษณะที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ซึ่งรวมถึงการใช้เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การใช้เส้นทางที่มีประสิทธิภาพ และแนวปฏิบัติในการขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ ยังรวมถึงความพยายามในการลดการปล่อยมลพิษและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยการใช้แนวทางความยั่งยืนตลอดห่วงโซ่คุณค่า บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ในขณะที่ยกระดับการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมของบริษัทฯ



ในห่วงโซ่การขนส่งทางทะเล บริษัทเดินเรือมีบทบาทสำคัญ เนื่องจากบริษัทเดินเรืออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่ง ซึ่งเพิ่มมูลค่าให้กับผู้เช่าเรือหรือลูกค้า

1. การดำเนินการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือที่ทำเรือ รวมถึงการจัดการขนถ่ายสินค้า เช่น ถ่านหิน หรือ รั้วพืชม ขึ้นเรือ และตรวจสอบให้แน่ใจว่าสินค้าที่บรรทุกบนเรือได้รับการรักษาความปลอดภัยและจัดเก็บอย่างเหมาะสม เพื่อทำการขนส่ง

แนวปฏิบัติดังต่อไปนี้ถูกนำมาใช้เพื่อปรับปรุงกระบวนการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือ

- การใช้อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพและมีความรวดเร็ว
- การหาหรือขั้นตอนในการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือกับทีมงานบนฝั่งที่ทำเรือ เพื่อพิจารณาการดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ซึ่งสามารถช่วยลดความล่าช้าและช่วยให้การบริหารจัดการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น
- การจัดทำ “แบบรายการตรวจสอบความปลอดภัยบนเรือและบนฝั่ง” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงาน (SOPs) เพื่อให้แน่ใจว่าได้มีการพิจารณาประเด็นสำคัญต่างๆ ในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน

2. **การบริหารจัดการเรือขนส่งสินค้าแห่งท้องถิ่นในฐานะเจ้าของเรือนั้นต้องอาศัยความชำนาญและประสบการณ์สูงในการบริหารเรือและจัดการสินค้า 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 ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุหาที่มาของสาเหตุและดำเนินการแก้ไข 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** การขนถ่ายสินค้าลงจากเรือเกี่ยวข้องกับการขนถ่ายและส่งมอบสินค้าในสภาพเดียวกับที่ขึ้นเรือ ก่อนถึงท่าเรือที่เป็นจุดหมาย กัปตันเรือจะวางแผนจัดลำดับการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ การวางแผนในการขนถ่ายจะช่วยให้เห็นตำแหน่งของสินค้าที่กระจายอยู่ภายในเรือและช่วยให้การขนถ่ายสินค้าออกเป็นไปอย่างปลอดภัย หลังจากขนถ่ายสินค้าเสร็จสิ้นแล้ว เรือจะแล่นไปยังท่าเรืออื่นเพื่อบรรทุกสินค้าสำหรับการขนส่งต่อไป หรือแล่นไปยังอู่ต่อเรือเพื่อซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือ

5. **การทำธุรกิจให้เข้าเรือ** โดยฝ่ายการพาณิชย์ให้ทำหน้าที่ดูแลด้านการพาณิชย์ในธุรกิจ ซึ่งรวมถึงการเจรจาต่อรองอัตราค่าเช่าเรือ การกำหนดตารางการเดินเรือ และกำหนดตำแหน่งที่เหมาะสมที่สุดในการนำเรือเข้ารับสินค้า ณ ท่าเรือที่เหมาะสม

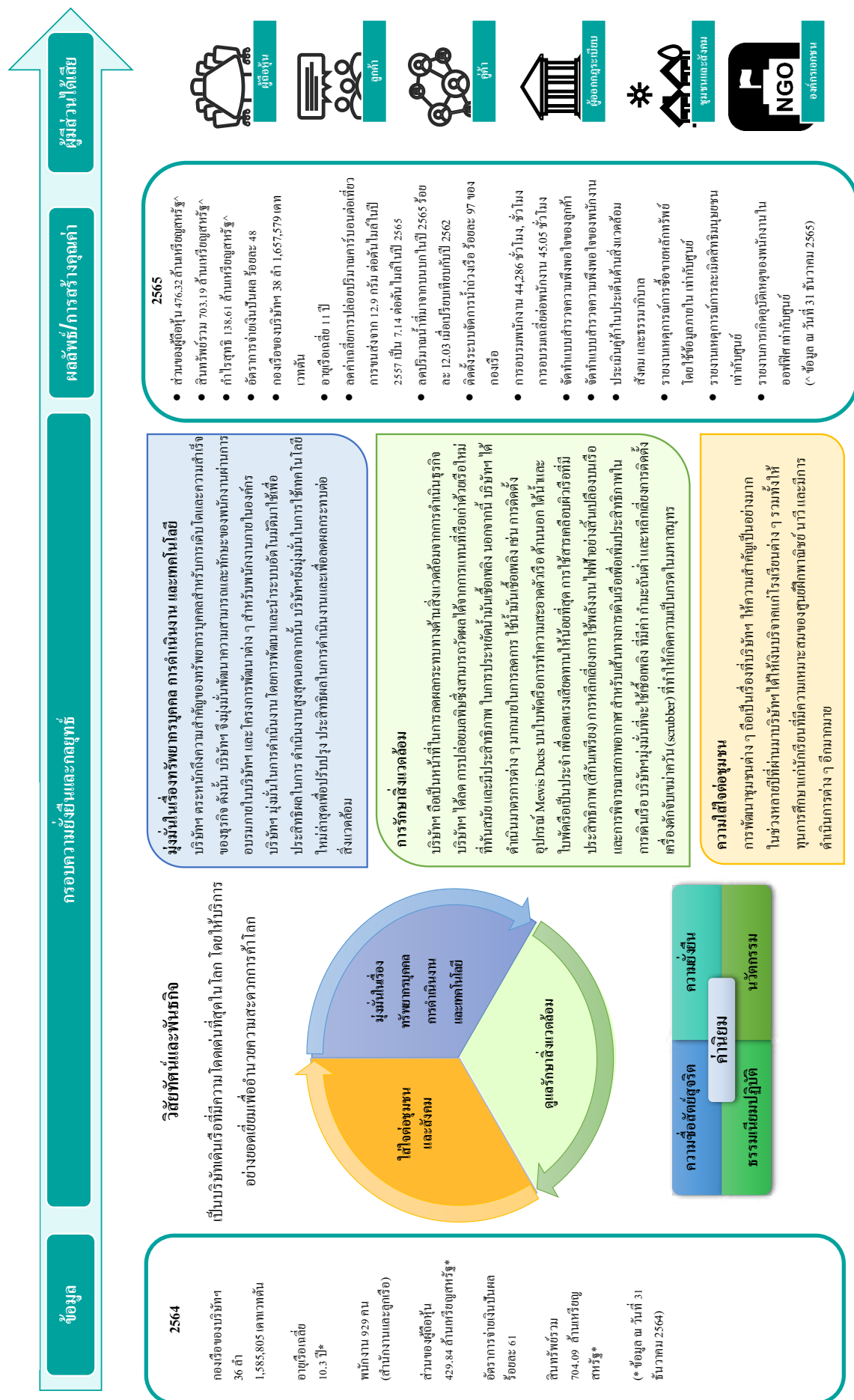
- **การเจรจาต่อรองอัตราค่าเช่าเรือ** ฝ่ายการพาณิชย์ มีหน้าที่เจรจาต่อรองอัตราค่าเช่าเรือกับผู้เช่าเรือ ซึ่งเป็นค่าบริการที่เรียกเก็บจากการใช้เรือแบบรายเที่ยวหรือตามระยะเวลาเช่า

- การให้เช่าเรือ ฝ่ายการพาณิชย์มีหน้าที่ดูแลการเช่าเรือและส่งมอบเรือแก่ลูกค้าหรือCharterers 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

ห่วงโซ่มูลค่าที่ยั่งยืน(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 ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลากหลายวิธีการ โดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บริษัทฯ ยังได้จัดหาช่องทางในการสื่อสารผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและสามารถติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านผู้บริหาร โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลดังกล่าวอย่างจริงจังและจะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับ

ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งประเภทและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 9 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้าง และรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสารรับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

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

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม	ช่องทางการสื่อสาร
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ การพัฒนาความรู้ความสามารถ สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี ความปลอดภัยในการทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการทำงาน พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม 	<ul style="list-style-type: none"> ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทนสวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้ ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของพนักงาน
เจ้าหนี้/สถาบันการเงิน	<ul style="list-style-type: none"> ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา รวมถึงเงื่อนไขที่กำหนดตามวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน 	<ul style="list-style-type: none"> จัดการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี ตอบกลับข้อสงสัยอย่างทันทั่วทั้งที่
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมคุณภาพชีวิต สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม การรักษาสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ จัดให้มีและบังคับใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ 	<ul style="list-style-type: none"> พบปะกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญในชุมชนเพื่อวางแผนและดำเนินโครงการพัฒนาชุมชน
หน่วยงานกำกับดูแล	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง 	<ul style="list-style-type: none"> เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างสม่ำเสมอ มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน กำหนดราคาที่ยุติธรรม รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ ปฏิบัติตามเงื่อนไขการชำระเงิน 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามคู่ค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจริยธรรมของบริษัทฯ ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา ชำระเงินตามกำหนด มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์ 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำประเมินคู่ค้า โดยใช้แบบสอบถาม/แบบสำรวจ มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์
องค์กรอิสระ/องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร (NGOs)	<ul style="list-style-type: none"> ร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาที่ยั่งยืน 	<ul style="list-style-type: none"> หารือผ่านสมาคมอุตสาหกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> การมีส่วนร่วมโดยตรงเพื่อส่งเสริมความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม	ช่องทางการสื่อสาร
นักลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> ผลตอบแทนจากการลงทุน การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส การบริหารจัดการความเสี่ยง จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯได้ง่าย 	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส ครบถ้วน และสม่ำเสมอ จัดทำข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง และครบถ้วน ยึดมั่นในมาตรฐานทางจริยธรรมและกฎหมาย 	<ul style="list-style-type: none"> มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงกับผู้บริหาร การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่องทางตอบข้อซักถาม เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างสม่ำเสมอ การนำเสนอ (Presentation) และจัด Road Show 9 ครั้ง ในปี 2565 จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ

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

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

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัทฯ ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน บริษัทฯ ตระหนักและใส่ใจว่าได้มีการประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน

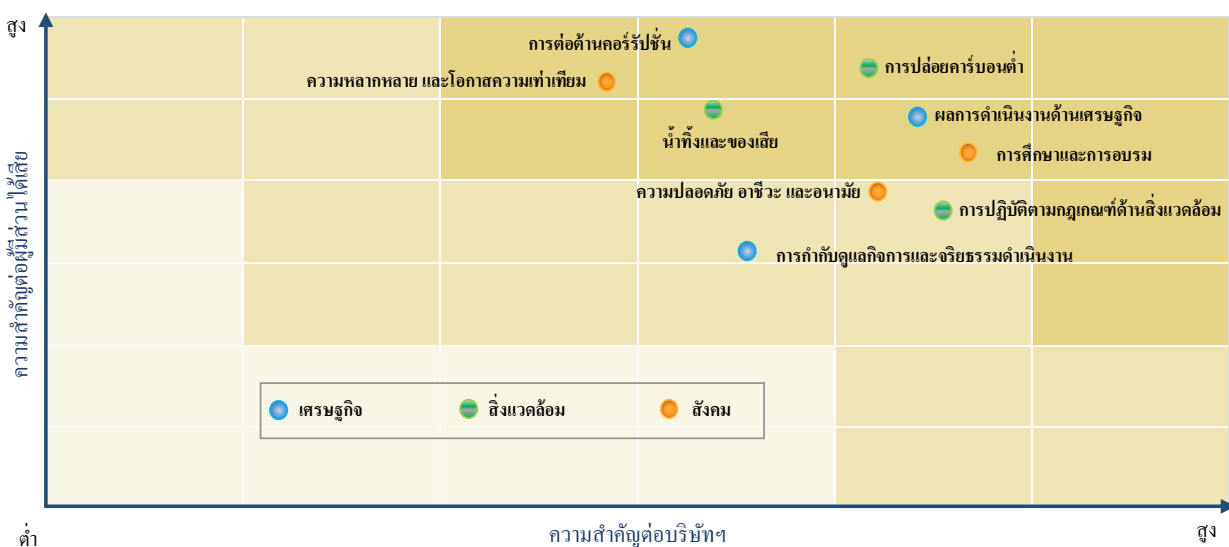
เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) โดยการประเมินถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในแต่ละเรื่องทั้งจากภายในและภายนอกบริษัทฯ และจากหน่วยงานในบริษัทฯ โดยนำตัวชี้วัดของ GRI มาพิจารณาประกอบกัน
2. การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพล และผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัทฯ โดยพิจารณาแต่ละหัวข้อ ประเด็นต่างๆที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนหัวข้อและประเด็นต่างๆ ที่สะท้อนถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคม
3. การลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นโดยผ่านการสอบถามและการประเมินผล โดยได้ทบทวนเนื้อหาผ่านการประเมิน Materiality Matrix ซึ่งการประเมินนี้ได้จัดทำผ่านทางแต่ละหน่วยงานของบริษัทฯ โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร

4. การตรวจสอบบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี โดยใช้ผลตอบรับที่ได้จากผู้มีส่วนได้เสียมารวมไว้ในการจัดทำรายงานครั้งนี้ โดยได้รับผ่านช่องทางต่างๆ เช่น กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) การพบปะกับนักลงทุน เว็บไซต์ของบริษัทฯ หน่วยงานกำกับดูแล และการรายงานข่าวของบริษัทฯ จากสื่อมวลชน

ตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนด้านล่างนี้ประกอบด้วย 9 หัวข้อสำหรับความยั่งยืนในแต่ละประเด็นตามลำดับความสำคัญและผลกระทบ หัวข้อของตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนที่สะท้อนถึงการจัดลำดับความสำคัญด้านความยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสีย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหา และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย

ประเด็นความยั่งยืน สำหรับปี 2565



• ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ

• การกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมในการดำเนินงาน

• การต่อต้านคอร์รัปชัน

เศรษฐกิจ

• การปล่อยคาร์บอนต่ำ

• การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม

• น้ำทิ้งและของเสีย

สิ่งแวดล้อม

• การศึกษาและการอบรม

• ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

• ความหลากหลาย และ โอกาสความเท่าเทียม



สังคม






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



บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) โดยบริษัทฯ ได้รวมเป้าหมายเหล่านี้ไว้ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้บริหารและพนักงานทุกคนพร้อมที่จะบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืนในระดับสากล พร้อมกับการเติบโต ทางธุรกิจและผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่การส่งเสริมสุขภาพที่ดี และความเป็นอยู่ที่ดี การศึกษาที่มีคุณภาพ ความเสมอภาคทางเพศ งานที่เหมาะสมและการเติบโตทางเศรษฐกิจ การดำเนินการทางด้านภูมิอากาศ การเป็นองค์กรที่เข้มแข็งเพื่อสันติภาพ ความยุติธรรม และความร่วมมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเป้าหมายเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ

การดำเนินการสู่เป้าหมายความยั่งยืน

ประเด็นความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	การดำเนินการของบริษัทฯ ถึงปี 2565	SDGs
ความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานกำกับดูแล ผู้ถือหุ้น นักลงทุน ชุมชนและสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> ระบุและประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> ผนวกการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและสถานการณ์ภัยพิบัติเข้ากับกรอบการบริหารความเสี่ยง 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำรายงานตามข้อเสนอแนะและแนวการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD framework) และผนวกความเสี่ยงด้านสภาพอากาศเข้ากับการบริหารความเสี่ยงองค์กร 	
คาร์บอนฟุตพริ้นท์และการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานกำกับดูแล ผู้เช่าเรือ ผู้ถือหุ้น นักลงทุน ชุมชนและสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้า (เฉพาะตัน) ลงร้อยละ 40 ภายในปี 2573 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ซึ่งเป็นปีฐาน เป็นผู้ประกอบการขนส่งด้วยพลังงานใหม่ที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนและความเป็นกลางทางคาร์บอน 	<ul style="list-style-type: none"> เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition กลุ่มพันธมิตรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนาเรือที่มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ในเชิงพาณิชย์ ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้า (เฉพาะตัน) ลงร้อยละ 35.05 ในปี 2565 เมื่อเทียบกับปี 2551 เรือของบริษัทฯ ทุกลำได้มีการวางแผนเส้นทางการเดินเรือเพื่อลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและเพื่อเพิ่มความปลอดภัย บรรลุเป้าหมายในการลดการใช้เชื้อเพลิงร้อยละ 5 ต่อลำเรือ โดยการติดตั้งท่อ wake equalizing ducts ซึ่งป้อนอุปกรณ์ที่ติดบริเวณใบจักรเรือ เพื่อช่วยลดอัตราการกินน้ำมันบนเรือเพิ่มอีก 7 ลำ รวมทั้งสิ้น 18 ลำ จัดทำแบบสำรวจเพื่อรวบรวมข้อมูลการปล่อยมลพิษ เพื่อจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของพนักงาน ริเริ่มโครงการเพื่อสร้างจิตสำนึกและส่งเสริมวิถีคาร์บอนต่ำและพฤติกรรมอนุรักษ์พลังงานในหมู่พนักงาน 	

ประเด็นความ สำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของ บริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	การดำเนินการของบริษัทฯ ถึงปี 2565	SDGs
น้ำทิ้งและของเสีย	<ul style="list-style-type: none"> หน่วยงานกำกับดูแล ชุมชนและสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> ปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และจัดให้สิ่งแวดล้อมมีความสำคัญเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินงาน 	<ul style="list-style-type: none"> ทำลายเรือด้วยวิธีที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ลดปริมาณน้ำที่ส่งซื้อจากฝั่งร้อยละ 25 ภายในปี 2572 โดยเปรียบเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน รักษาการรั่วไหลของน้ำมันให้เป็นศูนย์ 	<ul style="list-style-type: none"> แม้จะไม่มีทำลายเรือในช่วงเวลานี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ และได้ใบรับรอง “การจัดเก็บวัตถุอันตราย (Inventory of Hazardous Materials Certificate)” ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าเมื่อเรือลำใดถูกทำลาย เรือลำนั้นจะถูกทำลายด้วยวิธีที่ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน จัดกิจกรรมทำความสะอาดชายหาด ‘Team Up to Clean Up’ ณ หาดบ้านอำเภอ เพื่อสนับสนุนชุมชนท้องถิ่น ตั้งเป้าหมายภายในในการลดของเสียจากอาหารร้อยละ 20 ภายในปี 2572 โดยเปรียบเทียบกับปี 2563 ซึ่งเป็นปีฐาน 	 
การต่อต้าน คอร์รัปชัน	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน ผู้เช่าเรือ คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล 	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรมและไม่ยอมรับการกระทำใดๆ ที่เกี่ยวกับการติดสินบนและการทุจริตคอร์รัปชัน 	<ul style="list-style-type: none"> การทุจริตคอร์รัปชันเป็นศูนย์ 	<ul style="list-style-type: none"> จัดอบรมพนักงาน (พนักงานเข้ารวมอบรมร้อยละ 100) สื่อสารนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการต่อต้านคอร์รัปชันกับพนักงานและคู่ค้า ไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรมใดๆ ในปี 2565 	
ผลการดำเนินงาน ด้านเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้น พนักงาน นักลงทุน 	<ul style="list-style-type: none"> เพื่อสร้าง รักษา และเพิ่มมูลค่าระยะยาวให้กับผู้ถือหุ้น บริหารจัดการเงินลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> สร้างมูลค่าระยะยาวอย่างยั่งยืน ควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน มุ่งเน้นที่ความต้องการของลูกค้า และทำให้เหนือกว่าความคาดหวังของลูกค้า 	<ul style="list-style-type: none"> การประเมินผลประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานประจำปี พิจารณาลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน บรรลุเป้าหมายค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม 	
การฝึกอบรมและ การศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน ชุมชนและสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> เพื่อเสริมสร้างทัศนคติเชิงบวกต่อสุขภาพและความปลอดภัย และเพื่อขยายขีดความสามารถและทักษะของพนักงาน บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายในองค์กรและจัดให้มีหลักสูตรการพัฒนาสำหรับพนักงานทั่วทั้งองค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> ทบทวนและพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมภายในสำหรับลูกเรือทุกคน เน้นแบบฝึกหัดที่ออกแบบมาเพื่อให้ลูกเรือได้พัฒนาทักษะ และความตระหนักในการเดินเรือ โดยการผ่านการเรียนรู้สภาพอากาศ สภาพทางทะเล และสภาพท่าเรือต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวนทั้งสิ้น 1,021 ราย เข้าร่วมอบรมหลักสูตรทั้งหมด 18 หลักสูตรผ่านระบบออนไลน์ และหลักสูตรที่ดำเนินการอบรมในศูนย์ฝึกอบรม 4 หลักสูตร ริเริ่มโครงการทุนการศึกษาสำหรับบุตรของพนักงานและลูกเรือ มอบทุนการศึกษาและการฝึกงานแก่นักเรียนนายเรือหรือนักเรียนในอุตสาหกรรมการเดินเรือและขนส่ง 	

ประเด็นความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของ บริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	การดำเนินการของบริษัทฯ ถึงปี 2565	SDGs
ความปลอดภัย อาชีวะ และอนามัย	• พนักงาน	• ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวะ และอนามัยขั้นสูงสุด	• บรรลุเป้าหมายไม่มีพนักงานเสียชีวิต • คงอัตราการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงานไว้ต่ำกว่า ร้อยละ 0.30 (ต่อหนึ่งล้านชั่วโมงการทำงาน)	• ดูแลให้แน่ใจว่าสภาพแวดล้อมในการทำงานมีความปลอดภัยและถูกสุขอนามัย ผ่านมาตรการต่างๆ • จัดให้มีการทำงานทางไกล เพื่อความปลอดภัยและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานในช่วงสถานการณ์โรคระบาด	
ความหลากหลายและความเท่าเทียมทางโอกาส	• พนักงาน • หน่วยงานกำกับดูแล	• มีความยุติธรรมและเอาใจใส่พนักงานให้โอกาสพนักงานในการพัฒนาและการเติบโตอย่างเท่าเทียมกัน	• ส่งเสริมวัฒนธรรมความหลากหลายของบุคลากร	• จัดทำนโยบายความหลากหลายและความเท่าเทียม • จัดอบรมเรื่องความเท่าเทียมทางเพศสำหรับพนักงาน • มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนนายเรือเพศหญิงจำนวน 1 คน	

ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

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

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรมควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อที่มีต่อผู้ถือหุ้น และถือเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โครงสร้างในการกำกับดูแลกิจการได้รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบต่อกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ข้อมูลการดำเนินงาน	2563	2564	2565
จริยธรรมธุรกิจ			
คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติ	มี	มี	มี
นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน	มี	มี	มี
นโยบายการแจ้งเบาะแส (ส่วนหนึ่งของจริยธรรมธุรกิจ)	มี	มี	มี
ข้อบังคับบริษัทฯ	มี	มี	มี
จำนวนการละเมิดการซื้อขายหลักทรัพย์โดยการใช้ข้อมูลภายใน	0	0	0
จำนวนเงินที่จ่ายในการดำเนินคดีทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการติดสินบนหรือการทุจริต	0	0	0
จำนวนเหตุการณ์เรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์	0	0	0
จำนวนเหตุการณ์รายงานด้านสิทธิมนุษยชน	0	0	0
ข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญ	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

ข้อมูลการกำกับดูแล [GRI 405-1]

ข้อมูลการดำเนินงาน	2565
คณะกรรมการบริษัท	
ประธานคณะกรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	11
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	36%
อัตราส่วนกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร (รวมกรรมการอิสระ)	73%
อัตราส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหาร	27%
จำนวนครั้งการประชุม	7
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	98%
สัดส่วนกรรมการแยกตามเพศ	
ผู้หญิง	36%
ผู้ชาย	64%
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	3
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	100%
จำนวนครั้งการประชุม	4
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%
คณะกรรมการสรรหา	
ประธานคณะกรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	3
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	100%
จำนวนครั้งการประชุม	3
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%
คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	
ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	3
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	67%
จำนวนครั้งการประชุม	3
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%

ข้อมูลการดำเนินงาน	2565
คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	
ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	4
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	75%
จำนวนครั้งการประชุม	4
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%

การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน [GRI 205-2, 205-3]

บริษัทฯ ได้พัฒนาชื่อเสียงในอุตสาหกรรมโดยไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชันซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด และไม่แนบนานานี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชัน และการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบ

ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายงดรับของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจงดมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2565 นโยบายงดรับของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดสัมมนาและฝึกอบรมในเรื่องการต่อต้านการทุจริต ให้แก่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคนในสำนักงานเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดนโยบายฉบับนี้ให้ครอบคลุมถึงบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ ทำธุรกิจด้วย ทั้งนี้บริษัทฯ ได้กำหนดช่องทางในการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ฯลฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงให้ความมั่นใจได้ว่าบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ เกี่ยวข้องด้วย ไม่มีการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณ

ในปี 2565 ไม่มีการแจ้งเบาะแส และไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรม

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองให้เป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)



รูปภาพ: นายกอดัม คุรานา กรรมการ - การเงิน ของบริษัทฯ รับใบประกาศนียบัตรรับรองการต่ออายุการเป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC) ในพิธีมอบประกาศนียบัตรออนไลน์ เมื่อเดือนธันวาคม 2565

นับตั้งแต่ปี 2562 บริษัทฯ ได้รับรองการเป็นสมาชิกของ CAC ซึ่งการรับรองมีอายุ 3 ปี ในการได้รับการรับรองบริษัทฯ ต้องผ่านกระบวนการประเมินตนเองและการตรวจสอบและอนุมัติโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อแสดงว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริตและมีเอกสารครบถ้วนตามข้อกำหนดของคณะกรรมการ CAC

คณะกรรมการ CAC ตั้งเป้าหมายที่จะจัดการกับการทุจริตคอร์รัปชัน สร้างธุรกิจที่มีความโปร่งใส และยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทเอกชน

ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ [GRI 103-1]

ในปี 2565 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม โปรดดูรายละเอียด “การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ” ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 10 ตามรายงานของ BDO LLP โปรดดู “การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม” ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

ทั้งนี้ ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับปี 2566 เหมือนกับที่ได้กำหนดไว้ในปี 2565

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ) [GRI 201-1]

รายการ	2563	2564	2565
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:			
รายได้จากการเดินเรือ	119.08	265.61	259.85
รายได้จากการลงทุน	0.27	0.06	0.41
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.00	0.02	0.00
รายได้อื่น	0.51	6.41	0.19
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น	119.86	272.10	260.45
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:			
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	29.58	28.70	21.63
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	40.99	52.71	49.08
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (จ่ายให้แก่ผู้ให้กู้)	18.88	12.94	11.12
เงินปันผลจ่าย	0.00	47.10	101.35
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.12	0.14	0.09
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.06	0.13	0.10
การจ่ายเงินอื่นๆ	32.02	3.29	2.17
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	121.65	145.01	185.54
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้	(1.79)	127.09	74.91
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการด้อยค่า	38.71	37.79	37.57
ประมาณการและสำรองต่างๆ	0.28	(0.28)	(0.01)
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(40.78)	89.58	37.35

ตารางข้างต้นจัดทำขึ้นเพื่อแสดงความโปร่งใสของผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ตัวเลขเหล่านี้คำนวณจากกระแสเงินสดและการชำระภาษี บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการทางภาษีใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงภาษี การดำเนินการในด้านการชำระเงิน การรับเงิน และภาษีเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่บริษัทฯ ทำธุรกิจอยู่

สำหรับผลการดำเนินงานทางการเงิน โปรดดู “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม [GRI 103-1]

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านมลภาวะทางอากาศ และ/หรือทางน้ำ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางการค้า และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

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

การดำเนินงานที่สำคัญ

- ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเดิเวตตันลงร้อยละ 35.05 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551

- นโยบายการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ได้มีการจัดทำอย่างเป็นทางการตามข้อกำหนด ISO 14001 ซึ่งเป็นนโยบายที่บริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแง่ของการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมและปกป้องโลก เพื่อชีวิตที่ดีขึ้นสำหรับคนรุ่นปัจจุบันและอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)” บรรลุเป้าหมายการลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยมลพิษร้อยละ 5 ต่อลำเรือ โดยการติดตั้งท่อ wake equalizing ducts ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดบริเวณใบจักรเรือเพื่อช่วยลดอัตราการกินน้ำมัน บนเรือ 18 ลำ
- เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งนำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม 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)

ความยั่งยืนในด้านการเงิน

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะนำแนวคิดด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ เพราะบริษัทฯ เชื่อว่าประเด็นเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญในการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนจำนวน 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน) โดยผู้ให้กู้ได้วางที่ปรึกษาอิสระเพื่อทำการประเมินประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนการตรวจสอบของผู้ให้กู้ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นพื้นฐาน ตลอดจนบรรลุเป้าหมายด้านความยั่งยืนบางข้อตลอดช่วงระยะเวลา

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

กฎระเบียบล่าสุดของ IMO ที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - ดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ (Energy Efficiency Existing Ship Index: EEXI) และดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน (Carbon Intensity Indicator: CII)

เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของ IMO ในการบรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งร้อยละ 40 ภายในปี 2573 และลดลงถึงร้อยละ 70 ในปี 2593 เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ ในเดือนมิถุนายน

2564 IMO ได้ออกมาตรการใหม่สองมาตรการกล่าวคือ 1) ดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ 2) ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อร้อยละ 80 ของกองเรือทั่วโลก โดยข้อบังคับเหล่านี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566 การนำข้อบังคับใหม่เหล่านี้มาปรับใช้จะมีผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือโดยรวม และจะทำให้ท้ายเจ้าของเรืออย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน

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

ในขณะที่ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนวัดระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยออกมาจริงและกำหนดให้ทำการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงทุกๆ ปีนับตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปี 2566 โดยกำหนดให้ลดลงร้อยละ 1 ในแต่ละปีระหว่างปี 2562 ถึง 2566 และหลังจากนั้นต้องลดลงร้อยละ 2 ในแต่ละปี จนถึงปี 2569

กองเรือของบริษัทฯ กำลังดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยกำลังสูงสุดของเครื่องยนต์หลักจะถูกจำกัดบนเรือ 23 ลำ จากกองเรือทั้งหมด 38 ลำ เพื่อลดการใช้พลังงานที่มากเกินไปเกินไป ในช่วงระยะเวลาการตรวจครั้งแรกในปี 2566 ทั้งนี้เรือ 23 ลำจากกองเรือทั้งหมดจะต้องดำเนินการตามข้อบังคับ เช่น การจำกัดกำลังของเครื่องยนต์ เพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ โดยเรือจำนวน 16 ลำ จะต้องจำกัดความเร็วเพื่อจำกัดกำลังของเครื่องยนต์ โดยเรือแต่ละลำต้องลดความเร็วเรือที่ 1 - 2.5 น็อต เมื่อเทียบกับอัตราค่าเฉลี่ยในปี 2564

ทั้งนี้ มีกฎข้อบังคับอื่นๆ 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))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าแท่งที่เป็นของแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ 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))
- 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 2561 - ปี 2565 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และเรือเกยตื้น บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขและป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก สำหรับปี 2565 บริษัทฯ มีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 1 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรืออยู่ที่ 13,502 วัน

ถึงแม้ว่าในปี 2565 บริษัทฯ จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ไม่ให้มีการละเมิดข้อบังคับของ ISM เลยก็ตาม แต่เมื่อคำนึงในแง่ตัวเลขจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับนี้ต่อจำนวนวัน ในการเดินเรือพบว่าปี 2565 ยังคงถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำ

	2561	2562	2563	2564	2565
จำนวนวันในการเดินเรือ	13,140	13,140	13,176	13,140	13,502
จำนวนครั้งของการละเมิดISM	3	3	1	2	1

เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code ได้มีการตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบเรือซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง เหตุการณ์ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้นจะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้ บทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆจะถูกถ่ายทอดผ่านทาง Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ และเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นอีกด้วย The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้เชิญชมที่บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน “บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆเพื่อเป็นกรณีศึกษาอันเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายสูงสุดของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการที่มีคุณภาพและมีความรับผิดชอบต่อสังคม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

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

บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS)

เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์ความปลอดภัยที่เปลี่ยนแปลงไปทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ซึ่ง ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเดินเรือ คนประจำเรือ และบุคลากรประจำท่าเรือ/บุคลากรผู้อำนวยความสะดวกเพื่อที่จะใช้ใน “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

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหาสุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มิใช่ข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทานขั้นตอนต่าง ๆ ทันที

ตารางด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS และจำนวนวันในการเดินเรือ ในช่วงปี 2561 - ปี 2565 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกันกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Code ในปี 2565 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิด ISPS สำหรับปี 2566 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นที่จะไม่ให้มีการละเมิด ISPS

	2561	2562	2563	2564	2565
จำนวนวันในการเดินเรือ	13,140	13,140	13,176	13,140	13,502
จำนวนครั้งของการละเมิด ISPS	0	0	1	1	0

MARPOL: เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญาแบ่งออกเป็น 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 มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

เพื่อจำกัดความผิดพลาดของบุคลากร บริษัทฯ ได้พัฒนาปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือทุกคน ซึ่งรวมไปถึงห้องอบรมเสมือนจริง ซึ่งออกแบบมาเพื่อพัฒนาปรับปรุงความชำนาญในการนำเรือ และความระมัดระวังต่าง ๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่าง ๆ ในโลก นอกจากนี้บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องบนเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรทันสมัยใหม่ได้รับการฝึกอบรมโครงสร้างเครื่องจักรอย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงปัญหาเครื่องจักรหยุดทำงาน

	2561	2562	2563	2564	2565
จำนวนวันในการเดินเรือ	13,140	13,140	13,176	13,140	13,502
จำนวนครั้งของการละเมิด MARPOL	1	0	0	0	0

ตารางด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ ในช่วงปี 2561 - ปี 2565 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกค่าสินไหมทดแทน บริษัทฯ รู้สึกยินดีในการรายงานให้ทราบว่าในปี 2565 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์สำหรับปี 2566

กฎข้อบังคับอื่น ๆ : กฎข้อบังคับที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็ว ๆ นี้ หรือกฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้เมื่อไม่นานนี้มีดังต่อไปนี้

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรือกระดัดความปลอดภัย และการตรวจวัดการควบคุมมลพิษ ในขณะที่ทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- อนุสัญญา STCW 2010 ณ กรุงมะนิลา (Manila amendments) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 กำหนดให้มีเอกสารรับรองลูกเรือว่าได้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรปรับระดับความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับทักษะและความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน
- อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 ฉบับปรับปรุง 2557 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2560 กำหนดให้จัดทำหลักประกันทางการเงินเพื่อการส่งตัวกลับและหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ 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 ยกเว้นในกรณีที่เรือลำนั้นได้ใช้วิธีทางเลือกอื่น เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในการจำกัดค่ากำมะถัน กล่าวคือ การติดตั้งระบบทำความสะอาดไอเสีย หรือเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) บนเรือซึ่งต้องได้รับการรับรองจากรัฐเจ้าของเรือตามข้อกำหนดซึ่งเรียกโดยทั่วไปว่า ‘IMO 2020’ โดยกฎ IMO 2020 มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการปล่อยค่ากำมะถันออกจากเรืออย่างมาก ซึ่งจะส่งผลประโยชน์หลักในแง่สุขภาพและสิ่งแวดล้อมของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ใกล้กับท่าเรือและชายฝั่ง
- บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมาย IMO 2020 อย่างเคร่งครัด โดยเรือทุกลำของบริษัทฯ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเท่านั้น
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU)
- เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม 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 พันตันหรือมากกว่าที่เดินเรือในต่างประเทศ ต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้เชื้อเพลิง โดยเริ่มตั้งแต่ปีปฏิทิน 2562 ซึ่งรายงานฉบับแรกจะต้องจัดทำขึ้นภายในต้นปี 2563 โดยกระบวนการรับรองข้อมูลที่ส่งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือ องค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ตรวจสอบและออกใบรับรองการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้กับบริษัทฯ และท้ายที่สุด เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น จะนำส่งข้อมูลที่ได้รวบรวมแก่ IMO โดยข้อมูลดังกล่าวจะถูกเก็บไว้โดยไม่เอ่ยนามบนฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ IMO

ข้อบังคับใหม่นี้สอดคล้องกับระบบการติดตามและรายงานผลปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ในสหภาพยุโรป (EU) โดยข้อบังคับนี้จะถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งใน แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Shipboard Energy Efficiency Management Plan, SEEMP - Part 2) ที่มีอยู่

เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับ Statement of Compliance จากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Class NK) หลังได้รับการตรวจสอบข้อมูลการปฏิบัติงานประจำปี

2. เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่าง ๆ จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material “IHM”) บริษัทฯ ได้รับใบรับรอง IHM สำหรับเรือทุกลำ

3. **มาตรการคว่ำบาตรต่าง ๆ** ซึ่งห้ามการค้าขายบางส่วนหรือทั้งหมดกับบางประเทศ การจำกัดการส่งออกหรือนำเข้าสินค้าต่าง ๆ การจำกัดการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการอายัดทรัพย์สิน มาตรการคว่ำบาตรหลัก ๆ นั้น ประกอบด้วย 4 ภาคส่วนได้แก่ มาตรการคว่ำบาตรขององค์การสหประชาชาติ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร

การคว่ำบาตรส่งผลกระทบอย่างมากต่อการเดินเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งอาจเผชิญความเสี่ยงจากการละเมิดมาตรการคว่ำบาตร การค้าทางทะเลทั่วโลกมักจะมีรูปแบบการค้าขายที่แตกต่างกันออกไป ห่วงโซ่สัญญาซึ่งเริ่มตั้งแต่ผู้ให้กู้หรือผู้เช่าและผู้เช่าช่วง จนถึงผู้รับสินค้า นั้นเป็นวงจรที่ยาวและมักไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในห่วงโซ่นี้ ดังนั้น การดำเนินการมาตรการคว่ำบาตรจึงยากในการตรวจจับและอาจถูกปกปิดด้วยการกระทำที่ผิดกฎหมาย

การปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากกฎหมายคว่ำบาตรต่าง ๆ มีความคลุมเครือและซับซ้อน ในทางกลับกัน ผลของการไม่ปฏิบัติตามมาตรการนั้นมีความรุนแรงแม้กระทำโดยไม่เจตนา ซึ่งอาจรวมถึงความผิดทางอาญาและการจำคุก การเสียค่าปรับจำนวนมาก การถูกถอดถอนจากระบบธนาคารของสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร หรือสหภาพยุโรป และการเสื่อมเสียชื่อเสียง ผู้รับประกันภัยถูกห้ามให้ความช่วยเหลือแก่เรือที่ทำการค้าละเมิดมาตรการคว่ำบาตร และกรรมธรรม์ประกันภัยต่าง ๆ ก็จะถูกยกเลิก

บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- เรือของบริษัทฯ ทุกลำให้เช่าเพื่อทำการค้าที่ถูกกฎหมายเท่านั้น
- เรือของบริษัทฯ ไม่เคยปิดระบบระบบแสดงตนอัตโนมัติ (Automatic Identification System) แม้ในช่วงที่แล่นเรือผ่านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงในการถูกโจรสลัดปล้น เพื่อให้เรือของบริษัทฯ สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
- สัญญาที่ทำกับผู้เช่าเรือทั้งหมดได้รวมข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรของ BIMCO หรือเทียบเท่าเอาไว้ โดยผู้เช่าเรือให้คำรับรอง ณ วันที่ทำสัญญาและตลอดระยะเวลาของสัญญาว่า ผู้เช่าเรือหรือผู้เช่าเรือรายย่อย ผู้จัดส่งสินค้า ผู้รับสินค้า และผู้รับผลประโยชน์ในสินค้า ต้องไม่เป็นบุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร และผู้เช่าเรือต้องไม่สั่งให้เช่าเรือแก่บุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร หรือ ธุรกิจที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร
- นอกจากนี้ สัญญาให้เช่าเรือยังรวมข้อกำหนดการยกเว้นการทำการค้าในทุกพื้นที่หรือประเทศที่ทราบว่ายู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร

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

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

ผลจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม แสดงได้ดังนี้ [GRI 307-1]

จำนวนข้อพิพาทและคดีความที่เข้าสู่กระบวนการไกล่เกลี่ย	0
จำนวนบทลงโทษที่ไม่เป็นตัวเงิน	0
จำนวนเงินค่าปรับ	0

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001): เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้นบริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบ EMS ครั้งแรกในปี 2552 ตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 ออกโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (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 และสิ่งแวดล้อมแล้วผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับผิดชอบให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของส่วนใหญ่ไม่คอยให้ความสำคัญใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าน้ำหนักที่การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เลือกที่จะปฏิบัติตามมาตรฐานระดับสูงแม้ไม่เป็นภาคบังคับก็ตาม

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

- ลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม
- มีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปัดต่อไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ [GRI 102-11]

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

คุณลักษณะในด้าน “การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ของเรือต่อใหม่ของบริษัทฯ ได้รับมอบเมื่อไม่นานมานี้ คือ

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 38,500 เดทเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากที่ผ่านมาการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆ ครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณะ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ สำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนี้ เกิดการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่หมุนช้าลง มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ ควันของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 เครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็ก ๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยผ่านการบำบัดน้ำที่ใชถ่วงเรือระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซในโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. การล้างระวางสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ ในเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบน้ำน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนเวียนสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ เป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำมีการติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันมลภาวะทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิญญาของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำทอเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกัน ช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิญญาเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิญญา จัดการแยกน้ำทอเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิญญาบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่
11. เรือที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการปลดระวางเรือ” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปลดระวางเรืออย่างปลอดภัยและรักษาสีสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009 ที่ประเทศฮ่องกง) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็ก

หลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่าง ๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อให้การให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบันการรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขาธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ แม้อนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่มีผลบังคับใช้ แต่เรือของบริษัทฯ นั้น ได้มีการดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว และเรือของบริษัทฯ ได้รับ International Certificate of Inventory of Hazardous Materials (IHM)

พัฒนาการใหม่ ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ ครอบคลุมที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships) ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่าการขนส่งทางเรือมากถึงร้อยละ 90 โดยประมาณ ของการค้าขายทั่วโลก และจากตัวเลขล่าสุดที่ตีพิมพ์ ในปี 2565 จากการศึกษาการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ ครั้งที่ 4 ของ IMO ธุรกิจเดินเรือมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพียงร้อยละ 2.51 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเดินเรือยังคงก้าวไปข้างหน้าเพื่อหาทางลดตัวเลขการปล่อยก๊าซดังกล่าวต่อไป

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ครอบคลุมทั้งหมด โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

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

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

หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิด ความเสียหายต่อระบบนิเวศบริเวณท่าเรือได้ การจัดการน้ำถ่วงเรือเป็นกระบวนการกำจัดสิ่งมีชีวิตที่เป็นอันตรายและจุลชีพ ออกจากน้ำก่อนปล่อยลงสู่ทะเล ซึ่งจะช่วยป้องกันการแพร่กระจายของจุลชีพสายพันธุ์ต่าง ๆ และเพื่อปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเล ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯ อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่าง ๆ วิธีการนี้ถือว่าเป็นการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือส่งต่อใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมดต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นขั้นตอนพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกไปสมัครรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ใหม่หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562

ณ เดือนธันวาคม 2565 เรือของบริษัทฯ จำนวน 37 ลำ ได้ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือแล้ว ส่วนเรือที่เหลืออีกจำนวน 1 ลำ จะได้รับการติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือนี้ภายในไตรมาสที่ 2 ของปี 2566

น้ำจืด

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าแหล่งน้ำเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบนิเวศที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจอยู่ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดปริมาณน้ำจืดที่ซื้อจากฝั่ง

เพื่อลดปริมาณน้ำที่ซื้อจากชายฝั่ง บริษัทฯ ผลิตน้ำผ่านเครื่องกลั่นน้ำที่ติดตั้งบนเรือแต่ละลำ เครื่องกลั่นน้ำเป็นเครื่องจักรที่สำคัญที่ใช้นบนเรือ โดยทำการกลั่นน้ำทะเลให้เป็นน้ำจืดด้วยวิธีการกลั่นแบบสูญญากาศผ่านการระเหยและการควบแน่น อย่างไรก็ตาม น้ำจืดเพื่อการบริโภคเป็นการซื้อมาจากชุมชนบนชายฝั่ง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความพยายามที่จะลดการซื้อน้ำจืดจากชายฝั่งในปีต่อไป

บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายในการลดการซื้อน้ำจากชายฝั่งร้อยละ 25 ภายใน 2572 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน

ในปี 2565 ปริมาณน้ำที่ซื้อจากชายฝั่งเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 เนื่องจากเรือบางลำจอดทอดสมอและจอดเทียบท่าเป็นเวลานาน บริษัทฯ จะใช้มาตรการลดการใช้น้ำบนเรือ โดยส่งเสริมให้ลูกเรือในเรือลดการใช้น้ำจืดอย่างสิ้นเปลือง และบำรุงรักษาเครื่องกลั่นน้ำจืดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเพิ่มความสามารถในการผลิตน้ำจืดบนเรือให้ได้มากที่สุด

ข้อมูลการซื้อน้ำจากฝั่งโดยกองเรือของบริษัทฯ

รายละเอียด	2562	2563	2564	2565
ปริมาณน้ำที่ซื้อจากฝั่งโดยกองเรือของบริษัทฯ (ตัน/ปี)	23,349	21,882	20,175	20,580

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก [GRI 302-4, 305-5]

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เพิ่มขึ้นอย่างไม่เคยมีมาก่อน และเรื่องสิ่งแวดล้อมได้กลายมาเป็นประเด็นที่สำคัญอย่างมาก องค์กรต่าง ๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ธุรกิจการเดินเรือก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เช่นกันองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ดำเนินการต่างๆ ในประเด็นนี้โดยการออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ 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 โดยการทำความสะดวกต้งน้ำมันเชื้อเพลิงและแบ่งย่อยถังก้ำมันขนาดใหญ่ให้เป็นขนาดเล็กเพื่อให้สามารถเข้าถึงเครื่องยนต์โดยไม่ต้องมีการผสม 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

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

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 นี้เป็นระบบที่กำหนดกรอบโครงสร้างโดยรวมและขั้นตอนวิธีการให้การกับการวางแผน การวางแผน และการปฏิบัติงานเพื่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ตั้งแต่ปี 2557 บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยกำหนดให้เรือทุกลำของบริษัทฯ บันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 12.884 กรัมต่อดันไมล์ ในปี 2557 ซึ่งได้ลดลงในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยในปี 2565 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ระดับ 7.14 กรัมต่อดันไมล์ ซึ่งเป็นปริมาณค่าเฉลี่ยของกองเรือบริษัทฯ ทั้งหมด 38 ลำ โดยเรือของบริษัทฯ 8 ลำ นั้นเป็นเรือขนาคัลตราแมกซ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) ซึ่งในปี 2565 ได้บรรลุปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ 4.43 กรัมต่อดันไมล์

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

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากกองเรือของบริษัทฯ	เมตริกตันคาร์บอน	480,763.05	521,648.64	491,824.02
	ค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Average Carbon Intensity: CII)	กรัมต่อดันไมล์	7.19	7.42	7.14
	หมายเหตุ: การคำนวณค่า CII และตัวเลขสำหรับการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมด และระยะทางที่เรือแต่ละลำได้แล่น ได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (ClassNK) สำหรับกองเรือของ ทีเอสแอล				
การปล่อยก๊าซเรือนกระจก	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากการเข้าเรือเป็นรายเที่ยว – voyage charter)*	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า(tCO ₂ e)	-	49,059	5,341
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากรถยนต์ของบริษัทฯ)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า(tCO ₂ e)	-	15	25
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากสารทำความเย็นบนเรือของบริษัทฯ)**	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า(tCO ₂ e)	-	-	5,661
	ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า(tCO ₂ e)	-	49,074	11,027
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) (พลังงานไฟฟ้าที่ซื้อจากภายนอก)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า(tCO ₂ e)	-	64	68

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
	ยอดรวม – การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Scope 1 และ Scope 2)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)	-	49,138	11,095
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่นๆ (Scope 3) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา – time charter)***	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)	-	477,647	491,254
	ยอดรวม – การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Scope 1, Scope 2 และ Scope 3)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)	-	526,785	502,349
	หมายเหตุ: * การเช่าเรือเป็นรายเที่ยว พิจารณาเป็นการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง ** เริ่มรายงานก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากสารทำความเย็นบนเรือในปี 2565 *** การใช้น้ำมันจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา พิจารณาเป็นการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม 1. ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) และค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่น (Scope 3) จำนวน ดังนี้ - ค่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO ₂) จากค่าแฟกเตอร์การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG emission factors (EF)) ต่อประเภทเชื้อเพลิงตามที่กำหนด อ้างอิงจาก 2018 EEDI Guidelines (IMO, 2018a) - ค่าการปล่อยก๊าซมีเทน (CH ₄) และ ก๊าซไนตรัสออกไซด์ (N ₂ O) จากค่าแฟกเตอร์การปล่อยก๊าซเรือนกระจก อ้างอิงจาก IPCC2006, Volume2 Chapter3 Mobile Combustion - ค่าศักยภาพของภาวะโลกร้อน (Global Warming Potential: GWP) อ้างอิงจากรายงานการประเมินฉบับที่ห้าของ IPCC (AR5, 2014) 2. ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) จำนวนโดยใช้สถานที่ อ้างอิงจากค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการผลิตพลังงานไฟฟ้าที่เผยแพร่โดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.); Thai National LCI Database (2016-2018), TIISMTEC-NSTDA, AR5 3. ตัวเลขและวิธีการคำนวณข้อมูลการปล่อย GHG ปี 2564 และ 2565 ได้รับการทวนสอบโดย บริษัท เอสซีเอส (ประเทศไทย) จำกัด, ผู้ทวนสอบการจัดทำคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรที่ขึ้นทะเบียนกับองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.)				
การใช้พลังงาน	(1) ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด (ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมดของกองเรือ)	จิกะจูล	6,482,761 จิกะจูล	6,960,682.8 จิกะจูล	6,705,772.8 จิกะจูล
	(2) ร้อยละของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนัก	จิกะจูล ร้อยละของ น้ำมันเชื้อเพลิง ชนิดหนัก	5,839,644 จิกะจูล จากน้ำมัน เชื้อเพลิง ก๊ามะถันต่ำ (VLSFO); ร้อยละ 90.08 ของการใช้ พลังงาน ทั้งหมดมา จากน้ำมัน เชื้อเพลิง ก๊ามะถัน ต่ำ อาทิเช่น น้ำมันเชื้อ เพลิงชนิด หนักที่มีค่า ก๊ามะถันต่ำ กว่าร้อยละ 0.5	6,259,806 จิกะจูล จากน้ำมัน เชื้อเพลิง ก๊ามะถันต่ำ (VLSFO); ร้อยละ 89.90 ของการใช้ พลังงาน ทั้งหมดมา จากน้ำมัน เชื้อเพลิง ก๊ามะถันต่ำ	5,814,816 จิกะจูล จากน้ำมัน เชื้อเพลิง ก๊ามะถันต่ำ (VLSFO); ร้อยละ 86.70 ของการใช้ พลังงาน ทั้งหมดมา จากน้ำมัน เชื้อเพลิง ก๊ามะถันต่ำ

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
ดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบ (EEDI)	ค่าเฉลี่ยดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบสำหรับเรือใหม่ (ค่าเฉลี่ยเรือ 10 ลำ)	การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งสินค้าน้ำหนักหนึ่งตันในระยะทางหนึ่งไมล์	4.062	4.062	4.062
การใช้ไฟฟ้า	การใช้ไฟฟ้า (ไฟฟ้าที่ซื้อใช้ในกิจกรรมในสำนักงาน)	กิโลวัตต์-ชั่วโมง	208,623	126,106	135,025
มลพิษที่ปล่อยสู่อากาศอื่นๆ	(1) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (ไม่รวมไนตรัสออกไซด์) (ใช้ฐานจากค่า empirical values ของการปล่อย emission factors)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 7,700	ค่าประมาณ 8,263	ค่าประมาณ 7,954
	(2) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (ใช้สมมติฐานของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ร้อยละ 0.5 และน้ำมันสำหรับเดินเรือที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.1)	เมตริกตัน	1,421	1,523	1,426
	(3) ฟูละออง (เชิงประจักษ์)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 700	ค่าประมาณ 612	ค่าประมาณ 574
การใช้น้ำจืดเรือ	(1) การแลกเปลี่ยน	ร้อยละ	ค่าประมาณ ร้อยละ 35	ค่าประมาณ ร้อยละ 25	ค่าประมาณ ร้อยละ 16
	(2) การจัดการ	ร้อยละ	ค่าประมาณ ร้อยละ 65	ค่าประมาณ ร้อยละ 75	ค่าประมาณ ร้อยละ 84
การรั่วไหลสู่สิ่งแวดล้อม	(1) ตัวเลข	ตัวเลข	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
	(2) ปริมาตรรวม	ลูกบาศก์เมตร	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดลงนั้นมาจากการที่ บริษัทฯ ดำเนินมาตรการต่างๆ มากมาย โดยมาตรการหลักๆ มีดังต่อไปนี้

- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือที่ดีขึ้นโดยการลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาที่จอดเฉย ๆ ที่ท่าเรือ
- คงความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม เพื่อที่เรือจะได้ถึงจุดหมายตรงตามเวลาที่กำหนด
- การวางแผนเส้นทางเดินเรือโดยคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศเพื่อให้ได้ประโยชน์จากกระแสน้ำของมหาสมุทรและหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีสภาพอากาศแปรปรวน
- ใช้ความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม และหากเป็นไปได้ แล่นเรือด้วยความเร็วแบบประหยัด (eco-speeds)
- รักษาการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการแล่นเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือและใบพัดให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ เพื่อลดแรงต้านน้ำให้น้อยที่สุด
- ใช้สปีดล็อกที่มีประสิทธิภาพ (สปีดล็อกป้องกันการเกาะของเพรียงทะเล) สำหรับท่าตัวเรือ เพื่อให้แน่ใจว่าตัวเรืออยู่ในสภาพที่สะอาด
- ลดการสูญเสียพลังงานไฟฟ้าบนเรือ
- การบำรุงรักษาเครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องจักรอื่น ๆ ให้อยู่ในสภาพดี
- ส่งกาน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดแทนการติดตั้งเตาเผาบนเรือ แม้ว่าจะมีต้นทุนสูงกว่าก็ตาม
- ประสิทธิภาพการทำงานของเรือบางลำดีขึ้นหลังการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้ ยกตัวอย่างเช่น เครื่อง Mewis Duct, Pre-Shrouded Vanes และ Hub Vortex Absorbed Fins

นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2556-2560 บริษัทฯ ได้ทดแทนเรือเก่าและเรือที่ไม่ประหยัดน้ำมันหลากหลายลำด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นทำได้โดยการแล่นเรือที่สามารถบรรทุกสินค้าจำนวนมากขึ้น การลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงด้วยการมีรูปแบบตัวเรือที่ดีขึ้น น้ำหนักรวมของตัวเรือที่เบาขึ้น เครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพ การใช้พลังงานความร้อนส่วนเกินจากการเครื่องยนต์ต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด (มีการนำความร้อนที่ได้จากไอเสียจากเครื่องยนต์รองไปใช้กับหม้อน้ำ) เรือใหม่ของบริษัทฯ เป็นเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับเรือเก่าที่มีอยู่ในกองเรือ ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ออกมาอย่างรอบคอบ เนื่องจากคำโฆษณาต่างๆ ของผู้ต่อเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจใหม่ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของการเผาผลาญเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชี้วัดสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง หรือไม่สมารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ควบคุมการติดตั้งเครื่องยนต์บนเรือใหม่อย่างใกล้ชิดไม่ให้เป็นเรือส่งต่อใหม่ หรือเรือมือสองก็ตาม รวมถึงเฝ้าติดตามการทำงานของเครื่องยนต์อย่างใกล้ชิด เพื่อให้ได้ความเร็วในการแล่นเรือและอัตราการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความเหมาะสม ในขณะที่ปล่อยก๊าซเสียให้น้อยที่สุด

บริษัทฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างมาก ซึ่งบริษัทฯ จะยังคงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาต่อไปด้วยการลดระยะทางเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาจอดที่ท่าเรือ การขนส่งสินค้าจำนวนมากขึ้น และการแล่นเรือช้าในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ และในปี 2565 อยู่ที่ระดับ 7.14 กรัมต่อตันไมล์ หรือลดลงร้อยละ 44.6

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 พลังงานทดแทนอื่น ๆ เช่น พลังงานลม พลังงานจากแสงอาทิตย์ และ พลังงานขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า

ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ถือเป็นเชื้อเพลิงทางเลือกสู่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ของอุตสาหกรรมเดินเรือในอนาคต LNG จัดเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาดไม่มีซัลเฟอร์ออกไซด์ และมีไนโตรเจนออกไซด์ในระดับต่ำ นอกจากนี้ยังปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ อย่างไรก็ตาม สารประกอบหลักของ LNG คือ ก๊าซมีเทนซึ่งเป็นตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจก และส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ การใช้ LNG จึงมีโอกาสรปล่อยก๊าซมีเทนสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งเรียกว่า “การเล็ดรอดของก๊าซมีเทน” มีการประเมินว่าในปริมาณการปล่อยก๊าซที่เท่ากัน ก๊าซมีเทนก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนมากกว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 30 เท่า ในแค่ช่วงเวลา 12 ปี ในขณะที่ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ใช้เวลาถึงร้อยปี ดังนั้น LNG จึงไม่ถือว่าเป็นทางเลือกที่ดีในการลดก๊าซเรือนกระจกจนกว่าจะหาทางออกในการแก้ไขปัญหาการเล็ดรอดของก๊าซมีเทนได้

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จึงมีการซื้อเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในธุรกิจของบริษัทฯ หากในอนาคตมีเรือพาณิชย์รุ่นใหม่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ บริษัทฯ ก็จะนำเรือดังกล่าวมาเป็นส่วนหนึ่งในกองเรือของบริษัทฯ

การบริหารจัดการของเสีย [GRI 306-2]

มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบจัดทำขึ้นเพื่อจัดการของเสีย ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย มาตรฐาน และนโยบายที่บังคับใช้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการจัดการขยะเพื่อบำบัดของเสียที่เกิดขึ้นบนเรือ อีกทั้งยังได้มอบหมายบุคคลหรือผู้รับผิดชอบในการดำเนินการตามแผนงานด้วย ทั้งนี้เป็นไปตามอนุสัญญาะหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) สำหรับเรือที่แล่นผ่านน่านน้ำระหว่างประเทศ แผนงานนี้แสดงขั้นตอนการลดรวบรวม จัดเก็บ ดำเนินการจัดการ และกำจัดขยะ รวมทั้งการใช้อุปกรณ์บนเรือไว้เป็นลายลักษณ์อักษร วัตถุประสงค์ของ

แผนงานนี้ คือเพื่อลดจำนวนของเสียที่เกิดขึ้นบนเรือ 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
ของเสียจากอาหาร (ลูกบาศก์เมตร) [GRI 306-3]	239	209	235

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 ถือเป็นการมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมันจะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมันที่ถูกเผาทุก ๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน การส่งกากน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดอย่างเหมาะสม จะช่วยให้กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาขยะ บริษัทฯ พยายามที่จะกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่ง

รายละเอียด	2563	2564	2565
กากน้ำมันที่นำขึ้นฝั่ง (ลูกบาศก์เมตร) [GRI 306-5]	1,685	1,849	1,590

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

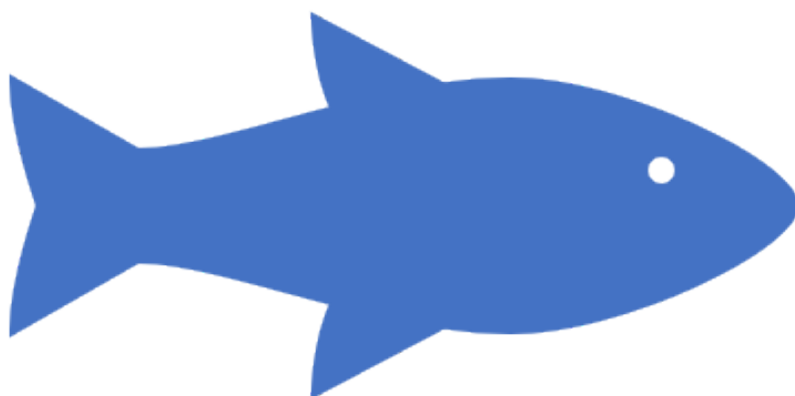
บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงาน ว่า บริษัทฯ ได้นำเสนอรายงานประจำปีในรูปแบบดิจิทัล และหากจำเป็นต้องมีฉบับที่ตีพิมพ์ รายงานฉบับนี้ก็จะพิมพ์บนกระดาษรีไซเคิล เพื่อเป็นการแสดงถึงการส่งเสริมและสนับสนุนการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาตินั้นสอดคล้องกับความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอน

การคุ้มครองสัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมในทะเล^[GRI 304-1, 304-2]



(ก) สัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมในทะเลต้องเผชิญกับอันตรายใดบ้างจากการขนส่งระหว่างประเทศ?

ชีวิตของสัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมในทะเลปัจจุบันนั้นมีความยากลำบาก การเดินทางที่สัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมในทะเลต้องเผชิญนั้น เกิดจากความประมาทเลินเล่อและการแทรกแซงของมนุษย์



ภัยคุกคามที่สัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมในทะเลต้องเผชิญในสามอันดับแรกจากการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศประกอบด้วย การถูกเรือชน

เรือที่แล่นด้วยความเร็วอาจทำให้เกิดการชนปะทะกับสัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมในทะเล ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต การถูกเรือชนเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการสูญพันธุ์ของวาฬไรต์แอตแลนติกเหนือ วาฬไรต์เป็นหนึ่งในสัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมในทะเลที่มีความเสี่ยงที่จะถูกเรือที่แล่นด้วยความเร็วสูงชน นอกจากนี้คาดว่ายังมีพะยูนกว่า 90 ตัว เสียชีวิตก่อนวัยอันควรเนื่องจากโดนเรือชนในแต่ละปีในรัฐฟลอริดา

มลภาวะทางเสียง

เสียงที่ดังจากเรือ เครื่องโซนาร์ แท่นขุดเจาะ และจากแหล่งอื่นๆที่เกิดจากมนุษย์สามารถขัดขวางการสื่อสาร การหาอาหาร การผสมพันธุ์ และการนำทางของสัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมในทะเล นักวิทยาศาสตร์เชื่อว่ามลภาวะทางเสียงทำให้สัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมเหล่านี้ไม่สามารถตรวจจับเรือหรือวนจับปลาที่เข้ามาใกล้ได้ ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงในการถูกฆา การรบกวนของน้ำมัน

การรบกวนของน้ำมันมีผลกระทบทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อสัตว์เสี่ยงถูกด้วยนมในทะเล ตามสัญญาตามเมื่อสัตว์อย่างแมวน้ำและนกสั้มส์กับน้ำมัน พวกมันจะพยายามเลียน้ำมันจากขน สารเคมีที่เป็นพิษในน้ำมันก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อระบบย่อยอาหารและอวัยวะภายใน น้ำมันที่เหนียวข้นเข้าไปอุดตันช่องลมของโลมาและ วาฬ ทำให้พวกมันหายใจไม่ออก ในระยะยาวการสัมผัสกับน้ำมันปิโตรเลียมอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบสืบพันธุ์ ทำให้ยากต่อการขยายพันธุ์ ซึ่งมีสาเหตุมาจากน้ำมันที่รั่วไหลเหล่านี้ ประชากรของนกเพนกวินเริ่มฟื้นตัวกลับมาหลังการรั่วไหลของเรือน้ำมัน Exxon Valdez

(v) สัตว์ชนิดใดที่ตกอยู่ในอันตรายมากที่สุด?

‘ชนิดพันธุ์สัตว์ที่มีความเสี่ยง’ คือ ชนิดพันธุ์ของสัตว์ที่มีความเสี่ยงในการสูญพันธุ์จากการถูกเรือชน ความอยู่รอดของสัตว์ทะเลได้รับอิทธิพลจากปัจจัยเดียวหรือหลาย ๆ ปัจจัย เช่น สัดส่วนของประชากรสัตว์ทะเลในพื้นที่เสี่ยงสูง จำนวนประชากรสัตว์ทะเลที่มีแนวโน้มที่จะถูกเรือชน ชนิดพันธุ์สัตว์ที่ว่ายน้ำช้าหรืออยู่บนผิวน้ำเป็นเวลานาน (วาฬสเปิร์ม วาฬหลังค่อม วาฬหัวหนุ และวาฬหัวขวาน) หรือ จำนวนสัตว์ตัวเมียที่อยู่ในวัยเจริญพันธุ์ซึ่งมีจำนวนน้อย (เช่น วาฬสีเทาตะวันตก วาฬไรท์แปซิฟิกเหนือตะวันออก วาฬหลังค่อมทะเลอาหรับ และวาฬไรท์ขลิบ-แปรุ)

ชนิดพันธุ์สัตว์ที่มีความเสี่ยง ได้แก่

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

สัตว์เหล่านี้คิดเป็นร้อยละ 69 ของรายงานเกี่ยวกับสัตว์ในทะเลที่ถูกชน

(ค) ผลจากการถูกเรือชน





ง) เกือบโดนชน



(จ) พื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง

HIGH RISK AREAS FOR SHIP STRIKES

The International Whaling Commission (IWC) has undertaken an analysis of published and unpublished literature to identify specific geographical areas where an overlap of heavy shipping traffic and high densities of whales leads to a particularly high risk of ship strikes. These areas should be targeted for mitigation efforts:

MEDITERRANEAN

1. Sperm whales in the Strait of Gibraltar: More than 90,000 ships cross the Strait annually in an important feeding ground.

2. Cetaceans in the Alboran Sea: This is one of the main cetacean hotspots in Europe and the Mediterranean – particularly for fin and sperm whales and vessel traffic is exponentially increasing – particularly ferry and fast ferry lines.

3. North Atlantic right whales: With a population thought to be hovering around or under 500 individuals, ship strikes are a significant source of mortality for this endangered population. A number of mitigation measures are already in place and are proving effective for this population, offering examples of strategies for other high-risk areas.

4. Sperm whales in the Canary Islands: Mortality from ship strikes caused predominantly by high-speed ferries is thought to be unsustainable in this area with an abundance estimate of just over 200 whales.

5. Eastern North Pacific blue whales: Fatal collisions with vessels is a known source of mortality for this population.

6. Humpback whales in the Gulf of Panama: Analysis of AIS data (shipping tracks) and movements of 15 satellite tagged whales indicated that 8 individuals had 98 encounters within 200m of 81 different vessels in just 11 days. This study was able to help convince authorities to move the shipping lane to an area with lower whale densities.

7. Southern Pacific right whales: Collisions with vessels and entanglements in fishing gear are the leading causes of human-induced mortality of this critically endangered population of around 50 individuals.

8. Fin and sperm whales around the Balearic Islands: Both occur around these islands together with high levels of shipping and fast ferry traffic.

9. Fin and sperm whales in the North West Mediterranean Sea, Slope and Canyon System (MMA) and the Pelagos Sanctuary: Both of these isolated and endangered populations are at risk of collision with cargo vessels, tankers and particularly high speed passenger ferries throughout the area.

10. Endangered sperm whales in the Hellenic Trench, Greece: These deep waters of Greece are an important feeding ground, but also host some of the Mediterranean's busiest shipping routes.

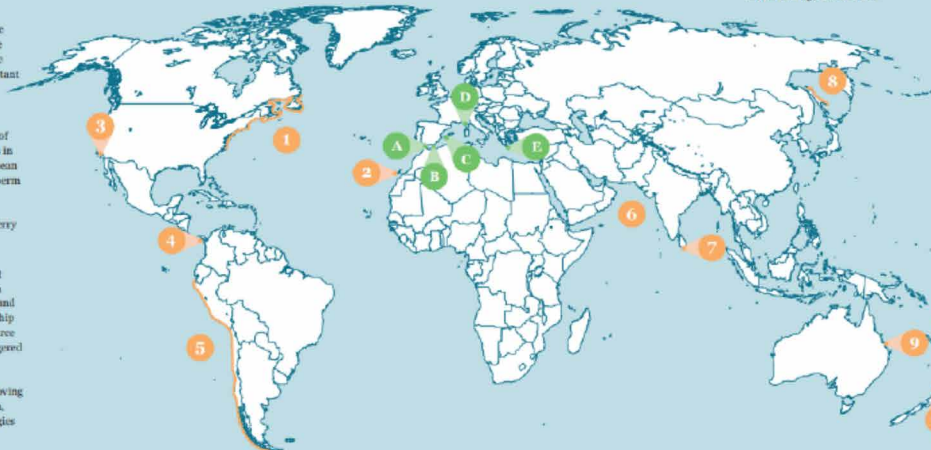
11. Western gray whales: This small remnant population may be showing slow signs of recovery, but its low numbers (latest estimate is 174) mean that it cannot sustain any additional mortality from ship strikes – a risk in this region where oil and gas extraction occurs in the population's only known feeding ground.

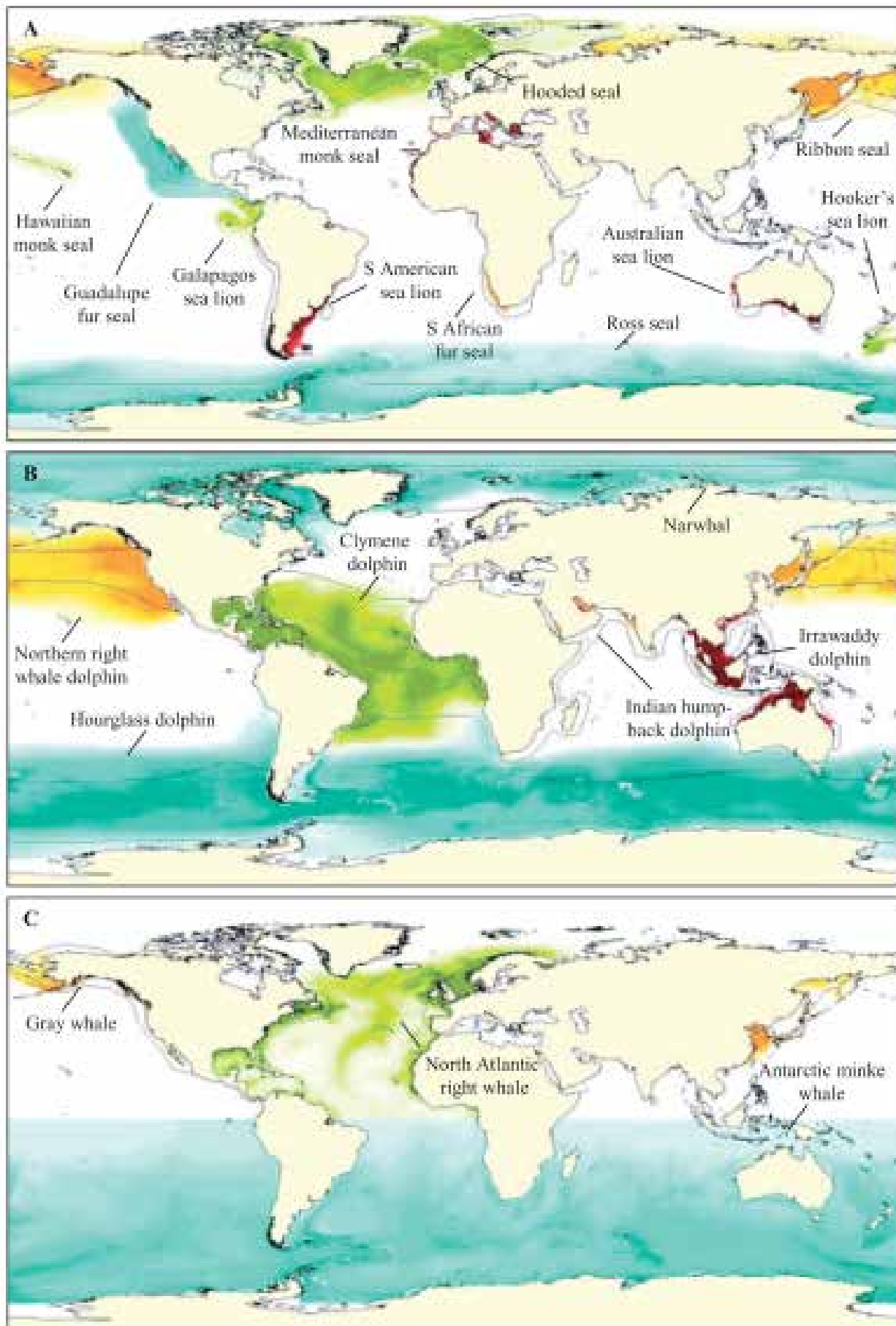
12. Humpback whales around the Great Barrier Reef: While humpback whales off both coasts of Australia are showing strong recovery after whaling, conservative estimates predict a doubling of shipping traffic in the region by 2025, posing a mounting threat to these whales in their breeding grounds.

13. Arabian Sea humpback whales: Fewer than 100 whales remain off the coast of Oman after illegal Soviet whaling in the 60's and the construction of new ports causes concern in this region which hosts some of the highest densities of oil tankers and other types of cargo transport in the world.

14. Blue whales in the Northern Indian Ocean: Distinct from those in the Southern Hemisphere, their core habitat overlaps directly with busy shipping lanes. Routing measures have been proposed but not yet adopted.

15. Bryde's whales in the Hauraki Gulf: 85% of deaths for which a cause of mortality could be determined, were caused by vessel-strikes; unsustainable for this endangered year-round population.





(จ) ความมุ่งมั่นของเรา

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

คันทันของเรืออภริดี นารี ได้รับการฝึกอบรมเรื่องนี้และประสบความสำเร็จในการส่งข้อมูลการสำรวจไปยังฐานข้อมูลของ ORCA ขณะเรือแล่นอยู่ในทะเล เรือลำนี้ได้รับแท็บเล็ตที่ติดตั้งแอป ORCA Ocean Watchers และกล้องส่องทางไกลเรติคูล (Reticle Binoculars) เพื่อใช้ประเมินระยะทางที่มีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมอยู่

บริษัทฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของการดำเนินงาน (KPIs) สำหรับเรืออภริดี นารี ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

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

(ข) เราพยายามดำเนินการดังต่อไปนี้เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

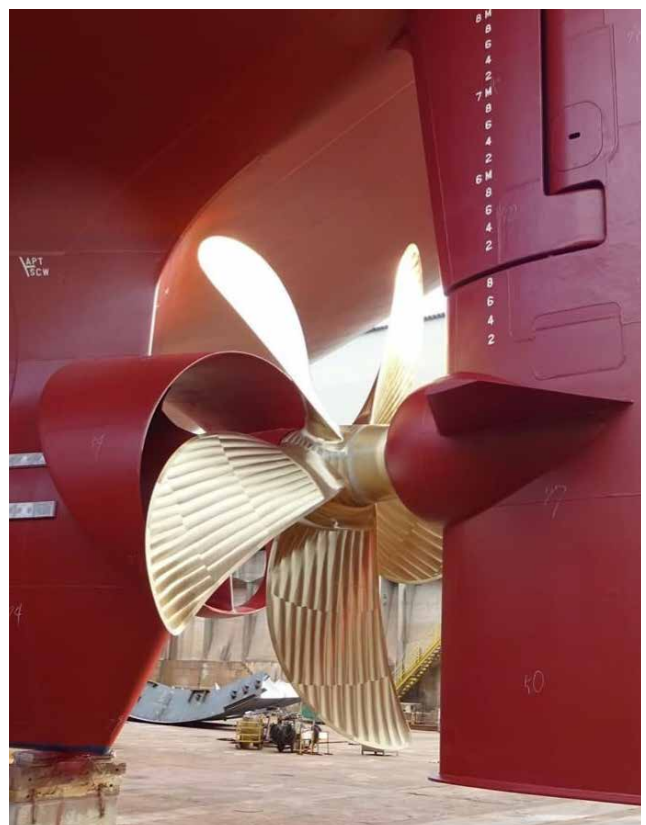
- ลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บของสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลอันเป็นผลมาจากการถูกเรือชน
- คาดการณ์ความเป็นไปได้ที่จะพบวาฬ แทนการรับมือเมื่อวาฬปรากฏตัวขึ้น
- เพิ่มมาตรการเพื่อลดโอกาสของการชน เช่น การกำหนดเส้นทางใหม่และการลด/จำกัดความเร็ว
- ปฏิบัติตามมาตรการบรรเทาผลกระทบทั้งภาคบังคับและตามความสมัครใจ
- ปรับปรุงการรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อ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

อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

วิธีการเพื่อให้ประหยัดต้นทุนและเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ และเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของเรือคือการติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงานหรือหางเสือและใบจักรที่มีประสิทธิภาพ

อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ติดตั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนเรือ โดยการลดแรงต้านของตัวถังและปรับปรุงแรงหมุนของใบจักร อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงเหล่านี้อาจมีได้หลายประเภท อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ได้รับการพัฒนาสามารถนำไปดัดแปลงใช้กับเรือที่มีอยู่แล้วหรือติดตั้งในเรือต่อใหม่ ตัวอย่างอุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงอาทิเช่น ducts, pre-swirl fins, fin on hulls, rudders ฯลฯ อุปกรณ์เหล่านี้ลดการใช้เชื้อเพลิงโดยปรับปรุงการไหลรอบของตัวถังหรือใบจักร การปรับเปลี่ยนต้องทำด้านหน้าใบจักรหรือหลังใบจักร

ในหน้าถัดไปได้แสดงคำอธิบายของอุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ติดตั้งบนเรือของบริษัทฯ



อุปกรณ์ก่อนการหมุนของใบจักร (ท่อดักส์ & สเตเตอร์)

อุปกรณ์ควบคุมก่อนการหมุนมีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงการหมุนเข้าของใบจักร ตัวท่อปรับปรุงประสิทธิภาพการขับเคลื่อนโดยการปรับปรุงการไหลของลมเข้าใบจักร

อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

CMES Tech PSV (Pre-Shrouded Vanes)

อุปกรณ์หลังการหมุนของใบจักร

อุปกรณ์หลังการหมุนของใบจักรใช้กักพลังงานหมุนเวียนในใบจักรและเพลาแกนหมุน

อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

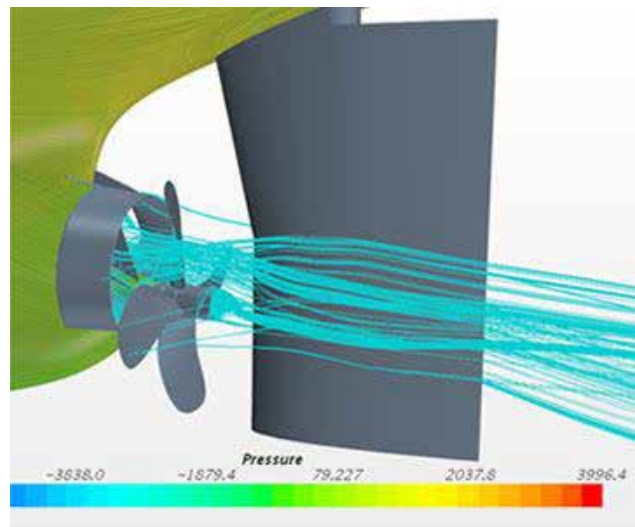
PBCF (Propeller Boss Cap Fins) / HVAF (Hub Vortex Absorbed Fins)

Grim Vane Wheel

Pre-shrouded Vanes (PSV) คืออะไร?

PSV ประกอบด้วยท่อลมเชื่อมต่อกับใบจักรที่วางไว้หน้าใบจักรเรือ PSV ช่วยปรับการหมุนวนของกระแสน้ำก่อนจะเข้าไปในใบจักรเรือ ซึ่งเป็นการช่วยลดความสูญเสียพลังงานหมุนวนของกระแสน้ำของใบจักรเรือโดยการสร้างการไหลแบบเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำ PSV เป็นอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิงที่พัฒนาขึ้นสำหรับเรือที่แล่นช้า ทำให้สามารถประหยัดพลังงานได้ที่ความเร็วที่กำหนด หรือ เรือจะแล่นได้เร็วขึ้นที่ระดับพลังงานที่กำหนด

แหล่งที่มา – CMES Tech



ประโยชน์ของPSV

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

การประหยัดพลังงาน

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



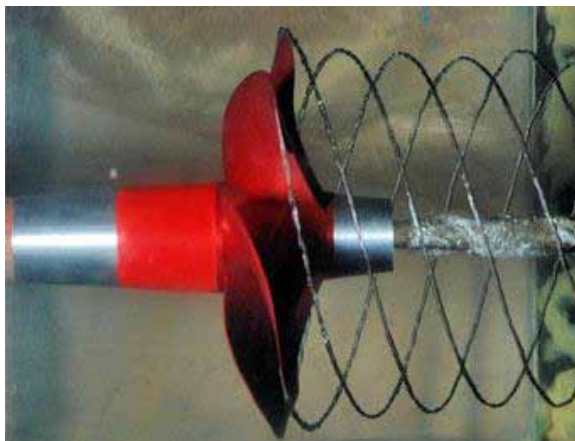
มี HVAF



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	ประเภทอุปกรณ์ ประหยัดเชื้อเพลิง	ร้อยละการประหยัดเชื้อเพลิงสำหรับ เรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 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

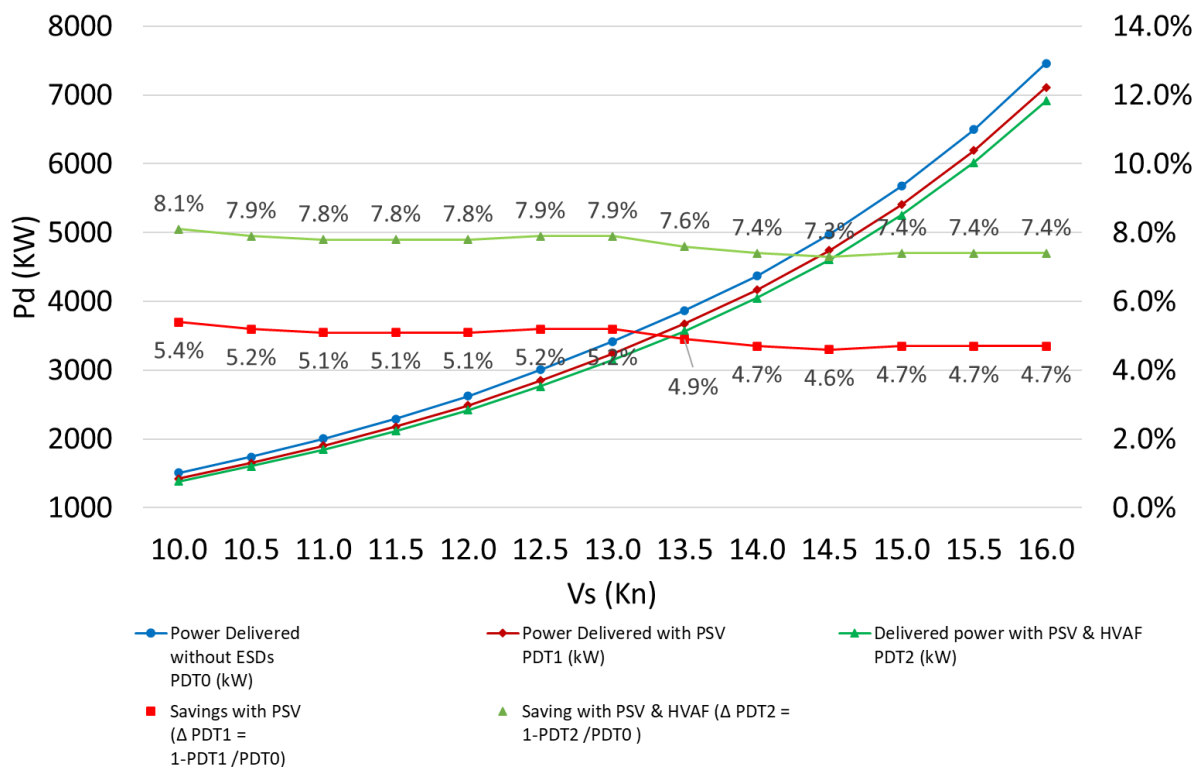
การวิเคราะห์การประหยัดเชื้อเพลิง

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

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

การคาดการณ์การใช้พลังงานสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งกองขนาด 30,000 เดทเวทตัน ภายใต้ความเร็วเรือที่กำหนด

เงื่อนไข การโหลด	ความเร็ว Vs (kn)	กำลังส่งโดยไม่มี ติดตั้งอุปกรณ์ ประหยัดเชื้อเพลิง P _{DT0} (kW)	กำลังส่งโดยติดตั้ง เครื่อง PSV P _{DT1} (kW)	อัตราส่วนการลด การใช้เชื้อเพลิง เมื่อติดตั้ง PSV ($\Delta P_{DT1} = 1 - P_{DT1} / P_{DT0}$)	แรงส่งเมื่อติดตั้ง PSV&HVAF P _{DT2} (kW)	อัตราส่วนการลดการใช้ เชื้อเพลิงเมื่อติดตั้ง PSV & HVAF ($\Delta P_{DT2} = 1 - P_{DT2} / P_{DT0}$)
ระดับการกิน น้ำลึกสูงสุด ที่เรือสามารถ รับน้ำหนัก ทั้งหมด ได้อย่าง ปลอดภัย (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%



Source – 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 3-5% การพัฒนาทางเทคโนโลยีในอนาคตจะถูกติดตามและศึกษาเพื่อประเมินความเป็นไปได้และศักยภาพในการลดการปล่อยมลพิษของเราต่อไป

สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับประเมินผลงานรอบประจำปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2566 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ ๆ มาบังคับใช้กับเรือของ บริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านี้จะมีผลบังคับใช้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของบริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ นำการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มาเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการคัดเลือกคู่ค้า

ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม [GRI103-1]

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจัดสรรกำไรจำนวนร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิ ซึ่งจะมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี ให้เป็นเงินสำรองสำหรับกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งเงินสำรองดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาจากผู้ถือหุ้นทุกปี สำหรับการใช้เงินสำรองดังกล่าวจะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และ/หรือคณะกรรมการของ บริษัทฯ และนำเสนอรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อตรวจสอบเป็นระยะหรืออย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

สิทธิมนุษยชน [GRI 412-1, 412-2]

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายสิทธิมนุษยชนและปฏิบัติต่อแรงงานอย่างมีมนุษยธรรม เพื่อป้องกันการละเมิดสิทธิต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มในห่วงโซ่อุปทาน 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

ความเสี่ยงและโอกาส: บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของสิทธิมนุษยชนและสิทธิแรงงานในการดำเนินธุรกิจและมุ่งมั่นที่จะลดความเสี่ยงจากการละเมิดสิทธิเหล่านี้ บริษัทฯ รับรู้ว่ำนานาชาติต่างให้ความสนใจในเรื่องการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อตามกรอบสิทธิมนุษยชนสากล และความจำเป็นในการปกป้องสิทธิต่าง ๆ เช่น สิทธิแรงงาน ความเป็นส่วนตัว เสรีภาพในการแสดงออก และการส่งเสริมความเท่าเทียมทางเพศและสังคม บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายที่จะนำคุณค่าเหล่านี้มาประยุกต์ใช้กับการดำเนินงานและป้องกันการละเมิดที่อาจเกิดขึ้นผ่านกลยุทธ์การจัดการกับความเสี่ยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ทำการประเมินเรื่องสิทธิมนุษยชนผ่านทางแบบสอบถามโดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักของบริษัทฯ เช่น พนักงาน ลูกเรือ และคู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน เข้าร่วมประเมิน ผลการประเมินพบว่าบริษัทฯ ไม่มีการละเมิดสิทธิมนุษยชนต่อผู้มีส่วนได้เสีย และไม่มีการรายงานเหตุการณ์ด้านสิทธิมนุษยชน

กระบวนการตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้านประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

- ระบุความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนที่อาจเกิดขึ้นและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ
- ประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงและผลกระทบ
- จัดทำและดำเนินการตามแผนบริหารความเสี่ยง เพื่อลดความเสี่ยงและผลกระทบของความเสี่ยง
- ติดตามและประเมินประสิทธิภาพของแผนบริหารความเสี่ยงทุกช่วงเวลา
- รายงานความก้าวหน้าผลการปฏิบัติงาน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้พนักงานตระหนักและเข้าใจเรื่องสิทธิมนุษยชน โดยจัดอบรมเรื่อง “ความเท่าเทียมทางเพศ” ให้กับพนักงานซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้านภายในปี 2566 เพื่อป้องกันการมีส่วนร่วมหรือการเกิดการละเมิดสิทธิมนุษยชน และเพื่อเคารพสิทธิมนุษยชนในกระบวนการดำเนินงานและความสัมพันธ์ทางธุรกิจ

สรุปผลการดำเนินงานในเรื่องสิทธิมนุษยชน

การปฏิบัติตามความเสี่ยงต่อการใช้แรงงานเด็ก	
การดำเนินงาน และคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการใช้แรงงานเด็ก	0
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการใช้แรงงานเด็กในงานที่มีความอันตราย	0

ความเสี่ยงจากสถานการณ์การบังคับใช้แรงงาน	
การดำเนินงาน และคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการบังคับใช้แรงงาน	0
การปฏิบัติตามหลักการของการไม่เลือกปฏิบัติ	
จำนวนเหตุการณ์การเลือกปฏิบัติ	0
เสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง	
เสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรองของพนักงานและคู่ค้าถูกละเมิดหรือก่อให้เกิดความเสี่ยงสูง	ไม่มีการดำเนินการ
มาตรการที่ดำเนินการโดยองค์กรเพื่อสนับสนุนเสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง [GRI 102-41]	ในปี 2565 บริษัทฯ จ่ายค่าธรรมเนียมหาจกรายปี สำหรับลูกเรือจำนวน 370 ราย เป็นจำนวนเงิน 161 พันเหรียญสหรัฐ ให้กับSingapore Maritime officers' Union (SMOU) และ Singapore Organisation of Seamen (SOS)

ลูกค้า

ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้น ขึ้นอยู่กับการเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะตอบสนองข้อสงสัยของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการสื่อสารและความมุ่งมั่นที่จะเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นตามขอบเขตของสัญญาที่ตกลงไว้ ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้น ได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือชั้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ มากกว่าผู้ให้เช่าเรือรายอื่น ๆ ในตลาด

ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า [GRI 418-1]

สำหรับข้อมูลของลูกค้า บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาข้อมูลลูกค้าจากการสูญหาย การถูกขโมย การนำไปใช้ในทางที่ผิด การเปิดเผย การแก้ไข และการทำลายโดยไม่ได้รับอนุมัติ บริษัทฯ รับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้าผ่านทางโทรศัพท์ อีเมล และจดหมาย บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการบริการเพื่อที่จะมอบบริการที่ดีที่สุด บริษัทฯ ตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อการร้องเรียน หรือการร้องขอต่าง ๆ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความมุ่งมั่นให้บริการและรักษาความลับของลูกค้า ในระหว่างรอบระยะเวลาของการรายงานนี้ บริษัทฯ ไม่มีข้อร้องเรียนใดๆ ในปัญหาดังกล่าว และไม่ถูกปรับ หรือถูกลงโทษจากปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดการรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า

ข้อมูลเกี่ยวกับเรือของบริษัทฯ

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

เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองใช้ในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าเทกองที่ยังไม่ได้บรรจุหีบห่อ เช่น แร่เหล็ก ถ่านหิน ซีเมนต์ เหล็ก สินค้าเกษตร และไม่แปรรูป เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองถูกออกแบบมาเพื่อบรรทุกสินค้าเหล่านี้ในปริมาณมาก และถือเป็นส่วนสำคัญของห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น การก่อสร้าง การผลิต และการเกษตร

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของสินค้าและการส่งมอบที่ตรงเวลา บริษัทฯ จัดให้มีมาตรการด้านสุขภาพและความปลอดภัยดังต่อไปนี้ เพื่อรักษาความปลอดภัยของสินค้าและลูกเรือบนเรือ:

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

ในปี 2565 บริษัทฯ ไม่ได้รับข้อร้องเรียนที่มีนัยสำคัญจากลูกค้า

การสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าในปี 2565

บริษัทฯ เชื่อว่าความพึงพอใจของลูกค้ามีความสัมพันธ์เชิงบวกและส่งผลโดยตรงต่อความสามารถในการทำกำไรและมูลค่าของบริษัทฯ บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายที่จะบรรลุอัตราความพึงพอใจในระดับมากที่สุดที่ร้อยละ 50 สำหรับทั้งสองเกณฑ์

ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าในปี 2565 ได้นำเสนอดังนี้

ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า	ความพึงพอใจของลูกค้าต่อการปฏิบัติงานของกัปตันเรือและลูกเรือ		ความพึงพอใจของลูกค้าต่อการปฏิบัติงานของฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทฯ	
	2564	2565	2564	2565
พอใจมาก	ร้อยละ 50	ร้อยละ 56	ร้อยละ 50	ร้อยละ 59
พอใจ	ร้อยละ 50	ร้อยละ 44	ร้อยละ 50	ร้อยละ 33
ปานกลาง	0	0	0	ร้อยละ 8
ไม่พอใจ	0	0	0	0
ไม่พอใจมาก	0	0	0	0

นโยบายและแนวปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

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

ความปลอดภัยทางไซเบอร์

ในขณะที่เรือรุ่นใหม่ได้เริ่มใช้เทคโนโลยีขั้นสูงที่ทันสมัยมีการเชื่อมต่อกันได้ง่ายขึ้นและต้องพึ่งพาซอฟต์แวร์ในการปฏิบัติงานในแต่ละวัน ระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์ยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องให้ความสนใจต่อไปเพื่อเพิ่มการควบคุมความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความปลอดภัยบนเรือเหล่านี้ ขณะที่ยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทต่าง ๆ ทั่วโลกต่างหวั่นวิตกมาตลอดเพื่อหาทางรับมือ บริษัทฯ ได้ประเมินภัยคุกคามอย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานความปลอดภัยโดยรวมของบริษัทฯ และเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมภายในที่ปลอดภัยเพื่อให้องค์กรสามารถทำงานได้และลดความเสี่ยงของการละเมิดความปลอดภัย

ความเสี่ยงจากไซเบอร์ถูกมองว่าเป็นภัยระดับโลกและยังคงมีการขยายตัวและมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น ซึ่งความเสี่ยงนี้บางส่วนถูกกระตุ้นโดยสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศต่าง ๆ กล่าวคือ การโจมตีทางการเมืองอาจกระตุ้นให้เกิดการโจมตีทางไซเบอร์ที่มีแรงจูงใจทางการเงิน ความเสี่ยงทางไซเบอร์เพิ่มมากขึ้นในบริษัทต่าง ๆ เนื่องจากการใช้อุปกรณ์สื่อสารต่างๆ เพิ่มขึ้นจากการที่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ต่าง ๆ มาใช้บนเรือและการใช้ระบบคอมพิวเตอร์แทนแรงงานมนุษย์เป้าหมายหลักของอุตสาหกรรมในตอนนี้คือความสามารถ ในการตอบสนองต่อการโจมตีทางไซเบอร์ที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เหล่านี้

การจัดการระบบข้อมูล

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

การตอบสนองต่อเหตุการณ์ทางไซเบอร์

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

มติ MSC.428(98) ของ IMO ในเรื่องการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์นาวีของระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2564 โดยมติดังกล่าวได้ระบุว่าระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัยที่ได้รับการอนุมัติจะต้องรวมการจัดการความเสี่ยงทางไซเบอร์ทางพาณิชย์นาวีที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์และข้อกำหนดของกฎระเบียบของ ISM Code ซึ่งเป็นการจัดการเพื่อให้แน่ใจว่าระบบการจัดการทางด้านการความปลอดภัยมีการประเมินความเสี่ยงอย่างเหมาะสมและมีมาตรการในการป้องกันเรือจากเหตุการณ์โจมตีทางไซเบอร์ มติดังกล่าวยังกำหนดให้บังคับใช้มาตรการดังกล่าวก่อนการออกใบรับรองการปฏิบัติตาม (Document of Compliance) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้มาตรการดังกล่าวบนเรือทุกลำในกองเรือของบริษัทฯ แล้ว

แม้ว่าไม่มีเหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อว่าทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และเทคโนโลยีภาคปฏิบัติการ (Operational Technology) ต่างต้องอยู่ภายใต้ความปลอดภัยทางไซเบอร์
- บริษัทฯ ได้แก้ไขช่องโหว่ในการเข้าถึงระบบและทดสอบการเจาะระบบในระบบโครงสร้างพื้นฐานทาง I T ของสำนักงาน โดยบริษัท Nettitude ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท Lloyds Register และสมาชิกของ CREST ซึ่งได้รับการยอมรับทั่วโลกในฐานะหน่วยงานการให้การรับรองทางด้านไซเบอร์สำหรับอุตสาหกรรมความปลอดภัยทางเทคนิค นอกจากนี้ ยังมีการประเมินช่องโหว่ดังกล่าวบนเรือตัวอย่างในกองเรืออีกด้วย จากรายงานการวิเคราะห์ช่องว่างจากการประเมินเบื้องต้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการและทำตามมาตรการที่แนะนำทั้งหมดทั้งในสำนักงานและบนเรือของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในโลกไซเบอร์
- นอกจากนี้ ความสมบูรณ์และความเปราะบางของฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องทางการเงินและบัญชีของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยบริษัทสำนักงาน EY ปีละหนึ่งครั้ง
- ในปี 2565 บริษัทฯ ได้เริ่มปรับปรุงประสิทธิภาพของตัวเชื่อมต่อทั้งหมดที่เชื่อมต่อกับเซิร์ฟเวอร์ของบริษัทฯ ให้เป็นเวอร์ชันที่ปลอดภัยล่าสุด
- ถึงแม้ว่าขณะนี้เรือส่วนใหญ่จะเชื่อมต่อกับระบบอินเทอร์เน็ต แต่ได้มีการอนุญาตให้เข้าถึงเฉพาะบางเว็บไซต์เท่านั้น เพื่อป้องกันโปรแกรมที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อโจมตีระบบเซิร์ฟเวอร์ (มัลแวร์: Malware) และการหลอกลวงผ่านทางระบบอีเมลล์ (ฟิชชิง : Phishing) ระบบ OT ในเครื่องจักรและอุปกรณ์ระบบนำทางได้แยกออกจากกันและไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- สำหรับระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) เป็นต้น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่า ระบบดังกล่าวนี้ไม่มีการเชื่อมต่อโดยตรงกับอินเทอร์เน็ตตลอดเวลา และไม่มีการส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบและดำเนินการในการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของกองเรือของบริษัทฯ ดังนี้

- จัดให้พนักงานทุกคนในบริษัทฯ (ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ) มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- กำหนดนโยบายของบริษัทฯ โดยพิจารณาใช้มาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ตาม ISPS และ ISM Code ในการจัดการกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ และ
- รวบรวมข้อกำหนดใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ

การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและคุ้มครองของข้อมูลส่วนบุคคลผ่าน “นโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล” นโยบายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบงานที่เหมาะสมสำหรับการจัดการข้อมูลส่วนบุคคล และเพื่อให้แน่ใจว่ามีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอในการคุ้มครองและรักษาความปลอดภัยข้อมูลส่วนบุคคลที่บริษัทฯ รวบรวม ใช้ และเปิดเผย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการเพื่อปฏิบัติตามกฎหมาย และเพื่อป้องกันการละเมิดและใช้ข้อมูลส่วนบุคคลในทางที่ผิด บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีการเก็บรวบรวม ใช้และเปิดเผยข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละราย ตามพระราชบัญญัติฯ และกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

พนักงาน

สิทธิมนุษยชนและแนวทางปฏิบัติด้านแรงงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจ้างงานและการทำงาน บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกันและระหว่างพนักงานกับผู้บริหาร นอกจากนี้ บริษัทฯ มีนโยบายที่ให้ความสำคัญกับการไม่เลือกปฏิบัติของทุกภาคส่วน การดำเนินงาน และสนับสนุนให้มีความหลากหลายในที่ทำงานทั้งในระดับผู้บริหารและระดับพนักงาน บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าการบริหารจัดการพนักงานเป็นไปตามกฎหมายแรงงานและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และกระบวนการเลิกจ้างมีความเป็นธรรม และเป็นไปตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

บริษัทฯ มีนโยบายให้พนักงานทุกคนได้รับค่าตอบแทนที่เท่ากันสำหรับงานประเภทเดียวกันหรืองานที่คล้ายคลึงกัน บริษัทฯ จัดให้มีผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่าง ๆ เช่น กองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ และประกันสุขภาพ แม้ว่ากฎหมายจะไม่ได้กำหนด และมีสวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ประกันสังคม บริษัทฯ จัดให้มีคณะกรรมการสวัสดิการ ซึ่งประกอบด้วยพนักงานจำนวน 5 คน จากแผนกต่าง เพื่อดูแลความเป็นอยู่ของพนักงาน ประเมินหรือกับผู้บริหารของบริษัทฯ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิการของพนักงาน ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะด้านสวัสดิการของพนักงานต่อบริษัทฯ บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายคุ้มครองแรงงานทั้งในเรื่องวันลา วันหยุด เวลาทำงาน ค่าชดเชย ฯลฯ

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

รายละเอียดของพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานมีดังต่อไปนี้

รายละเอียด	2563	2564	2565
ร้อยละพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	96	94	99
จำนวนเงินสมทบของบริษัทฯ (บาท)	5,391,221	5,329,633	5,580,208
อัตราส่วนกองทุนสำรองเลี้ยงชีพที่บริษัทฯ จ่ายสมทบต่อค่าตอบแทนพนักงานทั้งหมด (ร้อยละ)	5	5	5

ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัส ขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และของพนักงาน ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ Employee Stock Ownership Plan (ESOP) เนื่องจากผู้บริหารของบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัส โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ประกาศจ่ายโบนัสระยะยาวให้แก่ผู้บริหารและพนักงานทุกคน โดยจะแบ่งจ่ายสามปี โบนัสระยะยาวเหล่านี้ถือเป็นรางวัลแก่พนักงานสำหรับความภักดี ความทุ่มเท และการทำงานหนักตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา นอกจากนี้ โบนัสระยะยาวเหล่านี้ยังสามารถใช้เพื่อดึงดูดและรักษามูลค่าที่มีความสามารถให้อยู่กับบริษัทฯ

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่าง ๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถแสดงความคิดเห็นและข้อกังวล รวมถึงส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลและทางไปรษณีย์

ในปี 2565 ไม่มีรายงานกรณีการเลือกปฏิบัติ และการละเมิดสิทธิมนุษยชน

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ลูกเรือบนเรือจำนวนมากไม่สามารถขึ้นฝั่งได้หลังจากสัญญาจ้างงานสิ้นสุดลง ลูกเรือต้องอยู่บนเรือและห่างไกลจากบ้านเป็นเวลานาน เนื่องจากข้อจำกัดที่เข้มงวดในการเดินทางระหว่างประเทศและการเคลื่อนย้ายบุคลากรผ่านท่าเรือต่าง ๆ ทำให้การผลัดเปลี่ยนลูกเรือไม่สามารถทำได้ในหลายแห่ง บริษัทฯ ได้พยายามนำลูกเรือขึ้นฝั่งเพื่อส่งกลับบ้านอย่างปลอดภัย แม้ว่าบริษัทฯ จะต้องเปลี่ยนเส้นทางการเดินเรือเพื่อนำเรือเข้ามาเทียบท่าในประเทศไทยและประเทศอินเดียก็ตาม เพื่อให้คนประจำเรือสัญชาติไทยและสัญชาติอินเดียได้ผลัดขึ้นฝั่งและลงเรือ แม้ว่าบริษัทฯ ไม่ได้รับผลประโยชน์ทางการเงินและทางธุรกิจ แต่อย่างใด

ในระหว่างการแพร่ระบาดของโควิด-19 บริษัทฯ ได้ให้พนักงานทำงานที่บ้าน เพื่อลดความเสี่ยงต่อสุขภาพของพนักงาน บริษัทฯ ได้มีการติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานการณ์ในประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ใช้มาตรการที่เหมาะสมและทันต่อเวลา นอกจากนี้ มีการใช้มาตรการอื่น ๆ เช่น การจัดระยะห่างทางสังคม การตรวจวัดอุณหภูมิ การสวมใส่หน้ากาก การประชุมผ่านสื่อออนไลน์ เป็นต้น บริษัทฯ มีมาตรการที่เข้มงวดในการจำกัดจำนวนคนลงเรือในทุกท่าเรือ มีการคัดกรองผู้ที่ลงเรือ เช่น เจ้าหน้าที่ท่าเรือ ผู้ตรวจสอบ ก่อนทำการลงเรือ และให้แน่ใจว่าคนที่ลงเรือได้ปฏิบัติตามระเบียบ เช่น การสวมใส่เครื่องป้องกัน (PPE) การรักษาระยะห่างจากลูกเรือ เป็นต้น

การจ้างงานคนพิการ: บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายแรงงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตามมาตรา 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

การวัดความผูกพันของพนักงานผ่านแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าความพึงพอใจของพนักงานเป็นส่วนสำคัญในความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ บริษัทฯ จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานเพื่อวัดความพึงพอใจของพนักงานระบุส่วนที่เป็นจุดแข็ง และหาโอกาสในการพัฒนาพนักงาน บริษัทฯ จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานประจำปี เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานเสนอข้อคิดเห็นเพื่อพัฒนาบริษัทฯ ให้ดีขึ้น

ในปี 2565 ได้มีการจัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานในรูปแบบออนไลน์สำหรับพนักงานประจำสำนักงานและลูกเรือบนเรือ ผลการสำรวจความพึงพอใจของพนักงานได้แสดงในตารางด้านล่างนี้

รายละเอียด	อัตราความผูกพันของพนักงาน	
	พนักงานประจำสำนักงาน	ลูกเรือบนเรือ
ร้อยละของพนักงานที่ตอบแบบสอบถาม	ร้อยละ 100	ร้อยละ 56
เป้าหมายระดับความพึงพอใจของพนักงาน	ร้อยละ 80	ร้อยละ 80
ผลการประเมินความพึงพอใจของพนักงาน		
คุณพึงพอใจในการทำงานกับบริษัทฯ หรือไม่?	ร้อยละ 78	ร้อยละ 84
พนักงานจะแนะนำบริษัทฯ ว่าเป็นสถานที่ทำงานที่ดี	ร้อยละ 63	ร้อยละ 61
พนักงานรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ	ร้อยละ 83	ร้อยละ 74

บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายจำนวนลูกเรือที่ตอบแบบสอบถามมากกว่าร้อยละ 70 ในปี 2566

ข้อมูลพนักงาน (สำนักงาน) [GRI 102-8, 202-2, 401-1, 401-3, 403-9, 403-10, 405-2]

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 2563	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565
พนักงาน				
จำนวนพนักงานรวม	คน	129	129	133
จำนวนพนักงานชาย	คน	56	57	59
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย	ร้อยละ	43	44	44
จำนวนพนักงานหญิง	คน	73	72	74
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง	ร้อยละ	57	56	56
จำนวนพนักงาน อายุมากกว่า 60 ปี (ผู้สูงอายุ)	คน	9	8	10
ร้อยละของจำนวนพนักงานสูงอายุ (อายุมากกว่า 60 ปี)	ร้อยละ	7	6	8
จำนวนพนักงานที่เป็นผู้พิการ	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่เป็นผู้พิการ	ร้อยละ	0	0	0
พนักงานจำแนกตามอายุ				
จำนวนพนักงาน อายุต่ำกว่า 30 ปี	คน	10	12	9
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุต่ำกว่า 30 ปี	ร้อยละ	8	9	7
จำนวนพนักงาน อายุ 30-50 ปี	คน	82	77	84
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุ 30-50 ปี	ร้อยละ	63	60	63
จำนวนพนักงาน อายุ 51-60 ปี	คน	37	40	40
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุ 51-60 ปี	ร้อยละ	29	31	30
พนักงานชาย จำแนกตามอายุ				
จำนวนพนักงานชาย อายุต่ำกว่า 30 ปี	คน	3	5	4
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุต่ำกว่า 30 ปี	ร้อยละ	3	4	3
จำนวนพนักงานชาย อายุ 30-50 ปี	คน	30	29	31
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุ 30-50 ปี	ร้อยละ	23	22	23
จำนวนพนักงานชาย อายุ 51-60 ปี	คน	23	23	24
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุ 51-60 ปี	ร้อยละ	18	18	18
พนักงานหญิง จำแนกตามอายุ				
จำนวนพนักงานหญิง อายุต่ำกว่า 30 ปี	คน	7	7	5
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุต่ำกว่า 30 ปี	ร้อยละ	5	5	4

ข้อมูล	หน่วย	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565
จำนวนพนักงานหญิง อายุ 30-50 ปี	คน	52	48	53
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุ 30-50 ปี	ร้อยละ	40	37	40
จำนวนพนักงานหญิง อายุ 51-60 ปี	คน	14	17	16
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุ 51-60 ปี	ร้อยละ	11	13	12
พนักงานจำแนกตามสัญชาติ				
จำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติไทย	คน	106	107	113
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติไทย	ร้อยละ	82	83	85
จำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติอินเดีย	คน	22	21	19
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติอินเดีย	ร้อยละ	17	16	14
จำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	คน	1	1	1
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	ร้อยละ	1	1	1
พนักงานชายจำแนกตามสัญชาติ				
จำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติไทย	คน	33	35	39
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติไทย	ร้อยละ	25	27	29
จำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติอินเดีย	คน	22	21	19
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติอินเดีย	ร้อยละ	17	16	14
จำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	คน	1	1	1
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	ร้อยละ	1	1	1
พนักงานหญิงจำแนกตามสัญชาติ				
จำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติไทย	คน	73	72	74
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติไทย	ร้อยละ	57	56	56
จำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติอินเดีย	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติอินเดีย	ร้อยละ	0	0	0
จำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	ร้อยละ	0	0	0
จำนวนพนักงานจำแนกตามตำแหน่ง				
จำนวนพนักงานระดับปฏิบัติการ	คน	67	70	75
ร้อยละของจำนวนพนักงานระดับปฏิบัติการ	ร้อยละ	52	54	56
จำนวนพนักงานระดับบริหาร	คน	50	45	44
ร้อยละของจำนวนพนักงานระดับบริหาร	ร้อยละ	39	35	33
จำนวนพนักงานที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	คน	12	14	14
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	ร้อยละ	9	11	11

ข้อมูล	หน่วย	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565
จำนวนพนักงานชายจำแนกตามตำแหน่ง				
จำนวนพนักงานชายระดับปฏิบัติการ	คน	10	14	17
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายระดับปฏิบัติการ	ร้อยละ	8	11	13
จำนวนพนักงานชายระดับบริหาร	คน	38	33	32
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายระดับบริหาร	ร้อยละ	30	26	24
จำนวนพนักงานชายที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	คน	8	10	10
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	ร้อยละ	6	8	8
จำนวนพนักงานหญิงจำแนกตามตำแหน่ง				
จำนวนพนักงานหญิงระดับปฏิบัติการ	คน	57	56	58
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงระดับปฏิบัติการ	ร้อยละ	44	43	43
จำนวนพนักงานหญิงระดับบริหาร	คน	12	12	12
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงระดับบริหาร	ร้อยละ	9	9	9
จำนวนพนักงานหญิงที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	คน	4	4	4
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	ร้อยละ	3	3	3
การส่งเสริมความสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมกับพนักงาน				
จำนวนพนักงานที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปี	คน	5	2	2
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	4	2	2
จำนวนพนักงานชายที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปี	คน	1	0	2
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	1	0	2
จำนวนพนักงานหญิงที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปี	คน	4	2	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	3	2	0
จำนวนพนักงานที่รับเข้าทำงานระหว่างปี	คน	2	7	4
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่รับเข้าทำงานระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	2	5	3
จำนวนพนักงานชายที่รับเข้าทำงานระหว่างปี	คน	0	4	1
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่รับเข้าทำงานระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	0	3	1
จำนวนพนักงานหญิงที่รับเข้าทำงานระหว่างปี	คน	2	3	3
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่รับเข้าทำงานระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	2	2	2

ข้อมูล	หน่วย	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	คน	73	72	74
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	คน	2	0	2
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	คน	2	0	2
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	คน	2	0	2
ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน				
จำนวนชั่วโมงการทำงานรวมของพนักงานทั้งหมด	ชั่วโมง	236,160	236,160	245,385
จำนวนเหตุการณ์บาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจากการทำงานของพนักงานจนถึงขั้นหยุดงาน	ครั้ง	0	0	0
จำนวนพนักงานที่ได้รับการบาดเจ็บจากการทำงานจนถึงขั้นหยุดงานตั้งแต่ 1 วันขึ้นไป	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ได้รับการบาดเจ็บจากการทำงานจนถึงขั้นหยุดงานตั้งแต่ 1 วันขึ้นไป	ร้อยละ	0	0	0
อัตราการบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน (Lost Time Injury Frequency Rate: LTIFR)	เท่า	0	0	0
จำนวนพนักงานที่เสียชีวิตจากการทำงาน	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่เสียชีวิตจากการทำงาน	ร้อยละ	0	0	0

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

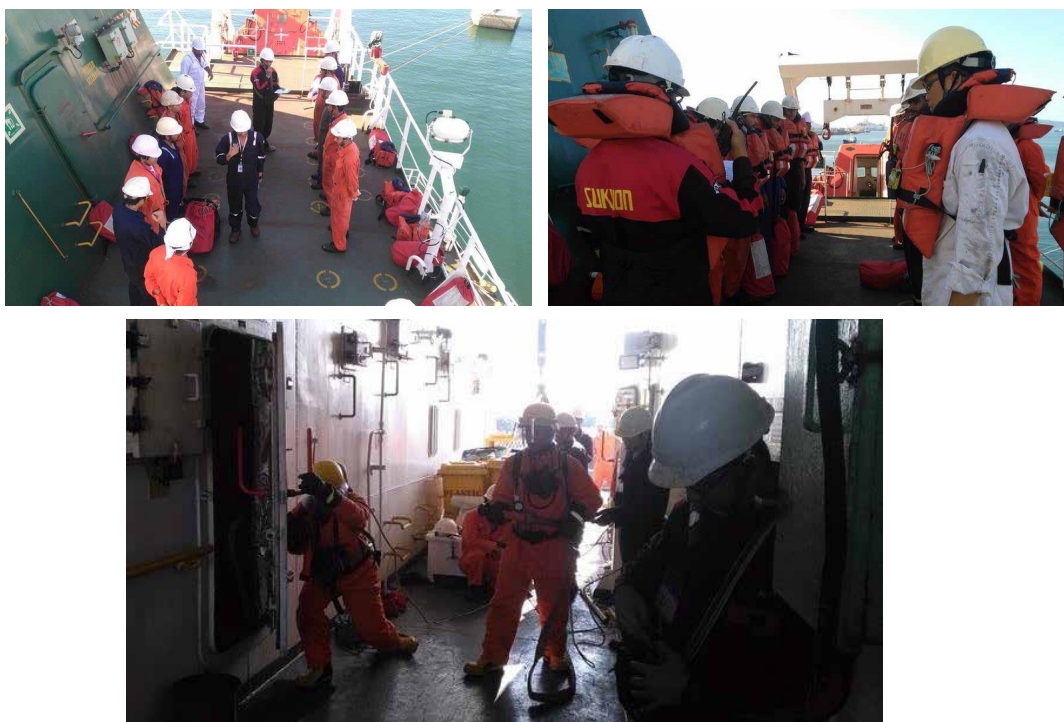
บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง คู่มือนโยบายคุณภาพและความปลอดภัยประกอบด้วยนโยบายของบริษัทฯ ที่ปฏิบัติตามมาตรฐาน ISO 9001 และกฎระเบียบของ IMO ที่เกี่ยวข้องกับประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code: ISM Code) ขั้นตอนการควบคุมคุณภาพประกอบด้วยขั้นตอนต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและยึดถือ

ขั้นตอนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยบนเรือประกอบด้วย

- ยกระดับและปฏิบัติตามระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) อย่างสม่ำเสมอ ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยครอบคลุมการจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือในทุกมิติ และได้จัดให้มีแนวปฏิบัติและขั้นตอนดำเนินการสำหรับลูกเรือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

- ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์บนเรือทั้งหมด รวมถึงอุปกรณ์ดับเพลิง อุปกรณ์ช่วยชีวิต และระบบนำทาง
- ระบุอันตรายที่อาจเกิดขึ้นและประเมินความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องเพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ
- จัดให้มีระบบการรายงานเหตุการณ์ อุบัติเหตุ และเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุ เพื่อช่วยระบุจุดที่ต้องปรับปรุง และป้องกันเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- จัดให้มีการฝึกอบรมและการฝึกซ้อมแก่ลูกเรืออย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้แน่ใจว่าลูกเรือมีความคุ้นชินกับขั้นตอนฉุกเฉินและรู้วิธีรับมือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ

ลูกเรือของบริษัทฯ ได้รับการฝึกการใช้เครื่องช่วยหายใจแบบฉุกเฉิน (EEBD) และเครื่องช่วยหายใจ (SCBA) เพื่อป้องกันการขาดออกซิเจน ป้องกันฝุ่นละออง แก๊ส และควันบนเรือ และรวมถึงจัดฝึกซ้อมดับเพลิงบนเรือเดือนละ 2 ครั้ง ในปี 2565 ลูกเรือจำนวน 850 คน เข้าร่วมการฝึกหลักสูตรเหล่านี้ รวมเวลาทั้งสิ้น 19,872 ชั่วโมง



นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอนโยบายมาตรฐานของ 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) รวมทั้งข้อบังคับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหากรณีลูกเรือล้มป่วยน้อยมาก

โจรสลัด ตามที่ได้แสดงไว้ในหัวข้อ “รายงานจากคณะกรรมการ” เรือของบริษัทฯ ต้องเผชิญกับโจรสลัดเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่เสี่ยง คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องวิตกกังวลอยู่เสมอเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาวุธอยู่ โดยเฉพาะแถบมหาสมุทรอินเดีย/บริเวณทะเลอาหรับ รวมไปถึง ปากอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ทางเหนือจนถึงทางใต้ของสาธารณรัฐมาดากัสการ์ บริษัทฯ จัดให้ภัยคุกคามนี้อยู่ในระดับร้ายแรงมาก โดยให้เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นออกนอกเส้นทางเหล่านี้โดยให้แล่นอยู่ใกล้แถบชายฝั่งอินเดียซึ่งเป็นบริเวณที่ปลอดภัย อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยลงเรือไปด้วยเมื่อแล่นผ่านเขตพื้นที่เสี่ยงภัย กรณีเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยสูง จะมีการชิงลวดหนามรอบตัวเรือเพื่อให้ยากต่อโจรสลัดในการปีนขึ้นมานบนเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ สัญญาว่าจะทำทุกวิถีทางในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เรือของบริษัทฯ รวมทั้งคนประจำเรือและลูกเรือทุกคน

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

การทำงานเป็นทีม บริษัทฯ มีความแตกต่างจากบริษัทเจ้าของเรือขนส่งรายอื่นที่มักจะจ้างบริษัทอื่นเป็นผู้บริหารเรือให้ การบริหารการเดินเรือของบริษัทฯ จะจัดการโดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะรับผิดชอบด้านการบริหารการเดินเรือ สำหรับกองเรือทั้งหมดของบริษัทฯ โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนมีทำงานเป็นทีมและมีการประสานงานที่ดี อีกทั้งจัดให้มีการประชุมระหว่างคณะผู้บริหารและฝ่ายการพาณิชย์ทุกสัปดาห์ เพื่อพูดคุยถึงปัญหาในการดำเนินงาน และสถานะของแผนงานในอนาคต ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการบริหารการเดินเรือ นอกจากนั้น บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด ยังได้รับประกาศนียบัตรของ ISM Code และยังได้รับประกาศนียบัตรการรับรองมาตรฐานคุณภาพ “ISO 9001:2015” และมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม “ISO 14001:2015” อีกด้วย

ความรู้และการพัฒนา

การพัฒนากฎหมายและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มคุณค่าของกรรมการ โดยจัดให้มีการเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตรและเข้าร่วมสัมมนาต่าง ๆ 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 มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมสำหรับการทำงานในหน้าที่ต่าง ๆ บริษัทฯ มีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาพนักงานโดยสนับสนุนให้พนักงานพัฒนาทักษะ ความสามารถ และความรู้ เพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรม ตลอดจนมีความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่าง ๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น

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

การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับพนักงานประจำสำนักงาน [GRI 404-2, 404-3]

บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานแสดงความสนใจและความต้องการฝึกอบรม เพื่อที่บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมที่เหมาะสมแก่พนักงาน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการพัฒนาอาชีพของพนักงาน โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นในปี 2565 การฝึกอบรมและการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้

ประเภทการอบรม	เป้าหมายและประโยชน์	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าอบรม	จำนวนชั่วโมงการอบรม
การฝึกอบรมตามหน้าที่ความรับผิดชอบ	เพิ่มพูนความรู้ เพื่อช่วยให้พนักงานบรรลุเป้าหมาย ช่วยสร้างความเชื่อมั่นในตัวเอง และความก้าวหน้าในการทำงาน	พนักงานทุกคนในแต่ละฝ่าย เช่น ฝ่ายบัญชี ฝ่ายการเงิน ฝ่ายเทคนิค ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการพาณิชย์ และฝ่ายบริหารความเสี่ยง	45	1,336
การฝึกอบรมทั่วไป	ความรู้ทั่วไปเพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและการใช้ชีวิต รวมถึงเรื่องความเท่าเทียมทางเพศ การสร้างความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงทางไซเบอร์ ฯลฯ	พนักงานทุกคน	133	623
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมในปี 2565: 1,959 ชั่วโมง ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี: 11 ชั่วโมง				

การฝึกอบรมและการพัฒนาสำหรับลูกเรือ [GRI 404-2, 404-3]

ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

พนักงานประจำเรือทุกคนของบริษัทฯ ถูกกำหนดให้เข้าร่วมฟังการบรรยายสรุป ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่กรุงเทพฯ ก่อนที่จะถูกมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือของบริษัทฯ พนักงานประจำเรือจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ที่เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะกฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และบ่อยครั้งที่พนักงานประจำเรือจะถูกส่งไปอบรม เพื่อเพิ่มเติมความรู้และประสบการณ์ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบด้านค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อแนะนำต่างๆ มายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวิดีโอทัศนศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วย เพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้ทำกิจกรรมร่วมกับนายประจำเรืออาวุโส และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

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

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้มีการพัฒนา และปรับปรุงหลักสูตรอบรมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษ สำหรับสำหรับวิศวกรเรือ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และลูกเรือ ในทุกระดับ ในขณะเดียวกันก็ได้มีการจัดเตรียมหลักสูตรใหม่ ๆ เพื่อเป็นการช่วยเสริมความรู้ที่จำเป็นให้กับวิศวกรเรือ และนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือไว้ด้วยเช่นกัน เพื่อให้บุคลากรทางเรือเหล่านั้นสามารถที่จะปฏิบัติงานบนเรือให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับใหม่ เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมปริมาณของกำมะถันที่อนุญาตให้มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ รวมถึง ระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ซึ่งจะเริ่มใช้ตั้งแต่เดือน มกราคม 2563 เพื่อเพิ่มพูนความรู้ใหม่ ๆ ให้แก่ลูกเรือ บริษัทฯ ได้จัดให้มีหลักสูตรพิเศษโดยวิทยากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ ยกตัวอย่างเช่น การจัดอบรมหลักสูตร ‘Hydraulics Machinery’ ซึ่งเป็นหลักสูตรเฉพาะสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ณ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลในเดือนมกราคม 2563

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่นเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

ในระหว่างปี 2565 สถานการณ์ของโควิด-19 ยังไม่มีทีท่าว่าจะดีขึ้น บริษัทฯ จึงจัดอบรมผ่านทางออนไลน์ นายประจำเรือและลูกเรือจำนวน 1,021 คน ได้เข้าอบรมหลักสูตรรวมทั้งสิ้น 18 หลักสูตรซึ่งได้จัดขึ้นระหว่างปี ซึ่งเป็นการแสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการฝึกอบรมลูกเรือ หลักสูตรที่เป็นการอบรมผ่านทางออนไลน์มีทั้งหมด 18 หลักสูตร ในขณะที่อีก 4 หลักสูตร ซึ่งต้องใช้หอบังคับการเดินเรือจำลองและระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ ได้จัดอบรมขึ้นที่ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ในปี 2565 บริษัทฯ เพิ่มหลักสูตรการเรียนรู้ได้แก่ หลักสูตรMarine Engine ME-B Control System Standard Operation และหลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจสอบเรือ

รายละเอียด 21 หลักสูตรสำหรับเจ้าหน้าที่บนเรือและลูกเรือมีดังต่อไปนี้

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
1) หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจาก สโมสรสวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์คที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	นายประจำเรืออาวุโสและนายช่างกลเรือทุกคน
2) หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	พนักงานเดินเรือ (ต้นหน, ผู้ช่วยต้นเรือ, เจ้าหน้าที่เดินเรือระดับปฏิบัติการ)
3) หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการบังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการทอดสมอในสภาวะต่างๆ ภายใต้ปัจจัยของกำลังที่ควบคุมได้	นายประจำเรืออาวุโส (กัปตันเรือ และต้นเรือ)

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
4) หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริหารจราจรทางเรือ (BTM and VTS)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยใช้ภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และอุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	นายประจำเรือทุกคน
5) หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่เกี่ยวกับการเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1.การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2.การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3.การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมืองท่าต่างๆ และการป้องกันมลพิษ	นายประจำเรืออาวุโสและนายช่างกลเรืออาวุโส (กัปตันเรือ ตันเรือ ตันกล และรองตันกล)
6) การจัดระดับความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของสภาพแวดล้อมการทำงานและมาตรการรักษาความปลอดภัย เพื่อป้องกันการกระทำที่ผิดกฎหมายและเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคลากร และทรัพย์สินบนเรือของบริษัทฯ	นายประจำเรืออาวุโสและนายช่างกลเรืออาวุโส (กัปตันเรือ ตันเรือ ตันกล และรองตันกล)
7) การรู้ถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวดล้อม (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงนโยบายล่าสุด และเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยบนเรือ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความตระหนักในด้านสิ่งแวดล้อมและเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน	นายประจำเรืออาวุโสและนายช่างกลเรืออาวุโส (กัปตันเรือ ตันเรือ ตันกล และรองตันกล)
8) หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้มีขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญของหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	นายประจำเรือ (ตันหน, ผู้ช่วยตันเรือ, เจ้าหน้าที่เดินเรือระดับปฏิบัติการ)
9) หลักสูตรตันเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความสามารถของตันเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งตันเรือให้กับตันหนที่มีประสบการณ์	ตันเรือ และตันหน
10) หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกกัปตันเรือในทักษะทุกๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับตันเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลา และสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตรเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	นายประจำเรืออาวุโส (กัปตันเรือ และตันเรือ)

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
11) หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบดิจิทัลควบคู่ไปกับการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	นายประจำเรือและพนักงานเดินเรือทุกคน (กัปตันเรือ คำนวณเรือ คำนวณผู้ช่วยคำนวณเรือ เจ้าหน้าที่เดินเรือระดับปฏิบัติการ และเจ้าหน้าที่เดินเรือ)
12) หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายยามในห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์การใช้ งานการบำรุงรักษาความปลอดภัย และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ต้องการ	นายช่างกลเรือ (นายช่างกลที่สาม นายช่างกลที่สี่ นายช่างกล)
13) หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลเรือได้คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	นายช่างกลเรือทุกคน
14) หลักสูตรการใช้งานและการลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex (Engine RT-Flex Operation & Practical Advanced)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมวิศวกรในการใช้งานและลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex เพื่อให้วิศวกรคุ้นเคยกับระบบเครื่องจักร Engine RT-Flex	นายช่างกลเรือทุกคน
15) หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	นายช่างกลเรือทุกคน
16) หลักสูตร ME การแก้ไขเครื่องยนต์ขั้นสูง	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับปัญหาและวิธีแก้ไขที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME)	นายช่างกลเรือทุกคน
17) หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้เรียนได้เรียนรู้และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษา อังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้ถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน
18) หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือขั้นต้น (EMT)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษขั้นกลาง (Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษขั้นต้น (Elementary level)	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
19) หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ พูด ฟัง อ่าน และ เขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ดีขึ้น สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆ ได้โดยผิดไวยากรณ์น้อยลง	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และ นายช่างกลเรือทุกคน
20) หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมขั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้นโดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมลและจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการโต้ตอบอีเมลและจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมลและจดหมายโดยเลือกใช้ถ้อยคำ รูปแบบการเขียน และระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และ นายช่างกลเรือทุกคน
21) การสร้างความตระหนักรู้ ด้านความมั่นคงทางไซเบอร์	หลักสูตรนี้เน้นการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์บนเรือของลูกเรือ เพื่อให้รับรู้ถึงภัยคุกคามและช่องโหว่ในระบบคอมพิวเตอร์ และให้ตระหนักถึงความจำเป็นในการปกป้องข้อมูลและระบบ	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และ นายช่างกลเรือทุกคน
จำนวนผู้เข้าร่วมอบรม (ออนไลน์): เจ้าหน้าที่เดินเรือและลูกเรือ 1,021 คน จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมในปี 2565: 22,455 ชั่วโมง ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี: 21.99 ชั่วโมง		

พันธมิตรทางธุรกิจ และ/หรือ คู่ค้า

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

แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการคัดเลือกคู่ค้ามีดังต่อไปนี้

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

การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน [GRI 308-1, 414-1]

เพื่อส่งเสริมความยั่งยืนและแนวปฏิบัติที่มีความรับผิดชอบในห่วงโซ่อุปทาน บริษัทฯ ได้กำหนดจรรยาบรรณคู่ค้า เพื่อเป็นแนวทางให้คู่ค้าในการให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจกับพาร์ทเนอร์อย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์ และเป็นธรรม ควบคู่กับการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน จรรยาบรรณคู่ค้าได้กำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติขั้นต่ำสำหรับคู่ค้าที่เกี่ยวข้องกับจริยธรรมทางธุรกิจ หลักปฏิบัติด้านแรงงาน อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และการปกป้องสิ่งแวดล้อม

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ประเมินคู่ค้าในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) เพื่อให้แน่ใจว่าคู่ค้าปฏิบัติตามกฎหมายที่บังคับใช้อย่างเคร่งครัด รวมถึงด้านการต่อต้านการทุจริต แนวปฏิบัติด้านแรงงาน และกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในการดำเนินงานและในอุตสาหกรรมที่คู่ค้าทำธุรกิจอยู่

คู่ค้ารายสำคัญ หมายถึง คู่ค้าที่มีความสำคัญกับการดำเนินงาน เช่น คู่ค้าอะไหล่/เครื่องยนต์รายสำคัญ คู่ค้าที่มีมูลค่าการซื้อขายสูง และคู่ที่ไม่มีโครมาแทนที่ได้

รายละเอียด	2565
จำนวนคู่ค้าที่บริษัทฯ ทำธุรกิจด้วย	700
คู่ค้ารายสำคัญ	22
ร้อยละของคู่ค้ารายสำคัญ	3
ร้อยละของมูลค่าการจัดซื้อจัดจ้างจากคู่ค้ารายสำคัญ	49
ร้อยละของคู่ค้ารายสำคัญที่มีการประเมินด้าน ESG	50

การดูแลคู่ค้าของบริษัทฯ ถือเป็นส่วนสำคัญในการจัดการห่วงโซ่อุปทาน เนื่องจากจะช่วยรักษาความสัมพันธ์อันดีและทำให้แน่ใจว่ากระบวนการขับเคลื่อนของสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น แนวทางดูแลคู่ค้าของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **การสื่อสารที่ชัดเจน:** คงไว้ซึ่งการสื่อสารที่ชัดเจนและเปิดเผยกับคู่ค้า เพื่อทำความเข้าใจ ความต้องการและความคาดหวังของคู่ค้า และเพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงด้านอุปสงค์ กำหนดการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ
- **การปฏิบัติอย่างเป็นธรรม:** ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมและด้วยความเคารพ และหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ตกลงไว้
- **ชำระเงินตรงต่อเวลา:** ชำระเงินให้คู่ค้าตามเวลาที่กำหนด เพื่อรักษาความสัมพันธ์อันดีและหลีกเลี่ยงปัญหาทางการเงินสำหรับคู่ค้า
- **ข้อเสนอแนะ:** ให้ข้อเสนอแนะที่สร้างสรรค์แก่คู่ค้า ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลการปฏิบัติงาน และร่วมมือกับคู่ค้าเพื่อระบุและดำเนินการปรับปรุง
- **ทำงานร่วมกัน:** ร่วมมือกับคู่ค้าในโครงการร่วม เพื่อผลักดันผลประโยชน์ร่วมกัน และส่งเสริมนวัตกรรมและให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

การพัฒนาชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าชุมชนและสังคมที่เข้มแข็งเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงสนับสนุนและมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และเอาใจใส่ในผลกระทบต่องูที่อยู๋รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดไว้ รวมถึงการค่อยๆเข้าไปมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อสังคม การจัดตั้งและขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ ต่อไป

ทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ (MMTC)



กลยุทธ์: เพื่อยกระดับโอกาสทางการศึกษาและความก้าวหน้าทางอาชีพให้กับบุคลากรที่อยู่ในอุตสาหกรรมการเดินเรือ บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนพาณิชยนาวิ เพื่อตอบสนองความต้องการนักเรียนเรือที่ได้รับการฝึกฝนในอุตสาหกรรมเดินเรือที่มีเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าการทำการค้าในระดับโลกมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ไม่เพียงแต่รักษาและ

ส่งเสริมประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และประเพณีการเดินทางเรือเท่านั้น แต่ยังช่วยพัฒนาเศรษฐกิจระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ ด้วยการจัดจ้างแรงงานที่ผ่านการฝึกอบรมสำหรับอุตสาหกรรมการเดินทางเรือและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ สิ่งนี้ยังก่อให้เกิดความปลอดภัยและความมั่นคงต่ออุตสาหกรรมการเดินทางเรือ ด้วยการจัดให้นักเดินเรือที่ได้รับการฝึกอบรมและมีความรู้ที่เหมาะสมที่สามารถปฏิบัติงานบนเรือในลักษณะที่มีความรับผิดชอบและยั่งยืน

บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วยบริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี โดยในปี 2564 ปี 2563 ปี 2562 ปี 2561 ปี 2560 ปี 2559 ปี 2558 ปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 438,000 บาท 1,671,000 บาท 1,005,000 บาท 1,119,000 บาท 1,194,080 บาท 1,633,900 บาท 1,264,960 บาท 1,100,000 บาท 1,345,400 บาท 2,131,900 บาท 2,339,800 บาท และ 2,355,120 บาท ตามลำดับ แก่นักเรียนที่ขาดแคลนทุนทรัพย์

บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และส่งเสริมให้ความรู้เพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้พนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น

ผลลัพธ์: ในปี 2565 บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจำนวน 42 ทุน รวมทั้งสิ้น 1,989,000 บาท ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจำนวน 178 คน โดยร้อยละ 78 ของนักเรียนที่ได้รับทุนการศึกษากลับมาทำงานกับบริษัทฯ หลังสำเร็จการศึกษา

ภาพแสดงนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีพร้อมด้วยนายเชบาสเตียน อาร์ คานโจ คาร์โดโซ่ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารกองเรือฟิเอสแอล



การบริจาคเงินให้แก่โรงเรียนมีชัยพัฒนา



การพัฒนาและยกระดับชีวิตในวัยเด็กของผู้คนขึ้นอยู่กับการศึกษาเป็นอย่างมาก จากข้อมูลของ Thailand Social Development Forum ปี 2565 หนึ่งในสามอันดับแรกที่ผู้คนอยากเห็นจากระบบการศึกษาของไทย คือ การพัฒนาทักษะชีวิตของเยาวชนและความรับผิดชอบในหน้าที่ของพลเมือง เยาวชนในประเทศไทยเน้นการศึกษาทางด้านวิชาการหนักจนเกินไป ขาดความสมดุลของทักษะในด้านอื่น ๆ สำหรับการพัฒนาศักยภาพต่างๆ ให้เหมาะสมกับศตวรรษที่ 21 ซึ่งสามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในชีวิตจริงเยาวชนจะสามารถ “เรียนรู้อย่างแท้จริง” โดยการเชื่อมโยงการเรียนรู้ทั้งในและนอกห้องเรียนผ่านสภาพแวดล้อมทางการศึกษาที่ส่งเสริมการคิดเชิงวิพากษ์และความสามารถในการแก้ปัญหา รวมทั้งการเพิ่มวัฒนธรรมการลองผิดลองถูก

บริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญและคุณค่าสูงสุดของการศึกษา ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการจัดหาทุนเพื่อการศึกษา ภายใต้โครงการนี้ บริษัทฯ จัดสรรงบประมาณด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ของบริษัทฯ ส่วนหนึ่งเพื่อสนับสนุนสถาบันการศึกษาที่สอดคล้องกับเกณฑ์ที่กำหนด ในปี 2565 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 1,000,000 บาท ให้กับโรงเรียนมีชัยพัฒนา เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามของบริษัทฯ ในการพัฒนาการศึกษาให้กับเด็กในชุมชน การบริจาดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการอุทิศตนของโรงเรียนในด้านนวัตกรรม ความเป็นเลิศ ความยั่งยืน และความเท่าเทียมทางเพศ ซึ่งสอดคล้องกับค่านิยมของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เลือกโรงเรียนมีชัยพัฒนาซึ่งเป็นโรงเรียนมัธยมในจังหวัดบุรีรัมย์ เนื่องจากโรงเรียนแห่งนี้เป็นโรงเรียนที่เน้นการพัฒนาชุมชน ความรับผิดชอบต่อสังคม และการฝึกทักษะชีวิต โรงเรียนแห่งนี้เป็นที่รู้จักในชื่อ “โรงเรียนไม้ไผ่” โดยมีนักเรียนจำนวน 180 คนจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง โดมไม้ไผ่ที่ใหญ่ที่สุดในโลกของโรงเรียนแห่งนี้ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางสำหรับความก้าวหน้าทางสังคมและเศรษฐกิจในหมู่บ้าน โดยรอบ ตลอดจนการพัฒนาคุณภาพชีวิตของนักเรียน ครอบครัว และชุมชนทั้งหมด รวมถึงผู้สูงอายุและเยาวชนนอกโรงเรียน โรงเรียนยังมีหน่วยงานพัฒนาชุมชนที่สนับสนุนโรงเรียนขนาดเล็กต่างๆ ในชนบทและชุมชนโดยรอบ อีกทั้งโรงเรียนมีชัยพัฒนายังได้ทำความร่วมมือกับองค์การสหประชาชาติประจำประเทศไทยเพื่อกำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ให้แก่ท้องถิ่นกับชุมชนในประเทศไทย ผลงานของโรงเรียนได้ซึ่งได้ดำเนินการมากกว่าทศวรรษแสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่าการศึกษาในรูปแบบของการเรียนรู้ตลอดชีวิต ซึ่งเน้นการสอนเพื่อสะท้อนถึงทักษะชีวิตและทักษะการประกอบอาชีพ เป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในการเปลี่ยนมุมมองและบรรลุความสำเร็จทั้งในแง่ของปัจเจกบุคคล และชุมชนโดยรวม

เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสนับสนุนและพัฒนาระบบการศึกษาสร้างผลกระทบในเชิงบวก และมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันต่อชุมชนต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

ตัวแทนของบริษัทฯ เยี่ยมชมโรงเรียนมีชัยพัฒนาในจังหวัดบุรีรัมย์ในเดือนมีนาคม 2565 และบริจาคเงิน 1 ล้านบาทให้กับโรงเรียน





กิจกรรมทำความสะอาดชายหาด “รวมทีมเพื่อทำความสะอาด”



ขยะในมหาสมุทรเป็นภัยคุกคามร้ายแรงต่อระบบนิเวศทางทะเลและสิ่งมีชีวิตที่ต้องพึ่งพาระบบนิเวศดังกล่าว สิ่งมีชีวิตในทะเลหลายพันชีวิตล้วนได้รับผลกระทบจากมลพิษทางทะเล เพื่อนมนุษย์ของเราจำนวนมากปฏิบัติต่อมหาสมุทรราวกับว่ามันเป็นหลุมฝังกลบขยะโดยทิ้งขยะที่ย่อยสลายไม่ได้ลงทะเล ซึ่งธรรมชาติจะพัดพาขยะเหล่านั้นกลับขึ้นมานวนบง ทำให้เกิดผลกระทบมหาศาลต่อสัตว์ทะเล และสัตว์บก รวมถึงมนุษย์

การทำความสะอาดชายหาดนั้นแสดงถึงความตั้งใจที่จะสนับสนุนการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของท้องทะเลที่มากขึ้น แน่แน่นอนว่าการทำความสะอาดชายหาดนั้นไม่สามารถทำได้ภายในวันเดียวหรือปีเดียว หากแต่ต้องอาศัยความมุ่งมั่นระยะยาวและกรอบความคิดที่มองว่าปัญหาที่เราเผชิญอยู่ทุกวันนี้เป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทุกคนในชุมชน ไม่ใช่แค่ความรับผิดชอบส่วนบุคคลเท่านั้น นอกจากการทำความสะอาดชายหาดจะเป็นวัตถุประสงค์หลัก การทำความสะอาดชายหาดยังช่วยสร้างจิตสำนึกด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปกับการส่งเสริมการลดขยะ การรีไซเคิล และนำกลับมาใช้ใหม่ อีกทั้งยังช่วยสร้างจิตสำนึกสาธารณะเกี่ยวกับการจัดการขยะและความห่วงใยต่อสิ่งแวดล้อม

ประเทศไทยถือเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอันดับต้นๆ ที่มีชายหาดสวยงามมากมายซึ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวหลายล้านคนจากทั่วโลกในแต่ละปี อย่างไรก็ตามชายหาดที่มีมลพิษทางทะเลสามารถขัดขวางการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบได้ ส่งผลให้สูญเสียมูลค่าทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้กิจกรรมทำความสะอาดชายหาดสามารถส่งเสริมเศรษฐกิจในท้องถิ่น ตั้งแต่ร้านอาหารไปจนถึงที่พักและกิจกรรมกีฬาทางน้ำ และดึงดูดผู้มาเยือนรายใหม่ นักท่องเที่ยว และผู้มาเยือนเหล่านี้มีแนวโน้มที่จะใช้จ่ายเงินสำหรับการค้ารอบชายหาดที่สะอาดปลอดภัย

การเฉลิมฉลองวันเดินเรือโลกในปี 2565 นั้นได้เชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) ข้อ 13 และข้อ 14 ว่าด้วยการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการใช้มหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน เพื่อเป็นการเฉลิมฉลองวันเดินเรือโลกและเพื่อยืนยันความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการอนุรักษ์ระบบนิเวศทางทะเล พนักงานของบริษัทฯ จำนวน 43 คน ร่วมอาสาในกิจกรรม “รวมทีมเพื่อทำความสะอาด” ณ ชายหาดบ้านอำเภอ เราร่วมมือกันทำความสะอาดโดยเก็บขยะทะเลได้เกือบ 90 กิโลกรัม เราภูมิใจที่ได้ทำหน้าที่ของเราต่อไป แม้ว่าจะเป็นเพียงส่วนเล็กน้อยในการปกป้องมหาสมุทรอันมีค่าและเปราะบาง

อาสาสมัครของบริษัทฯ ได้เดินทางไปยังชายหาดบ้านอำเภอ จังหวัดชลบุรีในเดือนกันยายน 2565 เพื่อร่วมทำกิจกรรม “รวมทีมเพื่อทำความสะอาด”



สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ในปี 2564 บริษัทฯ บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 20 เครื่อง แก่โรงเรียนวัดทองทั่ว (เอกราพิน) ซึ่งเป็นโรงเรียนระดับประถมศึกษาในจังหวัดจันทบุรี ถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติของบริษัทฯ ในการให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากไร้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเรียนทางไกล ช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19
- โครงการแจกอาหาร ในปี 2564 กรุงเทพมหานครประสบปัญหาผู้ติดเชื้อโควิด-19 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่เปราะบาง เพื่อเป็นการช่วยเหลือคนที่เดือดร้อน บริษัทฯ ได้แจกข้าวกล่อง จำนวน 60,000 กล่อง ซึ่งจัดเตรียมโดยโรงแรมอวานี เอเทรียม มอบให้แก่ชุมชนที่ได้รับผลกระทบในเขตห้วยขวางและเขตคลองเตย เป็นระยะเวลา 3 เดือน (สิงหาคม - ตุลาคม 2564)
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกันนานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภาการศึกษาให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2562 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมีนาคม และเดือนกันยายน มีจำนวนโลหิตรวม 40,500 ซีซี
- ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 246,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 21” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงและทาสีต่อเติมห้องน้ำ ห้องสุขา ห้องปฐมพยาบาล ห้องครัวและโรงอาหาร ปรับสภาพภูมิทัศน์ บริเวณโดยรอบของโรงเรียน ทาสีสถานเด็กเล่น สนามกีฬา ทางเข้าโรงเรียนและสร้างหลังคาของสถานีหยุดรถรับส่งนักเรียน ให้แก่โรงเรียนบ้านทุ่งโป่ง ตำบลหนองปรือ อำเภอนกขัตติยราชนคร จังหวัดกาญจนบุรี บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ 1) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 211,790 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 20” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงห้องน้ำ โรงอาหารสนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน ทาสีตึกเรียนสำหรับเด็กอนุบาล ณ โรงเรียนชอย 19 สาย 2 ขวา 2) ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 232,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 19” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงห้องกิจกรรม ห้องพยาบาล สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน บ้านธรรมรัตน์ จังหวัดฉะเชิงเทรา 3) ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนน ทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้านซับดินคำ จังหวัดสระบุรี 4) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี 5) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ช่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว 6) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพงคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 7) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 8) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณบดีนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 9) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณบดี

นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักที่มี 96 เตียงนอนให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุดทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคตในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรติยศให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช
- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตรการเดินเรือการมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้บริจาคเงิน 500,000 บาท มอบให้มูลนิธิพัฒนาเครื่องมือแพทย์ไทย เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในการค้นคว้าและพัฒนาเครื่องมือแพทย์
- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาทให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆ ในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 46 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวชิรลงุมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด
- ในเดือนมกราคม 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็ก
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสดูแลศึกษา
- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้ว ซึ่งสามารถรับนักเรียนได้ จำนวน 700 คน ทั้งในระดับประถม มัธยมต้น รวมทั้งมัธยมปลาย ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ รู้สึกซาบซึ้งและประทับใจอย่างมากในความช่วยเหลือจากประเทศไทย
- บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิ เมื่อเดือนธันวาคม 2547 โดยบริษัทฯ และพนักงานได้บริจาคเงินช่วยเหลือจำนวน 590,000 บาทให้กับหมู่บ้านทะเลนอก จังหวัดระนอง และปรับปรุง/ซ่อมแซมเรือประมงเพื่อให้สามารถนำกลับมาประกอบอาชีพได้ และตัวแทนบริษัทฯ ได้เข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านพิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เชมังกูดี ทามิล นาฑูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547

- ในทุก ๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพณิชยน์าวี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณณักเรียนพณิชยน์าวี
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่นบุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่าง ๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณณักเรียนเดินเรือพณิชยน์าวี ศูนย์ฝึกพณิชยน์าวีเพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสวน จังหวัดนครราชสีมาในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการพานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร

1. วิเคราะห์ผลการดำเนินงานและฐานะการเงิน

1.1 คำนิยาม

การวิเคราะห์รายงานทางการเงินในรายงานคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารนี้ ได้ใช้ข้อมูลจากงบการเงินรวมของบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกา (Opex) - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อลำ คำนวณโดยถือว่า มี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแต่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ตัดบัญชีตามนโยบายทางการบัญชี (گردارایر ایدیه های اضافی در توضیح های همراه با صورت های مالی 4.5) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าสิ่งใช้สอยจำเป็นบนเรือ ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ - ค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ หมายถึง ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเที่ยว นั้นๆ 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

รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกา (TC Rate) - ค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อลำต่อลำ โดยถือว่า มี 350 วันในรอบปี อัตราค่าเช่าค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อลำคำนวณจากการนำรายได้สุทธิจากการเดินเรือหารด้วยจำนวนวันที่ใช้ในการเดินเรือเท่ากับ 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 สองปีครั้งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขั้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปีสำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขั้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปีสำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา

แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

ค่าเสื่อมราคา - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

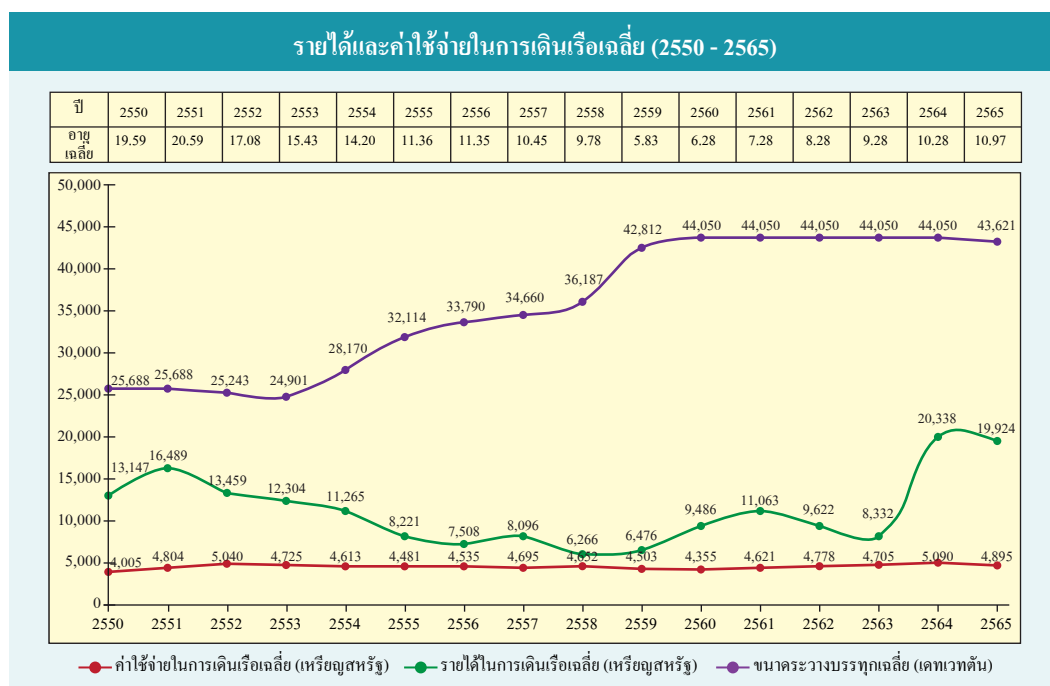
วันหยุดการเดินเรือ - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายรวมถึงวันที่ไม่มีการเดินเรือเนื่องจากเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรืออยู่ที่กลางทะเล หรืออยู่ที่ท่าเรือเพื่อซ่อมแซม หรือในกรณีที่เรือเสีย

กำไรขั้นต้น - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

อัตรากำไรขั้นต้น - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือแสดงค่าเป็นร้อยละ

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

1.2 รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2565 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันอยู่ที่ 19,924 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันอยู่ที่ 4,895 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตารางการเปรียบเทียบรายได้นในการเดินเรือของเรือขนาดเฮนดี้ไชล์และเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก Clarksons)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2565	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาดเหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือขนาดเฮนดี้ไชล์)	1,185	21,337	17,523	(17.88%)
BSI (เรือขนาดซูปราแมกซ์)	2,014	22,152	22,748	2.69%

ในระหว่างปี 2565 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 1,185 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 21,337 เหรียญสหรัฐอเมริกา และเมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแบนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 17,523 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมเรือขนส่งซีเมนต์) ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 17.88 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 2,014 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 22,152 เหรียญสหรัฐอเมริกา และเมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 22,748 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 2.69

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ ลดลงจาก 5,090 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2564 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวัน จำนวน 561 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,895 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2565 (รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 453 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม (คำนวณโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือซึ่งไม่ได้รายงานในค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของอุตสาหกรรม) รายละเอียดตามตารางข้างล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม
(รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย BDO LLP)

สำหรับปีรายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม* 2564 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2564 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2565 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าจ้างลูกเรือ	2,103	2,322	2,292
ค่าเสบียงคลัง	173	172	183
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับลูกเรือ	405	273	266
รวมค่าจ้างลูกเรือ	2,681	2,767	2,741
ค่าน้ำมันหล่อลื่น	227	186	230
ค่าพัสดุภัณฑ์อื่นๆ	287	238	254
รวมค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าพัสดุภัณฑ์	514	424	484
ค่าอะไหล่	363	372	267
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	323	169	183
รวมค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	686	541	450
ค่าเบี้ยประกันภัยความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าและบุคคลที่สาม	182	193	183
ค่าเบี้ยประกันภัยอื่นๆ	185	142	195
รวมค่าเบี้ยประกันภัย	367	335	378
ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือ	42	4	5
ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ	498	358	310
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด	181	100	74
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	721	462	389
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	4,969	4,529	4,442

* ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยสำหรับอุตสาหกรรมคำนวณจากค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของเรือขนาดแบนด์ไฮส์และเรือขนาดแบนด์แมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือไม่รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือลดลง สาเหตุหลักเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายค่าอะไหล่ ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษาลดลง

1.3 วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2565 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2565 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2565 ล้านเหรียญสหรัฐ
1	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม รูปีส์ จำกัด บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด บริษัท พรีเมียม วินัส จำกัด และ บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	10.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	5.69	37.27
2	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเต็ด และ บริษัท พรีเมียม สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเต็ด	8.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	บริษัท พรีเมียม ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเต็ด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 - 16 ชำระ 200,000 เหรียญสหรัฐต่องวด งวดที่ 17 - 32 ชำระ 300,000 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,000,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนเมษายน 2567 บริษัท พรีเมียม สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเต็ด แบ่งชำระจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส งวดที่ 1 - 16 ชำระ 212,500 เหรียญสหรัฐต่องวด และงวดที่ 17 - 32 ชำระ 318,750 เหรียญสหรัฐต่องวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,250,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม 2567	-	14.75	-
3 (วงเงินกู้เพิ่ม)	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเต็ด และ บริษัท พรีเมียม สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเต็ด	4.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 16 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 662,500 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน	-	1.84	-
4	BNP Paribas	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม เกรซ ฟิทีอี ลิมิเต็ด	8.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 304,687.80 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 4,874,990.40 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้ายในเดือนมิถุนายน 2568	-	9.14	-
5	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และ บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	10.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	1.18	12.66
6	ธนาคารกรุงไทย จำกัด(มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และ ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด(มหาชน)	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม เมททัลซ์ จำกัด บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด บริษัท พรีเมียม ทริส จำกัด และ บริษัท พรีเมียม เว็นเจอร์ส จำกัด	11.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม	สำหรับเงินกู้สกุลเงินเหรียญสหรัฐ แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 44 งวด เป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2554	-	6.28	-
		บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด และ บริษัท พรีเมียม วิซเชส จำกัด	12.0	MLR-1 สำหรับเงินกู้สกุลเงินบาท ⁽²⁾	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 48 งวดเป็นรายไตรมาส เริ่มในเดือนธันวาคม 2553	-	2.86	-

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2565 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ก่อนกำหนด ในปี 2565 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2565 ล้านเหรียญสหรัฐ
7	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด บริษัท พรีเมียม ฟอนด์ จำกัด บริษัท พรีเมียม คอมเมิร์ซ จำกัด และ บริษัท พรีเมียม ออานาเม้นท์ จำกัด	7.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	2.80	21.70
8	SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัท พรีเมียม วัชนส์ ฟิทีอี ลิมิตัด	5.0	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 20 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 211,250 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 1,775,000 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้าย ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	0.85	4.31
9	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พรีเมียม เวิร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พรีเมียม ธอท์ ฟิทีอี ลิมิตัด	2.5	LIBOR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนจำนวน 10 งวดเป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน งวดละ จำนวน 1,010,000 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และงวดที่ 10 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด	-	4.04	4.04
10	Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท พรีเมียม ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท พรีเมียม กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท พรีเมียม วิสคอม ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท พรีเมียม สปราร์คส์ ฟิทีอี ลิมิตัด และ บริษัท พรีเมียม บริจิส ฟิทีอี ลิมิตัด	5.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 6 วงย่อยตามเรือแต่ละลำ จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 5 ปีโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส งวดละเท่า ๆ กันโดยเริ่มชำระงวดแรกสามเดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด (ยกเว้นวงเงินกู้ย่อย F) พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18)	-	5.48	31.50
11	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยและธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)	บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ตส์ ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิตัด บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิตัด และ บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิตัด	8.0	LIBOR ⁽¹⁾ บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 5 วงย่อยตามเรือแต่ละลำ จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลาสูงสุดไม่เกิน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส ตามจำนวนเงินที่ระบุในสัญญา โดยเริ่มชำระงวดแรกในวันที่ 30 ธันวาคม 2564 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	13.11	68.16
12	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์	บริษัท พรีเมียม เกรซ ฟิทีอี ลิมิตัด	6.0	SOFR บวกส่วนเพิ่ม	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสงวดละ 712,500 เหรียญสหรัฐอเมริกา โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้	17.10	1.42	15.68

- (1) อัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว LIBOR ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17
- (2) 1,502.35 ล้านบาท ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า จำนวน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ วันที่เบิกเงินกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินทั้งหมดสำหรับวงเงินกู้ทั้งหมด รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

1.4 ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขทั้งหมดที่แสดงนั้นมาจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565	เพิ่มขึ้น ลดลง (ร้อยละ)
	ล้านเหรียญสหรัฐ	ล้านเหรียญสหรัฐ	
งบกำไรขาดทุน			
รายได้รวม	272.09	260.45	(4.28)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	255.71	257.41	0.66
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *	175.17	180.33	2.95
ค่าเสื่อมราคา *	30.43	31.45	3.35
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	144.74	148.88	2.86
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	13.00	11.12	(14.46)
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	131.74	137.77	4.58
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	5.27	1.27	(75.95)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี	137.01	139.04	1.48
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.05	0.43	760.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **	136.96	138.61	1.20
งบแสดงฐานะทางการเงิน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	73.85	30.54	(58.65)
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	84.07	45.06	(46.40)
เงินฝากธนาคารที่มีการค้าประกัน	3.59	2.90	(19.22)
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	606.97	637.92	5.10
สินทรัพย์รวม	704.09	703.19	(0.13)
รายได้รับล่วงหน้า	2.60	1.58	(39.23)
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	42.15	33.61	(20.26)
รวมหนี้สินหมุนเวียน	57.35	54.03	(5.79)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	203.75	160.50	(21.23)
รวมหนี้สิน	274.25	226.87	(17.28)
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.29	63.29	-
ส่วนของผู้อถือหุ้น	429.84	476.32	10.81
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)	0.28	0.31	10.81

* EBITDA และค่าเสื่อมราคาคิดหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถูกรวมอยู่ในต้นทุนในการเดินเรือเพื่อใช้สำหรับคำนวณ EBITDA ตามนโยบายบริษัท ที่กำหนดให้มีการเปิดเผยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ที่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ

** กำไร (ขาดทุน) สุทธิ หมายถึง กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้อถือหุ้นของบริษัทฯ

- **รายได้และผลกำไร**

รายได้รวมลดลงจาก 272.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564 เป็น 260.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565 รายได้จากการเดินเรือสุทธิเพิ่มขึ้นจาก 255.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564 เป็น 257.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565 โดยรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 20,338 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564 เป็น 19,924 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565 ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2565 ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีแนวโน้มขาขึ้น แต่อัตราค่าระวางได้อ่อนตัวลงในช่วงครึ่งปีหลัง เนื่องมาจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐฯ ภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ถดถอยในจีน และปริมาณสินค้าที่ขนส่งออกจากยูเครนลดลง เนื่องจากสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน บริษัทฯ มีจำนวนเรือ 36 ลำในปี 2564 เทียบกับจำนวนเรือ 38 ลำ ณ สิ้นปี 2565 ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) ลดลงจาก 5,090 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564 เป็น 4,895 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) เพิ่มขึ้นจาก 175.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564 เป็น 180.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำลดลง และยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 1.2 ข้างต้น

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 30.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564 เป็น 31.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจาก 13.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564 เป็น 11.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565 เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงซึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของยอดหนี้คงเหลือ

บริษัทฯ มีผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 137.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565 เปรียบเทียบกับผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 131.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564 บริษัทฯ มีผลกำไรอื่นที่มีใช้ผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 1.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565 เปรียบเทียบกับผลกำไรอื่นที่มีใช้ผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 5.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564 ซึ่งส่วนใหญ่มาจากกำไรและขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนของตราสารอนุพันธ์

ภาษีเงินได้นิติบุคคล 0.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565 และ 0.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่นที่มีใช้รายได้จากการเดินเรือ

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลให้ บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 138.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 136.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานปี 2564

- **สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น**

- สินทรัพย์หมุนเวียน**

สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 39.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 43.31 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน เนื่องจากบริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำจากเงินสดสำรองและชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดบางส่วนในช่วงปี 2565 บริษัทฯ เรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้าเกือบทั้งหมด (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) บริษัทฯ จึงแทบจะไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้น ยอดลูกหนี้ส่วนมากจึงเป็นเงินรายได้เบ็ดเตล็ดที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว บริษัทฯ มีนโยบายในการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (ECLs) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 4.18 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจำนวนเพียง 0.002 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน

เงินฝากธนาคารที่มีการรับประกัน

เงินฝากธนาคารที่มีการรับประกันลดลงจำนวน 0.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้ ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9 และข้อ 17

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าจากการซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 38 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกองเรือในรายงานฉบับนี้

หนี้สินรวม

ณ ต้นปี 2565 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมจำนวน 245.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปีเปิดอนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 17.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่ชำระคืนเงินกู้ยืมรวมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดรวมจำนวน 69.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 160.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันรวมจำนวน 194.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

หนี้สินรวมลดลงจาก 274.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2564 เป็น 226.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2565

ส่วนของผู้อถือหุ้น

ในปี 2565 บริษัทฯ กำไรสุทธิจำนวน 138.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและมีการจ่ายเงินปันผลจำนวน 101.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่จำนวน 476.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 429.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2564 มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นอยู่ที่ 0.31 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2565

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

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565
อัตราส่วน (เท่า)		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	1.47	0.83
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.64	0.48
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	3.21	3.52
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	14.42	17.82

*** อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 0.48 เท่า ซึ่งลดลงจาก 0.64 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนลดลงเนื่องจากหนี้สินรวมลดลงจากการชำระคืนเงินกู้ยืมและการชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนด

กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายการจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ของบริษัทฯ อยู่ที่ 180.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2565 ซึ่งสูงกว่า 175.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2564

อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2565 อยู่ที่ 0.83 เท่าซึ่งลดลงจาก 1.47 เท่า ในปี 2564 เนื่องจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 3.52 เท่า ขณะที่อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยอยู่ที่ 17.82 เท่า

1.5 การวิเคราะห์งบการเงินรวมสกุลเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

• การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป) สำหรับปี 2565 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 9 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในปี 2564 เนื่องจากตลาดการขนส่งสินค้าแห้งเทกองมีแนวโน้มขาขึ้นในช่วงครึ่งแรกของปี 2565 แต่อัตราค่าระวางเรือได้อ่อนตัวลงในช่วงครึ่งหลังของปี เนื่องจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐฯ ภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ถดถอยในจีน และปริมาณสินค้าที่ขนส่งออกจากยูเครนลดลง เนื่องมาจากสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2565 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 12 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 เนื่องมาจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ ในปี 2565 ต้นทุนการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไปลดลงประมาณร้อยละ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนการเดินเรือรวมในปีก่อนหน้า ในปี 2565 รายจ่ายท่าเรือและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไปลดลงเนื่องจากการให้เข้าเป็นรายเที่ยวได้ลดลงจากร้อยละ 6.2 ในปี 2564 เป็นร้อยละ 0.8 ในปี 2565

รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) ลดลงจากปีก่อน กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 76 เป็นร้อยละ 77

ดอกเบี้ยรับในปี 2565 เพิ่มขึ้นจำนวน 12.72 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564

ในปี 2565 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.50 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 194.37 ล้านบาทในปี 2564 ในปี 2564 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนมีสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเคลื่อนไหวของค่าเงินที่เอื้ออำนวยให้มูลค่าที่เทียบเท่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐของหนี้สกุลเงินบาทลดลง

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2565 ลดลงจำนวน 64.33 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 สาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร

ในปี 2564 บริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 68.67 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการปิดสัญญาก่อนกำหนดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยซึ่งเป็นผลมาจากการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวน 1.41 ล้านบาทในปี 2565

ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 15.35 ล้านบาทสำหรับปี 2565 เปรียบเทียบกับจำนวน 1.68 ล้านบาทสำหรับปี 2564

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2565 (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องมาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารที่ลดลงและขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 1,213.65 ล้านบาทในปี 2564 เป็น 1,324.37 ล้านบาทในปี 2565

ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจำนวน 22.88 ล้านบาท เนื่องมาจากดอกเบี้ยจ่ายที่ลดลงซึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของยอดหนี้คงเหลือ

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 4,850.79 ล้านบาทสำหรับปี 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรจำนวน 4,474.93 ล้านบาทในปี 2564

• การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2565 จำนวน 754.54 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2564 จำนวน 1,314.90 ล้านบาท รายการเปลี่ยนแปลงหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงของผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนอการเงิน

• การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 1,252.05 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 โดยหลักๆ เนื่องจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 1,412.54 ล้านบาท โดยถูกหักกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นที่เพิ่มขึ้นจำนวน 103.82 ล้านบาท

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันลดลงจำนวน 19.62 ล้านบาท ตามสัญญาเงินกู้ยืมตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9 และข้อ 17

สินทรัพย์อนุพันธ์เพิ่มขึ้นจำนวน 266.41 ล้านบาท เนื่องจากมูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น

ที่ดิน อาคาร และ อุปกรณ์เพิ่มขึ้นจำนวน 1,763.17 ล้านบาท โดยหลักๆ มาจากการซื้อเรือมือสองจำนวน 2 ลำ
สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น 773.46 ล้านบาท จาก 23,530.50 ล้านบาทในปี 2564 เป็น 24,303.96 ล้านบาทในปี 2565 ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 49.13 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้าจากการลดลงของเงินกู้ยืมระยะยาว และรายได้รับล่วงหน้าจากผู้เช่าเรือซึ่งหักกับการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

ณ สิ้นปี 2565 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 5,547.29 ล้านบาท ขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวรวมจำนวน 6,709.07 ล้านบาท ในระหว่างปี 2565 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมเป็นจำนวน 591.82 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนดรวมจำนวน 2,425.44 ล้านบาท

หนี้สินรวมลดลงจากจำนวน 9,165.49 ล้านบาทในปี 2564 เป็นจำนวน 7,841.16 ล้านบาทในปี 2565

ส่วนของผู้อื้อหุ้นรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 14,365.01 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2564 เป็นจำนวน 16,462.81 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2565 การเปลี่ยนแปลงเนื่องมาจากกำไรสุทธิจำนวน 4,850.79 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลจำนวน 3,507.54 ล้านบาท และรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 754.54 ล้านบาท

• การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปี บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 6,576.25 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 7.18

หลังจากการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจำนวน 6,604.05 ล้านบาทไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้จ่ายค่าซื้อเรือจำนวน 2 ลำ จ่ายค่าอุปกรณ์เรือ และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือจำนวน 2,446.16 ล้านบาท บริษัทฯ มีเงินปันผลรับจำนวน 30.28 ล้านบาทจากการลงทุนในบริษัทร่วม หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 2,415.92 ล้านบาท

ในระหว่างปี บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมจำนวน 591.82 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดรวมจำนวน 2,425.44 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายจำนวน 378.36 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลจำนวนเงิน 3,507.54 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 5,705.23 ล้านบาท

2. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานในอนาคต (โปรดอ่านคู่กับหัวข้อการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)

2.1 การดำเนินงานด้านความยั่งยืน

บริษัทฯ ประเมินประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนครอบคลุมด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมไปถึงการสื่อสารกลยุทธ์เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างมูลค่าขององค์กรในระยะยาวและสนับสนุนการดำเนินงานที่ยั่งยืน

• ด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญและเป็นหน้าที่ในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้ลดการปล่อยมลพิษซึ่งสามารถวัดผลได้จากการแทนที่เรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ ให้คำมั่นโดยการดำเนินงานด้วยเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และได้ดำเนินหลากหลายมาตรการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น

- บรรลุเป้าหมายการประหยัดพลังงานประมาณร้อยละ 5 โดยการลดค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อเรือ 1 ลำโดยการติดตั้งท่อปรับความสั่นสะเทือนบนเรือ 18 ลำในกองเรือ
- การทำความสะอาดตัวเรือที่อยู่ใต้น้ำด้านนอกและใบพัดเรือเป็นประจำ เพื่อลดแรงเสียดทานให้น้อยที่สุด
- การใช้สารเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันเพรียง)
- หลีกเลี่ยงการใช้ไฟฟ้าสิ้นเปลืองบนเรือ
- ใช้เครื่องมือที่ช่วยในการพิจารณาสภาพอากาศ และเส้นทางการเดินเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินเรือ
- การใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ แทนการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) ซึ่งทำให้เกิดความเป็นกรดในมหาสมุทร
- การติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือโดยขณะนี้ได้ติดตั้งบนเรือจำนวน 37 จากกองเรือของบริษัทฯ จำนวน 38 ลำ ซึ่งเครื่องบำบัดน้ำออกแบบมาเพื่อกำจัด บำบัด ซึ่งช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการถ่ายเทแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งเป็นอันตราย ของน้ำถ่วงเรือที่มีการเปลี่ยนถ่ายระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งมั่นในการลดค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าที่สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO โดยปล่อยก๊าซลดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ซึ่งเป็นปีฐาน

• ด้านสังคม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคลสำหรับการเติบโตและความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานผ่านการอบรมภายในบริษัทฯ และโครงการพัฒนาต่างๆ สำหรับพนักงานภายในองค์กร ในปี 2565 ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมพนักงานของบริษัทฯ จำนวน 1.06 ล้านบาท เพื่อพัฒนาทักษะ และความรู้ให้กับพนักงานในบริษัทฯ และพนักงานที่อยู่บนเรือของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินงานโดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อประสิทธิผลในการดำเนินงานสูงสุด นอกจากนั้นบริษัทฯ ยังมุ่งมั่นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุงประสิทธิผลในการดำเนินงานและเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่าง ๆ รวมทั้งให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีความเหมาะสมของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และมีการดำเนินการต่างๆ อีกมากมายตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538

สรุปกิจกรรมเพื่อสังคมรวมการบริจาคและทุนการศึกษาต่างๆ ในปี 2565 ดังนี้

- มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จำนวน 42 ทุน เป็นจำนวนเงิน 1.99 ล้านบาท
- บริจาคเงิน 1.00 ล้านบาท ให้กับโรงเรียนมีชัยพัฒนา ในอำเภอลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์
- พนักงานบริษัทฯ จำนวน 42 คน อาสาทำความสะอาดชายหาดบ้านอำเภอ จ.ชลบุรี เนื่องในวันเดินเรือโลก ประจำปี 2565

• ด้านการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการโดยจัดทำนโยบายต่างๆ และทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายในที่เพียงพอเหมาะสม และกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมาย การดำเนินงานด้วยความโปร่งใส และมีจริยธรรมทางธุรกิจที่ดี

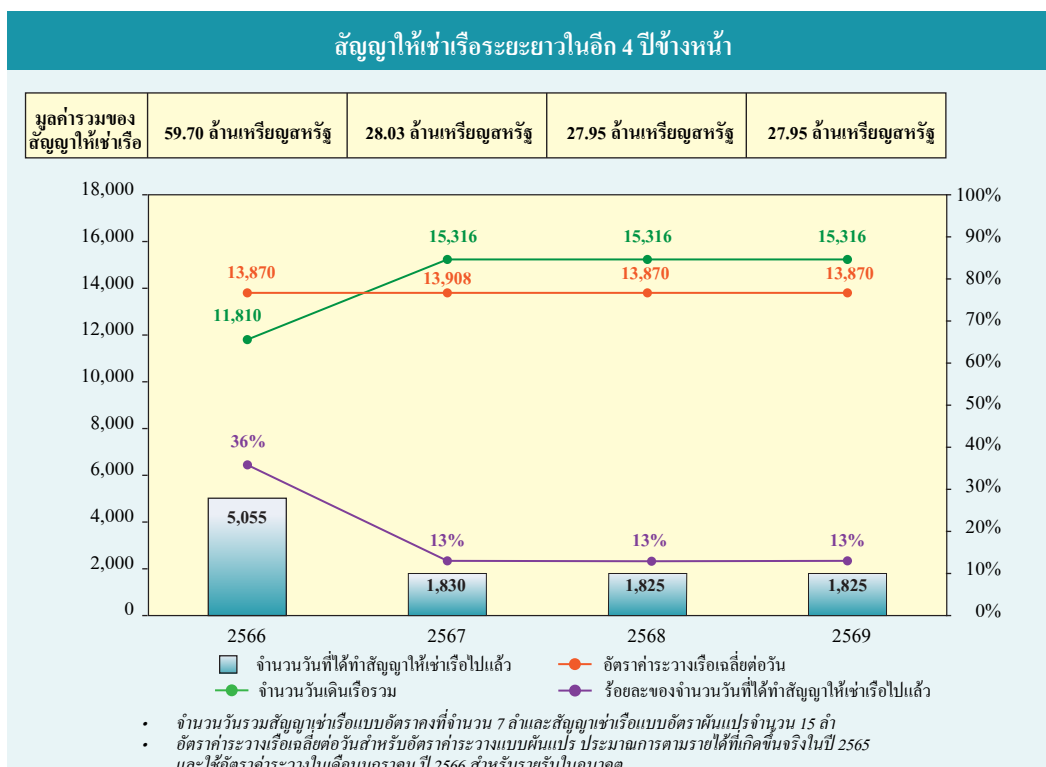
รางวัลและการยอมรับในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีในปี 2565

- บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน THSI ประจำปี 2565

- บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 13 ปี ติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2565 จากบริษัทภิบาลแห่งชาติ
- บริษัทฯ ได้คะแนนร้อยละ 100 สำหรับการจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น 5 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2561 ถึงปี 2565
- ในเดือนสิงหาคม 2562 บริษัทฯ ได้รับการรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต และบริษัทฯ ได้ผ่านการต่ออายุการรับรองครั้งที่ 1 ในเดือนมีนาคม 2565

2.2 ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)

บริษัท พีริเชียส ชิพปิง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภทยานที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือขนาดแสนตันไชนส์ ในช่วงปลายปี 2554 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจโดยเข้าซื้อเรือขนาดซูปราแมกซ์และได้ซื้อเรือทั้งหมดจำนวน 9 ลำในช่วงระยะเวลา 2 ปี ในปี 2557 และปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือบรรทุกซีเมนต์ตัวถังคู่จำนวน 4 ลำ ซึ่งถูกสร้างขึ้นมาใหม่สำหรับลูกค้ารายหนึ่งเพื่อให้เช่าเหมาลำในระยะยาว ต่อมาในปี 2557 - ปี 2560 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 8 ลำ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์นี้เป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุดในกองเรือของบริษัทฯ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือมือสองขนาดแสนตันไชนส์ จำนวน 2 ลำ ในปัจจุบันบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูงซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าวมีตั้งแต่ 3 เดือนถึง 5 ปีหรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาส 3 ของปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วและอยู่ในช่วงตกต่ำเป็นระยะเวลายาวนานประมาณ 10 ปีทำให้ไม่สามารถต่อสัญญา หรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าพอใจได้ บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย ในปี 2564 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองปรับตัวขึ้นอย่างแข็งแกร่งสู่ระดับที่สูงซึ่งไม่เคยเห็นมาก่อนตั้งแต่หลังจากปี 2551 ดังนั้น บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยบริษัทฯ เริ่มสามารถดำเนินตามกลยุทธ์ที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาว ในปี 2565 บริษัทฯ ยังคงดำเนินกลยุทธ์โดยการทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวโดยอ้างอิงกับดัชนีอ้างอิงสำหรับเรือขนาดดังกล่าว สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่า 1 ปี สำหรับ 4 ปีข้างหน้าตามที่แสดงด้านล่าง



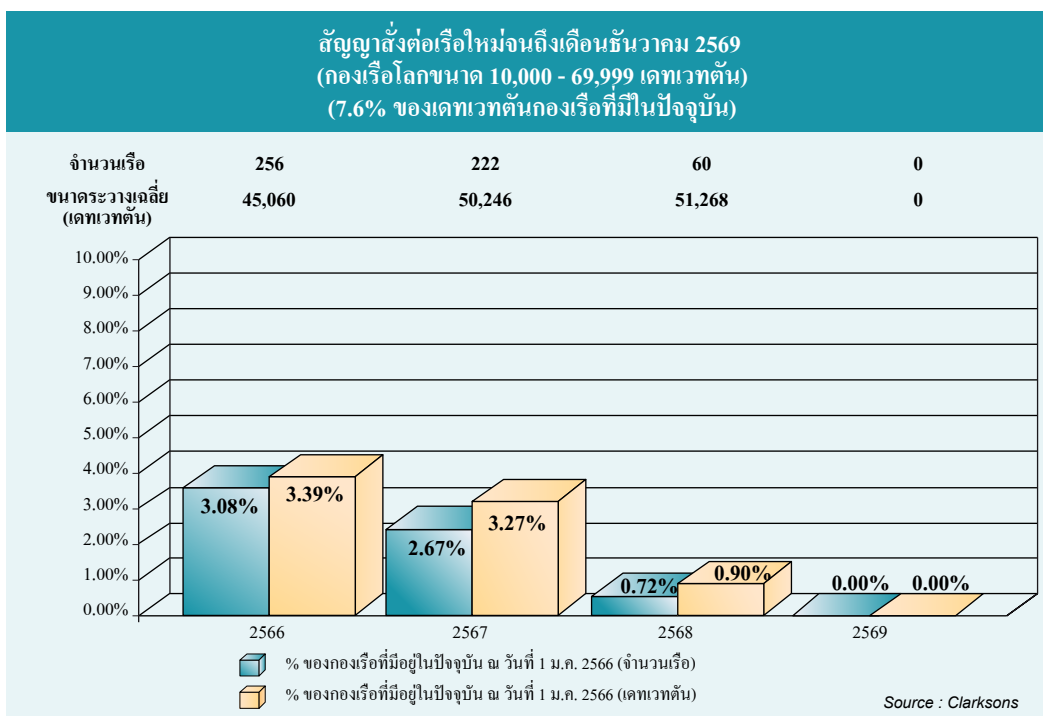
จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบนมาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 38 ลำ ณ สิ้นปี 2565

โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาดประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงใน รายงานฉบับนี้

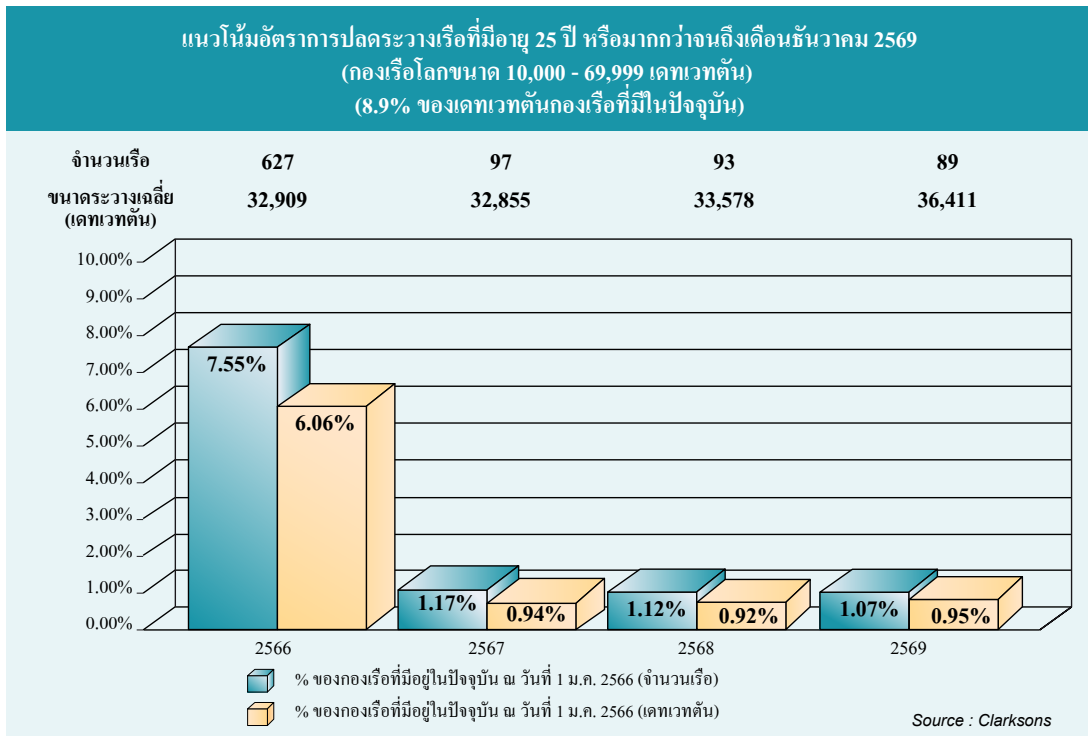
2.3 ภาพรวมอุตสาหกรรม กิจทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

2.3.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน - 8,301 ลำ ขนาดระวางรวม 340.73 ล้านเดทเวทตัน

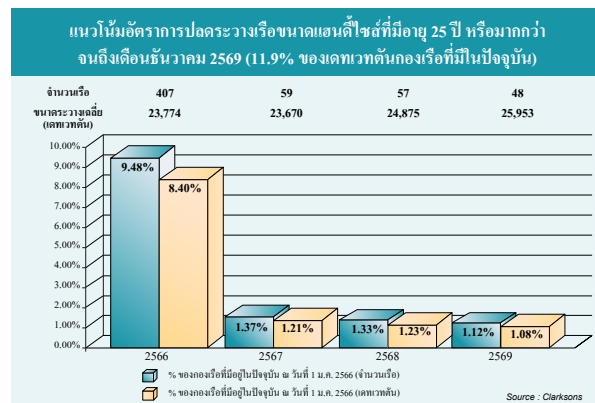
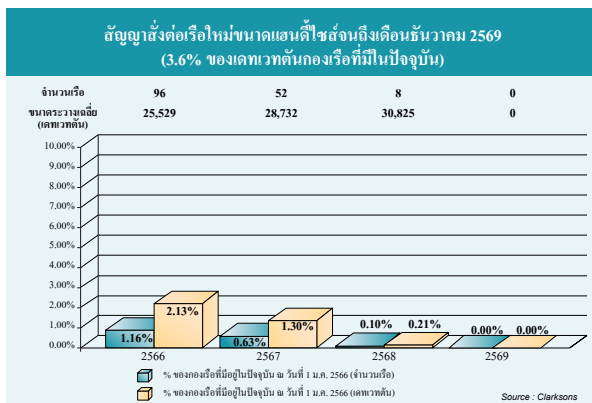


ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีจำนวน 8,301 ลำ ขนาดระวางรวม 340.73 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือจำนวน 538 ลำ ที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือจำนวน 906 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นจะมีการลดลงของกองเรือโลกร้อยละ 1.3 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับกฎข้อบังคับใหม่สำหรับดัชนีที่มีการออกแบบมาเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการชีวิตการใช้พลังงานบนเรือ (EEXI) และดัชนีที่วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยวัดประมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกมาขณะเรืออยู่ในระหว่างการให้บริการ (CII) จะส่งผลให้เจ้าของเรือทำการรีไซเคิลเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้นคาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบันซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



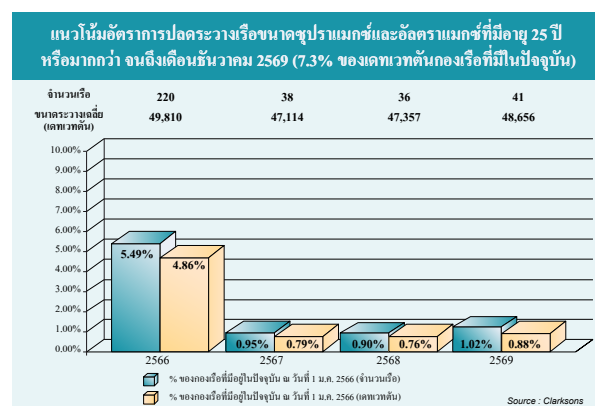
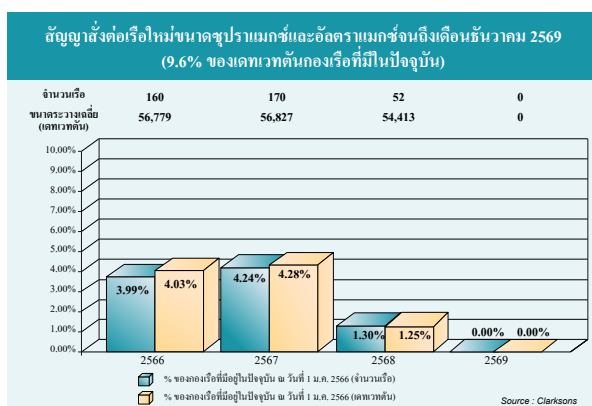
รายละเอียดสำหรับสัญญาสั่งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการรีไซเคิลเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

2.3.2 กองเรือขนาดแซนด์วิช (10,000 - 39,999 เดทเวทตัน) - 4,292 ลำ ขนาดระวางรวม 115.14 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือขนาดแซนด์วิชจำนวน 156 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือขนาดแซนด์วิชจำนวน 571 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นกองเรือขนาดแซนด์วิชจะมีการลดลงร้อยละ 8.3 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือขนาดแซนด์วิช ณ ปัจจุบัน

2.3.3 กองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ (40,000 - 69,999 เดทเวทตัน) - 4,009 ลำขนาดระวางรวม 225.59 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 382 ลำ ที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 335 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไชเคิล ดังนั้นกองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 2.3 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่า จำนวนเรือข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าวซึ่งไม่อาจ ถือได้ว่าเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์

3. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

3.1 งบแสดงฐานะการเงิน

	งบการเงินรวม		
	2563	2564	2565
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,100,490,204	2,468,209,354	1,055,667,444
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	168,701,268	175,329,039	279,149,273
น้ำมันเชื้อเพลิง	34,626,909	21,575,202	41,819,267
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	515,862,197	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น			
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	27,222,610	30,065,102	37,007,863
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	9,828,095	8,120,546	12,799,390
น้ำมันหล่อลื่น	45,690,580	76,348,181	91,046,628
อื่น ๆ	35,468,103	29,861,416	39,966,968
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	118,209,388	144,395,245	180,820,849
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	1,937,889,966	2,809,508,840	1,557,456,833
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	-	119,999,498	100,382,755
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	17,838,406	8,452,494	274,862,486
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	74,311,329	91,237,864	80,644,761
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	16,295,352	14,705,103	18,100,095
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	19,124,559,416	20,284,980,785	22,048,146,324
สินทรัพย์สิทธิการใช้	24,158,589	20,997,859	15,633,143
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	6,905,670	6,371,093	5,583,982
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น			
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือเรียกคืน	46,246,717	27,707,403	70,777,229
ต้นทุนสัญญาเรือค้ำจ่าย	145,482,410	143,370,720	129,143,691
อื่น ๆ	3,158,633	3,169,593	3,233,389
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	194,887,760	174,247,716	203,154,309
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	19,458,956,522	20,720,992,412	22,746,507,855
รวมสินทรัพย์	21,396,846,488	23,530,501,252	24,303,964,688

3.1 งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

	งบการเงินรวม		
	2563	2564	2565
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	113,675,898	105,315,282	229,485,798
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	83,066,645	88,778,986	100,996,598
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	80,160,675	62,205,894	81,591,681
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	-	98,012,687	172,309,065
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	276,903,218	354,312,849	584,383,142
รายได้รับล่วงหน้า	606,063,035	86,911,294	54,695,861
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,500,006,906	1,408,602,518	1,161,783,910
หุ้นกู้ - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	935,514,642	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,325,635	5,418,838	5,704,577
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	3,995,773	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	1,594,084	13,676	1,767,934
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	13,898,776	57,341,601	59,130,566
รวมหนี้สินหมุนเวียน	3,339,306,296	1,916,596,549	1,867,465,990
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	-	196,025,373	230,257,126
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,730,340,297	6,809,259,448	5,547,288,752
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,855,650,470	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19,538,932	14,377,261	9,065,079
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	82,621,251	11,237,536	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	1,965,935	3,470,971	1,532,803
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	67,069,060	39,225,204	55,433,804
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	166,063,671	175,293,042	130,111,971
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	7,923,249,616	7,248,888,835	5,973,689,535
รวมหนี้สิน	11,262,555,912	9,165,485,384	7,841,155,525

3.1 งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

	งบการเงินรวม		
	2563	2564	2565
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	103,952,060	155,929,186	155,929,186
- บริษัทย่อย	420,420,000	420,420,000	571,500,000
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	17,769,466	36,261,237	57,162,181
ยังไม่ได้จัดสรร	7,626,094,265	10,471,445,662	11,690,107,761
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	<u>(1,733,611,140)</u>	<u>(418,712,005)</u>	<u>288,433,916</u>
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	10,134,259,841	14,364,979,270	16,462,768,234
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	<u>30,735</u>	<u>36,598</u>	<u>40,929</u>
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	<u>10,134,290,576</u>	<u>14,365,015,868</u>	<u>16,462,809,163</u>
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	<u>21,396,846,488</u>	<u>23,530,501,252</u>	<u>24,303,964,688</u>

3.2 งบกำไรขาดทุน

	งบการเงินรวม		
	2563	2564	2565
รายได้			
รายได้จากการเดินเรือ			
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	2,874,426,465	7,722,877,287	8,992,495,651
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	851,870,074	888,876,146	132,297,244
รวมรายได้จากการเดินเรือ	3,726,296,539	8,611,753,433	9,124,792,895
รายได้จากการให้บริการ	3,766,377	3,632,948	3,941,486
รายได้ดอกเบี้ย	8,523,278	1,870,185	14,593,731
รายได้เงินปันผล	-	509,281	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	194,370,139	497,429
กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง บนส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	-	1,041,074	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	11,991,915	-	-
รายได้อื่น	479,579	1,117,433	2,815,371
รวมรายได้	3,751,057,688	8,814,294,493	9,146,640,912
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนการเดินเรือ			
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	1,557,391,220	1,774,511,844	1,983,300,244
รายจ่ายท่าเรือ	163,171,189	110,688,544	38,938,735
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	288,483,387	200,298,325	48,438,189
รวมต้นทุนการเดินเรือ	2,009,045,796	2,085,498,713	2,070,677,168
ค่าเสื่อมราคา	1,213,009,012	1,213,654,309	1,324,374,022
ต้นทุนการให้บริการ	3,980,753	5,358,997	5,647,373
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	278,688,209	407,870,640	370,616,540
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	56,924,197	172,977,473	145,901,550
ขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท	868,716,922	-	-
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	9,009,676	(8,776,627)	(1,348,625)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	14,743,899	-	-
ขาดทุนจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง บนส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	1,018,311	-	-
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	-	68,667,974	1,414,309
รวมค่าใช้จ่าย	4,455,136,775	3,945,251,479	3,917,282,337
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(704,079,087)	4,869,043,014	5,229,358,575
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทรวม			
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	10,813,223	22,798,670	29,131,662

3.2 งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

	งบการเงินรวม		
	2563	2564	2565
ต้นทุนทางการเงิน	(597,148,713)	(415,226,947)	(392,348,870)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(1,290,414,577)	4,476,614,737	4,866,141,367
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(4,441,846)	(1,682,458)	(15,352,015)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	<u>(1,294,856,423)</u>	<u>4,474,932,279</u>	<u>4,850,789,352</u>
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)			
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(1,294,854,929)	4,474,929,926	4,850,786,205
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(1,494)	2,353	3,147
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	<u>(1,294,856,423)</u>	<u>4,474,932,279</u>	<u>4,850,789,352</u>
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน			
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	<u>(0.83)</u>	<u>2.87</u>	<u>3.11</u>

3.3 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

	งบการเงินรวม		
	2563	2564	2565
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	<u>(1,294,856,423)</u>	<u>4,474,932,279</u>	<u>4,850,789,352</u>
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:			
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง			
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน			
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ - สุทธิจากภาษีเงินได้	(1,690,350)	(4,121,925)	(637,931)
กำไร (ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	(228,797,964)	84,294,806	276,341,014
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	<u>68,344,830</u>	<u>(1,511,483)</u>	<u>(1,317,873)</u>
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(162,143,484)	78,661,398	274,385,210
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง			
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัท			
ที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	(751,918)	(3,425,444)	2,892,281
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	-	47,395,540
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงิน			
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน	<u>33,039,987</u>	<u>1,239,666,691</u>	<u>429,869,614</u>
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	<u>32,288,069</u>	<u>1,236,241,247</u>	<u>480,157,435</u>
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	<u>(129,855,415)</u>	<u>1,314,902,645</u>	<u>754,542,645</u>
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	<u>(1,424,711,838)</u>	<u>5,789,834,924</u>	<u>5,605,331,997</u>
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม			
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(1,424,710,302)	5,789,829,061	5,605,327,666
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(1,536)	5,863	4,331
	<u>(1,424,711,838)</u>	<u>5,789,834,924</u>	<u>5,605,331,997</u>

3.4 งบกระแสเงินสด

	งบการเงินรวม		
	2563	2564	2565
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	(1,290,414,577)	4,476,614,737	4,866,141,367
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,214,072,572	1,214,915,813	1,325,783,590
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	9,009,676	(8,776,627)	(1,348,625)
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญาถอดจ่าย	17,390,156	17,780,093	19,490,323
ขาดทุนจากสัญญาประกันข้อพิพาท	868,716,922	-	-
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	15,379	26,378	21,547
กำไรจากการขายอุปกรณ์	(134,135)	(734,380)	(359,118)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม			
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(10,813,223)	(22,798,670)	(29,131,662)
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	(786,045)	(11,763,717)	(25,828,686)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	14,005,110	12,329,100	11,605,983
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	3,729,763	(15,210,775)	19,772,200
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	18,335,505	14,839,208	23,334,423
ต้นทุนทางการเงิน	580,264,012	389,687,738	362,220,539
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	4,689,483	217,819	-
รายได้เงินปันผล	-	(509,281)	-
(กำไร) ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	(11,991,915)	68,667,974	1,414,309
(กำไร) ขาดทุนจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้			
ป้องกันความเสี่ยงบนส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกัน			
ความเสี่ยงในกระแสเงินสด	1,018,311	(1,041,074)	-
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	1,665,893	1,680,297	3,133,175
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง			
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	1,418,772,887	6,135,924,633	6,576,249,365
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	5,531,578	15,506,027	(101,263,570)
น้ำมันเชื้อเพลิง	148,968,348	18,830,573	(23,426,715)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	21,921,684	(10,372,746)	(25,503,936)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1,627,747	-	(60,048)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(243,361,663)	70,978,907	214,079,889
รายได้รับล่วงหน้า	537,873,946	(563,441,815)	(40,155,707)

3.4 งบกระแสเงินสด (ต่อ)

	งบการเงินรวม		
	2563	2564	2565
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(10,193,834)	41,263,982	(2,729,860)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	-	194,207,543	19,455,150
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,881,140,693	5,902,897,104	6,616,644,568
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวพนักงาน	(13,612,347)	(3,079,425)	(9,441,060)
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(3,565,150)	(4,388,883)	(3,150,552)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,863,963,196	5,895,428,796	6,604,052,956
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
ซื้ออาคารชุด อุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(272,940,951)	(255,979,214)	(2,446,160,135)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	163,726	734,388	359,551
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	(1,260,994)	-	(400,706)
เงินสดรับจากสัญญาประกันภัยพิพาท	1,269,067,500	-	-
เงินปันผลรับ	2,057,537	19,890,961	30,282,716
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน	997,086,818	(235,353,865)	(2,415,918,574)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินฝากที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้น	-	(119,999,498)	22,711,824
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(592,998,193)	(415,463,566)	(371,819,680)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(16,019,379)	(74,172,066)	(6,539,484)
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(5,828,956)	(6,435,368)	(7,071,527)
เงินสดจ่ายตราสารอนุพันธ์	(20,027,323)	(61,397,576)	(1,352,892)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	1,717,826,610	4,397,359,535	591,824,160
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(980,121,482)	(1,429,562,520)	(1,345,752,868)
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(1,656,434,867)	(1,584,605,203)	(1,079,688,540)
จ่ายคืนหุ้นกู้สุทธิ	(1,374,794,550)	(3,569,217,818)	-
เงินปันผลจ่าย	-	(1,559,109,632)	(3,507,538,702)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,928,398,140)	(4,422,603,712)	(5,705,227,709)
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(13,342,598)	130,247,931	104,551,417
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(80,690,724)	1,367,719,150	(1,412,541,910)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,181,180,928	1,100,490,204	2,468,209,354
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,100,490,204	2,468,209,354	1,055,667,444

3.5 อัตราส่วนทางการเงิน

รายการ	งบการเงินรวม		
	2563	2564	2565
สภาพคล่อง			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.58	1.47	0.83
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.38	1.38	0.71
ความสามารถในการหากำไร			
อัตรากำไรก่อนหัก ดอกเบี้ย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (ร้อยละ)	13.93	69.28	71.97
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	46.03	75.73	77.26
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	37.03	68.99	71.60
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	(34.63)	50.77	53.03
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (เฉลี่ย) (ร้อยละ)	(11.91)	36.53	31.47
นโยบายการเงิน			
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (debt service coverage ratio : DSCR) (เท่า)	0.21	4.34	5.67
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.11	0.64	0.48
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (interest bearing debt to equity : IBD/E ratio) (เท่า)	0.99	0.57	0.41
เงินปันผลต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	-	1.75	1.75*
อัตราการจ่ายเงินปันผล (ร้อยละ)	-	61	56*
อัตราส่วนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่อหนี้สินรวม (เท่า)	-	-	-
ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (เฉลี่ย) (ร้อยละ)	(5.56)	19.92	20.28
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (ร้อยละ)	(6.59)	22.71	22.92

* เงินปันผลงวดสุดท้ายสำหรับปี 2565 ขึ้นอยู่กับการอนุมัติจากผู้ถือหุ้น



ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 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 ยาเสพติดได้ถูกพบภายในระวางสินค้าระหว่างหนึ่งของเรือ 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 มีการพบยาเสพติดภายในระวางสินค้าระหว่างหนึ่งของเรือ
- เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 เรือได้เสร็จสิ้นการดำเนินการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ และสำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) ได้รับคำสั่งจากศาลไนจีเรียให้กักเรือชั่วคราวและควบคุมตัวลูกเรือ 22 ราย เป็นระยะเวลา 14 วัน โดยในวันเดียวกันนั้น บริษัทฯ ได้รับการเรียกร้องค่าเสียหายประมาณ 3.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้รับสินค้า ขณะนี้บริษัทฯ กำลังดำเนินการร่วมกับทนายความของบริษัทฯ เพื่อแก้ต่างในข้อเรียกร้องนี้
- 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 การพิจารณาครั้งต่อมาได้มีขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2565 ทั้งนี้ การพิจารณาครั้งต่อไปมีกำหนดในช่วงต้นปี 2566
- 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 พีรเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการโดยจัดทำนโยบายต่างๆ และทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายในที่เพียงพอเหมาะสม และกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมาย การดำเนินงานด้วยความโปร่งใส และมีจริยธรรมทางธุรกิจที่ดี คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดี รวมถึงคู่มือนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันซึ่งได้จัดส่งเอกสารดังกล่าวในรูปแบบฉบับพิมพ์ให้พนักงานทุกคน และผ่านช่องทางอีเมล รวมทั้งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ” ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทบทวนและปรับปรุงคู่มือดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่าง ๆ ในปัจจุบันและเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน

คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ ดังต่อไปนี้

- สิทธิและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ 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

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหา และการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง หรือไม่รับข้อเสนอแนะหรือแก้ไข เพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ)

นโยบายความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity Policy)

คณะกรรมการสรรหาทบทวนโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดแนวทางในการคัดเลือก และสรรหาผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับความต้องการและสถานการณ์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯ ในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่น ๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่น ๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัทฯ และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

นโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Policy on Succession Plan)

คณะกรรมการบริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งกรรมการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณาทักษะ ประสบการณ์ และคุณสมบัติเฉพาะของผู้สมัคร เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้ การคัดเลือกกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาผู้สมัครโดยคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ ซึ่งรวมถึง เพศ อายุ คุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ และศักยภาพของผู้สมัครที่จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับคณะกรรมการบริษัทฯ
- พิจารณาบทบาทความเป็นผู้นำ วิสัยทัศน์ จริยธรรม และความซื่อสัตย์ โดยยึดถือหลักสูงสุดของการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ผู้สมัครต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Blacklist) จากองค์กรใด ๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- ผู้สมัครเป็นกรรมการอิสระ จะต้องเข้าเกณฑ์ตามคุณสมบัติของกรรมการอิสระ
- พิจารณาจากคุณสมบัติอื่นๆ ที่อาจเกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการสรรหาพิจารณาหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้เมื่อพิจารณาสรรหา/แต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงรวมถึงกรรมการผู้จัดการ

- ทักษะ ความรู้ คุณสมบัติที่เกี่ยวข้อง และประสบการณ์เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ
- มีภาวะผู้นำขององค์กร ความซื่อสัตย์ และมีวิสัยทัศน์
- คุณสมบัติจำเป็นเฉพาะสำหรับตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ได้แก่ ประสบการณ์ความเชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงความรู้ในอุตสาหกรรม
- ต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใด ๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- หลังจากการพิจารณาแล้วคณะกรรมการสรรหาจะนำเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาและอนุมัติ

กระบวนการในการสรรหาหรือแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ

บริษัทฯ มีกระบวนการสรรหาและแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงใหม่ รวมถึงกรรมการผู้จัดการดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาประเมินคุณสมบัติ ทักษะ ความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของผู้สมัคร ตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่บริษัทฯ ต้องการ ซึ่งต้องสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กร
- คณะกรรมการสรรหาล้วนกรองจากประวัติของผู้สมัคร สัมภาษณ์ และคัดเลือกผู้สมัครที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ จากนั้นจึงนำเสนอชื่อและความเห็นให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
- คณะกรรมการบริษัทฯ อาจสัมภาษณ์ผู้สมัครตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร ก่อนที่คณะกรรมการจะสรุปผลการคัดเลือก

1.1.2 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คำตอบแทนกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาคำตอบแทนกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้อง คำตอบแทนต้องสอดคล้องกับตำแหน่ง หน้าที่ ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง คำตอบแทนกรรมการต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น

หลักเกณฑ์คำตอบแทน

- คำตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายคำตอบแทนกรรมการเป็นคำตอบแทนประจำปี
- พิจารณาถึงปริมาณงานและขอบเขตบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ กรรมการชุดย่อยที่ไม่เป็นกรรมการบริหารอาจได้รับคำตอบแทนเพิ่มเติมขึ้นอยู่กับการอนุมัติของผู้ถือหุ้น
- หลักเกณฑ์คำตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับคำตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

คำตอบแทนผู้บริหาร

คำตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด คำตอบแทนสำหรับกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยได้รับการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากคำตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของแต่ละคน

รูปแบบคำตอบแทนสำหรับผู้บริหารระดับสูง ประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และสวัสดิการอื่น ๆ นอกจากนี้คำตอบแทนผู้บริหารจะได้รับการพิจารณาจากผู้บังคับบัญชาของบุคคลนั้น และผู้ที่ได้รับคำตอบแทนจะไม่สามารถพิจารณากำหนดคำตอบแทนของตนเองได้ โดยการจ่ายคำตอบแทนต่าง ๆ ของผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร”

1.1.3 การแบ่งแยกหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลกิจการเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น หน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ แยกออกจากหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นตัวแทนหลักของผู้ถือหุ้น ในขณะที่กรรมการผู้จัดการเป็นผู้นำของฝ่ายจัดการ การควบสองตำแหน่งนี้เข้าด้วยกันก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทฯ ให้ความเชื่อมั่นว่าประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะไม่นับเป็นบุคคลเดียวกัน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ต้องเป็นกรรมการอิสระตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และไม่มีความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ต้องไม่เป็นประธานและสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ในขณะที่กรรมการผู้จัดการจะประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บังคับบัญชา การประเมินผลจะวัดจากเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์และแผนงานประจำปีของบริษัทฯ เพื่อช่วยในการกำหนดคำตอบแทนและผลประโยชน์อื่น ๆ อย่างเหมาะสม

บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการแสดงภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

1.1.4 คณะกรรมการอื่น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน และคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการสรรหาประกอบด้วย กรรมการอิสระทั้งหมด

โดยรายละเอียดของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

1.1.5 การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย ต้องจัดให้มีการประเมินผลงานตนเองรายปี เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ จะเป็นผู้รายงานผลการประเมินดังกล่าวให้แก่คณะกรรมการบริษัทฯ พร้อมทั้งแสดงไว้ในรายงานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ในรายงานประจำปี

1.1.6 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการเพิ่มคุณค่าของตนเองโดยเข้าร่วมกิจกรรม หลักสูตร และสัมมนาต่าง ๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลง อย่างต่อเนื่อง

การปฐมบทกรรมการใหม่

ในกรณีที่มีบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งจากผู้ถือหุ้นให้เข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ จะต้องแจ้งและจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการเข้าใหม่ท่านดังกล่าว

1.2 นโยบายกำกับดูแลกิจการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

1.2.1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่องูถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใด ๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่องูถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อยและเพื่อผลประโยชน์โดยรวม ทั้งนี้ บางส่วนของนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของกูถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ปรับปรุงข้อมูลกรรมการที่ได้รับการเสนอชื่อแต่งตั้งให้เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกคนมีข้อมูลในการใช้พิจารณา ข้อมูลกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านได้แสดงอยู่ในรายงานประจำปี และเสนอต่องูถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมกูถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้กูถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประวัติของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการ ได้แก่ ชื่อ ตำแหน่ง อายุ ประวัติการศึกษา การฝึกอบรมอาชีพ ประสบการณ์การทำงาน และการประพฤติผิดกฎหมาย (ถ้ามี)
- การดำรงตำแหน่งของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการในธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- จำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการของบริษัทฯ
- วิธีการสรรหา (กรณีพ้นจากตำแหน่งตามวาระการดำรงตำแหน่ง)
- ผลการปฏิบัติงานของกรรมการที่ผ่านมา ในแง่ของการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ

พิจารณานโยบายและคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยกูถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมกูถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในหัวข้อ “นโยบายการกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานนี้

พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาอนุมัติโดยกูถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมกูถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของกูถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่าง คำสอบบัญชีกับค่าบริการอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- คำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่น ๆ กับบริษัทฯ เช่น การเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนเดิม)
- การประเมินผลงานของผู้สอบบัญชีภายนอกในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนใหม่)

พิจารณานโยบายจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการจ่ายเงินปันผลที่ใช้ในปัจจุบัน เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงนโยบายดังกล่าวนี้ในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

การประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้จัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจาก บริษัทฯ มีความห่วงใยต่อความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของผู้ถือหุ้น จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 บริษัทฯ ได้จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 ซึ่งเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) โดยการจัดการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) ในครั้งนี้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่นพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 ประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เรื่อง มาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และมาตรฐานความปลอดภัยของระบบการควบคุมดูแลการประชุม

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

ก่อนวันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565

- บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้เชิญชวนให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของ บริษัทฯ บริษัทฯ กำหนดให้มีการเสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อ ผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ในวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 49 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อเข้าร่วมประชุมได้
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ก่อนวันประชุม ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงยึดถือแนวปฏิบัติสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2566
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ วันที่ 1 มีนาคม 2565 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 34 วัน) บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัทฯ ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์(ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นวันที่ 9 มีนาคม 2565 (จัดส่งล่วงหน้า 26 วันก่อนวันประชุม)
- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวัน เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ(แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

อย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการ และ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ จ.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้

- บริษัทฯ จัดให้มีแนวปฏิบัติสำหรับการประชุม E-AGM ซึ่งจัดขึ้นวันที่ 4 เมษายน 2565
- บริษัทฯ ส่งแบบฟอร์มลงคะแนนสำหรับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์และเอกสารประกอบการลงคะแนนเข้าร่วมประชุม 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 เพื่อลงคะแนน แม้จะมีการเริ่มประชุมแล้ว เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีส่วนร่วม
- บริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษากฎหมายอิสระเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบขั้นตอนการนับคะแนน
- เพื่อเป็นการช่วยผู้ถือหุ้นสำหรับการตัดสินใจลงคะแนน บริษัทฯ ได้จัดเตรียมข้อมูลสำหรับวาระการประชุมในหนังสือเชิญประชุมอย่างครบถ้วน
- กรรมการทุกท่าน ซึ่งรวมถึงประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ประธานคณะกรรมการสรรหาและกรรมการอิสระทุกท่าน เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพรียง ผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่าง ๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว
- ในที่ประชุม บริษัทฯ จัดให้มีล่ามแปลคำถาม คำตอบ และความเห็นต่าง ๆ เป็นภาษาอังกฤษและภาษาไทย เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน
- บริษัทฯ จัดให้มีการบันทึกวิดีโอตลอดการประชุม และเปิดเผยวิดีโอดังกล่าวบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

หลังจากการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น

- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงระบุรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานการประชุมยังได้บันทึกคำถามและคำตอบอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจนวิธีการลงคะแนนเสียง 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)
- กำหนดให้หุ้น 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 เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับ ประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น อันรวมถึงจัดการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญ ๆ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้องครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น 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 ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของ บริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการ บริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ

- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดเข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าว โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใด ๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวข้อง ลักษณะของความเกี่ยวข้องกัน และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน” ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่มีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ 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
- นโยบายการแจ้งเบาะแส
- นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ จัดเตรียมคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติแก่ผู้บริหารและพนักงานทุกคน รวมถึงเปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนและปรับปรุงคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติเป็นประจำ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

พนักงานและผู้บริหารทุกคนต้องเข้าร่วมอบรมประจำปี ซึ่งรวมหัวข้อจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติ เพื่อรักษามาตรฐานการปฏิบัติงานภายในบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับสูง รายละเอียดการเข้าร่วมอบรมของพนักงานและผู้บริหารในหัวข้อจริยธรรมธุรกิจ ได้แสดงไว้ในตารางดังต่อไปนี้

หัวข้อ	ร้อยละการเข้าร่วมอบรมของพนักงานและผู้บริหาร	จำนวนชั่วโมงการอบรมต่อคน
การต่อต้านคอร์รัปชันและคู่มือจริยธรรมธุรกิจ	100	3
ความเท่าเทียมทางเพศ	100	2
การสร้างความตระหนักเรื่องความมั่นคงปลอดภัยในระบบสารสนเทศ	100	2

คณะกรรมการบริษัทฯ ติดตามดูแลการปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติเป็นประจำ

ในปี 2565 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดนโยบายจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และไม่มีรายงานการแจ้งเบาะแสเกิดขึ้น

แนวทางปฏิบัติและการบังคับใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมทางธุรกิจ และแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้รับทราบและปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติซึ่งได้ระบุไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจและแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการแจ้งเบาะแส และกระบวนการตรวจสอบภายในเพื่อเป็นกลไกในการติดตามดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นไปตามนโยบายและหลักการดังกล่าว หากกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานฝ่าฝืนหลักการดังกล่าวอาจได้รับโทษทางวินัยอย่างเข้มงวด

3. การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญด้านนโยบายการกำกับดูแลกิจการ แนวทางปฏิบัติ และระบบที่เกี่ยวข้อง

3.1 พัฒนาการที่สำคัญด้านนโยบายการกำกับดูแลกิจการ แนวทางปฏิบัติ และระบบที่เกี่ยวข้องในปี 2565

คณะกรรมการบริษัทฯ ติดตามดูแลและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำ เพื่อให้แน่ใจว่านโยบายนั้นสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่ดีและตามมาตรฐานฉบับล่าสุด ซึ่งในปี 2565 ถึงต้นปี 2566 กิจกรรมที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการทบทวนนโยบาย แนวทางปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งดำเนินการโดยคณะกรรมการ บริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งรวมถึงบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ทบทวนนโยบายความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการ (Board Diversity) ทักษะและความชำนาญของคณะกรรมการ (Board Skill Matrix) และนโยบายการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan)
- ทบทวนจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน นโยบายการพัฒนาที่ยั่งยืน และนโยบายการบริหารความเสี่ยง
- เปลี่ยนแปลงชื่อของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็น “คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง” เพื่อขยายบทบาทของคณะกรรมการชุดย่อยนี้ ให้รวมถึงประเด็นด้านความยั่งยืน
- อนุมัตินโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

3.2 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ได้ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565 ได้มีการพิจารณาเรื่องหลักการและแนวทางปฏิบัติด้านกำกับดูแลกิจการที่ดี ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่บริษัทฯ นำมาปฏิบัติ นอกจากนี้ยังได้พิจารณา “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self-Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมิน

การกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2566

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2560 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ ยังมีได้นำมาปฏิบัติในปี 2565 มีดังต่อไปนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
<ul style="list-style-type: none"> คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายที่กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระไม่เกิน 9 ปี นับจากวันแรกที่ดำรงตำแหน่ง หากกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งครบ 9 ปี กรรมการดังกล่าวอาจดำรงตำแหน่งต่อไปได้ โดยขึ้นอยู่กับพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ ถึงความเป็นอิสระ 	<p>คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ากรรมการอิสระยังคงมีความเป็นอิสระ ถึงแม้ว่ากรรมการอิสระบางท่านดำรงตำแหน่งกรรมการเกิน 9 ปี นอกจากนี้ คณะกรรมการ บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะสรรหากรรมการอิสระท่านใหม่เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาและอนุมัติแต่งตั้ง ผู้ถือหุ้นได้อนุมัติแต่งตั้งกรรมการอิสระรายใหม่เมื่อปี 2563 ในการเสนอชื่อกรรมการเพื่อขออนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาคณสมบัติต่างๆ รวมถึงความเป็นอิสระของกรรมการอิสระที่ออกตามวาระ</p>
<ul style="list-style-type: none"> บริษัทควรจัดให้มีนโยบายค่าตอบแทนระยะยาวของกรรมการและผู้บริหารอาวุโสที่เหมาะสม 	<p>ค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงมีความเหมาะสมและเพียงพอที่จะรักษากรรมการและผู้บริหารระดับสูงให้อยู่กับบริษัทฯ อย่างไรก็ดี บริษัทฯ อาจพิจารณาให้มีผลตอบแทนสูงใจในระยะยาวในอนาคต โดยบริษัทฯ จะพิจารณาวางแผนตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญภายนอก</p>

3.3 รางวัลและการยอมรับในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้รับรางวัล (หรือถูกเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลต่าง ๆ) ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังต่อไปนี้

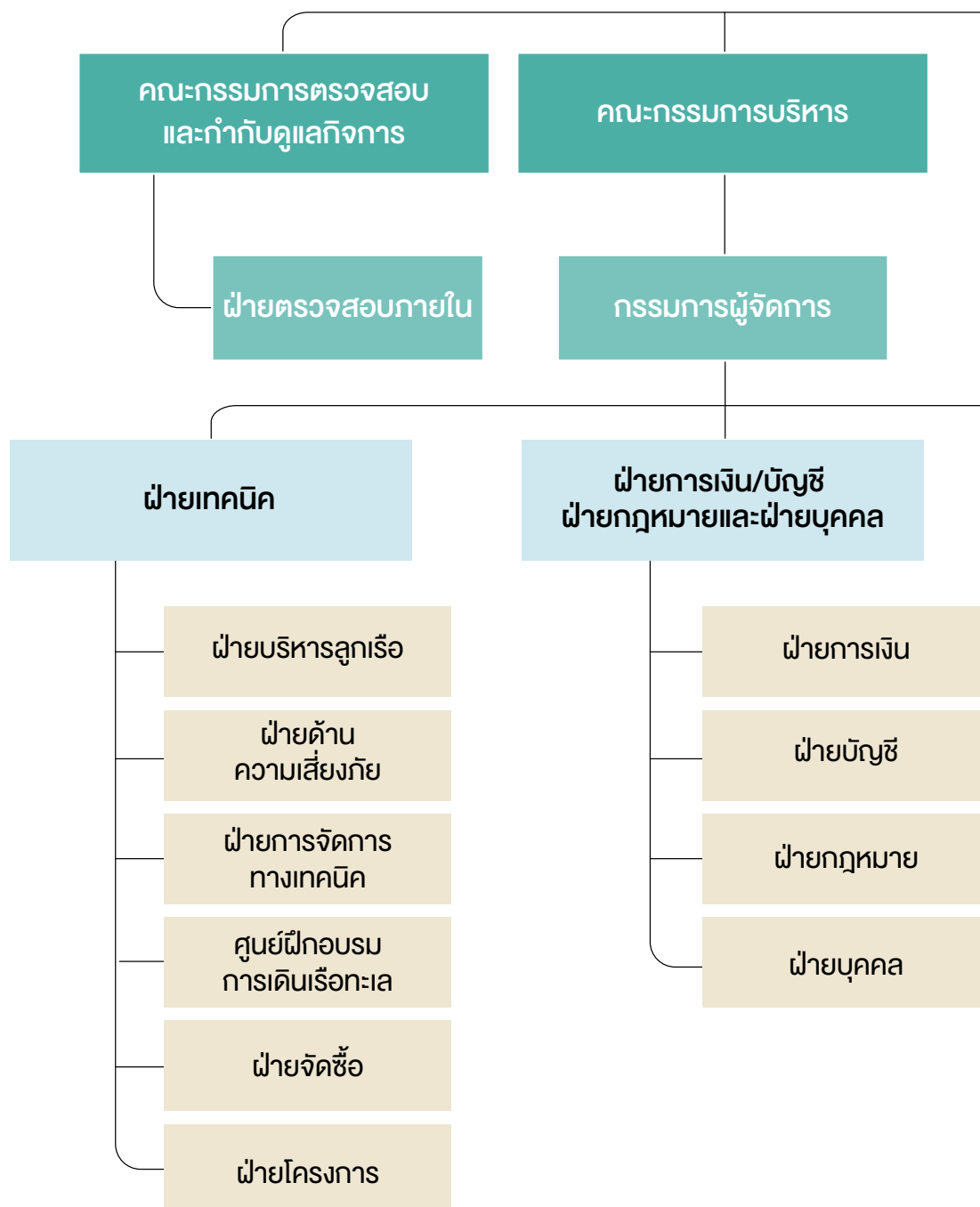


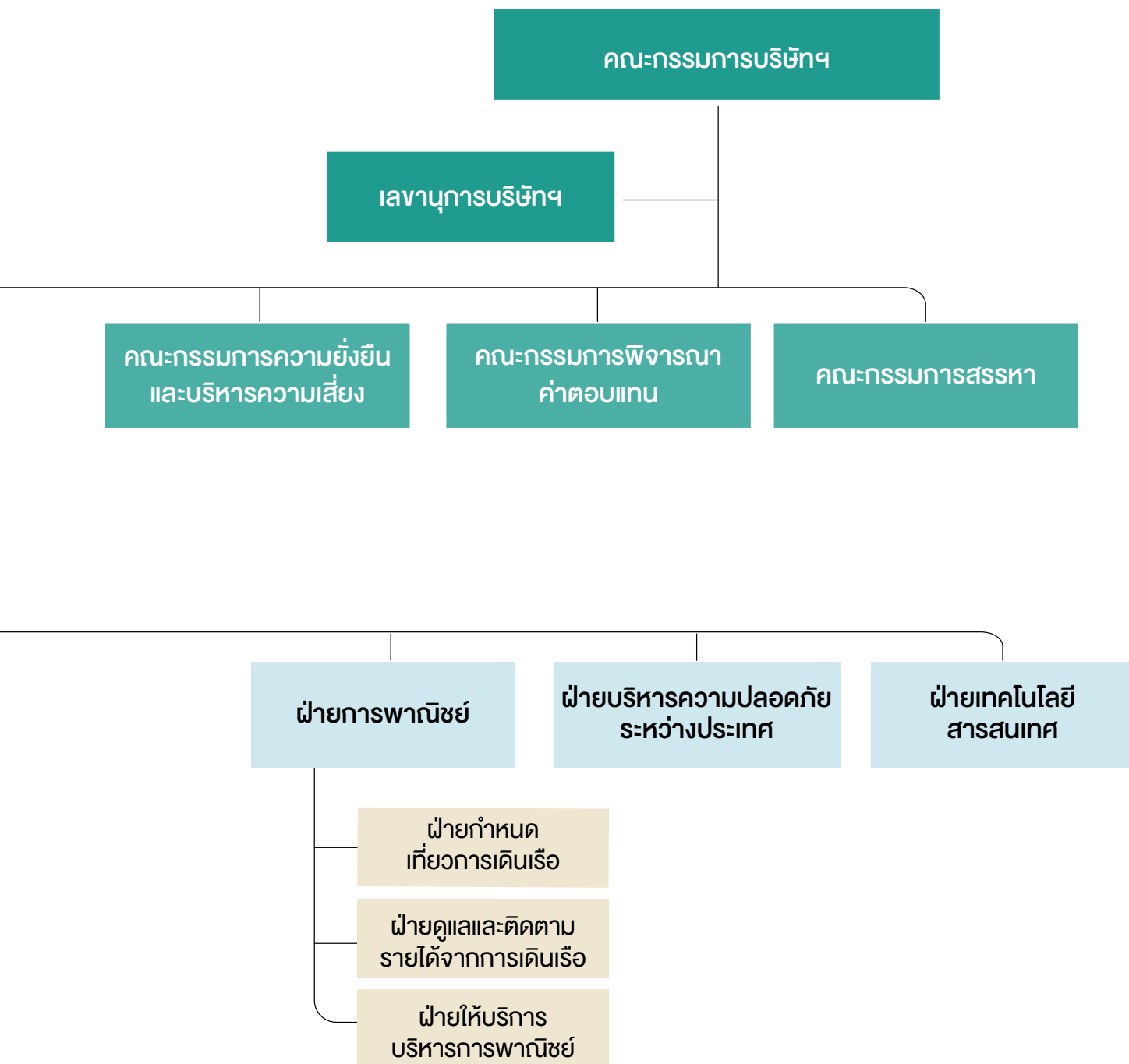
- ได้รับรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น (Outstanding Investor Relations Awards) สำหรับบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 10,000 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 30,000 ล้านบาท สำหรับปี 2564 และ 2565 ตามลำดับ
- ได้รับรางวัล Asset Class ซึ่งเป็นการยกย่องบริษัทที่ได้คะแนน ASEAN Corporate Governance Scorecard ประจำปี 2564 มากกว่า 97.50 คะแนน ASEAN Corporate Governance Scorecard พัฒนาโดย ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) ร่วมกับ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) เพื่อยกระดับมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติการกำกับดูแลของบริษัทจดทะเบียนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 13 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2565 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้คะแนนร้อยละ 100 สำหรับการจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น เป็นระยะเวลา 9 ปี สำหรับปี 2555 2556 2557 2558 2561 2562 2563 2564 และ 2565 จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- เป็นบริษัทเด่นเรือบริษัทเดียวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ได้รับรางวัล Asset Class ซึ่งเป็นการยกย่องบริษัทที่ได้คะแนน ASEAN Corporate Governance Scorecard ประจำปี 2562 มากกว่า 97.50 คะแนน ASEAN Corporate Governance Scorecard พัฒนาโดย ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) ร่วมกับ ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) เพื่อยกระดับมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติการกำกับดูแลของบริษัทจดทะเบียนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- 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 “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งแรกของปี” 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 ไม่มีหลักประกัน ในประเทศไทย มูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของปี” 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 นิวออร์ก 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 6 คณะ ได้แก่

1. คณะกรรมการบริษัทฯ
2. คณะกรรมการบริหาร
3. คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
5. คณะกรรมการสรรหา
6. คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียว หรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

1. คณะกรรมการบริษัทฯ

1.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเหมาะสมกับขนาดและความซับซ้อนของธุรกิจบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 11 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการที่ดำรงตำแหน่งผู้บริหาร และเป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ จำนวน 3 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 8 ท่าน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน (คิดเป็นร้อยละ 36 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด)

คณะกรรมการบริษัทฯ มีมุมมองต่อเรื่องเพศว่าเป็นหนึ่งองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาความหลากหลาย จึงมีความมุ่งมั่นเพื่อให้แน่ใจว่ามีการเสนอชื่อผู้สมัครกรรมการหญิงเพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณา ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการชาย จำนวน 7 ท่าน และกรรมการหญิง 4 ท่าน (คิดเป็นร้อยละ 36 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด) ทั้งนี้ กรรมการหญิง จำนวน 2 ท่าน จากกรรมการหญิงทั้งหมด 4 ท่าน เป็นกรรมการอิสระ

เพื่อให้แน่ใจว่ากรรมการสามารถอุทิศเวลาในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงกำหนดให้กรรมการแต่ละท่านสามารถดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนได้ไม่เกิน 5 บริษัท (รวมบริษัทฯ)

ตารางทักษะและความชำนาญของคณะกรรมการ (Board Skills Matrix)

ตารางทักษะ และความชำนาญของคณะกรรมการจัดทำขึ้นเพื่อช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ระบุมุมมองที่จำเป็น และประสบการณ์ที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ ทักษะและประสบการณ์เหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการวางแผนการสืบทอดตำแหน่งสำหรับการสรรหากรรมการในอนาคต

รายชื่อกรรมการ		อุตสาหกรรมการเงิน	กลยุทธ์ทางธุรกิจ	ความรู้ทางบัญชี	การเงิน/การลงทุน	ความเสี่ยงและการกำกับดูแลการปฏิบัติงาน	บรรษัทภิบาล	กฎหมายและกำกับดูแล	เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรม	การบริหารทรัพยากรบุคคลและวัฒนธรรม	ความยั่งยืนและการมีส่วนร่วมกับนักลงทุน	เพื่อพิทักษ์ในโอกาสและการลดการปล่อยคาร์บอน	ภูมิเศรษฐศาสตร์และแนวโน้มธุรกิจระหว่างประเทศ
1	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	x	x	x	x	x	x	x		x	x		x
2	นายกำธร ศิลาอ่อน	x	x	x	x	x	x	x	x		x		x
3	นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
4	ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	x	x	x		x	x		x	x	x		x
5	นายกิริต ขาห์	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
6	นายคุชรู คาลี วาเดีย	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
7	นางสาวนิชิตา ขาห์		x				x			x			x
8	นายอิชฎีชาญ ขาห์	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
9	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10	นายกอดัม กูรานา	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
11	นางสาวสิริสา สุภาวสิน	x				x	x	x		x	x		x
สรุปทักษะของกรรมการ		10	10	9	8	10	11	9	8	10	10	2	11

1.2 คณะกรรมการบริษัทฯ

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล		ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
1	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	19 เมษายน 2564
2	นายกำธร ศิลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2565
3	นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	ประธานคณะกรรมการสรรหา กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2565
4	ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	กรรมการอิสระ	19 เมษายน 2564
5	นายกิริต ขาห์	กรรมการ	19 เมษายน 2564

ชื่อ-สกุล		ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
6	นางสาวนิจิตา ขาห์	กรรมการ	19 เมษายน 2564
7	นายอิษฏ์ชาญ ขาห์	กรรมการ	4 เมษายน 2565
8	นายคุชรู คาลิ วาเดีย	กรรมการ	8 กรกฎาคม 2563
9	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	8 กรกฎาคม 2563
10	นายกอตัม คุรานา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	8 กรกฎาคม 2563
11	นางสาวสิริสา สุภาวสิน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	8 กรกฎาคม 2563

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 บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- ดูแลและติดตามเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อบรรลุผลตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้
- อำนวยความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณ และมีความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรในระดับสูงสุด
- ปรีกษาหารือกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

- การบริหารกิจการของบริษัทฯเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยได้รับการสนับสนุนจากคณะผู้บริหาร
- จัดทำ วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์และแผนธุรกิจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- บริหารจัดการบริษัทฯให้เป็นไปตามกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และนโยบายที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- รายงานผลการดำเนินงานรวมถึงงานระหว่างทำอื่นๆ แก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

- ดูแลให้แน่ใจว่าผู้บริหารทุกคนได้รับข้อมูลที่เพียงพอ เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างเหมาะสม
- พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของคณะผู้บริหารในการผลักดันกลยุทธ์และเป้าหมายของบริษัทฯ และจ้างงานพนักงานใหม่ที่มีความสามารถในการเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่มีประสิทธิภาพ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติตามบทบาทและหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านถือว่าเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทั้งหมดและมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่ดำเนินการธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องอย่างน้อยจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด
4. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้ที่มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้ที่มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสี่ท่านลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
 - 1) นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม
 - 2) นายกิริต ซาห์
 - 3) นายอิษฎ์ชาญ ซาห์
 - 4) นายกอตัม คูรานา
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใด ๆ ให้อนุญาตต่อศาลการพิจารณา
6. สอบทานและอนุมัติในวิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยม และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์และทางเลือกต่าง ๆ ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร และอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
8. ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
9. กำกับดูแลให้มีการสื่อสาร และดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านทุจริต และคอร์รัปชัน
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 5 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 ได้มุ่งเน้นในการให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และพัฒนาการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องต่อไป ปัจจุบันคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ
1. นายกำธร สีลาอ่อน*	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ
2. ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์*	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์*	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ

* กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้เอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบทานและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน

2. คู่มือเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเปลี่ยนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่น ๆ อย่างเป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
7. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
8. กำกับดูแลนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และสอบทานขั้นตอนดำเนินงานในการต่อต้านคอร์รัปชันประจำปีเพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามแนวทางของแนวร่วมปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต (CAC) อย่างมีประสิทธิภาพ
9. สอบทานการปฏิบัติตามนโยบายและขั้นตอนในการแจ้งเบาะแส และการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล สำหรับการรายงานข้อมูลการกระทำผิด และ/หรือการทุจริต การสอบสวน และพิจารณาข้อร้องเรียน (ถ้ามี) เกี่ยวกับการกระทำความผิด หรือการทุจริตนั้นรวมถึงพิจารณาผลการสอบสวนของบริษัทฯ
10. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
11. ปฏิบัติงานอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย และด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

2.2 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งบุคคล 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ - การเงิน
3. นายจันดร้าเซก้า สีวรามัน เวนกีทารามัน*	กรรมการ - เทคนิค

* ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารโดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 แทนนายประธาน มหาสิงห์ซึ่งเกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ และคณะกรรมการบริหาร โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2565

อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. มีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. มีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขต อำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีกรรมการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
3. มีอำนาจกระทำการใด ๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการดำเนินธุรกิจ
4. มีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหาหรือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่จะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ทั้งนี้รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอ เพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน
5. จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. ทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในตารางการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. แต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง
8. ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
9. ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความจำเป็นในแต่ละครั้ง ตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย
10. จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
11. จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้
12. พัฒนาและดำเนินการให้มีระบบต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานทุกระดับและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการต่อต้านการคอร์รัปชัน

2.3 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกสนับสนุนคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านความยั่งยืนและความรับผิดชอบต่อสังคม กำหนดนโยบาย กลยุทธ์ และแผนงานของบริษัทฯ กำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุมทั้งองค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุและติดตามความเสี่ยงต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งจัดทำแผนการจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิผล

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ต่อมาในวันที่ 4 เมษายน 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงชื่อของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็น “คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง” เนื่องจากบทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ได้รวมหน้าที่ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านความยั่งยืนด้วย ปัจจุบันคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย กรรมการจำนวน 4 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ
1. นายกำธร ศิลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
2. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวดี ปานะนนท์	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
4. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการบริหาร/ กรรมการผู้จัดการ

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

- กำหนดนโยบายด้านความยั่งยืนตามการดำเนินงานทางธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเป้าหมาย และกลยุทธ์ด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ ของฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความสอดคล้องกัน
- ทบทวนและปรับปรุงนโยบายความยั่งยืนของบริษัทฯ
- ติดตามผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และคุณภาพ พร้อมสร้างมูลค่าสูงสุดให้กับบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- กำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยง
- กำหนดกระบวนการเพื่อบรรเทาและจัดการความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อองค์กร
- กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่าปัจจัยความเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กรได้ถูกนำมาพิจารณาในขั้นตอนการระบุความเสี่ยง
- กำกับดูแลให้แน่ใจว่ามีการประเมินผลกระทบของปัจจัยความเสี่ยงต่าง ๆ รวมถึงมีวิธีการในการบรรเทาความเสี่ยงอย่างเหมาะสม
- ทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี
- ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามกรอบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร รวมถึงเสนอแนะกรอบ ดำเนินงาน สำหรับการควบคุมภายใน
- รายงานความเสี่ยงที่สำคัญ และความคืบหน้าในการดำเนินการบรรเทาความเสี่ยงแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำ

2.4 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายคำตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงอย่างเป็นอิสระ และนำเสนอคำตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและรับรองทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วน หรือไม่รับรองทั้งหมด เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการ แต่จะนำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับคำตอบแทนดังกล่าวเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนชุดแรก เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ
1. นายกำธร ศิลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ
2. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการอิสระ
3. นายกิริต ซาห์	กรรมการพิจารณาคำตอบแทน	กรรมการ

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. นำเสนอคำตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ จัดทำข้อเสนอแนะและแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับคำตอบแทนของบริษัทต่าง ๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
4. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

2.5 คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหา และการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรองหรือไม่รับข้อเสนอแนะหรือแก้ไข เพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ)

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาชุดแรก เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 มีวาระการดำรงตำแหน่งท่านละ 2 ปี ปัจจุบันคณะกรรมการสรรหาประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ
1. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	ประธานคณะกรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ
3. ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์	กรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหา

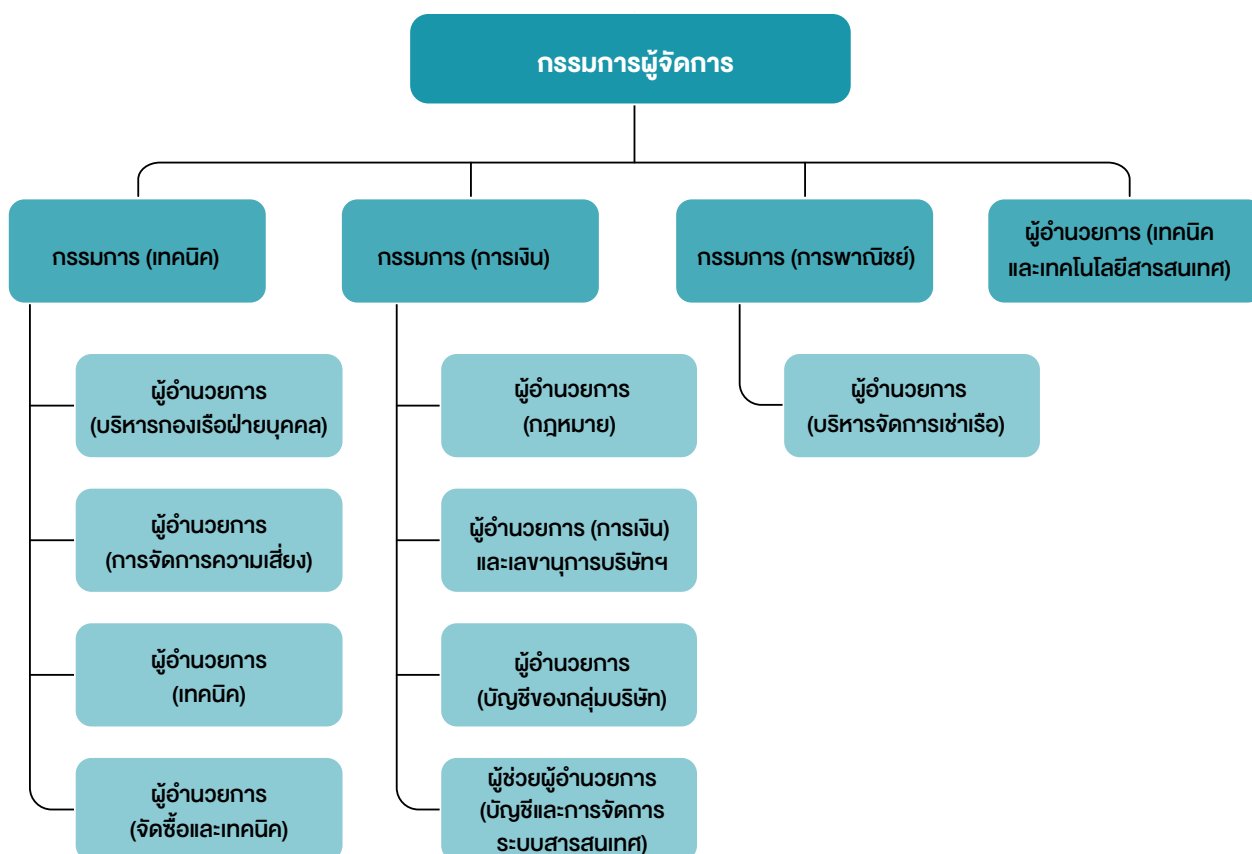
คณะกรรมการสรรหามีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหา บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง

3. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณานุมัติในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงในระหว่างวาระ หรือ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป
4. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัทฯ
5. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
6. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

3. ผู้บริหาร

3.1 ผู้บริหารระดับสูง



คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายประธาน มหาสิงห์*	กรรมการ (เทคนิค)

* เกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯและคณะกรรมการบริหาร โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2565 โดยนายจันดร้าเชก้า สิวรามัน เวนกัทารามัน ได้รับแต่งตั้งให้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ (เทคนิค) แทน โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2565 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายประธาน มหาสิงห์*	กรรมการ (เทคนิค)
4. นายชีลา โกปินาธาน	กรรมการ (การพาณิชย์)
5. นายเซบาสเตียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่	ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)
6. นายนิลากันตัน วาสุเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
7. นายจันดร้าเชก้า สิวรามัน เวนกัทารามัน**	ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ)
8. นายชังการ จีรี ชังการ	ผู้อำนวยการ (บริหารจัดการเช่าเรือ)
9. นายมิจฮา ซาฟา	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค)
10. นายนิริส ลิขสิทธิ์พันธุ์	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
11. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)
12. นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน	ผู้อำนวยการ (การเงิน) และเลขานุการบริษัทฯ
13. นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย	ผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
14. นางสาวนลินทิพย์ ศานตินานนท์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

* เกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ และคณะกรรมการบริหาร โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2565

** ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯให้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหาร โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป

3.2 ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประโยชน์ของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และสวัสดิการอื่นๆ รวมถึงเงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน

ค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูงสำหรับปี 2565 2564 และ 2563 มีดังต่อไปนี้

รายละเอียด	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ			
• เงินเดือน	7.73	7.77	8.16
• โบนัส	-	-	4.17
• ค่าภาษีเงินได้	3.53	3.74	6.03
• ค่าตอบแทนกรรมการ	0.55	0.55	0.55
• ค่าตอบแทนอื่น ๆ	0.62	0.61	0.62
รวมค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ	12.43	12.67	19.53
ค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง (ไม่รวมกรรมการผู้จัดการ) จำนวน 13 คน (ปี 2564: 13 คน และ ปี 2563: 12 คน)	48.46	56.05	94.84

3.3 ข้อมูลพนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี่ จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 2564 และ 2563

รายละเอียด	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565
พนักงานทั้งหมด (คน)	129	129	133
ค่าตอบแทนพนักงานทั้งหมด (ล้านบาท)	229.27	217.68	315.37
ค่าตอบแทนรวมของพนักงานชาย (ล้านบาท)	175.66	166.35	238.71
ร้อยละของค่าตอบแทนรวมของพนักงานชาย	77	76	76
ค่าตอบแทนรวมของพนักงานหญิง (ล้านบาท)	53.60	51.34	76.66
ร้อยละของค่าตอบแทนรวมของพนักงานหญิง	23	24	24
ค่าตอบแทนโดยเฉลี่ยของพนักงาน (ล้านบาท) - ไม่รวมค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการ	1.69	1.60	2.24
ค่าตอบแทนโดยเฉลี่ยของพนักงานชาย (ล้านบาท)	3.14	2.92	4.05
ค่าตอบแทนโดยเฉลี่ยของพนักงานหญิง (ล้านบาท)	0.73	0.71	1.04
อัตราส่วนค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการต่อ ค่าตอบแทนโดยเฉลี่ยของพนักงาน	7.34:1	7.92:1	8.71:1

ค่าตอบแทนพนักงานประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่น ๆ เช่น กองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ และเงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน เป็นต้น

4. ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

4.1 ข้อมูลของบุคคลต่าง ๆ ในบริษัทฯ

ชื่อ ประวัติ ประสบการณ์ และจำนวนหุ้นที่ถือของคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร รวมถึงเลขานุการบริษัทฯ บุคคลที่รับผิดชอบฝ่ายบัญชีและการเงินสูงสุด บุคคลที่ดูแลฝ่ายบัญชี หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน และหัวหน้าฝ่ายกฎหมาย ได้แสดงอยู่ในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้ รวมถึงเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

4.2 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ สื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ โดยนักลงทุนสามารถส่งอีเมลไปที่ ir@preciousshipping.com หรือติดต่อบุคคลตามรายละเอียดด้านล่าง ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลแก่นักลงทุน ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ และบุคคลทั่วไป

คุณกาลิด มอยนุดดิน ฮาจิมี	กรรมการผู้จัดการ โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล kh@preciousshipping.com
คุณกอตัม กูรานา	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8858 อีเมล gk@preciousshipping.com
คุณสิริสา สุภาวสิน	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) โทรศัพท์ 66 2696 8854 อีเมล sirasa@preciousshipping.com
คุณสมปรารถนา เทพณาเพลิน	ผู้อำนวยการ (การเงิน) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล som@preciousshipping.com

4.3 เลขานุการบริษัทฯ

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือ คุณสมปรารถนา เทพณาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแล และให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

4.4 ค่าสอบบัญชี

ค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่น ๆ สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2565 และ 2564 มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2564 (ล้านบาท)	ปี 2565 (ล้านบาท)
ค่าสอบบัญชี และค่าตอบแทนจากการให้บริการอื่น จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด		
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.10	2.15
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย และ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.38	2.42
รวมค่าสอบบัญชี	4.48	4.57
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> • สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) • สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม) 	0.18 0.88	0.15 0.91
รวมค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับบริษัทฯและบริษัทย่อย	1.06	1.06
รวมค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด	5.54	5.63
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยในต่างประเทศ - จ่ายให้สำนักงานสอบบัญชีอื่น	3.66	4.23
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ - จ่ายให้กับสำนักงานสอบบัญชีอื่น	0.96	1.25
รวมค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับปี	10.16	11.11



รายงานการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางดำเนินงานของบริษัทฯ ไปสู่เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ การกำหนดอำนาจหน้าที่ การบริหารที่มีประสิทธิภาพ และการจัดการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร คณะกรรมการบริษัทฯ ติดตามดูแลการปฏิบัติตามกลยุทธ์ และดูแลการปฏิบัติงานตามแผนธุรกิจของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริหารซึ่งได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบการบริหารงานประจำของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายไตรมาส เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ และให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565 คณะกรรมการได้ทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมขององค์กร ผลการทบทวนพบว่าสอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน

รายงานการกำกับดูแลกิจการนี้ไม่เพียงแต่แสดงหลักการกำกับดูแลกิจการที่บริษัทฯ ปฏิบัติตาม แต่ยังรวมถึงผลการปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลกิจการของคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2565

1. การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหานำเสนอรายชื่อผู้สมัครต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อแทนกรรมการที่เกษียณอายุการทำงานหรือเพื่อดำรงตำแหน่งที่ว่าง

กรรมาการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระของบริษัทฯ 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” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการการเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงินด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นทำนองเดียวกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้องหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ในช่วงสอง (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
- เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุม เพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี
- มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมที่จะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ
- จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน
- จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ
- กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

การสรรหาและคัดเลือกคณะกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการสรรหาทบทวนโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหาผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับความต้องการและสถานการณ์ของบริษัทฯ

นโยบายความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการ (Board Diversity Policy)

บริษัทฯ ดำเนินการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ ความหลากหลายนี้เป็นเรื่องที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีมุมมองที่รอบด้านและให้เกิดความสมดุลในการรับมือกับสถานการณ์และโอกาสต่างๆ

ที่บริษัทฯ เคารพ การมีคณะกรรมการที่มีความหลากหลาย ซึ่งรวมถึงการมีกรรมการที่เป็นผู้หญิงในจำนวนที่เหมาะสม นำไปสู่การตัดสินใจที่ดีขึ้น และสามารถสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันให้แก่บริษัทฯ นอกจากนี้ คณะกรรมการควรประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้หญิงอย่างน้อยร้อยละ 30 ซึ่งถือเป็นเกณฑ์ที่ส่งเสริมความหลากหลายและความเสมอภาคและเป็นหลักการปฏิบัติที่ดี

นอกจากนี้ การมีคณะกรรมการที่ประกอบไปด้วยกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่หลากหลายนั้นมีความสำคัญต่อบริษัท เนื่องจากความหลากหลายนี้ทำให้คณะกรรมการได้รับข้อมูลเชิงลึกและมุมมองที่เป็นประโยชน์ในด้านต่างๆ เช่น การเดินเรือ การบริหารจัดการทางการเงิน เทคโนโลยี การบริหารความเสี่ยง กฎหมายและการกำกับดูแล ทักษะเหล่านี้ช่วยให้บริษัทฯ สามารถตัดสินใจจากการได้รับข้อมูลที่เพียงพอ และรับมือกับความท้าทายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น

ในกรณีที่มีการสรรหากรรมการใหม่ คณะกรรมการ จะพิจารณาถึงคุณสมบัติและทักษะของผู้สมัครที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัท และคำนึงถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของผู้สมัครและความสอดคล้องกันกับทิศทางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ มีแนวทางหลายขั้นตอนขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัท) คณะกรรมการบริษัท จะปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่น ๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่น ๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัท และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงของบริษัท และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจากนี้คณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัท
- คณะกรรมการสรรหาเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลง เพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

กระบวนการพิจารณาเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ

ตามมาตรา 71 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 กำหนดให้ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้งที่ กรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งหนึ่งในสาม (1/3) โดยอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งให้เป็นสามส่วนไม่ได้ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) โดยให้กรรมการที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง กรรมการ ผู้ออกจากตำแหน่งไปนั้นอาจจะได้รับเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ขั้นตอนในการเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ มีดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของกรรมการที่ต้องออกตามวาระ เช่น การเข้าร่วมประชุม การมีส่วนร่วมในการประชุม และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัท
- หลังการพิจารณา คณะกรรมการสรรหาจะเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

การเสนอชื่อกรรมการสำหรับปี 2565

บริษัทฯ ได้เชิญให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2564 อย่างไรก็ตาม ไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้นำเสนอกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาและอนุมัติการเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2565 ดังต่อไปนี้

1. นายกำธร สีลาอ่อน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ / ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง / ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ
2. นายอิทธิชัย ชาติ กรรมการ
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

* นางลิน เยน ค็อก ขอสงวนสิทธิ์ในการได้รับการเสนอชื่อให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการต่ออีกวาระ ณ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญครั้งที่ 1/2565

คณะกรรมการบริษัทฯ โดยคำแนะนำจากคณะกรรมการสรรหา มีความเห็นว่าควรให้กรรมการทั้ง 3 ท่านข้างต้นกลับเข้ารับตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง กรรมการข้างต้นเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติที่เหมาะสมเป็นอย่างยิ่ง และมีประสบการณ์อันกว้างขวางเกี่ยวกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ การเงิน และการเดินเรือ ซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์บริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน ตลอดจนทิศทางการเติบโตและการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนในอนาคต และเป็นที่คาดหมายว่าบริษัทฯ จะได้รับผลประโยชน์อย่างมากจากประสบการณ์ ข้อเสนอแนะและวิสัยทัศน์ของท่านเหล่านี้ที่จะได้นำมาสู่คณะกรรมการบริษัทฯ

ผู้ถือหุ้นได้อนุมัติการกลับเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการทั้ง 3 ท่าน ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยผู้ถือหุ้น 1 หุ้น มีสิทธิลงคะแนนเสียงได้ 1 คะแนน

2. การพัฒนากรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มคุณค่าของกรรมการ โดยจัดให้มีการเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตรและเข้าร่วมสัมมนาต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยกรรมการบริษัทฯ ทุกท่าน ได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตร Director Certification Program (DCP) และ/หรือได้เข้าร่วมอบรมในหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

บริษัทฯ สนับสนุนให้กรรมการทุกคนเพิ่มพูนความรู้ผ่านการอบรมรวมถึงการเข้าร่วมสัมมนาที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย และองค์กรชั้นนำอื่น ๆ เพื่อเพิ่มพูนความสามารถตามบทบาทหน้าที่

ในปี 2565 ผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมในหัวข้อ “การทบทวนกลยุทธ์” ร่วมกัน นอกจากนี้ การนำเสนอเนื้อหาโดยผู้บริหาร ยังมีการนำเสนอเรื่องแนวโน้มตลาดการเดินเรือ โดยผู้เชี่ยวชาญทางอุตสาหกรรม

การเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่างๆ ของกรรมการบริษัทฯ ในปี 2565

กรรมการที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
ศาสตราจารย์ ดร. ภาณุ ปานะนนท์	Director Leadership Certification Program (DLCP 9/2022)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

กิจกรรมที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
นายกอดั้ม คุรานา	ผู้บรรยายที่งาน HSBC 16 th Annual Transport & Logistics Conference	บริษัท เอชเอสบีซี โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)
	CEO Excellence	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทยร่วมกับ McKinsey & Company
	E-Learning CFO's Refresher Course: หัวข้อ ประเด็นด้านการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์การดำเนินงาน การเปิดเผยข้อมูลและรายงานทางการเงินของบริษัทจดทะเบียน	ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
	ความเท่าเทียมทางเพศ	บริษัท อีเคโก้ คอนซัลติ้ง จำกัด (การอบรมภายในผ่านสื่อออนไลน์)
	การตระหนักถึงความปลอดภัยของข้อมูล	การอบรมภายในผ่านสื่อออนไลน์
นางสาวสิริสา สุภาวสิน	Women in Maritime Conference	Norton Rose Fulbright
	เทคนิคการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลตามกฎหมาย	สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)
	The Global Summit of Women 2022	Global Summit of Women
	ความเท่าเทียมทางเพศ	บริษัท อีเคโก้ คอนซัลติ้ง จำกัด (การอบรมภายในผ่านสื่อออนไลน์)
	การตระหนักถึงความปลอดภัยของข้อมูล	การอบรมภายในผ่านสื่อออนไลน์

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

บริษัทฯ ได้จัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ จำนวน 2 ท่านในปี 2563

3. การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการ

หลักเกณฑ์

บริษัทฯ จัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการ อย่างน้อยปีละ 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 11 พฤศจิกายน 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งแบบรายคณะและรายบุคคลโดยผลประเมินการปฏิบัติงานอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2566

การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 5 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหา และคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย” (Board Committee Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการชุดย่อย
- การประชุมของคณะกรรมการชุดย่อย
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละคณะกรรมการชุดย่อย

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละคณะ สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการชุดย่อย	ระดับคะแนนประจำปี 2565
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	ดีเลิศ
คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	ดีเลิศ
คณะกรรมการบริหาร	ดีเลิศ
คณะกรรมการสรรหา	ดีมาก
คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	ดีมาก

คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการชุดย่อย ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2566

การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ซึ่งประเมินโดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยใช้หัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติงานทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงาน และความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ทางด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2566

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 2565 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย												การประชุม สามัญประจำปี		
	จำนวนที่เข้าประชุม / จำนวนครั้งประชุมทั้งหมด														
	คณะกรรมการบริษัทฯ		คณะกรรมการตรวจสอบ และ กำกับดูแล กิจการ		คณะกรรมการความ ยั่งยืนและ บริหารความ เสี่ยง		คณะกรรมการ บริหาร		คณะกรรมการ พิจารณา ค่าตอบแทน		คณะกรรมการ สรรหา				
	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	
1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	2/2	5/5												-	1/1
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	1/1	6/6	-	4/4	-	4/4			1/1	2/2	1/1	2/2		-	1/1
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	2/2	5/5	-	3/3	-	3/3					1/1	2/2		-	1/1
4. ศาสตราจารย์ ดร.ภวิดา ปานะนนท์	2/2	5/5	-	4/4	-	4/4			1/1	2/2	1/1	-		-	1/1
5. นางลิน เชน ค็อก*	-	2/2	-	1/1	-	1/1					-	2/2		-	1/1
6. นายอุษรุ คาเลี วาเคีย	2/2	5/5												-	1/1
7. นางสาวนิชิต้า ขาห์	-	6/7												-	1/1
8. นายกิริต ขาห์	2/2	5/5							1/1	2/2				-	1/1
9. นายอิชฎ์ชาญ ขาห์	2/2	5/5												-	1/1
10. นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	2/2	5/5			-	4/4	5/5	1/1						-	1/1
11. นายกอดัม กูรานา	2/2	5/5					5/5	1/1						-	1/1
12. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	2/2	5/5												-	1/1
13. นายประธาน มหาลิงกัม							5/5	1/1							
จำนวนครั้งของการประชุม	7 ครั้ง		4 ครั้ง		4 ครั้ง		6 ครั้ง		3 ครั้ง		3 ครั้ง		1 ครั้ง		
ร้อยละการเข้าประชุม	98%		100%		100%		100%		100%		100%		100%		

* กรรมการที่ออกตามวาระ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565

สำหรับปี 2565 มติทั้งหมดของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตัดสินใจโดยกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ณ ขณะนั้น ซึ่งมีคะแนนเสียงมากกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดในคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565 กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหารและได้รายงานผลการประชุมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

4.2 ค่าตอบแทนกรรมการ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง โดยการนำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการ ข้อเสนอแนะ และความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับค่าตอบแทนกรรมการ จะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับค่าตอบแทนกรรมการต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด ซึ่งได้เปิดเผยไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

ในปี 2565 และ 2564 บริษัทฯ ได้เสนอค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นค่าตอบแทนประจำและไม่มีค่าตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ		จำนวนเงิน							
		2565					2564		
		ตำแหน่ง	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	รวม	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	รวม
1	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	ประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการอิสระ	1.20			1.20	1.20		1.20
2	นายถาวร ศิลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.11	1.06	0.55	0.40	0.95
3	นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	0.55	0.15	0.08	0.78	0.55		0.55
4	ศาสตราจารย์ดร.ภิวดา ปานะนนท์	กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.08	0.83	0.55	0.20	0.75

รายชื่อกรรมการ		จำนวนเงิน							
		2565					2564		
		ตำแหน่ง	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	คณะกรรมการ ความ ยั่งยืนและ บริหาร ความเสี่ยง	รวม	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	รวม
5	นางลิน เชน ค็อก*	กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	0.14	0.05		0.19	0.55	0.20	0.75
6	นายอุษรุ คาลี วาเคีย	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 มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55			0.55	0.55		0.55
11	นายกอตัม กูรานา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55			0.55	0.55		0.55
12	นางสาวสิริสา สุภาวสิน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55			0.55	0.55		0.55
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี **			6.84	0.80	0.27	7.91	7.25	0.80	8.05

* กรรมการที่ออกตามวาระ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565

** 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 กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่น ๆ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ มีรายละเอียดข้างล่างดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2565	2564	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	0.97	1.95	0.77	1.24	0.22	0.27	4.04	9.29
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.50	1.17	0.38	0.70	0.16	0.22	2.01	4.63
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.54	1.07	0.43	0.73	0.16	0.21	2.67	5.29
ผู้บริหารบริษัทฯ	8.17	4.91	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.62	1.91	0.44	1.73	0.14	0.26	2.03	4.48

รายการ	*ฟีดแบล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2565	2564	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.41	1.49	0.26	1.34	0.07	0.19	1.58	3.63
ประธานกรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง ****	0.11	-	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
กรรมการความยั่งยืนและบริหาร ความเสี่ยง ****	0.08	-	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

**** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย: ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ฟีดแบล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 5,001 - 10,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2565	2564	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	0.81	1.47	0.69	1.19	0.29	0.35	3.15	5.49
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.50	0.91	0.44	0.77	0.19	0.24	1.72	2.59
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.51	0.93	0.44	0.76	0.19	0.24	1.93	3.14
ผู้บริหารบริษัทฯ	8.17	4.91	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.48	0.68	0.37	0.57	0.14	0.34	1.38	1.58
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.35	0.50	0.25	0.40	0.08	0.23	1.10	1.25
ประธานกรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง ****	0.11	-	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
กรรมการความยั่งยืนและบริหาร ความเสี่ยง ****	0.08	-	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

**** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย: ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด 10,001 - 50,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2565	2564	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม	ค่า ตอบแทน ประจำ + เบี้ย ประชุม +โบนัส
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	1.20	1.20	1.13	2.24	0.80	1.45	0.23	0.28	7.34	13.63
กรรมการบริษัทฯที่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.63	1.36	0.51	0.90	0.19	0.24	3.49	6.64
กรรมการบริษัทฯที่ไม่เป็นผู้บริหาร	0.55	0.55	0.68	1.39	0.54	0.94	0.19	0.24	4.05	7.20
ผู้บริหารบริษัทฯ	8.17	4.91	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.62	0.62	0.53	0.53	0.09	0.09	2.56	2.56
กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.43	0.43	0.44	0.44	0.07	0.07	1.84	1.84
ประธานกรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง ****	0.11	-	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
กรรมการความยั่งยืนและบริหารความ เสี่ยง ****	0.08	-	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

** ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565

*** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

**** ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

5. กำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹

บริษัทฯ กำกับดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹ทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดกลไกดังต่อไปนี้ เพื่อควบคุมดูแลการกำกับดูแลกิจการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹ของบริษัทฯ

- บริษัทฯ เสนอชื่อกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทตามความเหมาะสมของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทั้งนี้ สำหรับบริษัทร่วม¹ การแต่งตั้งกรรมการให้เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาลงทุน (ถ้ามี)
- คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาผู้ถูกเสนอชื่อให้เข้ารับตำแหน่งกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ โดยปกติ กรรมการบริหารจะได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย อย่างไรก็ตาม กรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทจะขึ้นอยู่กับความต้องการสำหรับการดำเนินธุรกิจและตามกฎหมายที่ใช้บังคับ
- กรรมการของบริษัทย่อยปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินธุรกิจ กรรมการจะต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง เพื่อรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- ต้องมีการรายงานผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทย่อยให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ
- คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่ดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการเปิดเผยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ คณะกรรมการบริหารต้องดูแลให้แน่ใจว่าการเปิดเผยข้อมูลที่มีความสำคัญมีความถูกต้องและทันต่อเวลา

- ระบบการควบคุมภายใน และนโยบายของบริษัทฯ ต้องครอบคลุมถึงบริษัทย่อยด้วย ฝ่ายตรวจสอบภายในจะตรวจสอบการปฏิบัติตามนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติเหล่านี้ และรายงานประเด็นที่เกิดขึ้นต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการพิจารณาประเด็นและกำหนดมาตรการในดำเนินการ

¹ “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

นอกเหนือจากสิทธิพื้นฐานต่าง ๆ ข้างต้นแล้ว ผู้ถือหุ้นมีสิทธิได้รับข้อมูลผลการดำเนินงาน ข่าวสารจากผู้บริหาร และข้อมูลอื่น ๆ ที่สำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจโดยการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้ใช้สิทธิของตน ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เคารพสิทธิของผู้ถือหุ้นโดยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้เข้าร่วมการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ดังนี้

- สนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นทุกท่าน รวมถึงผู้ถือหุ้นสถาบันเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง
- แบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นและขั้นตอนในการมอบฉันทะได้จัดส่งแนบไปพร้อมหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้น
- จัดเตรียมอาคารแสดมปีเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้รับมอบฉันทะ
- 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 และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ อันที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างดียิ่ง ในการสร้างความสำเร็จและความมั่นคงในระยะยาวให้กับบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ “กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย” นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้ติดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่าง ๆ และสามารถติดต่อโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัทฯ ตามความประสงค์ โดยไม่ต้องผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะเก็บข้อร้องเรียนดังกล่าวเป็นความลับ และหากข้อร้องเรียนมีมูลความจริง คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการเพื่อแก้ไขตามความเหมาะสม

- **ด้านผู้บริหาร:** บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของผู้บริหารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยคำตอบแทนของผู้บริหารมีโครงสร้างที่เหมาะสมและสอดคล้องกับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม และค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปของบริษัทจดทะเบียนในประเทศไทย บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ทำงานอย่างอิสระปราศจากการแทรกแซง ภายใต้บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบที่มอบหมายโดยคณะกรรมการบริษัทฯ
- **ด้านพนักงาน:** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การดำเนินธุรกิจราบรื่นและประสบความสำเร็จ บริษัทฯ ให้โอกาสในการจ้างงาน 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 และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่าง ๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติการบนเรือของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่าง ๆ แม้ว่าผลตอบแทนบางอย่างกฎหมายจะไม่ได้กำหนด ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ Employee Stock Ownership Plan (ESOP) เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงานและลูกเรือ โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และ

กำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

บริษัทฯ จัดให้มีคณะกรรมการสวัสดิการ ซึ่งประกอบด้วยพนักงานจำนวน 5 คน จากแผนกต่างๆ เพื่อดูแลความเป็นอยู่ของพนักงาน ปรึกษาหารือกับผู้บริหารของบริษัทฯ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิการของพนักงาน ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะด้านสวัสดิการของพนักงานต่อบริษัทฯ

- **ด้านนายหน้า:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติกับนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว
- **ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้เป็นปัจจัยสำคัญแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงในสินทรัพย์ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์และข้อตกลงต่อเจ้าหนี้เงินกู้ทุกราย ดังนั้นบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินต่าง ๆ 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 ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันทางการค้าที่ดี และละเว้นการทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าต่าง ๆ ด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมทั้งละเว้นการเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าหรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นในการแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินทาง รวมถึงข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ในปี 2565 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทหรือคดีความกับคู่แข่งทางการค้า

- **ด้านชุมชนและสังคม:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่องูที่อยู่มากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้
- **ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ:** นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินทางซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าภาครัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรม และมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยฝ่าย

ตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่าง ๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

- **ด้านสิ่งแวดล้อม:** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบนั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงาน การปฏิบัติตามกฎหมายต่าง ๆ และจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

- **การเคารพหลักสิทธิมนุษยชน:** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎหมายสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แรงงานหรือการใช้แรงงานเด็ก บริษัทฯ ไม่สนับสนุนกิจกรรมใด ๆ ที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ อายุ ศาสนา สีผิว สภาพร่างกายฐานะ หรือชาติตระกูล นอกจากนี้บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พันธมิตรทางธุรกิจ คู่ค้า และผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานของบริษัทฯ และรวมถึงบริษัทที่อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัทฯ ทั้งในและต่างประเทศ ดำเนินธุรกิจด้วยการเคารพสิทธิมนุษยชน

ในปี 2565 บริษัทฯ ไม่ได้รับรายงานหรือข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดสิทธิมนุษยชน

- **จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา:** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องเคารพในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาประเภทอื่น ๆ ตัวอย่างเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมที่ใช้นั้นต้องผ่านการตรวจสอบและติดตั้งโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าโปรแกรมหรือข้อมูลที่นำมาใช้ในการทำงานไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

3. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่น ๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างสะดวก

3.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

3.2 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ บริษัทฯ จัดตั้งหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ รวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์ เพื่อให้เกิดความเข้าใจอย่างถ่องแท้เกี่ยวกับบริษัทฯ และธุรกิจของบริษัทฯ ข้อมูลบริษัทฯ และข้อมูลผลการดำเนินงานได้นำเสนอทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และช่องทางอื่น ๆ

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	การให้สัมภาษณ์ แก่นักหนังสือพิมพ์ และทีวี	รวม
2565	29	15	9	11	64
2564	69	19	11	14	113
2563	29	26	10	4	69

4. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

4.1 ความรับผิดชอบที่ชัดเจนของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตน และดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะมีส่วนร่วมในเรื่องใด ๆ ที่อาจจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเรื่องดังต่อไปนี้ต้องได้รับการตัดสินใจหรือได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

- สิทธิที่จะกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ
- การแต่งตั้งกรรมการบริหาร คณะกรรมการชุดย่อย กรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขายหรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ ที่มีระยะเวลามากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความหรือยื่นฟ้องต่อศาลหรือยื่นข้อพิพาทใดๆต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณา
- การอนุมัติผลการดำเนินงานประจำปีและรายได้ไตรมาส
- อนุมัติพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจรรยาบรรณของธุรกิจ
- อนุมัติการตัดสินใจที่สำคัญในแง่ของทิศทางธุรกิจของบริษัทฯ และนโยบาย
- การตัดสินใจในการลงทุนที่สำคัญและการทำสัญญาที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญให้กับบริษัทฯ
- เรื่องใด ๆ และ/หรือรายการที่อยู่ภายในขอบเขตของคณะกรรมการตามหนังสือบริษัทฯ สนธิข้อบังคับตามพระราชบัญญัติ บริษัท มหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และ หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะอย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

4.2 ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity)

บริษัทฯ ได้พิจารณาจัดทำ Board Skill Matrix เพื่อเสริมสร้างความเชี่ยวชาญที่หลากหลายในคณะกรรมการให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ คำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น

กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ สำหรับการพิจารณาเลือกกรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติของผู้สมัคร พิจารณาทักษะผสมผสานกัน พิจารณาความหลากหลาย และสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการ และความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 11 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บริหารและเป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ และกรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 8 ท่าน ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ 4 ท่าน (ร้อยละ 36 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ) นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการผู้หญิง 4 ท่าน (ร้อยละ 36 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ)

4.3 แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณาทักษะ ประสบการณ์ และคุณสมบัติเฉพาะของผู้สมัคร เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2565 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษาบุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนสืบทอดตำแหน่ง

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 ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

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 และกระบวนการตรวจสอบภายในเพื่อเป็นกลไกในการติดตามดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นไปตามนโยบายและหลักการดังกล่าว หากกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานฝ่าฝืนหลักการดังกล่าวอาจได้รับโทษทางวินัยอย่างเข้มงวด

1. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้กำหนดนโยบายที่ครอบคลุมขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

นโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ได้วางนโยบายสำคัญเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ซึ่งมีแนวปฏิบัติดังนี้

- หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับตนเอง ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ
- ในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการเช่นนั้นเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ ให้ทำรายการเช่นนั้นเสมือนทำกับบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตาม ก่อนเข้าทำรายการดังกล่าว จะต้องมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วนและได้รับการอนุมัติโดยผู้มีอำนาจของบริษัทฯ
- นอกจากนั้น กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานที่มีส่วนได้เสียในรายการนั้นจะต้องไม่มีส่วนร่วมในขั้นตอนการพิจารณาอนุมัติ
- ในกรณีที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันภายใต้ประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทจดทะเบียนอย่างเคร่งครัด
- ในกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานหรือบุคคลในครอบครัวเข้าไปมีส่วนร่วมหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการที่แข่งขันกับธุรกิจของบริษัทฯ หรือกิจการใด ๆ ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ จะต้องแจ้งต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร
- ในกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร หรือ พนักงานไปเป็นกรรมการ หุ่นส่วน ที่ปรึกษา หรือมีส่วนร่วมในบริษัทอื่น หรือองค์กรทางธุรกิจอื่น การดำรงตำแหน่งนั้นจะต้องไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และการปฏิบัติหน้าที่โดยตรงในบริษัทฯ

บริษัทฯ จัดให้มีมาตรการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ดังต่อไปนี้

- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ

- กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดจะต้องไม่เข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าว โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้งเมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รายงานการมีส่วนได้เสีย ดังกล่าวนั้นยังมีประโยชน์ในการติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติ ดังนี้
 - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการ และผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
 - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
 - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- ผู้บริหารและพนักงานทุกคนต้องรายงานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี หากมีรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้น ผู้บริหารหรือพนักงานรายนั้นต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา รับทราบผ่านทางแบบฟอร์มออนไลน์
- ในปี 2565 ผู้บริหารและพนักงานทุกคน (ร้อยละ 100) เปิดเผยข้อมูลความขัดแย้งทางผลประโยชน์ประจำปีผ่านทางแบบฟอร์มออนไลน์

รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบเป็นอย่างดีถึงรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกัน และได้พิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบทุกครั้ง รวมทั้งมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกเหนือจากการปฏิบัติตามนโยบายภายในและแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนด อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวได้อยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป และได้เปิดเผยรายละเอียดมูลค่ารายการ คู่สัญญา เหตุผลและความจำเป็นไว้ในรายงานประจำปีอย่างครบถ้วนแล้ว

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2565 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2566 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2566 ซึ่งพบว่าบริษัทฯ มีนโยบายการอนุมัติรายการเพื่อป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยรายการที่บริษัทฯ มีอยู่ในปัจจุบันเป็นรายการที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าการแข่งขันโดยทั่วไป โดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ รวมทั้งได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีอย่างเพียงพอแล้ว

นอกจากนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในยังได้สอบทานการปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ.21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1)

แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งรายการที่เกี่ยวข้องกันได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้และรายงานผลการสอบทานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ เห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

2. การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

เพื่อกำกับดูแลด้านการใช้ข้อมูลภายใน บริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารระดับสูง ต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงในการถือครองหลักทรัพย์บริษัทฯ (หุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ในส่วนของตนเอง (รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) ต่อบริษัทฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 3 วันทำการนับจากวันที่มีการซื้อขาย/โอนหุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงในการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและ/หรือใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของกรรมการกำหนดให้มีการรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบทุกไตรมาส

3. การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท พรีเซียส ชีพिंग จำกัด (มหาชน) มีนโยบายในการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญทั้งหมด (ทั้งที่เป็นข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่ไม่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน) ให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุนและประชาชนทั่วไปในเวลาที่เหมาะสม โดยบริษัทฯ มีการควบคุมภายในที่รัดกุมเพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่เปิดเผยนั้นมีความถูกต้องและครบถ้วน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญให้ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจหรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตน หรือในเรื่องการทำธุรกิจที่แข่งขันกับบริษัทฯ 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/โอนหุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (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 ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต่าง ๆ

หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแลแจ้งให้บุคคลดังกล่าวข้างต้นทราบถึงช่วงเวลาห้ามซื้อขายหุ้น (Silent Period) ล่วงหน้าเป็นประจำผ่านทางอีเมล และกำกับดูแลการปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว

ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่บริษัทฯ ถึงความตั้งใจของตนเอง และบุคคลที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนเข้าทำรายการที่จะซื้อขายหุ้น/ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี)

นอกจากนี้ นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายสำหรับนักลงทุนสัมพันธ์ซึ่งกำหนดไว้ว่าในช่วงระยะเวลาสองสัปดาห์ก่อนการเผยแพร่รายงานทางการเงินตามกำหนดการ (หรือที่เรียกว่า “Silent Period”) ห้ามโฆษกในฐานะตัวแทนของบริษัทฯ พูดคุยถึงผลประกอบการในอนาคตและการคาดการณ์ใด ๆ ของกลุ่มบริษัทฯ กับสื่อมวลชน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และนักลงทุน

โดยระหว่างปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และไม่พบการละเมิดนโยบายนี้

4. การต่อต้านการทุจริต (Anti-Corruption)

นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน

บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชันทุกรูปแบบ 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 ได้รับการรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต

บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายของขวัญของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2565 นโยบายของขวัญของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

ในปี 2565 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่องในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การจัดอบรมเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติด้านจริยธรรมดำเนินงานในบริษัทฯ นโยบายการกำกับดูแลกิจการ และนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันให้กับกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนในบริษัทฯ
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบถามและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชัน และการติดสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเงิน เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ และในนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- การสอบถามระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบนและการทุจริตที่มีประสิทธิภาพ
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดการทุจริตทุกรูปแบบที่จะเกิดขึ้น บริษัทฯ ได้ทำการประเมินความเสี่ยงเพื่อระบุความเสี่ยงด้านการทุจริตที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ ได้สื่อสารจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติของบริษัทฯ ให้พนักงานและพันธมิตรทางธุรกิจรับทราบ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ในการป้องกันการทุจริต

5. นโยบายการแจ้งเบาะแสร (Whistleblowing Policy)

เพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียน หรือ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งข้อร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์ การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ สามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมลให้กับ คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

ทางไปรษณีย์

คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

เลขที่ 217/79 คริสต์จักร์เค้นคอนโดมิเนียม ซอยสุขุมวิท 4 ถนนสุขุมวิท

แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 ประเทศไทย

ทางอีเมล

chaipatr@capmaxx.co.th

กระบวนการดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

เมื่อบริษัทฯ ได้รับเบาะแสรหรือข้อร้องเรียนแล้ว บริษัทฯ จะดำเนินการรวบรวมข้อมูล ประมวลผล ตรวจสอบ และกำหนดมาตรการในการดำเนินการเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด หลังจากนั้นผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบเรื่องดังกล่าวมีหน้าที่ติดตามผลการดำเนินการ และรายงานผลแก่ผู้ที่เหมาะสม และเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการร้องเรียนให้เรียบร้อย การรายงานผลจากการดำเนินการ จะรายงานต่อประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและ/หรือกรรมการท่านอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ แล้วแต่กรณี

การรักษาความลับ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำต่างๆที่ไม่ถูกต้อง ต้องการให้เก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับตามหลักการแล้ว บริษัทฯ จะจัดการกับทุกข้อร้องเรียนโดยเก็บรักษาเป็นความลับและบริษัทฯ หวังว่าผู้ร้องเรียนก็จะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับเช่นกัน ดังนั้น บริษัทฯ จะปกปิดชื่อผู้ร้องเรียนไว้เป็นความลับ

อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ผู้ร้องเรียนอาจต้องมาให้อัยคำหรือแสดงหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ ในกรณีเช่นนั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าข้อมูลทั้งหมดจะถูกปิดเป็นความลับ แต่บริษัทฯ จะเปิดเผยเฉพาะข้อมูลที่จำเป็นเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จะไม่เปิดเผยชื่อของผู้ร้องเรียนหากไม่ได้รับความยินยอมก่อน

การปกป้องผู้รายงาน

เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้แจ้งเบาะแสร/ข้อร้องเรียนหรือผู้ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง บริษัทฯ จะไม่เปิดเผย ชื่อ ที่อยู่ ภาพ หรือข้อมูลอื่นใดของผู้แจ้งเบาะแสร/ผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงผู้ที่รายงานการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมทางธุรกิจ หรือกฎเกณฑ์ต่างๆของบริษัทฯ 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 2565 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และไม่ได้รับเรื่องร้องเรียนจากการแจ้งเบาะแสและไม่มีการละเมิดทางจริยธรรม



รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายกำธร ศิลาอ่อน ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ และนางสาวเพ็ญศรี สุธีรศาสนต์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในระหว่างปี 2565 นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศาสนต์ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 แทนนางลิน เชน ค็อก ซึ่งได้ขอสละสิทธิในการถูกเสนอชื่อให้เข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการต่ออีกวาระ ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบ ด้วยความรอบคอบ ความโปร่งใส ความเป็นอิสระ และเป็นไปตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

การสอบทานรายงานทางการเงิน

ในปี 2565 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่เชื่อถือได้

การตรวจสอบภายใน และระบบการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบประจำปีของฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ในปี 2565 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทาน

- การประเมินความเสี่ยงต่างๆ ซึ่งครอบคลุมไปถึงความเสี่ยงทางพาณิชย์ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงทางด้านเทคนิค และความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ
- แบบประเมินตนเองเพื่อพัฒนาระบบต่อต้านคอร์รัปชันจัดทำโดยแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (CAC)
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการคอร์รัปชัน
- กลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ
- การปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก
- รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ 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 1/2566 เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2566 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้เสนอผลการสอบทานรายการเกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2565 ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2566 โดยคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าว เป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป มีความสมเหตุสมผล และเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

การสอบทานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานและเปรียบเทียบแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับวิธีปฏิบัติที่ดีตามแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2565 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน กรรมการบริษัทไทย โดยการสนับสนุนจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน THSI ซึ่งสะท้อนว่าบริษัทฯ ได้รับการยอมรับว่าดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นอกเหนือจากนี้ บริษัทฯ ได้รับรางวัล ASEAN Asset Class PLCs สำหรับบริษัทที่ได้คะแนนตั้งแต่ 97.50 คะแนนขึ้นไป ในการประเมินการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนในภูมิภาคอาเซียนประจำปี 2564 การประเมินการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนในภูมิภาคอาเซียน ได้รับการสนับสนุนจาก ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) และธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank) เพื่อส่งเสริมมาตรฐานและการปฏิบัติงานด้านกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนในภูมิภาคอาเซียน

การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ตามปกติการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมประชุมกับผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทฯ และผู้สอบบัญชี

ภายนอกโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม นอกจากนั้น ทำให้สามารถจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและพิจารณาหรือ รวมทั้งรับฟังคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการปรึกษาหารือกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ โดยในปี 2565 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมตามวาระปกติจำนวน 4 ครั้ง (ปี 2564: 4 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2565	ปี 2564
1. นายกำธร ศิลาอ่อน	4/4	4/4
2. ศาสตราจารย์ ดร.ภิวดา ปานะนนท์	4/4	4/4
3. นางลิน เชน คีอิก	1/1	4/4
4. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	3/3	-

การคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2566 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเห็นชอบให้เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2566 ดังต่อไปนี้

1. นายวรพจน์ อำนวยพาณิชย์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4640)
2. นายเติมพงษ์ โอปนพันธุ์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4501)
3. นายกฤษดา เลิศวนา (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4958)
4. นางพูนนารถ เผ่าเจริญ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 5238)

ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ ได้ และผู้สอบบัญชีทุกท่านไม่มีความสัมพันธ์ หรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยฯ ของบริษัทฯ กับผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าวและในกรณีที่ผู้สอบบัญชีคนใดคนหนึ่งดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีอำนาจเสนอชื่อผู้สอบบัญชีอื่นที่มีคุณสมบัติและมีความสามารถของบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มาปฏิบัติหน้าที่ตรวจสอบและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยแทน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีความเห็นว่า บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นบริษัทตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป มีความเป็นอิสระ และมีผลการปฏิบัติงานสำหรับปีที่ผ่านมาเป็นที่น่าพึงพอใจ โดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2544

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอก สำหรับปี 2566 โดยรายละเอียดของค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชีสำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2566 (ปีที่เสนอ)	ปี 2565
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.15 ล้านบาท	2.15 ล้านบาท
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยและ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.29 ล้านบาท	2.42 ล้านบาท
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ได้แก่		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.13 ล้านบาท	0.15 ล้านบาท
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	0.91 ล้านบาท	0.91 ล้านบาท
รวม	5.48 ล้านบาท	5.63 ล้านบาท

การประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

สำหรับปี 2565 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้จัดทำประเมินตนเองตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

บทสรุป: ตลอดปี 2565 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้รับความร่วมมือจากกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ รวมถึงผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกเป็นอย่างดี ซึ่งส่งผลให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตามบทบาทและความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และเป็นไปตามกฎบัตรกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ถึงแม้ว่าต้องเผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 บริษัทฯ ยังสามารถจัดทำและเปิดเผยงบการเงินได้ภายในระยะเวลาที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด โดยไม่มีการขอขยายระยะเวลา

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่ารายงานทางการเงินประจำปี 2565 และการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ เป็นไปอย่างครบถ้วน เชื่อถือได้ สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน บริษัทฯ มีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ และมีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดี กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ของบริษัท พรีเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)



นายกำธร ศีลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

10 กุมภาพันธ์ 2566



รายงานคณะกรรมการบริหาร

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

ในปี 2565 คณะกรรมการบริหารของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย กรรมการบริหาร จำนวน 3 ท่าน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ กล่าวคือ นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ นายกอตัม คุรานา กรรมการ (การเงิน) และนายประชน มหาลิงกัม กรรมการ (เทคนิค)

ในระหว่างปี 2565 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมจำนวน 6 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการบริหารทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการบริหาร) ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารได้ติดตาม และพิจารณาวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงิน และนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารทำหน้าที่บริหารธุรกิจของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงรายงานการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

สำหรับปี 2565 คณะกรรมการบริหารได้จัดทำการประเมินตนเองของคณะกรรมการบริหารตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการบริหารมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการบริหาร

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

นายกอตัม คุรานา
กรรมการบริหาร

10 กุมภาพันธ์ 2566



รายงานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงของบริษัท พีรีเซียส ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และกรรมการผู้จัดการ ดังนี้ นายกำธร ศิลาอ่อน กรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ และนายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ในระหว่างปี 2565 นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 แทนนางลิน เชน ค็อก ซึ่งได้ขอสละสิทธิ์ในการถูกเสนอชื่อให้เข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการต่ออีกวาระ

ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 สำหรับปี 2565 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง มีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง 4 ท่าน เข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง) ทั้งนี้ คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวังและรอบคอบซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ทบทวนนโยบายและกลยุทธ์ด้านความยั่งยืน เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัท ดำเนินงานไปในทิศทางที่ถูกต้อง เพื่อบรรลุเป้าหมายการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนและมีเสถียรภาพ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงติดตามผลการดำเนินงานด้านธุรกิจและผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินธุรกิจให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมภายใต้กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ นอกจากนี้ คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ประเมินความพร้อมของบริษัทฯ ในการรับมือกระแสด้านความยั่งยืนของโลก โดยที่ยังคงไว้ซึ่งความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีกลยุทธ์ในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ เพื่อสนับสนุนแผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ติดตามกิจกรรมการดำเนินงานของธุรกิจหลักและอุตสาหกรรม การเดินเรืออย่างสม่ำเสมอเพื่อระบุปัจจัยความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงด้านธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ และความเสี่ยงด้านความยั่งยืน ที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานบริษัทฯ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ตลอดจนมาตรการบรรเทาความเสี่ยงที่มีอยู่ เพื่อลดโอกาสและผลกระทบเชิงลบของเหตุการณ์ความเสี่ยงต่างๆ ทั้งนี้ มาตรการบรรเทาความเสี่ยง และเหตุการณ์ความเสี่ยงสำคัญต่างๆ ได้รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- สำหรับปี 2565 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้จัดทำประเมินตนเองตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง มีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป



คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงมุ่งมั่นจะปฏิบัติหน้าที่โดยพัฒนากรอบการบริหารความเสี่ยงขององค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานของบริษัทฯ

ในนามคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
ของบริษัท พีรียัส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

10 กุมภาพันธ์ 2566



รายงานคณะกรรมการสรรหา

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือนางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหา นายกำธร ศิลาอ่อน และศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหา ในระหว่างปี 2565 ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหาตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 แทนนางลิน เยน ค็อก ซึ่งได้ขอสละสิทธิในการถูกเสนอชื่อให้เข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการต่ออีกครั้ง ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565

สำหรับปี 2565 คณะกรรมการสรรหาได้มีการประชุมจำนวน 3 ครั้ง กรรมการสรรหาทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการสรรหา) คณะกรรมการสรรหาปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

สำหรับการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น สำหรับปี 2565 บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึง 31 ธันวาคม 2564 ทั้งนี้ ไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอชื่อต่อคณะกรรมการ ดังนั้นคณะกรรมการสรรหาจึงได้พิจารณากรรมการที่หมดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ตามข้อบังคับบริษัทฯ โดยคณะกรรมการสรรหาได้พิจารณาถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของกรรมการให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงเพศ อายุ คุณวุฒิ ทักษะ ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ (รวมทั้งผลการปฏิบัติงานในฐานะกรรมการบริษัทฯ ในช่วงที่ผ่านมา) ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 ได้อนุมัติการแต่งตั้งกรรมการที่หมดวาระให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกครั้ง

คณะกรรมการสรรหาได้พิจารณาผู้ถูกเสนอชื่อเพื่อเข้ารับการแต่งตั้งให้ดำรงในคณะกรรมการบริหารแทนกรรมการบริหารท่านเดิมที่เกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กรรมการสรรหาได้พิจารณาคุณสมบัติ ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ก่อนเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหาได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สำหรับปี 2565 ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการสรรหามีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหา
ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์

ประธานคณะกรรมการสรรหา

10 กุมภาพันธ์ 2566



รายงานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน ได้แก่ นายกำธร ศิลาอ่อน กรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ศาสตราจารย์ ดร. ภาวิดา ปานะนนท์ และนายกิริต ช่าง ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

สำหรับปี 2565 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีการประชุมจำนวน 3 ครั้ง กรรมการพิจารณาคำตอบแทนทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน) ทั้งนี้ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ และเป็นอิสระ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ได้พิจารณาคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง สำหรับปี 2565 โดยพิจารณาจากคำตอบแทนตามมาตรฐานสากล ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้พิจารณาเปรียบเทียบกับบริษัทจดทะเบียนอื่น รวมทั้งบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมการขนส่งทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ทั้งนี้ ที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 ได้อนุมัติคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ สำหรับปี 2565 ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เสนอ จากข้อเสนอแนะของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

สำหรับปี 2565 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
ของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายกำธร ศิลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

10 กุมภาพันธ์ 2566



การควบคุมภายใน

บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้นๆ 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 และนโยบายในการต่อต้านคอร์รัปชัน เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจน เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่า การทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การปฏิบัติงานของพนักงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินความเสี่ยงว่าเป็นเครื่องมือเตือนภัยล่วงหน้าถึงอันตรายที่อาจสร้างความเสียหายให้แก่บริษัทฯ ดังนั้นบริษัทจึงกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงทุกปี 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 อันจะส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างยั่งยืนในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ ทุกหน่วยงานต้องตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความเชื่อถือได้ของระบบข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ บริษัทฯ ได้ลงทุนในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอย่างต่อเนื่อง ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือของ บริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลมีความถูกต้องแม่นยำและทันเวลาเพื่อใช้ตัดสินใจในเรื่องต่างๆ บริษัทฯ ได้ใช้ซอฟต์แวร์ที่มี

การเข้ารหัสในการติดต่อสื่อสารภายในองค์กร สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอกที่สำคัญ บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ และสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ นอกจากนี้ ผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring & 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 2565 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2566 วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2566 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในเรื่องผลการประเมินระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และสามารถนำมาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2565 โดยผู้สอบบัญชีภายนอก จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็มีได้ระบุประเด็นที่มีสาระสำคัญรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ

หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในและหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการภายใต้แนวทางปฏิบัติที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในทุกเรื่อง เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีอำนาจในการคัดเลือก เสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ ประวัตินางสาวภณิดา 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 ทอ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

ทั้งนี้ รายละเอียดของรายการเกี่ยวข้องกัน สำหรับบริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อยซึ่งมีการทำรายการกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน มีดังต่อไปนี้

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2563	2564	2565
บริษัท ยูนิสเตรท จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> นายอิชฎิชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตรท จำกัด นางสาวนิชิตา ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตรท จำกัด นายกิริต ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตรท จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท ยูนิสเตรท จำกัด ของนางสาวนิชิตา ชำห์ และนายอิชฎิชาญ ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565: ร้อยละ 67.75 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	รายการเช่าสำนักงาน	2.22	2.05	2.83
		การบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์	0.45	0.30	0.30
บริษัท แมสโทรคอนโทรลส์ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> นายอิชฎิชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นางสาวนิชิตา ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด นายกิริต ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด ของนางสาวนิชิตา ชำห์ และนายอิชฎิชาญ ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565: ร้อยละ 99.85 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	0.22	0.09	0.23
		ค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศและเครื่องฟอกอากาศ	8.94	1.35	1.96

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2563	2564	2565
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> นายอิษฎ์ชาญ ขำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด นางสาวนิชิต้า ขำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด นายภูชรู คาสี วาเดย์ และนายกิริต ขำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ของนางสาวนิชิต้า ขำห์ และนายอิษฎ์ชาญ ขำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565: ร้อยละ 85.93 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	การใช้บริการ โรงแรมและการบริหารจัดการ	4.53	25.40	4.50
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์ เซลเลนซ์อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ไลฟ์อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> นายอิษฎ์ชาญ ขำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ไลฟ์อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด นางสาวสมิหรา ขำห์ ในฐานะกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ไลฟ์อินซัวร์รันซ์โบรกเกอร์ส จำกัด เป็นบุตรสาวของนายกิริต ขำห์ และเป็นพี่น้องทางสายเลือดกับนางสาวนิชิต้า ขำห์ และนายอิษฎ์ชาญ ขำห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ขำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565: ร้อยละ 48.66 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ไลฟ์อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ขำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565: ร้อยละ 48.66 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	ค่าเบี้ยประกัน	3.22	2.67	2.78

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2563	2564	2565
Eka Software Solutions Pte Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> นายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของ Sybex Pte Ltd. ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 99.99) ของ Eka Software Solutions Pte Ltd., ประเทศสิงคโปร์ สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ใน Sybex Pte Ltd. ของนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565: ร้อยละ 26.44 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว นายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของ Eka Software Solutions Pte Ltd. และ Sybex Pte Ltd. 	ค่าบริการซอฟต์แวร์	-	0.17	0.25
RZHA GmbH	<ul style="list-style-type: none"> นายริชวัน ฮาซิม ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของ RZHA GmbH มีความสัมพันธ์เป็นบุตรของนายคาลิด ฮาซิม ซึ่งเป็นกรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ 	ค่าที่ปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ	-	-	3.73
บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน เอนเนอร์จี้ โซลูชันส์ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> นายอุษรุ คาลี วาเดย์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท คริสเตียนีและนิลเสน เอนเนอร์จี้ โซลูชันส์ จำกัด นายอุษรุ คาลี วาเดย์และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 85) ของบริษัท คริสเตียนีและนิลเสน เอนเนอร์จี้ โซลูชันส์ จำกัด นายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) นางสาวนิชิตา ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) 	ค่าใช้จ่ายในการซื้อแพคเกจสำหรับเรือ	-	-	0.06

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2563	2564	2565
บริษัท เมก้า โลฟไฟเซอเอ็นซ์ ในจีเรีย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> นายอิษฎ์ชาญ ซาห์และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท เมก้า โลฟไฟเซอเอ็นซ์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 99.99) ของบริษัท เมก้า โลฟไฟเซอเอ็นซ์ ในจีเรีย จำกัด นายอิษฎ์ชาญ ซาห์และนางสาวนิชิต้า ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท เมก้า โลฟไฟเซอเอ็นซ์ จำกัด (มหาชน) 	ค่าบริการสำหรับการจ่ายชำระหนี้ให้แก่คู่ค้าท้องถิ่นทุกรายในเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย	-	-	0.64
		ค่าที่พัก ค่าอาหาร และค่าใช้จ่ายอื่นๆ สำหรับลูกเรือที่เมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย	-	-	6.00
บริษัท เกรท เซอร์คิลชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ	<ul style="list-style-type: none"> นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม ในฐานะกรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และเป็นกรรมการของบริษัทย่อยหนึ่ง ปัจจุบัน นายคาลิด ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 121,526,275 หุ้น (ร้อยละ 7.79) และถือหุ้นของบริษัทย่อยจำนวน 1 หุ้น (ร้อยละ 0.001) และ นายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นน้องชายของนายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม ทั้งนี้ นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม และนายมนูรี มอยนูดดิน ฮาซิม มีฐานะเป็นผู้ขายในการทำรายการนี้ 	ซื้อห้องชุด 1 ห้อง ณ อาคารชุดเพรสทิจ ทาวเวอร์ส ตั้งอยู่เลขที่ 168/21 อาคาร A ซอยสุขุมวิท 23 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร สำหรับพนักงานต่างชาติ	-	-	7.50
บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> นายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด นางสาวนิชิต้า ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด ของนางสาวนิชิต้า ซาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565: ร้อยละ 58.13 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	รายการซื้อตัวเครื่องบิน	0.25	-	-

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2563	2564	2565
บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> นายอิชฎฐาญ ชำห์ และนายกิริต ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด นายอิชฎฐาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด ของนายอิชฎฐาญ ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565: ร้อยละ 17 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว 	บริการขนส่งทางอากาศ	-	0.47	-

เหตุผลในการทำรายการกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน

รายการที่เกี่ยวข้องกันนั้นมีความจำเป็นและสมเหตุสมผล เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ รายการเหล่านี้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทฯ

ขั้นตอนและการอนุมัติการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

การทำรายการระหว่างบริษัทฯ กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันอยู่ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องซึ่งมีส่วนได้เสียกับรายการที่เกี่ยวข้องกันไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนเพื่ออนุมัติการทำรายการดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการระหว่างกันอย่างโปร่งใสและเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

นโยบายหรือแนวโน้มการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทฯ จะยังคงทำธุรกรรมกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในอนาคตอย่างระมัดระวัง โดยการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่บังคับใช้อย่างครบถ้วนทุกประการ รวมถึงการปฏิบัติตามนโยบายภายในของบริษัทฯ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ ได้กำหนดขึ้น อีกทั้งการทำรายการดังกล่าวต้องอยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งเป็นไปโดยปกติตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไป

ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และคณะกรรมการบริษัทฯ สำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกัน

กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูล และรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนและของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ ในการดำเนินการตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตและไม่เกิดรายการที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้ตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้น และได้รายงานผลต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ โดยมีการพิจารณาและสอบทานรายการดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2566 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาด สมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว และพิจารณาความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำการรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกันที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯ ข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไปโดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงินของบริษัทฯ



ส่วนที่ 3

ผลการดำเนินงานทางการเงิน





รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปีงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯโดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

ในนามของคณะกรรมการ
บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัท

นายคาลิต มอยนูดิน ฮาซิม
กรรมการผู้จัดการ

10 กุมภาพันธ์ 2566



งบการเงิน

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจริยบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจริยบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจริยบรรณอื่น ๆ ตามประมวลจริยบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบ งบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับ เรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบ งบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้ รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การรับรู้รายได้

เนื่องจากกลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญากับลูกค้าเป็นจำนวนมากและสัญญาที่ทำมีทั้งประเภทการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา และการเช่าเป็นรายเที่ยว โดยค่าระวางเรือจะเปลี่ยนแปลงตามอัตราค่าระวางในตลาดโลก ดังนั้น จึงมีความเสี่ยง เกี่ยวกับมูลค่าและระยะเวลาในการรับรู้รายได้

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัทโดยการ

- ประเมินและทดสอบระบบสารสนเทศและระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับวงจรรายได้ โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่ กลุ่มบริษัทออกแบบไว้
- สุ่มตัวอย่างสัญญาบริการเพื่อตรวจสอบการรับรู้รายได้ว่าเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาบริการของ กลุ่มบริษัทและสอดคล้องกับนโยบายการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท
- สุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปีและช่วงใกล้สิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- สอบทานใบลดหนี้ที่กลุ่มบริษัทออกภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจ เกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี โดยเฉพาะรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่อยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น)

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ หากในการปฏิบัติงานดังกล่าว ข้าพเจ้าสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญแล้ว ข้าพเจ้าจะต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่พบว่ามีความขัดแย้งที่ควรรายงาน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

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 หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระ และการดำเนินการเพื่อขจัดอุปสรรคหรือมาตรการป้องกันของข้าพเจ้า (ถ้ามี)

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



เต็มพงษ์ โอปนพันธุ์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 4501

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 10 กุมภาพันธ์ 2566

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	1,055,667,444	2,468,209,354	316,476,272	537,947,101
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7, 8	279,149,273	175,329,039	2,900,017,798	2,061,657,283
น้ำมันเชื้อเพลิง		41,819,267	21,575,202	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่กับด้นเรือ		37,007,863	30,065,102	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		12,799,390	8,120,546	-	-
น้ำมันหล่อลื่น		91,046,628	76,348,181	-	-
อื่น ๆ		39,966,968	29,861,416	11,711,795	16,795,122
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		180,820,849	144,395,245	11,711,795	16,795,122
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		1,557,456,833	2,809,508,840	3,228,205,865	2,616,399,506
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	9	100,382,755	119,999,498	-	-
เงินให้ผู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	10	-	-	790,603,531	2,571,251,793
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	33	274,862,486	8,452,494	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	8,532,592,508	7,810,885,894
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	12	80,644,761	91,237,864	-	-
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	13	18,100,095	14,705,103	18,100,095	14,705,103
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	14	22,048,146,324	20,284,980,785	10,324,605	8,122,486
สินทรัพย์สิทธิการใช้	18	15,633,143	20,997,859	13,955,757	18,078,364
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	15	5,583,982	6,371,093	5,281,374	6,089,865
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือเรียกคืน		70,777,229	27,707,403	-	-
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	16	129,143,691	143,370,720	-	-
อื่น ๆ		3,233,389	3,169,593	2,394,546	2,395,091
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		203,154,309	174,247,716	2,394,546	2,395,091
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		22,746,507,855	20,720,992,412	9,373,252,416	10,431,528,596
รวมสินทรัพย์		24,303,964,688	23,530,501,252	12,601,458,281	13,047,928,102

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2565	2564	2565	2564
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8	229,485,798	105,315,282	724,495	1,263,537
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8	-	-	1,938,798,745	2,537,687,814
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		100,996,598	88,778,986	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		81,591,681	62,205,894	1,437,634	885,416
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี		172,309,065	98,012,687	122,369,642	68,706,512
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		584,383,142	354,312,849	2,063,330,516	2,608,543,279
รายได้รับล่วงหน้า		54,695,861	86,911,294	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	17	1,161,783,910	1,408,602,518	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	5,704,577	5,418,838	4,458,766	4,207,231
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	33	-	3,995,773	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		1,767,934	13,676	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		59,130,566	57,341,601	52,358,924	50,413,753
รวมหนี้สินหมุนเวียน		1,867,465,990	1,916,596,549	2,120,148,206	2,663,164,263
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี					
กำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี		230,257,126	196,025,373	158,982,206	137,413,024
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
ภายในหนึ่งปี	17	5,547,288,752	6,809,259,448	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
ภายในหนึ่งปี	18	9,065,079	14,377,261	8,753,627	12,862,752
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	33	-	11,237,536	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	25	1,532,803	3,470,971	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	19	55,433,804	39,225,204	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	20	130,111,971	175,293,042	97,420,781	129,466,640
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		5,973,689,535	7,248,888,835	265,156,614	279,742,416
รวมหนี้สิน		7,841,155,525	9,165,485,384	2,385,304,820	2,942,906,679

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
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	21	155,929,186	155,929,186	155,929,186
- บริษัทย่อย	21	571,500,000	420,420,000	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	22	57,162,181	36,261,237	57,162,181
ยังไม่ได้จัดสรร		11,690,107,761	10,471,445,662	5,332,567,834
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		288,433,916	(418,712,005)	970,859,070
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		16,462,768,234	14,364,979,270	10,216,153,461
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		40,929	36,598	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		16,462,809,163	14,365,015,868	10,216,153,461
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		24,303,964,688	23,530,501,252	13,047,928,102

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท พรีเมียม สฟิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

		(หน่วย: บาท)	
หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ
	2565	2564	2565
รายได้			
รายได้จากการเดินเรือ			
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	8,992,495,651	7,722,877,287	-
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	132,297,244	888,876,146	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	9,124,792,895	8,611,753,433	-
รายได้จากการให้บริการ	83,941,486	3,632,948	109,471,221
รายได้ดอกเบี้ย	14,593,731	1,870,185	445,464,427
รายได้เงินปันผล	11-,	509,281	3,187,145,190
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	497,429	194,370,139	3,195,417
กำไรจากการปรับมูลค่าธุรกรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง			
บนส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	-	1,041,074	-
รายได้อื่น	2,815,371	1,117,433	361,992
รวมรายได้	9,146,640,912	8,814,294,493	3,745,638,247
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนการเดินเรือ			
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	1,983,300,244	1,774,511,844	-
รายจ่ายท่าเรือ	38,938,735	110,688,544	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	48,438,189	200,298,325	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	2,070,677,168	2,085,498,713	-
ค่าเสื่อมราคา	14, 18,	1,324,374,022	1,213,654,309
ต้นทุนการให้บริการ	5,647,373	5,358,997	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	8370,616,540	407,870,640	196,190,814
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	8145,901,550	172,977,473	142,405,226
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	7, 10,	(1,348,625)	(8,776,627)
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	1,414,309	68,667,974	-
รวมค่าใช้จ่าย	3,917,282,337	3,945,251,479	336,804,626
กำไรจากการดำเนินงาน	5,229,358,575	4,869,043,014	3,408,833,621
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม			
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	12.129,131,662	22,798,670	-
ต้นทุนทางการเงิน	23(392,348,870)	(415,226,947)	(1,728,837)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	4,866,141,367	4,476,614,737	3,407,104,784
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	25(15,352,015)	(1,682,458)	-
กำไรสำหรับปี	4,850,789,352	4,474,932,279	3,407,104,784

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียร์ ซิตี้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	4,850,786,205	4,474,929,926	3,407,104,784	1,147,780,207
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	3,147	2,353	-	-
กำไรสำหรับปี	4,850,789,352	4,474,932,279	3,407,104,784	1,147,780,207
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	27			
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	3.11	2.87	2.19	0.74

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กำไรสำหรับปี	4,850,789,352	4,474,932,279	3,407,104,784	1,147,780,207
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงิน				
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ - สุทธิจากภาษีเงินได้	(637,931)	(4,121,925)	-	-
กำไรจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	276,341,014	84,294,806	7,355,614	10,166,459
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	(1,317,873)	(1,511,483)	(2,010,152)	(2,730,051)
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	274,385,210	78,661,398	5,345,462	7,436,408
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัท				
ที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	2,892,281	(3,425,444)	2,892,281	(3,425,444)
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	47,395,540	-	30,724,008	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงิน				
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่นำเสนองบการเงิน	429,869,614	1,239,666,691	172,604,205	1,064,112,908
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	480,157,435	1,236,241,247	206,220,494	1,060,687,464
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	754,542,645	1,314,902,645	211,565,956	1,068,123,872
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	5,605,331,997	5,789,834,924	3,618,670,740	2,215,904,079
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	5,605,327,666	5,789,829,061	3,618,670,740	2,215,904,079
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	4,331	5,863	-	-
	5,605,331,997	5,789,834,924	3,618,670,740	2,215,904,079

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท พีรเชยส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทฯ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน

งบกระแสเงินสด

บริษัท พรีเมียม ไลฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	4,866,141,367	4,476,614,737	3,407,104,784	1,147,780,207
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,325,783,590	1,214,915,813	9,282,646	9,391,878
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(1,348,625)	(8,776,627)	(9,754,010)	-
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญาหรือตัดจ่าย	19,490,323	17,780,093	-	-
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	21,547	26,378	21,546	16,975
กำไรจากการขายยานพาหนะและอุปกรณ์	(359,118)	(734,380)	(359,118)	(711,589)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(29,131,662)	(22,798,670)	-	-
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	(25,828,686)	(11,763,717)	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	11,605,983	12,329,100	6,799,252	7,526,416
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	19,772,200	(15,210,775)	13,283,465	(8,160,264)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	23,334,423	14,839,208	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	362,220,539	389,687,738	984,947	132,950,986
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	-	217,819	-	217,819
รายได้เงินปันผล	-	(509,281)	(3,187,145,190)	(1,246,583,113)
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	1,414,309	68,667,974	-	11,786,995
กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
บนส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	-	(1,041,074)	-	-
รายได้ดอกเบี้ย	-	-	(440,078,624)	(180,668,778)
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	3,133,175	1,680,297	3,019,915	1,680,297
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง	6,576,249,365	6,135,924,633	(196,840,387)	(124,772,171)
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(101,263,570)	15,506,027	(781,361,688)	1,949,966,518
น้ำมันเชื้อเพลิง	(23,426,715)	18,830,573	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(25,503,936)	(10,372,746)	4,813,472	(1,276,891)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(60,048)	-	-	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	214,079,889	70,978,907	2,469,320,539	578,456,760
รายได้รับล่วงหน้า	(40,155,707)	(563,441,815)	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(2,729,860)	41,263,982	(2,061,373)	41,109,193
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	19,455,150	194,207,543	11,268,176	136,143,568
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	6,616,644,568	5,902,897,104	1,505,138,739	2,579,626,977
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(9,441,060)	(3,079,425)	(8,160,261)	(3,079,425)
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(3,150,552)	(4,388,883)	(1,791,168)	(1,552,347)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	6,604,052,956	5,895,428,796	1,495,187,310	2,574,995,205

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ชีฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
ซื้ออาคารชุด เรือ อุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(2,446,160,135)	(255,979,214)	(5,334,756)	(3,459,740)
เงินสดรับจากการขายยานพาหนะและอุปกรณ์	359,551	734,388	359,551	711,594
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	(400,706)	-	(294,212)	-
เงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนหุ้นสามัญในบริษัทย่อย	-	-	(420,000,000)	-
เงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนหุ้นบุริมสิทธิในบริษัทย่อย	-	-	(46,379,601)	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	2,285,751,120	1,361,157,084
เงินปันผลรับ	30,282,716	19,890,961	-	1,246,583,113
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน	(2,415,918,574)	(235,353,865)	1,814,102,102	2,604,992,051
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินฝากที่มีภาระค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	22,711,824	(119,999,498)	-	-
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(371,819,680)	(415,463,566)	-	(155,943,491)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(6,539,484)	(74,172,066)	-	-
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(7,071,527)	(6,435,368)	(5,553,389)	(5,050,400)
เงินสดจ่ายตราสารอนุพันธ์	(1,352,892)	(61,397,576)	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	591,824,160	4,397,359,535	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,345,752,868)	(1,429,562,520)	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(1,079,688,540)	(1,584,605,203)	-	-
จ่ายคืนหุ้นกู้สุทธิ	-	(3,569,217,818)	-	(3,569,217,818)
เงินปันผลจ่าย	(3,507,538,702)	(1,559,109,632)	(3,507,538,702)	(1,559,109,632)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(5,705,227,709)	(4,422,603,712)	(3,513,092,091)	(5,289,321,341)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	104,551,417	130,247,931	(17,668,150)	34,556,872
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(1,412,541,910)	1,367,719,150	(221,470,829)	(74,777,213)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	2,468,209,354	1,100,490,204	537,947,101	612,724,314
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,055,667,444	2,468,209,354	316,476,272	537,947,101
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด				
รายการที่มีใช้เงินสด				
เงินปันผลรับจากบริษัทย่อย โดยหักกลบกับเจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	3,187,145,190	-
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้				

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

1. ข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในด้านการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียนของบริษัทฯอยู่ที่เลขที่ 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 ทั้งนี้ สินทรัพย์และหนี้สินแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ส่วนรายได้และค่าใช้จ่ายแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ ผลต่างซึ่งเกิดขึ้นจากการแปลงค่างบการเงินดังกล่าวได้แสดงไว้เป็นรายการ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อยและบริษัทร่วม (รวมเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2565	2564
			ร้อยละ	ร้อยละ
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท พรีเมียม เมทัลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท พรีเมียม วิเศษ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท พรีเมียม สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท พรีเมียม มินิออร์ลส์ จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
5. บริษัท พรีเมียม แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท พรีเมียม ไดมอนด์ส จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
10. บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอรัลด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท พรีเมียม รูบี้ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท พรีเมียม การ์เน็ตส์ จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
15. บริษัท พรีเมียม เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท พรีเมียม พอนด์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท พรีเมียม เว้นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท พรีเมียม แคปปิตอลส์ จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
22. บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท พรีเมียม ออคิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท พรีเมียม ลาгуน์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท พรีเมียม ริสอร์ทส์ จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
26. บริษัท พรีเมียม คอมเม็ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
27. บริษัท พรีเมียม ออนาเมนต์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
28. บริษัท พรีเมียม มูนส์ จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	99.98	99.98
29. บริษัท พรีเมียม วินัส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม	
			2565	2564
			ร้อยละ	ร้อยละ
31. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
32. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด	โสดคัง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
33. บริษัท 프리เซียส ชิปปิง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	100.00
34. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99
35. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	โสดคัง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
36. บริษัท 프리เซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
37. บริษัท 프리เซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
38. บริษัท 프리เซียส ธอทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
39. บริษัท 프리เซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
40. บริษัท 프리เซียส สปาร์กส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
41. บริษัท 프리เซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
42. บริษัท 프리เซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
43. บริษัท 프리เซียส ไทด์ส ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
44. บริษัท 프리เซียส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
45. บริษัท 프리เซียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
46. บริษัท 프리เซียส ซอนเนทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด***	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	-	100.00
47. บริษัท 프리เซียส กลอรีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
48. บริษัท 프리เซียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
49. บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
50. บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
51. บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
52. บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00
<u>บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
53. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล ชิพพอร์ทส์ (ฮาลเคีย) ไพรเวท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

* อัตราร้อยละของการถือหุ้นเฉพาะในส่วนถือหุ้นสามัญ โดยหุ้นบุริมสิทธิที่บริษัทฯ ถือไม่มีสิทธิออกเสียง

** อยู่ระหว่างการชำระบัญชี

*** ชำระบัญชีแล้วในระหว่างปี 2565

- ข) บริษัทจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- บริษัทจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นทางการสำคัญสิ้นสุดลง
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯ และจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯ ไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- จ) งบการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น
- ฉ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯ และส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ช) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการโดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้มีการถือปฏิบัติตามข้อยกเว้นชั่วคราวเกี่ยวกับข้อกำหนดของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในบางเรื่องตามการปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงที่ได้รับผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง ซึ่งส่งผลให้กลุ่มบริษัทสามารถใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงสำหรับความสัมพันธ์เหล่านั้นต่อไปได้ ในช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเวลาหรือจำนวนของกระแสเงินสดที่อ้างอิงกับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงหรือของเครื่องมือป้องกันความเสี่ยง

การนำข้อยกเว้นชั่วคราวดังกล่าวมาถือปฏิบัติไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินบางฉบับมีการให้ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติหรือข้อยกเว้นชั่วคราวกับผู้ใช้งานมาตรฐาน

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้จากการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือประกอบด้วยรายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และรายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter)

รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลารับรู้โดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่ให้บริการไปตลอดอายุสัญญาให้เช่าเรือ

รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวรับรู้โดยวิธีเส้นตรงตลอดระยะเวลาของเที่ยวการเดินเรือที่ได้ประมาณไว้นับจากวันที่เริ่มขนส่งสินค้าเข้าระวางถึงวันที่ขนถ่ายสินค้าออกจากระวางเสร็จสิ้น

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้ว

รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อกลุ่มบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาจะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

4.4 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนสุทธิจากค่าเพื่อการด้อยค่า (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

กลุ่มบริษัทตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชีเมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ (ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น) จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.6 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการจัดหาหรือก่อสร้างสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.7 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 7 ปี

4.8 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

4.9 ต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญารอตัดจ่าย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

4.10 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญาเว้นแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ประมาณการต้นทุนในการรื้อถอนและการขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิง หรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงหรือสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อ้างอิง และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งเป็นอาคารคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้ แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า จำนวน 4 ถึง 8 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า ค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้น ได้เกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.11 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.12 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจการในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่างๆ ของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวม วัสดุค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

ข) กิจกรรมในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจกรรมในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็จะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจนกว่าจะมีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจกรรมนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน

4.13 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

4.14 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ข) ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สิทธิประโยชน์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสิทธิประโยชน์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อมีการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง แล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน

ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบัน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในงบกำไรขาดทุน

ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ

4.15 ประมวลการหนี้สิน

ประมวลการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้นอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมวลการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมวลการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

ประมวลการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

บริษัทย่อยบันทึกประมวลการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมวลการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

4.16 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากรบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการแต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภายในได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลา รายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่า กลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภายในได้รอการตัดบัญชีทั้งหมด หรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้น เกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.17 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทจะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน เข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทจะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

4.18 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุน การทำรายการเฉพาะในกรณีที่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่าน กำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มี นัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ใน นโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทาง การเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าใน ภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าใน ภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการ จัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน ก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นใน วันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมิน การด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่า ของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน

สิทธิประโยชน์ทางการเงินที่มีการกำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ณ วันที่รับรู้รายการวันแรก กลุ่มบริษัทสามารถเลือกจัดประเภทเงินลงทุนในตราสารทุนซึ่งไม่ได้ถือไว้เพื่อค้า เป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยไม่สามารถเปลี่ยนการจัดประเภทในภายหลังได้ ทั้งนี้ การจัดประเภทรายการจะพิจารณาเป็นรายตราสาร

ผลกำไรและขาดทุนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของสิทธิประโยชน์ทางการเงินนี้ จะไม่สามารถโอนไปรับรู้ในงบกำไรขาดทุนได้ในภายหลัง

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นรายได้อื่นในงบกำไรขาดทุน เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการได้รับคืนของต้นทุนการลงทุนในสิทธิประโยชน์ทางการเงินอย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการนั้นในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

นอกจากนี้ เงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ไม่มีข้อกำหนดให้ประเมินการด้อยค่า

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในงบกำไรขาดทุน

การรับรู้และการตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้หรือตัดรายการสิทธิประโยชน์ทางการเงินในวันที่จ่ายชำระ ซึ่งเป็นวันที่ได้มีการส่งมอบสิทธิประโยชน์นั้น สำหรับการซื้อหรือการขายสิทธิประโยชน์ทางการเงินตามปกติ

สิทธิประโยชน์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสิทธิประโยชน์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสิทธิประโยชน์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสิทธิประโยชน์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสิทธิประโยชน์นั้น

กลุ่มบริษัทตราขายหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตราขายหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในงบกำไรขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแสเงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญากับกระแสเงินสดทั้งหมดที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า การคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นข้างต้นอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชีเมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

4.19 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้ตราสารอนุพันธ์ คือ สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย และสิทธิเลือก เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังซึ่งรวมถึงดอกเบี้ยรับในงบกำไรขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

เพื่อวัตถุประสงค์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจัดประเภทของการป้องกันความเสี่ยงเป็นการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ในกรณีที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากการผันผวนของกระแสเงินสด ซึ่งเกิดจากความเสี่ยงเฉพาะของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชีหรือรายการที่คาดการณ์ไว้ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น หรือความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในสัญญาผูกมัดที่ยังไม่ได้รับรู้

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่กลุ่มบริษัทใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของความสัมพันธของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิภาพ และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง

ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริง และปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

กลุ่มบริษัทบันทึกการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงทุกข้อ ดังนี้

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิภาพเป็นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพเข้างบกำไรขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสัมบูรณ์ของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรก หรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวดสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่น ๆ กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังงบกำไรขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อกำไรขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกิจการคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้นสำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังงบกำไรขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

กลุ่มบริษัทกำหนดให้มูลค่าที่แท้จริงของสิทธิเลือก และเครื่องมือทางการเงินที่ไม่รวมส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง และบันทึกการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของมูลค่าตามเวลาของสิทธิเลือก และส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงเป็นต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงซึ่งรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ทั้งนี้ ยอดสะสมของรายการดังกล่าวจะแสดงไว้เป็นสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงในส่วนของผู้ถือหุ้น

หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับธุรกรรม กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังงบกำไรขาดทุน เมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นส่งผลกระทบต่องบกำไรขาดทุน ทั้งนี้ หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลา กลุ่มบริษัทจะทยอยโอนสำรองดังกล่าวไปยังงบกำไรขาดทุนอย่างเป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดช่วงเวลาป้องกันความเสี่ยง โดยสำรองดังกล่าวจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน ในบรรทัดเดียวกันกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงไม่ใช่รายการทางการเงิน กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองดังกล่าวออกจากส่วนของผู้ถือหุ้นและรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีเริ่มแรกของรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินที่รับรู้ นอกจากนี้ หากกลุ่มบริษัทคาดว่าจะไม่ได้รับคืนผลขาดทุนสะสมของสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงเป็นบางส่วนหรือทั้งหมดในอนาคต สำรองดังกล่าวจะถูกโอนไปยังงบกำไรขาดทุนทันที

4.20 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่น โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้นทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

สัญญาเช่า

การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่าโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตาม نرخของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า

ในการประมาณค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพการเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่ค้างค้างและสถานะเศรษฐกิจที่คาดการณ์ไว้ของกลุ่มลูกหนี้ที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสิทธิภาพในอดีตและการคาดการณ์สถานะเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทอาจไม่ได้บ่งบอกถึงการผิดสัญญาของลูกหนี้ที่เกิดขึ้นจริงในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่บันทึกในงบแสดงฐานะการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลองการประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต (ทั้งของธนาคารฯ และคู่สัญญา) สภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ อาจมีผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินและการเปิดเผยลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของเรือ อาคารชุดและอุปกรณ์ และได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวกับสินทรัพย์นั้น

ผลประโยชน์หลังออกจากรางานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากรางานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

คดีความเกี่ยวกับการจับกุมเรือขยาณี นารี และลูกเรือในประเทศไทย

บริษัทฯ ได้เปิดเผยรายการหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความที่เกี่ยวข้องกับการจับกุมเรือขยาณี นารี และลูกเรือสัญชาติไทยจำนวน 22 รายในประเทศไทย ในข้อกล่าวหาลักลอบขนส่งยาเสพติด โดยมีขอบด้วยกฎหมายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31 จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายและฝ่ายกฎหมายของกลุ่มบริษัทฝ่ายบริหารเชื่อว่าผลการตัดสินของศาลสูงแห่งประเทศไทยยังมีความไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณจำนวนหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ถ้ามี) ได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินสด	768	895	756	884
เงินฝากธนาคาร	1,054,899	2,467,314	315,720	537,063
รวม	1,055,667	2,468,209	316,476	537,947

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.04 ถึง 2.75 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์และกระแสรายวันสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.15 ถึง 0.40 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2564: ระหว่างร้อยละ 0.01 ถึง 0.30 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.05 ถึง 0.13 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท)

7. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
<u>ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</u>				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	279,149	162,729	-	-
3 - 6 เดือน	-	12,533	-	-
6 - 12 เดือน	-	67	-	-
มากกว่า 12 เดือน	52	437	-	-
รวม	279,201	175,766	-	-
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(52)	(437)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	279,149	175,329	-	-

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินทดรองแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)	-	-	2,900,018	2,061,657
รวมลูกหนี้อื่น	-	-	2,900,018	2,061,657
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	279,149	175,329	2,900,018	2,061,657

8. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ในกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10 และ 11 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นเป็นจำนวนร้อยละ 28.40 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	ค่าใช้บริการโรงแรมและค่าบริหารจัดการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เชลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด	บริการขนส่งทางอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อีการ์ ซอฟต์แวร์ โซลูชันส์ ฟิทีอี จำกัด ประเทศสิงคโปร์	ค่าบริการซอฟต์แวร์	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด	ค่าใช้จ่ายในการซื้อแผงโซลาร์สำหรับเรือ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท เมก้า ไลฟ์ไชนเอนซ์ ไนจีเรีย จำกัด	ค่าบริการ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
RZHA GmbH	ค่าที่ปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	ซื้ออาคารชุด 1 ห้อง	กรรมการ

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา	
	2565	2564	2565	2564		
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย						
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)						
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	109,471	90,899	อัตราคงที่ต่อลำต่อวัน โดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ	
เงินปันผลรับ	-	-	3,187,145	1,246,074	ตามที่ประกาศจ่าย	
ดอกเบี้ยรับ	-	-	440,079	180,669	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.00 ต่อปี	
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	7,775	7,359	ราคาตลาด	
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม						
เงินปันผลรับ	30,283	19,382	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย	
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน						
ค่าเช่าและบริการจ่าย	23,285	32,498	10,009	10,209	ราคาตลาด	
รายการธุรกิจกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน						
ซื้ออาคารชุด 1 ห้อง	7,500	-	-	-	ราคาที่ตกลงกัน	

ขอคงค้างระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)				
บริษัทย่อย	-	-	2,900,018	2,061,657
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	2,900,018	2,061,657
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	1,938,799	2,537,688
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	12	394	12	319
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	12	394	1,938,811	2,538,007
หนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	3,843	5,432	3,843	5,432
รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	3,843	5,432	3,843	5,432

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างกลุ่มบริษัท ซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินตรงจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ผลประโยชน์ระยะสั้น	99,275	107,450	98,487	105,707
ผลประโยชน์หลังออกจากราชการ	1,594	1,910	1,311	1,642
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	45,033	63,617	42,607	60,457
รวม	145,902	172,977	142,405	167,806

ภาระค้ำประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ มีภาระจากการค้ำประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคาร

9. เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คือ เงินฝากธนาคารของบริษัทย่อยจำนวน 2.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2564: 3.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเงินกู้ยืมหนึ่งที่ลงนามในปี 2564 และตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

10. เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเงินกู้กับบริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท พีเอสเอสพี”) เพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมจำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐระหว่างบริษัทในฐานะผู้ให้กู้ และบริษัท พีเอสเอสพี ในฐานะผู้กู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ยอดคงเหลือของเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัท พีเอสเอสพี จำนวน 23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2564: 77 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

รายการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ยอดคงเหลือต้นปี	2,571,252	3,378,394
ดอกเบี้ยรับสำหรับปี	440,079	180,669
ลดลง	(2,285,751)	(1,361,157)
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	12,834	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	52,190	373,346
ยอดคงเหลือปลายปี	790,604	2,571,252

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทได้มีการกลับรายการค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยจำนวน 12.83 ล้านบาท (2564: ไม่มี) โดยส่วนใหญ่มาจากการปรับแผนการชำระคืนเงินกู้ยืม จึงมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการกระแสเงินสดและปรับแผนการจ่ายชำระในอนาคต นอกจากนี้ ดอกเบี้ยรับสำหรับปีได้รวมส่วนที่เกิดจากการปรับแผนการชำระคืนที่เร็วขึ้นจำนวน 288.81 ล้านบาท (2564: ไม่มี)

11. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
			%	%		
บริษัท ฟรีเซียส เมท์ทัลซ์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	366,212	354,106
บริษัท ฟรีเซียส วิซเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	311,739	301,434
บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	291,203	281,577
บริษัท ฟรีเซียส มินเอร์ลส์ จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	264,799	256,046
บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	335,124	324,046
บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	193,286	186,897
บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	175,000	175,000	99.99	99.99	237,193	229,352
บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	321,620	310,988
บริษัท ฟรีเซียส ไคมอนด์ จำกัด	205,000	205,000	99.99	99.99	201,357	194,701
บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	136,611	132,095
บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอร์ลส์ จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	327,573	316,745
บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ จำกัด	259,360	259,360	99.99	99.99	273,503	264,462
บริษัท ฟรีเซียส โอปอล จำกัด	249,360	249,360	99.99	99.99	264,731	255,980
บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด	379,000	379,000	99.99	99.99	337,871	326,702
บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ล จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	192,977	186,598

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
			%	%		
บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	372,075	359,776
บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	286,000	286,000	99.99	99.99	289,267	279,705
บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	225,815	218,351
บริษัท ฟรีเซียส ฟอนด์ส จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	135,825	131,335
บริษัท ฟรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	244,942	236,845
บริษัท ฟรีเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด	200,000	200,000	99.99	99.99	271,077	262,116
บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	567,000	147,000	99.99	99.99	595,246	178,080
บริษัท ฟรีเซียส ออกคิดส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	208,116	201,237
บริษัท ฟรีเซียส ลาเวนเดอร์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	189,754	183,481
บริษัท ฟรีเซียส ไรสอร์ทส์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	189,754	183,481
บริษัท ฟรีเซียส คอมเมิร์ซ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	144,267	139,498
บริษัท ฟรีเซียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	156,000	156,000	99.99	99.99	158,334	153,100
บริษัท ฟรีเซียส มูนส์ จำกัด	1,000	1,000	99.98	99.98	1,056	1,021
บริษัท ฟรีเซียส วินัส จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	293,069	283,382
บริษัท ฟรีเซียส เนปจูน จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	293,069	283,382
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	346	334
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	1,943,182	1,878,948
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	346	334
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	374,801	362,411
บริษัท แอสโซซิเอท บัลก์ แคริเออร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-
<u>บริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทยสิงคโปร์</u>						
บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด	2,514*	-	67.00	-	2,484	-
บริษัท ฟรีเซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเตด	2,514*	-	67.00	-	2,485	-
บริษัท ฟรีเซียส ธอท์ส ฟิทีอี ลิมิเตด	2,514*	-	67.00	-	2,485	-
บริษัท ฟรีเซียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	2,542*	-	67.00	-	2,449	-
บริษัท ฟรีเซียส สปาร์กส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	2,514*	-	67.00	-	2,484	-
บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	2,514*	-	36.00	-	2,485	-
บริษัท ฟรีเซียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	2,514*	-	67.00	-	2,485	-
บริษัท ฟรีเซียส ไทคัส ฟิทีอี ลิมิเตด	2,431*	-	67.00	-	2,485	-
บริษัท ฟรีเซียส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	2,431*	-	67.00	-	2,485	-
บริษัท ฟรีเซียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด	2,431*	-	67.00	-	2,485	-
บริษัท ฟรีเซียส กลอว์รีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	2,514*	-	67.00	-	2,484	-
บริษัท ฟรีเซียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด	2,514*	-	67.00	-	2,484	-
บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	3,588*	-	67.00	-	3,456	-
บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด	3,588*	-	67.00	-	3,456	-
บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	3,588*	-	67.00	-	3,456	-
บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	3,588*	-	67.00	-	3,456	-
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					10,029,744	9,258,546
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(1,497,151)	(1,447,660)
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					8,532,593	7,810,886

* ทุนหุ้นบุริมสิทธิเรียกชำระแล้วแบบไม่มีสิทธิออกเสียงและไม่สะสมเงินปันผล

ในระหว่างปี 2565 บริษัทฯได้รับเงินปันผลจากบริษัทย่อย จำนวน 3,187.15 ล้านบาท ซึ่งแสดงเป็น รายได้เงินปันผลในงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ (2564: 1,246.58 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 23 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 2,607.12 ล้านบาท (สุทธิจากค่าเพื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุน) (2564: บริษัทย่อย 18 บริษัท มูลค่ารวม 4,345.33 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบ งบการเงินข้อ 17

นอกจากนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 9 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธี ราคาทุนรวม 12.11 ล้านบาท (2564: บริษัทย่อย 11 บริษัท มูลค่ารวม 14.18 ล้านบาท) และบริษัท แอสโซซิ เอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 4 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 6.91 ล้านบาท (2564: บริษัทย่อย 4 บริษัท มูลค่ารวม 6.68 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกัน เงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยน จากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และการเพิ่มทุนของบริษัทย่อย ดังนี้

เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด (“บริษัท ย่อย”) มีมติอนุมัติให้บริษัทย่อยเพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 147.0 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 1.47 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท) เป็น 567.0 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 5.67 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท) โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน 4.2 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท รวมเป็นเงิน 420.0 ล้านบาท โดยบริษัทฯได้จ่ายชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนสำหรับเงินลงทุนในบริษัทย่อยดังกล่าว และ จดทะเบียนการเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์แล้วในเดือนมิถุนายน 2565

เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2565 บริษัทย่อย 6 บริษัท ได้จดทะเบียนเลิกกิจการกับกระทรวงพาณิชย์แล้ว ขณะนี้บริษัทย่อยดังกล่าวอยู่ในระหว่างดำเนินการชำระบัญชี

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ค่าเพื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงิน เฉพาะกิจการส่วนใหญ่บันทึกสำหรับบริษัทย่อยที่ได้มีการขายเรือออกไปและยังไม่มีแผนในการ ซื้อเรือใหม่ทดแทนในอนาคตรันไกล์

12. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

12.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วน เงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตาม วิธีส่วนได้เสีย	
			2565	2564	2565	2564	2565	2564
			%	%				
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิตัด	จัดการทำเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	70,426	68,098	80,645	91,238

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ส่วนแบ่งกำไร		เงินปันผลรับ	
	2565	2564	2565	2564
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิตัด	29,132	22,799	30,283	19,382

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และ 2564 ตามลำดับ

12.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ ณ วันที่ 30 กันยายน		สินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน		หนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน		รายได้รวม สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน		กำไร สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
	พันอินเดียรูปี พันอินเดียรูปี									
บริษัท อินเทอร์เน็ตชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิตัด	440,580	440,580	398,810	451,900	38,789	44,588	573,029	457,946	130,052	101,780

13. เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

ตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น คือ เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน ซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาว่าเป็นการลงทุนในเชิงกลยุทธ์ โดยเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10.00 บาท ของบริษัท บทด จำกัด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนดังกล่าวเกิดจากการวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม และผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

14. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกแต่ง		
	อาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้ภายใน การซ่อมแซม และสำรวจเรือ	รวม	สำนักงาน	สิ่งปรับปรุง สินทรัพย์เช่า
ราคาทุน						รวม
1 มกราคม 2565	277,172	28,697,323	571,056	29,268,379	66,233	14,637
ซื้อเพิ่ม	9,926	2,020,820	408,347	2,429,167	5,528	1,539
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(204,269)	(204,269)	(355)	-
ผลต่างจากการแปลงต่างประเทศเงิน	9,783	908,649	13,270	921,919	2,031	501
31 ธันวาคม 2565	296,881	31,626,792	788,404	32,415,196	73,437	15,140
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
1 มกราคม 2565	231,000	8,788,308	259,645	9,047,953	49,472	13,658
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,709	1,093,795	215,488	1,309,283	5,172	818
โอนออกสำหรับส่วนที่						197
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(204,269)	(204,269)	(333)	-
ผลต่างจากการแปลงต่างประเทศเงิน	7,842	278,860	10,178	289,038	1,595	577
31 ธันวาคม 2565	241,551	10,160,963	281,042	10,442,005	55,906	13,516
มูลค่าสุทธิตามบัญชี						
1 มกราคม 2565	46,172	19,909,015	311,411	20,220,426	16,761	979
31 ธันวาคม 2565	55,330	21,465,829	507,362	21,973,191	17,531	1,624
ค่าเสื่อมราคาดำรงปี						
2565						470
						22,048,146
						1,318,179

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม						
	เรือและอุปกรณ์			สิ่งตกค้าง			
	เรือ	ค่าใช้ภายใน	การซ่อมแซม	เรือ	สิ่งตกค้าง	สิ่งปรับปรุง	
อาคารชุด	และอุปกรณ์	และสำรวจเรือ	รวม	สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เข้า	รวม
ราคาทุน							
1 มกราคม 2564	246,422	25,743,274	623,486	26,366,760	59,852	14,451	26,702,291
ซื้อเพิ่ม	2,853	54,634	192,936	247,570	5,556	-	255,979
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(313,692)	(313,692)	(6,031)	(205)	(321,241)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	27,897	2,899,415	68,326	2,967,741	6,856	1,499	3,005,648
31 ธันวาคม 2564	277,172	28,697,323	571,056	29,268,379	66,233	14,637	29,642,677
ค่าเสื่อมราคาสะสม							
1 มกราคม 2564	205,811	6,997,892	302,194	7,300,086	46,385	11,494	7,577,732
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,934	963,440	236,224	1,199,664	3,897	2,219	1,208,002
โอนออกสำหรับส่วนที่							
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(313,692)	(313,692)	(6,005)	(205)	(321,215)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	23,255	826,976	34,919	861,895	5,195	1,258	893,177
31 ธันวาคม 2564	231,000	8,788,308	259,645	9,047,953	49,472	13,658	9,357,696
มูลค่าสุทธิตามบัญชี							
1 มกราคม 2564	40,611	18,745,382	321,292	19,066,674	13,467	2,957	19,124,559
31 ธันวาคม 2564	46,172	19,909,015	311,411	20,220,426	16,761	979	20,284,981
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี							
2564							1,208,002

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง		สิ่งปรับปรุง	
	และอุปกรณ์		สินทรัพย์เช่า	รวม
	สำนักงาน	ยานพาหนะ		
ราคาทุน				
1 มกราคม 2565	24,749	14,637	11,141	50,527
ซื้อเพิ่ม	3,796	1,539	-	5,335
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(348)	(1,537)	-	(1,885)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	664	501	381	1,546
31 ธันวาคม 2565	28,861	15,140	11,522	55,523
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2565	17,935	13,658	10,812	42,405
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,205	818	111	3,134
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	(326)	(1,537)	-	(1,863)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	577	577	368	1,522
31 ธันวาคม 2565	20,391	13,516	11,291	45,198
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2565	6,814	979	329	8,122
31 ธันวาคม 2565	8,470	1,624	231	10,325
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2565				3,134

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์		สิ่งปรับปรุง	
	สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2564	23,189	14,451	10,209	47,849
ซื้อเพิ่ม	3,460	-	-	3,460
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(4,586)	(1,313)	(205)	(6,104)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,686	1,499	1,137	5,322
31 ธันวาคม 2564	24,749	14,637	11,141	50,527
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2564	18,925	11,494	9,819	40,238
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	1,478	2,219	101	3,798
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	(4,568)	(1,313)	(205)	(6,086)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,100	1,258	1,097	4,455
31 ธันวาคม 2564	17,935	13,658	10,812	42,405
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
1 มกราคม 2564	4,264	2,957	390	7,611
31 ธันวาคม 2564	6,814	979	329	8,122
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี				
2564				3,798

เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2565 บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด และ บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือมือสองจำนวน 2 ลำ เป็นจำนวนเงิน 51.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ภายใต้ชื่อว่า “ภัทรา นารี” และ “ภวิดา นารี” ตามลำดับ ซึ่งบริษัทย่อยได้รับมอบเรือลำดังกล่าว เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2565 และวันที่ 25 กรกฎาคม 2565 ตามลำดับ และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุดและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 304.94 ล้านบาท (2564: 286.59 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 39.00 ล้านบาท (2564: 30.09 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยได้จัดจ้างเรือจำนวน 25 ลำ (2564: 33 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 15,202.12 ล้านบาท (2564: 19,265.67 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17

15. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ราคาทุน				
ราคาทุนต้นปี	64,865	58,300	64,418	57,898
ซื้อเพิ่ม	401	-	294	-
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,195	6,565	2,186	6,520
ราคาทุนปลายปี	67,461	64,865	66,898	64,418
การตัดจำหน่าย				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	58,494	51,394	58,328	51,313
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,410	1,261	1,320	1,189
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,973	5,839	1,969	5,826
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	61,877	58,494	61,617	58,328
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	5,584	6,371	5,281	6,090
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,410	1,261	1,320	1,189

16. ต้นทุนสัญญาารอตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีต้นทุนสัญญาารอตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
ยอดคงเหลือต้นปี	143,371	145,482
ตัดจำหน่ายสำหรับปี	(19,490)	(17,780)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	5,263	15,669
ยอดคงเหลือปลายปี	129,144	143,371

17. เงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565											
วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11	รวม
1,288,084	-	-	437,748	-	750,004	148,964	139,632	1,088,878	2,355,611	541,766	6,750,687
22,330	-	-	(2,425)	-	(1,506)	(2,120)	(421)	(12,100)	(39,856)	(5,516)	(41,614)
1,310,414	-	-	435,323	-	748,498	146,844	139,211	1,076,778	2,315,755	536,250	6,709,073
(200,090)	-	-	(40,495)	-	(96,580)	(28,790)	(139,211)	(187,149)	(371,969)	(97,500)	(1,161,784)
1,110,324	-	-	394,828	-	651,918	118,054	-	889,629	1,943,786	438,750	5,547,289

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564											
วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11	รวม
1,435,670	554,394	305,479	462,653	303,047	818,788	172,279	270,033	1,235,899	2,715,994	8,274,236	8,274,236
33,902	(9,792)	(2,918)	(2,840)	(1,685)	(1,927)	(3,069)	(1,450)	(16,756)	(49,839)	(56,374)	(56,374)
1,469,572	544,602	302,561	459,813	301,362	816,861	169,210	268,583	1,219,143	2,666,155	8,217,862	8,217,862
(194,699)	(141,758)	(40,342)	(39,133)	(301,362)	(93,356)	(27,736)	(134,292)	(180,512)	(255,413)	(1,408,603)	(1,408,603)
1,274,873	402,844	262,219	420,680	-	723,505	141,474	134,291	1,038,631	2,410,742	6,809,259	6,809,259

(หน่วย: พันบาท)

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม										
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	1,469,572	544,602	302,561	459,813	301,362	816,861	169,210	268,583	1,219,143	2,666,155	-
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	591,824
หัก: ค่าธรรมเนียมค่าธรรมเนียมทางการเงินรูดตัดจ่าย	(12,957)	10,081	3,011	521	1,722	495	1,072	1,092	5,321	11,905	1,071
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรูดตัดจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(6,539)
จ่ายคืนเงินกู้	(200,315)	(53,508)	(10,101)	(41,476)	(250,884)	(98,570)	(29,747)	(142,223)	(192,784)	(274,095)	(52,050)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	-	(518,754)	(305,808)	-	(63,403)	-	-	-	-	(191,723)	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	-	2,441	-	-	-	-	-	-
ผลต่างจากการแปลงต่างประเทศ	54,114	17,579	10,337	16,465	8,762	29,712	6,309	11,759	45,098	103,513	1,944
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	1,310,414	-	-	435,323	-	748,498	146,844	139,211	1,076,778	2,315,755	536,250

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม										
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	1,504,098	583,680	281,256	448,187	650,523	817,818	176,416	-	-	-	1,768,369*
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	-	-	-	318,187	1,268,231	2,810,942	-
หัก: ค่าธรรมเนียมค่าธรรมเนียมทางการเงินรูดตัดจ่าย	(13,207)	6,462	990	505	5,796	496	1,119	900	2,625	3,468	5,685
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรูดตัดจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	(2,227)	(19,192)	(52,753)	-
จ่ายคืนเงินกู้	(182,744)	(108,067)	(11,391)	(37,838)	(391,445)	(89,924)	(27,137)	(67,165)	(45,768)	(89,509)	(378,575)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(35,227)	(1,584,605)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	-	-	-	-	(19,794)	-	-	-	-	-	-
ผลต่างจากการแปลงต่างประเทศ	161,425	62,527	31,706	48,959	56,282	88,471	18,812	18,888	13,247	29,234	153,899
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	1,469,572	544,602	302,561	459,813	301,362	816,861	169,210	268,583	1,219,143	2,666,155	-

*เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายคืนล่วงหน้าสำหรับเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมด

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารของกลุ่มบริษัท สรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม
วงเงินที่ 1	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 2	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 3	BNP Paribas	บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อม ในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 4	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 5	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 2 ธนาคารอื่น รวม 3 ธนาคาร	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	MLR-1 สำหรับเงินกู้ยืม สกุลเงินบาทและ LIBOR บวกส่วนเพิ่มสำหรับ เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา
วงเงินที่ 6	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 7	SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 8	ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัทย่อยในประเทศ และบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศ สิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 9	Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 10	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคาร เพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยชนชาติ จำกัด (มหาชน)	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	LIBOR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 11	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทไม่มีวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกใช้

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

วงเงินที่ 1

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริก กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาตั้งต่อเรือประเภทสินค้าแห่งเทกองที่บริษัทฯ ได้สั่งซื้อจำนวนหลายลำ เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดวงเงินกู้ยืม การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม ระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกันสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	81,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริก สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาตั้งต่อเรือแต่ละลำ 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 และดำรงส่วนของผู้อื้อหุ้นรวมขั้นต่ำ 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

วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2557 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 42.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคาร BNP Paribas (“BNP”) เพื่อใช้ชำระหนี้วงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 75 ของราคาตามสัญญาสั่งซื้อเรือประเภทขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ขนาดอัลตราแมกซ์ 64,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130129) ซึ่งบริษัทฯได้ส่งต่อไปไว้กับ Taizhou Sanfu Ship Engineering Co., Ltd. ประเทศจีน เงินกู้ยืมดังกล่าวคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2559 บริษัทฯและบริษัท ฟรีเซียส ไทคัส ฟิทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อทำสัญญาเงินกู้กับ BNP หลังจากการแก้ไขดังกล่าว รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 37,500,0000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำหรับเรือแต่ละลำของตัวเรือหมายเลข SF130128 และ SF130126 (“เงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ” หรือ “เงินกู้ยืมสำหรับเรือทุกลำ”)
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	เบิกถอนได้ไม่เกินจำนวนที่ต่ำกว่าของ 18,750,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 75 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะเบิกถอนเมื่อรับมอบเรือแต่ละลำ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับเรือแต่ละลำ
การชำระคืน	เงินกู้สำหรับเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนภายใน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด เริ่มจาก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ของเรือแต่ละลำ งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 16 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 312,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด และงวดที่ 17 ถึงงวดที่ 32 ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 468,750 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด และส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 6,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ชำระคืนในงวดสุดท้ายของเรือแต่ละลำ
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของบริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมและบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาเงินกู้ ลงวันที่ 18 เมษายน 2561 บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ
- ค) ยกเลิกการทดสอบข้อกำหนดอัตราส่วนทางการเงินเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วน Funded Debt to EBITDA โดยปรับเพิ่มเงื่อนไขการดำรงอัตราส่วนมูลค่าหลักประกันขั้นต่ำ จากเดิมร้อยละ 125 เป็นร้อยละ 135

เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯในประเทศสิงคโปร์กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท ฟรีเซียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้ร่วมได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 1 และปรับปรุงบันทึกแก้ไขเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเงินกู้ตามสัญญาที่ทำไว้ ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2557 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มวงเงินกู้ยืมอีกจำนวน 10.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“วงเงินกู้เพิ่ม”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

โดยมีรายละเอียดหลักของข้อตกลงสำหรับวงเงินกู้เพิ่ม ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้เพิ่ม	วงเงินกู้สูงสุด 10,600,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ สินเชื่อเพื่อสิ่งแวดลอม และสินเชื่อทั่วไป
วัตถุประสงค์	สินเชื่อเพื่อสิ่งแวดลอมนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นแหล่งเงินทุน และ/หรือ เพื่อรีไฟแนนซ์ ต้นทุนในการติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับความเห็นจาก Vigeo Eiris สำหรับสินเชื่อเพื่อสิ่งแวดลอม สินเชื่อทั่วไป มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเงินหมุนเวียนทั่วไปในบริษัท
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	10,600,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาในก้อนเดียว
ระยะเวลาครบกำหนด	4 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้เพิ่มจะต้องชำระคืนภายใน 4 ปี โดยแบ่งเป็น 16 งวด ชำระเป็นรายไตรมาสเท่ากับ 662,500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่องวด เริ่มชำระ 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน (เพิ่มเติม)	การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่า ตั้งแต่ 36 เดือนขึ้นไป

โดยการทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงข้อตกลงทางการเงินภายใต้สัญญาเงินกู้นี้ บริษัทฯจะต้องดำรงอัตราส่วนทางการเงินซึ่งจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังต่อไปนี้

- ก) อัตราส่วนหนี้เงินกู้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมสูงสุด (Funded Debt to Total Shareholders' Equity) ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2563 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 10.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2560 บริษัทฯและบริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ บริษัท ฟริเซียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 16.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ ธนาคาร BNP Paribas เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 65 ของจำนวนที่ต่ำกว่า ระหว่างราคาตามสัญญาต่อเรือหรือราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของ ขนาดอัลตราแมกซ์ 63,345 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130127) (“เรือ”) วงเงิน กู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 16,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 16,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 65 ของราคาตลาดของเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	8 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ยืมจะต้องชำระคืนภายในระยะเวลา 8 ปี โดยชำระคืนจำนวน 32 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 338,542 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มตั้งแต่ 3 เดือนหลังจากมีการเบิกเงินกู้และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด จำนวน 5,416,656 เหรียญสหรัฐอเมริกา พร้อมกับการชำระเงินกู้ งวดสุดท้าย
หลักประกัน	ก) การจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้ ค) การจำนำลำดับแรกในบัญชีเงินได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของ บริษัทย่อยของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาประกันภัยเรือและ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของเรือ และ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลา การเช่าตั้งแต่ 36 เดือนขึ้นไป

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้อื้อหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2565 กลุ่มบริษัทได้จ่ายล่วงหน้าเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมดของวงเงินกู้จากธนาคาร BNP Paribas

วงเงินที่ 4

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2560 บริษัทฯและบริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ สำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 ตันตัน จำนวน 1 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130129) (“เรือ”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของสัญญาเงินกู้สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

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 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า 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 9 สิงหาคม 2562 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 16.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อย (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายคืนเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

วงเงินที่ 5

บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมลงวันที่ 18 มกราคม 2550 เพื่อใช้สำหรับนำไปจัดซื้อเรือ ในระหว่างปี 2552 ถึง 2554 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในสัญญาเงินกู้ยืม

สรุปรายละเอียดการเบิกใช้วงเงินกู้ยืมมีดังนี้

- ก) ในระหว่างปี 2554 และ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาท เพื่อนำไปจัดซื้อเรือ 2 ลำ
- ข) ในระหว่างปี 2554 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เบิกถอนเงินกู้จำนวนเงิน 92.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากวงเงินดังกล่าวและคงเหลือยอดที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวนเงิน 108.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อเป็นการต่อระยะเวลาการเบิกถอนเงินกู้ยืมคงเหลือ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2555 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศได้เข้าทำสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 50.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาดำเนินการแก้ไขเดิมกับหนึ่งในสามธนาคารผู้ให้กู้เดิม เงินกู้ยืมดังกล่าวได้นำไปจัดซื้อเรือของบริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่ง และยกเลิกวงเงินกู้ยืมส่วนที่เหลือจำนวนเงิน 58.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- ค) ในระหว่างปี 2554 และ 2553 บริษัทย่อยในประเทศ 2 แห่งได้เปลี่ยนหนี้เงินกู้ยืมสกุลเงินบาทจำนวนเงิน 1,502.35 ล้านบาท ไปเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกจำนวนเงิน 45.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
- ง) ในระหว่างปี 2555 บริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่งได้เปลี่ยนดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกจำนวนเงิน 64.82 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ (ร้อยละ 2.10) สำหรับดอกเบี้ยจ่ายระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565

วงเงินกู้ยืมดังกล่าวค้ำประกันโดยการจดจำนองเรือของบริษัทย่อย การจำนำหุ้นของบริษัทย่อย การโอนผลประโยชน์ในกรรมสิทธิ์ประกันภัยของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้ และการโอนผลประโยชน์ในเงินรายได้ของเรือที่เป็นหลักประกันของบริษัทย่อยให้แก่เจ้าหนี้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึง

- ก) คำนวณอัตราส่วน total debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) คำนวณอัตราส่วน total debt to EBITDA ไม่เกินกว่า 5 ต่อ 1
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ
- ง) คำนวณอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.1 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2561 บริษัทฯ ได้จ่ายล่วงหน้าเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมดของวงเงินกู้จากธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2565 กลุ่มบริษัทได้จ่ายเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมดของวงเงินกู้ที่ 5 จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน)

วงเงินที่ 6

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่งได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 28.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ปล่อยกู้ยืมซึ่งออกโดยบริษัทฯ (2) จ่ายคืนเงินกู้/จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ของบริษัทฯ และ/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 ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดังต่อไปนี้

- 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 31 มกราคม 2563 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 28.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่ง (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 บริษัท ฟรีเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด (“ผู้กู้”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ SinoPac Capital International (HK) Limited โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ (“เรือ”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 6,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 6,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบกำหนด	5 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 5 ปี โดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสงวดละ 211,250 เหรียญสหรัฐอเมริกา โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 1,775,000 เหรียญสหรัฐอเมริการ่วมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย
หลักประกัน	<ul style="list-style-type: none"> ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า ค) การค้ำประกันจากบริษัทฯ

วงเงินที่ 8

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 บริษัทฯและบริษัทย่อย 2 แห่ง ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้รีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมจาก EXIM ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2563 วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนดการชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 10,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริก
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 10,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริก
ระยะเวลาครบกำหนด	ไม่เกิน 2.5 ปี
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนจำนวน 10 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน งวดละ 1,010,000 เหรียญสหรัฐอเมริก เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไป ของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และงวดที่ 10 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 12 เดือนขึ้นไป

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริก ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริก
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริก ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

วงเงินที่ 9

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 บริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 6 แห่ง ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ Crédit Agricole Corporate and Investment Bank (“CACIB”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชำระคืนเงินกู้ภายในกลุ่มบริษัทให้แก่บริษัท ฟริเชิส ชิฟปีง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท ฟิเอสเอสพี”) โดยมีบริษัทฯและบริษัท ฟิเอสเอสพี ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในต่างประเทศของบริษัทฯเป็นผู้ค้ำประกันร่วม

ภายใต้สัญญาเงินกู้นี้ เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด		
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 38,350,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา		
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 38,350,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 65 ของราคาตลาดของเรือแต่ละลำ		
ระยะเวลาครบกำหนด	5 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม		
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้ภายใต้แต่ละวงเงินย่อยจะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 5 ปีโดยแบ่งเป็น 20 งวดชำระคืนเป็นรายไตรมาส งวดละเท่า ๆ กัน โดยเริ่มชำระงวดแรกสามเดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด (ยกเว้นวงเงินกู้ย่อย F) พร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย ดังนี้		
	วงเงินกู้ย่อย	จำนวนเงินคืนรายไตรมาส (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	จำนวนเงินส่วนที่เหลือ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)
	A	230,208	3,683,340
	B	223,438	4,468,740
	C	257,292	1,029,160
	D	257,292	1,029,160
	E	189,583	758,340
	F	211,250	ไม่มี
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกันร่วม ข) การจดจำนองเรือลำดับแรกของเรือทั้ง 6 ลำ ค) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยทั้ง 6 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

เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้จำนวน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริการครบทั้งจำนวนแล้วและได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่

วงเงินที่ 10

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2564 บริษัทฯย่อยทางอ้อมของบริษัทฯซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 5 แห่ง ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนแบบมีหลักประกันจำนวน 85.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมกลุ่มเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ และเพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL211A คงค้างที่เหลือทั้งหมดของบริษัทฯ วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดระยะเวลาครบกำหนด การชำระคืน และหลักประกัน สามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 85,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 85,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบกำหนด	30 มิถุนายน 2572
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสตามจำนวนเงินที่ระบุในสัญญา โดยเริ่มชำระงวดแรกในวันที่ 30 ธันวาคม 2564 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย

วงเงิน	รายละเอียด
ผู้ค้ำประกัน	ก) บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ข) บริษัท พรินเซส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของ บริษัทฯ ค) บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของ บริษัทฯ
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 15 กันยายน 2564 บริษัทย่อยได้เบิกเงินกู้จำนวน 85.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ครบทั้งจำนวนแล้ว

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

วงเงินที่ 11

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 บริษัท พรินซ์ เอส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งในประเทศ สิงคโปร์ของบริษัทฯ ในฐานะผู้กู้และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 17.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับ ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์ เพื่อใช้สำหรับค้ำเงินหรือรีไฟแนนซ์เงินกู้ของผู้ถือหุ้นซึ่ง ใช้เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานกิจการของผู้กู้ และเพื่อให้เงินกู้แก่บริษัทในเครือเพื่อใช้สำหรับการซื้อ เรือของผู้ค้ำประกัน เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ USD SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็น รายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 17,100,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 17,100,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของ ราคาตลาดของเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	6 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสงวดละ 712,500 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ค) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัย และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า จ) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรง อัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ง) ดำรงอัตราส่วนหนี้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- จ) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 225,000,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม ผู้กู้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงิน ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ

ข) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยดำรงบัญชีเงินฝากสำรองเพื่อการชำระหนี้จำนวน 2.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2564: 3.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเงินกู้ โดยขอขึ้นคำในบัญชีสำรองหนี้ดังกล่าวจะมีการทบทวนโดยผู้ให้กู้ปีละครั้ง

18. สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าทำสัญญาเช่าสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยมีอายุสัญญาระหว่าง 4 - 8 ปี

ก) สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งเป็นอาคารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	24,159	20,368
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(5,652)	(4,405)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,491	2,115
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	20,998	18,078
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(6,195)	(4,829)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	830	707
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	15,633	13,956

ข) หนี้สินตามสัญญาเช่า

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า	16,508	22,544	14,887	19,626
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(1,738)	(2,748)	(1,674)	(2,556)
รวม	14,770	19,796	13,213	17,070
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(5,705)	(5,419)	(4,459)	(4,207)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,065	14,377	8,754	12,863

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดคงเหลือต้นปี	19,796	24,865	17,070	21,001
ดอกเบี้ยที่รับรู้	(1,738)	(2,748)	(1,674)	(2,556)
จ่ายค่าเช่า	(7,072)	(6,435)	(5,553)	(5,050)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	3,784	4,114	3,370	3,675
ยอดคงเหลือปลายปี	14,770	19,796	13,213	17,070

ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	6,195	5,652	4,829	4,405
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,121	1,303	985	1,115

19. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเงินเร็ว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
ยอดคงเหลือต้นปี	39,225	67,069
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	38,279	49,877
ประมาณการลดลง (รวมค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง)		
สำหรับปี	(22,976)	(85,627)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	906	7,906
ยอดคงเหลือปลายปี	55,434	39,225

20. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	175,293	166,064	129,467	124,997
ส่วนที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	9,746	10,350	5,620	6,172
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,860	1,979	1,179	1,355
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :				
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	(37,595)	-	(24,665)	-
ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(9,800)	-	(6,059)	-
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(9,441)	(3,080)	(8,160)	(3,080)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	49	(20)	39	23
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	130,112	175,293	97,421	129,467

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 27.89 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 26.83 ล้านบาท) (2564: จำนวน 21.26 ล้านบาท เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 18.42 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 5 ปี (เฉพาะบริษัทฯ: 5 ปี) (2564: 7 ปี เฉพาะบริษัทฯ: 7 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: ร้อยละต่อปี)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
อัตราคิดลด	2.80	1.50	2.80	1.50
อัตราการขึ้นเงินเดือน	3.50	6.50	3.50	6.50

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(5,938)	6,611	(3,850)	4,281
อัตรการขึ้นเงินเดือน	7,293	(6,655)	4,659	(4,260)

(หน่วย: พันบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%	เพิ่มขึ้น 1.0%	ลดลง 1.0%
อัตราคิดลด	(9,353)	10,733	(5,159)	5,890
อัตรการขึ้นเงินเดือน	11,097	(9,975)	6,450	(5,744)

21. สำรองตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้ในระหว่างปี 2565 บริษัทฯไม่มีการจัดสรรสำรองตามกฎหมาย (2564: 52 ล้านบาท) เนื่องจากบริษัทฯได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายไว้ครบถ้วนแล้ว

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้ ในระหว่างปี 2565 บริษัทย่อยได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายจำนวนเงิน 151 ล้านบาท (2564: ไม่มี)

22. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯ มีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อการจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2565 บริษัทฯ ได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 24.25 ล้านบาท (2564: 22.37 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 3.35 ล้านบาท (2564: 3.88 ล้านบาท)

23. ต้นทุนทางการเงิน

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืม	375,919	362,019	-	131,613
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า ดอกเบี้ยจ่าย (รับ) ของตราสารอนุพันธ์ที่ กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการ ป้องกัน ความเสี่ยงในกระแสเงินสด	1,121	1,303	985	1,115
ต้นทุนทางการเงินอื่น	33,793	28,592	744	3,460
รวม	392,349	415,227	1,729	136,411

24. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงานและลูกเรือ	1,727,766	1,697,202	294,473	370,610
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	201	325	-	-

25. ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2565 ของบริษัทคำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 20 จากกำไรของกิจการ หลังจากบวกกลับด้วยค่าใช้จ่ายและรายการสำรองบางรายการที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

บริษัทไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2564 เนื่องจากบริษัทมีผลขาดทุนทางภาษี

บริษัทย่อยในประเทศ

ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเล ระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล

ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 คำนวณขึ้นในอัตราร้อยละ 20 (2564: ร้อยละ 20) ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยรายการสำรองและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้นโดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวส่วนใหญ่เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าทางการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 4,385.66 ล้านบาท (2564: 4,636.03 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 1,769.07 ล้านบาท (2564: 2,005.99 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทได้รับสิทธิและประโยชน์ทางภาษีภายใต้ประกาศอธิบดีกรมสรรพากรและภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ กลุ่มบริษัทจึงพิจารณาเห็นว่าสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกนำมาใช้ประโยชน์ในอนาคต

รายละเอียดวันสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
31 ธันวาคม 2565	118	534	-	-
31 ธันวาคม 2566	392,997	393,216	-	-
31 ธันวาคม 2567	550,701	550,884	-	-
31 ธันวาคม 2568	820,031	1,852,213	-	1,028,619
31 ธันวาคม 2569	412,665	412,809	-	-
31 ธันวาคม 2570	515,092	-	172,758	-
	2,691,604	3,209,656	172,758	1,028,619

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัท ฟรีเซียส ซิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท พีเอสเอสพี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในต่างประเทศ มีรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ จำนวน 12.32 ล้านบาท (2564: 14.34 ล้านบาท) ภายใต้กรมจัดเก็บภาษีของประเทศสิงคโปร์ (IRAS) ไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดจากผลต่างของเงินลงทุนในบริษัทรวมที่ถือโดยบริษัทย่อยซึ่งรับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 1.53 ล้านบาท (2564: 3.47 ล้านบาท)

26. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำเงินเข้าหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล อาทิเช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่า บริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยมีเรือ 7 ลำ (2564: 8 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2565 และ 2564 จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม									
	กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร									
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร		กิจการที่ไม่ได้รับ		การตัดรายการ		รวม	
	2565	2564	เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72	เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72	การส่งเสริมอื่น	การส่งเสริมอื่น	2565	2564	2565	2564
รายได้	1,418,899	1,659,999	3,790,113	3,125,035	7,810,365	5,689,933	(3,843,604)	(1,637,874)	9,175,773	8,837,093
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(513,200)	(649,503)	(1,664,969)	(1,384,962)	(2,387,438)	(2,538,826)	240,623	211,130	(4,324,984)	(4,362,161)

27. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

28. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่น่าเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบถามอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

กลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรืออเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Handysize) และขนาดกลาง (Supramax และ Ultramax) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศ โดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่นนอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

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) การให้เช่าเป็นระยะเวลานั้น เส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาการให้เช่าเป็นรายเที่ยว เส้นทางเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานของรายได้จากการเดินเรือ (และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่เกี่ยวกับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว) จึงจำแนกได้เป็นสองประเภท คือ จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา และจากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ซึ่งแสดงภายใต้ชื่อ “รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา” (Time Charter) และ “รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว” (Voyage Charter)

รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากการให้เช่าเป็นระยะเวลา และจากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวของกลุ่มบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม									
	การให้เช่าเป็นระยะเวลา		การให้เช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	8,992,496	7,722,877	-	-	8,992,496	7,722,877	-	-	8,992,496	7,722,877
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	200,625	944,813	200,625	944,813	(68,328)	(55,937)	132,297	888,876
รวมรายได้จากการเดินเรือ	8,992,496	7,722,877	200,625	944,813	9,193,121	8,667,690	(68,328)	(55,937)	9,124,793	8,611,753
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(107,267)	(166,626)	(107,267)	(166,626)	68,328	55,937	(38,939)	(110,689)
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	-	-	(48,438)	(200,298)	(48,438)	(200,298)	-	-	(48,438)	(200,298)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้เช่า										
เป็นรายเที่ยว	-	-	(155,705)	(366,924)	(155,705)	(366,924)	68,328	55,937	(87,377)	(310,987)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบเท่าจากการ ให้เช่าเป็นระยะเวลา	8,992,496	7,722,877	44,920	577,889	9,037,416	8,300,766	-	-	9,037,416	8,300,766

ในระหว่างปี 2565 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวน 2 ราย (2564: 2 ราย) เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 2,032.81 ล้านบาท (2564: 1,605.38 ล้านบาท)

29. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 กลุ่มบริษัทจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน สำหรับพนักงานสามารถเลือกจ่ายได้ตั้งแต่อัตราร้อยละ 5 ถึง 15 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดย ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของกลุ่มบริษัท ในระหว่างปี 2565 กลุ่มบริษัทรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 5.58 ล้านบาท (2564: 5.33 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 2.50 ล้านบาท 2564: 2.35 ล้านบาท)

30. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น (บาท)
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2564	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2564	779.57	0.50
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2564	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564	779.54	0.50
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2564		1,559.11	1.00
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2564	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2565	779.56	0.50
เงินปันผลประจำปี 2564	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565	389.79	0.25
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2565	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2565	779.60	0.50
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2565	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2565	779.55	0.50
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2565	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565	779.04	0.50
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2565		3,507.54	2.25

31. หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 บริษัท พรีเมียม วิชั่นส์ พีทีอี จำกัด (“บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเป็นเจ้าของเรือชกานี นารี (“เรือ”) ทำสัญญาเช่าแบบรายเที่ยวกับผู้เช่ารายหนึ่งสำหรับขนส่งน้ำตาลดิบปริมาณ 46,000 ตัน จากเมืองซังตูส ประเทศบราซิลไปยังเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย

เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2564 ได้มีการตรวจพบยาเสพติดจำนวนหนึ่งในระหว่างสินค้าหนึ่งของเรือ
หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศบราซิลได้ทำการสอบสวนอย่างละเอียดแล้วพบว่าไม่มีลูกเรือของ
บริษัทย่อยเกี่ยวข้องหรือให้การช่วยเหลือในการลักลอบขนยาเสพติดดังกล่าวแต่อย่างใด

เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2564 หน่วยงานของประเทศบราซิลอนุญาตให้เรือแล่นออกจากบราซิลได้
โดยปราศจากการตั้งข้อกล่าวหาเกี่ยวกับลูกเรือและ/หรือบริษัทย่อยแต่อย่างใด

เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2564 เรือเดินทางมาถึงและเทียบท่า ณ เมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย หน่วยงาน
ไนจีเรียได้ดำเนินการตรวจค้นเรือโดยละเอียด อย่างไรก็ตาม ตรวจไม่พบวัตถุต้องสงสัยใด ๆ

เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2564 ขณะที่มีการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ ได้มีการพบยาเสพติดในระหว่าง
สินค้าหนึ่งของเรือ

เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 สำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) ได้รับ
คำสั่งจากคำขอฝ่ายเดียวจากศาลสูงแห่งเมืองลากอสให้กักเรือและควบคุมตัวลูกเรือเป็นเวลา 14 วัน
และในวันเดียวกันบริษัทย่อยได้รับการเรียกร้องค่าเสียหายประมาณ 3.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
จากผู้รับสินค้า

เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาต่อศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรีย ต่อเรือชยานี
นารีและลูกเรือ 3 ราย (และอีก 9 คนที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับบริษัทย่อยและไม่ได้เป็นลูกจ้างของบริษัท
แต่อย่างใด) โดยตั้งข้อกล่าวหาว่าขนส่งยาเสพติดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2565 บริษัทประกันของบริษัทย่อยได้ออกหนังสือยืนยันปฏิบัติตามเงื่อนไข
(Letters of Undertaking: “LOUs”) ต่อ NDLEA เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับการปล่อยตัวเรือและ
ลูกเรือสัญชาติไทยที่ไม่ถูกยื่นข้อกล่าวหาจำนวน 19 ราย

เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2565 ศาลสูงกลางแห่งไนจีเรียได้มีคำสั่งให้ปล่อยเรือและลูกเรือ 19 คน
บนเรือ

เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2565 บริษัทย่อยได้ลงนามสัญญาบัญชีดูแลผลประโยชน์กับ NDLEA เพื่อเป็น
หลักประกันแก่ลูกเรือ 3 รายดังกล่าว เพื่อให้ได้รับอนุญาตให้ย้ายจากสถานที่คุมขังของ NDLEA
ไปพักในโรงแรม

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2565 NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาเพิ่มเติมต่อลูกเรืออีกจำนวน 7 ราย ส่งผลให้
ขณะนี้ลูกเรือที่ถูกยื่นข้อกล่าวหาทั้งหมดทั้งสิ้น 10 ราย ซึ่งจะต้องพำนักอยู่ในประเทศไนจีเรีย
จนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2565 บริษัทย่อยได้ลงนามหนังสือปฏิบัติตามข้อตกลง ซึ่งเป็นหนึ่งในเงื่อนไข
เพื่อให้ได้รับหนังสือสั่งปล่อยเรือจาก NDLEA

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 NDLEA ได้ออกหนังสือสั่งปล่อยเรือและลูกเรือที่ไม่ได้ถูกขึ้นข้อกล่าวหา

เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2565 บริษัทย่อยได้โอนเงินจำนวน 700,000 เหรียญสหรัฐอเมริกาเข้าบัญชีดูแลผลประโยชน์ เพื่อเป็นหลักประกันให้ลูกเรืออีก 7 รายที่ถูกแจ้งข้อกล่าวหาเพิ่ม

เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 ศาลสูงกลางแห่งไนจีเรียได้มีคำสั่งขังปล่อยเรือโดยทันที

เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้อนุญาตให้เรือดังกล่าวออกจากท่าเรือเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย ทั้งนี้ ลูกเรือจำนวน 10 รายซึ่งถูกตั้งข้อกล่าวหา ยังคงต้องอยู่ในประเทศไนจีเรีย จนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น

ในระหว่างไตรมาส 2 ของปี 2565 บริษัทย่อยได้รับหนังสือตอบรับการขอรับเงินประกันที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องอันเนื่องมาจากการกักเรือชญาณี นารี และได้รับชำระแล้วเป็นจำนวน 1.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 0.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาสำหรับต้นทุนการดำเนินงาน 0.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาสำหรับค่าใช้จ่ายน้ำมัน และ 0.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา สำหรับค่าธรรมเนียมท่าเรือและค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายและฝ่ายกฎหมายของกลุ่มบริษัท ฝ่ายบริหารเชื่อว่าผลการตัดสินของคณะศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียยังมีความไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณจำนวนหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ถ้ามี) ได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

32. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย				
- เงินกู้ยืม	-	274,862	-	274,862
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัท				
ที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	18,100	18,100

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย				
- เงินกู้ยืม	-	8,452	-	8,452
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	14,705	14,705
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	13,089	-	13,089
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	-	2,144	-	2,144

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	18,100	18,100

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	14,705	14,705

ในระหว่างปี 2565 กลุ่มบริษัทไม่มีการเปลี่ยนวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่า ยุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน และไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

33. เครื่องมือทางการเงิน

33.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็น				
เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	274,862	8,452	-	-
รวมสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	274,862	8,452	-	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์				
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็น				
เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	13,089	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
- เงินกู้ยืม	-	2,144	-	-
รวมหนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	15,233	-	-

ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทกำหนดให้มีการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ดังนี้

- สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่ไม่ได้อยู่ในสกุลเงินที่ใช้ดำเนินงานของกลุ่มบริษัท การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวในสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยกลุ่มบริษัทได้รับอัตราดอกเบี้ยผันแปร LIBOR และจ่ายดอกเบี้ยคงที่ การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในการทดสอบความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทได้ใช้อุปกรณ์เสมือนพร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่มีการป้องกัน

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- ช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงและรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- การเปลี่ยนแปลงกระแสเงินสดที่คาดการณ์ไว้ในอนาคตของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดตารางสารอนุพันธ์ที่กลุ่มบริษัทถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 แยกตามการครบกำหนดชำระ มีดังนี้

	น้อยกว่า 1 ปี		1 - 5 ปี		มากกว่า 5 ปี		รวม	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ								
จำนวนเงินตามสัญญา (พันบาท)	-	93,897	-	-	-	-	-	93,897
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย (บาท/เหรียญสหรัฐฯ)	-	32.34, 33.15	-	-	-	-	-	32.34, 33.15
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย								
จำนวนเงินตามสัญญา (พันเหรียญสหรัฐฯ)	16,424	19,535	65,639	73,869	14,467	22,661	96,530	116,065
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)	3.70 - 4.75	3.70 - 4.95	3.70 - 4.75	3.70 - 4.95	4.59 - 4.75	4.59 - 4.75	3.70 - 4.75	3.70 - 4.95

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงต่อแบบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 แสดงได้ดังนี้

	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าสุทธิรวม				สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด		(หน่วย: พันบาท)	
	ซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิภาพ		ส่วนที่ยังคงป้องกัน		ส่วนที่ได้ยุติการป้องกัน		สำรองสำหรับต้นทุน	
	ในการป้องกันความเสี่ยง		ความเสี่ยงต่อไป		ความเสี่ยงแล้ว		ในการป้องกันความเสี่ยง	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
เงินกู้ยืม - สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	279,499	9,577	285,692	(2,694)	1,928	-	-	-
เงินกู้ยืม - สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	2,144	(21,269)	-	(22,532)	(693)	-	357	1,168

ผลกระทบของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงต่อแบบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 และผลกระทบของการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดต่อบำกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 แสดงได้ดังนี้

	การเปลี่ยนแปลง				ส่วนที่มี				สำรองสำหรับการ		(หน่วย: พันบาท)	
	ในมูลค่าสุทธิรวม		ซึ่งใช้วัดความ		ประสิทธิภาพ		ส่วนที่ยังคง		ส่วนที่ได้ยุติการ		สำรองสำหรับต้นทุน	
	ในการป้องกันความเสี่ยง		ในการป้องกันความเสี่ยง		ในการป้องกันความเสี่ยง		ในการป้องกันความเสี่ยง		ในการป้องกันความเสี่ยง		ในการป้องกันความเสี่ยง	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	113,839	3,336,298	3,336,298	113,839	3,336,298	113,839	3,336,298	113,839	3,336,298	3,336,298	3,336,298	3,336,298
- สำหรับป้องกันความเสี่ยง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จากเงินกู้ยืม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ต่างประเทศ - สำหรับป้องกัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ความเสี่ยงจากเงินกู้ยืม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	281,643	284,999	284,999	281,643	284,999	281,643	284,999	281,643	284,999	281,643	284,999	281,643

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

	การเปลี่ยนแปลง									
	จำนวนเงินตามสัญญา	มูลค่าตามบัญชี	บรรทัดที่แสดงรายการในงบแสดงฐานะการเงิน	สินทรัพย์ที่มีประสิทธิภาพที่ได้รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	ส่วนที่ไม่ได้มีประสิทธิภาพที่ได้รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง	ในมูลค่าสุทธิซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง	ต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	ต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	สำรองสำหรับการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากเงินกู้ยืม	38,350 พันเหรียญสหรัฐ	1,235,899	สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	8,175	8,175	-	-	-	2,290	ต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากเงินกู้ยืม	1,502,348	93,413	หนี้สินตราสารอนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	(21,269)	(22,532)	1,263	กำไรจากการปรับมูลค่าสุทธิรวมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง	1,168	20,458	ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากเงินกู้ยืม	64,818 พันเหรียญสหรัฐ	209,634	หนี้สินตราสารอนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	6,883	-	6,883	กำไรจากการปรับมูลค่าสุทธิรวมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง	-	2,337	ต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากเงินกู้ยืม	75,489 พันเหรียญสหรัฐ	2,433,336	หนี้สินตราสารอนุพันธ์ไม่หมุนเวียน	(10,868)	(10,868)	-	-	-	164	ต้นทุนทางการเงิน
รวม				(17,079)	(25,225)	8,146		1,168	25,249	

ผลกระทบของการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงที่กำหนดจากธุรกรรมการกู้ยืมแบบไม่มีหลักประกันระหว่างธนาคาร (InterBank Offered Rates - IBORs) ของเครื่องมือทางการเงินซึ่งจะมีการแทนที่หรือปฏิรูป เนื่องจากในบางประเทศที่กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจอยู่นั้นยังมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับจังหวะเวลาและวิธีการที่ใช้ในช่วงเปลี่ยนแปลง กลุ่มบริษัทคาดว่าจะการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงนี้จะส่งผลกระทบต่อการบริหารความเสี่ยงและการใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงได้ถือปฏิบัติตามข้อยกเว้นชั่วคราวที่ทำให้กิจการสามารถใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงต่อไปได้ในช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนนี้ กล่าวคือ ข้อยกเว้นชั่วคราวได้ระบุว่าการพิจารณาว่ารายการที่คาดการณ์มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดหรือไม่นั้น ให้กิจการสันนิษฐานว่าอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงซึ่งกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้อ้างอิงอยู่นั้นไม่ได้รับการเปลี่ยนแปลงจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

คณะกรรมการบริหารจัดการความเสี่ยงได้มีการติดตามและจัดการการเปลี่ยนไปใช้อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงอื่น โดยการประเมินว่ากระแสเงินสดตามสัญญาที่มีการอ้างอิงอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงที่กำหนดจากธุรกรรมการกู้ยืมแบบไม่มีหลักประกันระหว่างธนาคารมากนักน้อยเพียงไร กิจการจะต้องแก้ไขสัญญาอันเนื่องมาจากผลของการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงหรือไม่ รวมถึงกิจการควรจะจัดการการสื่อสารกับคู่สัญญาในเรื่องของการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงดังกล่าวอย่างไร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ซึ่งมีจำนวนเงินตามสัญญา 113.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เพื่อใช้ในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดซึ่งอ้างอิงกับ USD LIBOR และจะครบกำหนดภายในปี 2572

33.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า เงินลงทุน เงินให้กู้ยืมระยะยาว เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นๆหนี้สินตามสัญญาเช่าและเงินกู้ยืมระยะยาว กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับเงินฝากธนาคาร ลูกหนี้การค้า เงินให้กู้ยืมและเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินยกเว้นตราสารอนุพันธ์

ลูกหนี้การค้า

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบการขายต่าง ๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีจำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

เครื่องมือทางการเงินและเงินฝากธนาคาร

ความเสี่ยงด้านเครดิตของเงินฝากธนาคารและตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัทไม่สูงมากนัก เนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

ความเสี่ยงด้านตลาด

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินฝากธนาคาร เงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินตามสัญญาเช่าและเงินกู้ยืมระยะยาว ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงส่วนนี้โดยการกำหนดให้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย โดยได้เปิดเผยรายละเอียดที่เกี่ยวข้องไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 33.1 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565									
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
						เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท	
<u>สินทรัพย์ทางการเงิน</u>									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	408,453	-	-	488,353	158,861	1,055,667	0.20 - 0.74	0.04 - 2.75	0.15 - 0.40
รวม	408,453	-	-	488,353	158,861	1,055,667			
<u>หนี้สินทางการเงิน</u>									
หนี้สินตามสัญญาเช่า									
	5,705	9,065	-	-	-	14,770	5.28 - 5.53	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	552,746	2,234,658	605,129	3,316,540	-	6,709,073	3.70 - 4.75	5.92 - 8.34	-
รวม	558,451	2,243,723	605,129	3,316,540	-	6,723,843			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินรวม									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564									
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
						เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท	
สินทรัพย์ทางการเงิน									
เงินสดและรายการ									
เทียบเท่าเงินสด	737,725	-	-	1,315,705	414,779	2,468,209	0.20 - 0.30	0.01 - 0.05	0.05 - 0.13
รวม	737,725	-	-	1,315,705	414,779	2,468,209			
หนี้สินทางการเงิน									
หนี้สินตามสัญญาเช่า	5,419	12,915	1,462	-	-	19,796	5.28 - 5.53	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	635,304	2,425,796	1,032,372	4,124,390	-	8,217,862	3.70 - 4.95	2.33 - 3.81	4.65
รวม	640,723	2,438,711	1,033,834	4,124,390	-	8,237,658			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565								
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี		อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง	อัตรา	รวม	คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
			ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย		เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท
						สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	
สินทรัพย์ทางการเงิน								
เงินสดและรายการ								
เทียบเท่าเงินสด	174,730	-	-	141,023	723	316,476	0.20	0.04 - 0.05 0.15 - 0.40
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย	5,401	293,022	492,181	-	-	790,604	5.00	- -
รวม	180,131	293,022	492,181	141,023	723	1,107,080		
หนี้สินทางการเงิน								
หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,459	8,754	-	-	-	13,213	5.28 - 5.53	- -
รวม	4,459	8,754	-	-	-	13,213		

งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)			
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง	อัตรา		คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด		
				ตามราคาตลาด	ดอกเบี้ย			เงินเหรียญ	เงินเหรียญ	เงินบาท
								สหรัฐอเมริกา	สหรัฐอเมริกา	
สินทรัพย์ทางการเงิน										
เงินสดและรายการ										
เทียบเท่าเงินสด	334,199	-	-	202,815	933	537,947	0.20	0.04 - 0.05	0.05 - 0.13	
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย	86,327	1,799,553	685,372	-	-	2,571,252	5.00	-	-	
รวม	420,526	1,799,553	685,372	202,815	933	3,109,199				
หนี้สินทางการเงิน										
หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,207	11,400	1,463	-	-	17,070	5.28 - 5.53	-	-	
รวม	4,207	11,400	1,463	-	-	17,070				

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อกำไรขาดทุนของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดและผลกระทบที่มีต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจะเปลี่ยนแปลงไปซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นหรือลดลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงด้านกระแสเงินสดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ แสดงได้ดังนี้

	เพิ่มขึ้น/ ลดลง (ร้อยละ)	2565		2564	
		ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น	ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น
		(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)
เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐ	+1	(34,965)	83,235	(49,790)	123,100
	-1	34,965	(83,235)	49,790	(123,100)

การวิเคราะห์ผลกระทบข้างต้นจัดทำขึ้นโดยใช้สมมติฐานว่าจำนวนเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด และตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ตลอด 1 ปี และยังถือเสมือนว่าอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดของเงินกู้ยืมระยะยาวไม่ได้มีอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้แล้ว ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจึงมีผลกระทบต่อดอกเบี้ยที่ต้องชำระตลอด 12 เดือนเต็ม ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สถานะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินกู้ยืมระยะยาว กลุ่มบริษัทจะเจรจาให้เงื่อนไขของตราสารอนุพันธ์ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงสอดคล้องกับเงื่อนไขของความเสี่ยงที่ต้องการป้องกัน กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมตราสารอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการเก็งกำไรหรือเพื่อการค้า

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน

ตารางต่อไปนี้แสดงให้เห็นถึงผลกระทบต่อกำไรขาดทุนและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาท โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ ทั้งนี้ ผลกระทบต่อกำไรขาดทุนและส่วนของผู้ถือหุ้นนี้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินและตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของสกุลเงินตราต่างประเทศสกุลเงินอื่น

สกุลเงิน	เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	2565		2564	
		ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น	ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น
		(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)
ไทยบาท	+1	-	-	-	(84)
	-1	-	-	-	12

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สถานะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	งบการเงินรวม		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	หนี้สินทางการเงิน		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	2564	2565	2564
	(ล้าน)	(ล้าน)	(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เงินกู้ยืมสกุลเงินบาท	-	93.90	-	0.0298

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคงเหลือดังนี้ (2565: ไม่มี)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา	วันครบกำหนดตามสัญญา
(เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)			

บริษัทย่อย

93.90 ล้านบาท	2.87 ล้านเหรียญ สหรัฐอเมริกา	0.0302, 0.0309	รายได้ตามกำหนดการชำระคืน เงินกู้สิ้นสุดเดือนกันยายน 2565
---------------	---------------------------------	----------------	---

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

กลุ่มบริษัทได้บริหารความเสี่ยงจากสภาพคล่องทางการเงินโดยการกระจายกำหนดวันชำระเงินกู้ การหาเงินกู้ทั้งชนิดที่ทยอยแบ่งชำระคืนและแบบชำระคืนครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด และรักษาเงินสดสำรองให้เพียงพอ การควบคุมค่าใช้จ่ายการดำเนินงานอย่างเข้มงวด การทำประกันภัยอย่างครอบคลุม การจำกัดความเสี่ยงจากคู่สัญญารายหนึ่งไม่ให้เกินร้อยละ 25 ของรายรับ และการจำกัดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของตลาดระยะสั้นด้วยการทำสัญญาเช่าเรือแบบระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินระยะสั้นที่จะครบกำหนดภายใน 1 ปี ประมาณร้อยละ 24 ของจำนวนหนี้สินที่แสดงอยู่ในงบการเงินของกลุ่มบริษัท (2564: ร้อยละ 21) กลุ่มบริษัทประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรีไฟแนนซ์เงินกู้และมีความเห็นว่ากลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้อย่างหลากหลายอย่างเพียงพอ

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	229,486	-	-	229,486
หนี้สินตามสัญญาเช่า	6,201	10,307	-	16,508
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,799,029	5,330,227	945,544	8,074,800
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	2,034,716	5,340,534	945,544	8,320,794
ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	90,373	184,489	274,862
รวมตราสารอนุพันธ์	-	90,373	184,489	274,862

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	105,315	-	-	105,315
หนี้สินตามสัญญาเช่า	6,040	14,748	1,756	22,544
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,697,934	5,823,709	1,741,660	9,263,303
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	1,809,289	5,838,457	1,743,416	9,391,162
ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	8,452	-	8,452
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	3,996	-	11,237	15,233
รวมตราสารอนุพันธ์	3,996	8,452	11,237	23,685

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	724	-	-	724
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	4,904	9,983	-	14,887
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,938,799	-	-	-	1,938,799
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	1,938,799	5,628	9,983	-	1,954,410

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,264	-	-	1,264
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	4,743	13,127	1,756	19,626
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,537,688	-	-	-	2,537,688
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	2,537,688	6,007	13,127	1,756	2,558,578

33.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

33.4 การกระทบยอดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมเป็นประจำและมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	16,295
ขาดทุนสุทธิที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(3,425)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	1,835
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	14,705
กำไรสุทธิที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	2,892
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	503
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	18,100

34. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น รวมถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ โดยกลุ่มบริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินดังกล่าวตลอดระยะเวลาที่รายงาน

กลุ่มบริษัทบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งระบุให้กลุ่มบริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนในภาพรวมให้ไม่เกิน 2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.48:1 (2564: 0.64:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.23:1 (2564: 0.29:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

35. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)				
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	30,544	73,854	9,156	16,096
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	8,076	5,246	83,907	61,690
น้ำมันเชื้อเพลิง	1,210	646	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
เงินอุดหนุนจ่ายแก่กับตันเรือ	1,071	899	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	370	243	-	-
น้ำมันหล่อลื่น	2,634	2,285	-	-
อื่น ๆ	1,157	894	339	503
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5,232	4,321	339	503
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	45,062	84,067	93,402	78,289

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	2,904	3,591	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	22,874	76,938
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	7,953	253	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	246,875	233,720
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	2,333	2,730	-	-
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่				
บริษัทจดทะเบียน	524	440	524	440
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	637,923	606,973	299	243
สินทรัพย์สิทธิการใช้	452	628	404	541
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	162	191	153	182
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรียกคืน	2,048	829	-	-
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจาย	3,737	4,290	-	-
อื่น ๆ	93	95	69	71
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5,878	5,214	69	71
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	658,129	620,020	271,198	312,135
รวมสินทรัพย์	703,191	704,087	364,600	390,424

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	6,640	3,151	21	38
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	56,096	75,934
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย	2,922	2,657	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,361	1,861	42	26
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย				
- ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	4,985	2,933	3,540	2,056
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	16,908	10,602	59,699	78,054
รายได้รับล่วงหน้า	1,583	2,601	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	33,614	42,148	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	165	162	129	126
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	119	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	51	1	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,711	1,716	1,515	1,508
รวมหนี้สินหมุนเวียน	54,032	57,349	61,343	79,688
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	6,662	5,865	4,600	4,112
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	160,501	203,749	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	262	430	253	385
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	336	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	44	104	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	1,604	1,174	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	3,765	5,245	2,818	3,874
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	172,838	216,903	7,671	8,371
รวมหนี้สิน	226,870	274,252	69,014	88,059

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

	(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐ)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
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
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	4,819	4,819	4,819	4,819
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	4,372	4,372	4,372	4,372
- บริษัทย่อย	15,955	11,741	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	1,698	1,110	1,698	1,110
ยังไม่ได้จัดสรร	329,762	296,004	170,396	177,847
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	5,369	(2,557)	(44)	(128)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	476,320	429,834	295,586	302,365
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	1	1	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	476,321	429,835	295,586	302,365
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	703,191	704,087	364,600	390,424

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	256,144	237,470	-	-
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	3,704	28,136	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	259,848	265,606	-	-
รายได้จากการให้บริการ	112	113	3,109	2,832
รายได้คอกเบี้ย	408	57	12,441	5,651
รายได้เงินปันผล	-	16	87,676	37,696
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	6,233	75	5,955
กำไรจากการปรับมูลค่าสุทธิของ				
เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงบนส่วน				
ที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกัน				
ความเสี่ยงในกระแสเงินสด	-	33	-	-
รายได้อื่น	82	36	10	23
รวมรายได้	260,450	272,094	103,311	52,157
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	56,211	55,169	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	1,087	3,510	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	1,350	6,383	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	58,648	65,062	-	-
ค่าเสื่อมราคา	37,571	37,792	227	255
ต้นทุนการให้บริการ	160	167	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	10,540	12,615	5,593	7,214
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	4,158	5,344	4,058	5,185
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(11)	(279)	(263)	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	1	-	-	-
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	40	2,094	-	378
รวมค่าใช้จ่าย	111,107	122,795	9,615	13,032

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กำไรจากการดำเนินงาน	149,343	149,299	93,696	39,125
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน				
บริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	813	703	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	(11,116)	(12,997)	(49)	(4,346)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	139,040	137,005	93,647	34,779
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(427)	(50)	-	-
กำไรสำหรับปี	138,613	136,955	93,647	34,779
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	138,613	136,955	93,647	34,779
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ				
ควบคุมของบริษัทฯ	-	-	-	-
กำไรสำหรับปี	138,613	136,955	93,647	34,779
กำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐาน				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.0889	0.0878	0.0601	0.0223

36. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2566 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบในเรื่องสำคัญให้เสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 ของบริษัทฯ สำหรับการจ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายสำหรับปี 2565 ให้แก่ผู้ถือหุ้นจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท รวมเป็นเงิน 389.82 ล้านบาท เงินปันผลนี้จะจ่ายและบันทึกบัญชีภายหลังจากได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ

37. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2566



เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร







คณะกรรมการบริษัท



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ



นายกำธร ศีลาอ่อน

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์

- ประธานคณะกรรมการสรรหา
- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



ศาสตราจารย์ ดร. กวิตา ปานะนนท์

- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการสรรหา
- กรรมการอิสระ



นายคาลิด มอยบูตดิน ฮาซิม

- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการ



นายกิริต ชำห์

- กรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- กรรมการ



นายกอตัม คูรานา

- กรรมการบริหาร
- กรรมการ



นายชูชรู คาสี วาติย

- กรรมการ



นางสาวนิชิตา ชำห์

- กรรมการ



นายอิษฏ์ชาญ ชำห์

- กรรมการ



นางสาวสิริสา สุภาวคิน

- 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 - ปัจจุบัน
- กรกฎาคม 2563 - ปัจจุบัน
- สิงหาคม 2562 - ปัจจุบัน
- 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

63 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 จากสมาคม
ส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (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 ธนาคารชนชาติ จำกัด (มหาชน)

กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
บริษัท ซีเอ็มไอ จำกัด (มหาชน)
ประธานคณะกรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท หลักทรัพย์ เพื่อดูแลหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน)
กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลุ่มพิน จำกัด
ประธานกรรมการ บริษัท ไทยฟู้ดส์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
กรรมการ (มีอำนาจ) บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน อินโนเทค จำกัด
กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
กรรมการ บริษัท ตลาดสัญญาซื้อขายล่วงหน้า (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
กรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ผู้ถือหุ้น และ กรรมการ (ผู้มีอำนาจ) บริษัท อินจีเนียส จำกัด
กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการสรรหา
บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และ กรรมการ (มีอำนาจ) บริษัทหลักทรัพย์ เคที ซีมิโก้ จำกัด
รองประธานกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
บริษัทหลักทรัพย์ ซีมิโก้ จำกัด (มหาชน)
รองประธานและเลขานุการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา
กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน
กรรมการอิสระ บริษัท จี สตีล จำกัด (มหาชน)
ประธานกรรมการ โรงเรียนนานาชาติแห่งใหม่ แห่งประเทศไทย
ผู้ถือหุ้น และ กรรมการ (ผู้มีอำนาจ) บริษัท แคปแม็กซ์ จำกัด
กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิค แอสเซท จำกัด (มหาชน)

- 2542 กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)
 - 2538 - 2542 กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ บริษัท ซาโลมอน สมิท บาร์นี
 - 2538 - 2542 กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ พัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
 - 2534 - 2538 กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายพาณิชย์ บริษัท สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
 - 2531 - 2532 ผู้จัดการ, ฝ่ายพาณิชย์ บริษัท ภัทรธนกิจ
 - 2528 - 2531 เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรรมการ บริษัท เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการ บริษัทหลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน) 3. กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ซีเอ็มไอ จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <p>ไม่มี</p>
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	<ol style="list-style-type: none"> 1. รองประธานและเลขาธิการ มูลนิธิศรีวิสารวาท 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกำธร ศิลาอ่อน

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ*/ ประธานคณะกรรมการ
พิจารณาค่าตอบแทน /ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง /
กรรมการสรรหา / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 14 มีนาคม 2554

อายุ

52 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

- 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
- 2551

หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
หลักสูตร Executive Development Program (EDP)
จากสถาบันวิทยาการตลาดทุนและสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

ประสบการณ์

- กุมภาพันธ์ 2564 - ปัจจุบัน
กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน และกรรมการบรรษัทภิบาลและการพัฒนาความยั่งยืน บริษัท อินเทอร์เน็ต ฟาร์มา จำกัด (มหาชน)
- กุมภาพันธ์ 2563 - ปัจจุบัน
ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน)
- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน)
- มกราคม 2560 - ปัจจุบัน
กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
- 2558 - ปัจจุบัน
กรรมการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรกฎาคม 2557 - 2559
ผู้อำนวยการฝ่าย Supply Chain บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน กรรมการอิสระ และกรรมการสรรหา บริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน)
- 2554 - เมษายน 2560
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2557
รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
- 2547 - 2554
รองกรรมการผู้จัดการ สายงานพาณิชย์ธนกิจ บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง
- 2542 - 2547
ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส Investment Banking บริษัทหลักทรัพย์ เอเซีย พลัส จำกัด (มหาชน)
- 2540 - 2542
Associate, Global Investment Banking Chase Securities, Inc., New York, USA and Singapore
- 2537 - 2538
นักวิเคราะห์ Investment Banking Dept. บริษัทหลักทรัพย์ ไทยพาณิชย์ จำกัด
- 2535 - 2537
ผู้จัดการ Money Market Dept. บมจ. ทีสโก้

อาชีพหลัก

กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน
บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด(มหาชน) กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน และกรรมการบรรษัทภิบาลและการพัฒนาความยั่งยืน บริษัท อินเทอร์เน็ต ฟาร์มา จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด กรรมการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลกีสติศาสตร์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์

ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการสรรหา / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

8 กรกฎาคม 2563

อายุ

54 ปี

ประวัติการศึกษา

บัญชีบัณฑิต (บัญชีต้นทุน) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
MBA, California State University, Hayward, USA

ประวัติการอบรม

- 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

- 4 เมษายน 2565 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท พีรเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 17 กุมภาพันธ์ 2565 - ปัจจุบัน กรรมการสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)
- 1 กุมภาพันธ์ 2565 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษาสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- 2563 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการสรรหา กรรมการอิสระ บริษัท พีรเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2549 - มกราคม 2565 เลขาธิการและผู้อำนวยการ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- 2544 - 2548 ที่ปรึกษาด้านการเงิน โครงการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
- 2541 - 2544 รองผู้อำนวยการฝ่ายวานิชธนกิจ Dresdner Kleinwort Benson
- 2536 - 2541 ผู้จัดการฝ่ายวานิชธนกิจ SBC Warburg

ตำแหน่งอื่น ๆ

- ธันวาคม 2561 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา บริษัท เสดดี้แพลนเน็ต จำกัด (มหาชน)
- เมษายน 2562 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ บริษัท ชานีน่า จำกัด (มหาชน)
- 2559 - ปัจจุบัน คณะกรรมการสรรหาบัญชีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะกรรมการสรรหาบัญชีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 2557 - ปัจจุบัน คณะกรรมการสรรหาครูผู้ฝึกสอนงานและจัดสรรข้าราชการในโครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ไปปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการหน่วยงาน ภาคเอกชน สำนักงาน ก.พ.ร.
- 2550 - ปัจจุบัน คณะอนุกรรมการพิจารณาหลักทรัพย์เกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ประเภทตราสารทุน และการบริหารกิจการของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต.
- ที่ปรึกษาสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (2565 - ปัจจุบัน)

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <p>กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ บริษัท ชาน้ำ จำกัด (มหาชน)</p> <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <p>กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา บริษัท เรดดีแพลนเน็ต จำกัด (มหาชน)</p>
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	<ol style="list-style-type: none"> คณะกรรมการสรรหาบัญชีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คณะกรรมการสรรหาครูฝึกสอนงานและจัดสรรข้าราชการในโครงการพัฒนานักบริหารการเปลี่ยนแปลงรุ่นใหม่ไปปฏิบัติราชการด้านการบริหารจัดการ หน่วยงานภาคเอกชน สำนักงาน ก.พ.ร. คณะกรรมการพิจารณาหลักทรัพย์เกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ ประเภทตราสารทุน และการบริหารกิจการของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต.

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

*หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

ศาสตราจารย์ ดร. กวิตา ปานะนนท์

ตำแหน่ง

กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ * / กรรมการพิจารณาต่อต้าน / กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง / กรรมการสรรหา

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554
55 ปี

อายุ

ประวัติการศึกษา

- 2544
- 2535
- 2532

Doctor of Philosophy, Department of Economics, University of Reading, สหราชอาณาจักร
Master of Business Administration (International Business), Diploma in Management (Asian Studies), McGill University, ประเทศแคนาดา
Bachelor of Accountancy (Accounting), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรมและการสัมมนา

- 2565
- 25 มิถุนายน 2564
- 27 พฤษภาคม 2564
- 29 มีนาคม 2564

หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP 9/2022)
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
วิทยากรในงาน Virus/Vaccine Dynamics/Challenges in the Mekong Region: The Regionalisation Imperative? seminar organized by the Institute of Security and International Study, Chulalongkorn University
วิทยากรในงาน Trade Wars, Technology and Global Value Chains, a seminar organized by United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP)
วิทยากรในงาน Investment in Sustainable Recovery: Empirical Analysis, Lessons Learnt and a Future Research Agenda, a seminar organized by Academy of International Business & United Nations Conference on Trade and Development

- 2563 หลักสูตร Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE) 32/2020 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- 2563 เข้าร่วม (ในฐานะผู้สังเกตการณ์) การอบรมเชิงปฏิบัติการการบริหารความเสี่ยง โดยชมรมบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน 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)

รางวัล ทุนการศึกษา และทุนวิจัยที่ได้รับ

- ธันวาคม 2564 - มีนาคม 2565 ทุนวิจัยจาก ESCAP – WHO เรื่อง Asia-Pacific in the manufacturing and global supply chain of vaccines
- มีนาคม - ธันวาคม 2563 ทุนวิจัยจาก Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) สหประชาชาติ เรื่อง Outward foreign direct investment and global value chains
- 2561 ทุน ASEAN @ 50 Fellow จาก Southeast Asia Centre of Asia-Pacific Excellence และ กระทรวงต่างประเทศและการค้า ประเทศนิวซีแลนด์
- 2558 รางวัลจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำหรับผู้ที่มีผลงานวิจัยตีพิมพ์ในวารสารวิชาการระดับนานาชาติมากที่สุด (ผลงานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 - 2557)
- 2558 ทุนการศึกษาโครงการ Fulbright Thai Visiting โดย Fulbright Thailand - United States Education Foundation
- 2556 - 2557 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5610054 (เรื่อง Assessing the merit of home-country support for outward foreign direct investment in neighboring countries)
- 2556 ได้รับการเสนอชื่อจากสาขาฯ ในการพิจารณารางวัลครูดีเด่น สาขา สังคมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2552 - 2555 กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5280032 (เรื่อง Competitive Strategies of Thai Multinationals in the Global Economy)
- 2551 Best Teacher Award จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2539 - 2544 ทุนการศึกษาระดับปริญญาเอก จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2535 - 2537 ทุนการศึกษาลัทธิ MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์

- ตุลาคม 2565 - ปัจจุบัน กรรมการสภา สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
- เมษายน 2565 - ปัจจุบัน กรรมการสรรหา บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- กุมภาพันธ์ 2563 - ปัจจุบัน กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน ศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ กรรมการพิจารณา
- 2553 - 2555 ค่าตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2549 - กันยายน 2561 หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ ไลอิสติคส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2546 - 2549 รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2535 - 2546 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 2535 - 2546 อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งอื่นๆ

- 2565 - 2566 ประธานการจัดสัมมนากลุ่มวิจัยเรื่อง International Business Resilience under Global Disruptions ในงานสัมมนา Academy of International Business 2023 กรุงวอชิงตัน ประเทศโปแลนด์
- 2562 ประธานการจัดสัมมนากลุ่มวิจัยเรื่อง Managing the Global Value Chain ในงานสัมมนา Academy of International Business Annual Conference 2019 กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก
- 2560 - ปัจจุบัน ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ Asia New Zealand Foundation โอ๊คแลนด์ ประเทศนิวซีแลนด์
- 2558 - ปัจจุบัน สมาชิก John Dunning Centre for International Business, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร

- 2558 - ปัจจุบัน สมาชิก Emerging Market Internationalization Research Group, The University of Sydney Business School, University of Sydney, ประเทศออสเตรเลีย
- 2556 - 2557 ประธานการจัดงาน Euro-Asia Management Studies Association Annual Conference 2014 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
- 2556 - 2557 ประธานการจัดกลุ่มวิจัยเรื่อง Home Economies and the MNE ในงานสัมมนา Academy of International Business Annual Conference 2014 เมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา
- เมษายน 2556 Visiting Fellow, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร
- 2556 – 2558 รองประธาน (ทวีปเอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association
- 2553 - ปัจจุบัน สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Euro-Asia Management Studies Association
- 2552 - ปัจจุบัน สมาชิกคณะกรรมการวารสารวิชาการต่างๆ เช่น Southeast Asia Research, Asia-Pacific Journal of Management, Multinational Business Review, Global Strategy Journal, Journal of International Business Policy

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. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคา立德 มอยบุดดิน อาซิม

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

- 2548

กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร / กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
11 มกราคม 2537

69 ปี

ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

ประสบการณ์

- กุมภาพันธ์ 2563 - ปัจจุบัน
- 2537 - ปัจจุบัน
- 2534 - 2536
- 2527 - 2534
- 2522 - 2526

กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน)
กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด (แปรรูปเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)
หัวหน้าแผนกซิฟปิง บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกชน แอน เทรดิง ฟู้ด จำกัด
กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ซิฟปิง จำกัด (มหาชน)

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 45 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-3, 5-8, 10-13, 15-20, 22-24, 26-27 และ 29-51 ในหน้า 92-93 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธานคณะกรรมการ และประธานคณะกรรมการการเงินและตรวจสอบ The Swedish Club, ประเทศสวีเดน 2. Regional Committee Member, American Bureau of Shipping 3. Austral-Asia Regional Committee Member, Bureau Veritas 4. Trustee, Sackhumvit Trust, Bangalore, India

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	121,526,275	-	-	-	121,526,275 (ร้อยละ 7.79 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มสมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกฤษิต ช่าง

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

- 2548

ประสบการณ์

- 2561 - ปัจจุบัน
- 2550 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2546
- 2532 - 2545
- 2523 - 2546

อาชีพหลัก

กรรมการ / กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

24 เมษายน 2550

69 ปี

สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร ประเทศอินเดีย

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศไทย

กรรมการ และกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร

บริษัท ฟินิกซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

กรรมการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ

ผู้บริหารบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟเออร์ จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย) กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศอินเดีย กรรมการ EKA SOFTWARE SOLUTIONS PTE LTD.* กรรมการ บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด* <p>* หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 263-267 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายกิตติ ขาห์ เป็นบิดาของนางสาวนิชิตา ขาห์ และนายอิชฎฐา ขาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายกอบตัม คุรุณา

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการ (การเงิน)*
 (*ผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและการบัญชีในบริษัท)

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

11 กุมภาพันธ์ 2563

อายุ

46 ปี

ประวัติการศึกษา

MBA จาก INSEAD ประเทศฝรั่งเศส
 Chartered Financial Analyst จากสถาบัน CFA สหรัฐอเมริกา
 BA Economics จาก University of Rochester สหรัฐอเมริกา

ประวัติการอบรมและการสัมมนา

- สิงหาคม 2565
- มิถุนายน 2565

- ธันวาคม 2564

- กันยายน 2564
- ธันวาคม 2563

- ธันวาคม 2563

เข้าร่วมสัมมนาออนไลน์ TLCA-McKinsey “CEO Excellence”
 วิทยากรในงาน 16th HSBC Annual Transport & Logistics Conference
 จัดโดยธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้แบงกิงคอร์ปอเรชั่น (HSBC)
 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 313/2021
 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 หลักสูตร E-Learning CFO’s Refresher จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 เข้าร่วมอบรม TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD)
 ครั้งที่ 7/2020 ในหัวข้อ “Data privacy law and cyber security law”
 จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
 วิทยากรในงาน The Capital Link Hong Kong Maritime Forum

- กันยายน 2563 เข้าร่วมอบรม TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 5/2020 จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
- กันยายน 2563 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Directors Accreditation Program (DAP 173/2020) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร E-Learning CFO Orientation จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ธันวาคม 2562 - มกราคม 2563 เข้าร่วม CFO Innovation Thailand Forum in Bangkok
- กรกฎาคม 2562 วิทยาการในงาน The Capital Link International Shipping Forum in Shanghai
- พฤษภาคม 2562

ประสบการณ์

- 2563 - ปัจจุบัน กรรมการ / กรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2562 - ปัจจุบัน กรรมการ (การเงิน) บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2561 - 2562 ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน บริษัท ฟรีเซียส 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 Synogy ฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา

อาชีพหลัก

กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	1. กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 45 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-3, 5-8, 10-13, 15-20, 22-24, 26-27 และ 29-51 ในหน้า 92-93 ของรายงานประจำปีฉบับนี้) 2. ผู้ชำระบัญชีในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 6 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 4, 9, 14, 21, 25 และ 28 ในหน้า 92-93 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายคุณฐิ์ คาสี วาเดีย

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 20 สิงหาคม 2542

อายุ

59 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรี - สถิติ, คณิตศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบอมเบย์
ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตจากสถาบันผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย

ประวัติการอบรม

- 2548 สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร สถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 64/2005

ประสบการณ์

- 2561 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทคเตอร์ส์ ไพรวเท ลิมิเตด ประเทศไทย

- 2556 - ปัจจุบัน
- 2542 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2562
- 2537 - 2542
- 2540 - 2541
- 2533 - 2537
- 2531 - 2533

อาชีพหลัก

กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
 กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แมกซ์วิน จำกัด
 ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด
 ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แมกซ์วิน จำกัด
 ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เฟอริกูสัน แอนด์ โค
 กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
 กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 กรรมการบริหาร บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการในคณะกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ) 2. กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โฮเทล จำกัด 3. กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (เมียนมาร์) จำกัด 4. ประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (กัมพูชา) จำกัด 5. กรรมการ บริษัท ซีเอ็นที โฮลดิ้งส์ จำกัด 6. กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด* 7. กรรมการ บริษัท ซีเอ็นทีเอส ดีวัน จำกัด 8. กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ ไพรเวท ลิมิเต็ด ประเทศอินเดีย * หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 264-265 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวนิชิตา ช่าง

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรม

- กรรมการ
23 สิงหาคม 2545
- 42 ปี
- ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ)
มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
- Transformation & Change - Managing Culture for Success จัดโดยสมาคมบริษัท
จดทะเบียนไทย
- สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้
รับประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “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 พรีเมียร์ลีก ชฟปิง 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. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	108,054,537	-	-	-	108,054,537 (ร้อยละ 6.93 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นางสาวนิชิตา ซาห์ เป็นบุตรของนายกฤษิต ซาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิชฎาญ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นายอิชฎาญ ซาห์

ตำแหน่ง

กรรมการ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

อายุ

34 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

- ตุลาคม 2559 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- มีนาคม 2556 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟแอนด์เอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)
- มกราคม 2555 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเมียร์ลีก ชฟปิง จำกัด (มหาชน)
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- 2551 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด

อาชีพหลัก

กรรมการบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟเซอแนซ์ จำกัด (มหาชน) <p>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</p> <ol style="list-style-type: none"> กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด กรรมการ บริษัท เกรนเทรด จำกัด กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ) กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ) กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและ ด้านบริหารจัดการ) กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศสำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย) กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ โลฟ อินซัวร์รันซ์โบรกเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันชีวิต) กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันภัย) กรรมการ บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี่ ชาร์เตอร์ริง ฟิฟตี จำกัด* ประเทศสิงคโปร์ (ธุรกิจการจัดการขนส่งทางเรือ) กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด กรรมการ บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด <p>* หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 263-267 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 26 บริษัท บริษัทย่อยที่ 1-3, 5-8, 10-13, 15-20, 22-24, 26-27, 29-31 และ 52 ในหน้า 92-93 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายอิชฎฐาญ ซาห์ เป็นบุตรของนายกฤษิต ซาห์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิตา ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

นางสาวสิริสา สุภาวคิน

ตำแหน่ง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประวัติการอบรมและการสัมมนา

- กรกฎาคม 2565
- มิถุนายน 2565
- มีนาคม 2565

กรรมการ / ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)

8 กรกฎาคม 2563

39 ปี

นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภาทนายความ

ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภาทนายความ

เข้าร่วมงาน Women in Maritime Conference จัดโดย Norton Rose Fulbright

เข้าร่วมงานประชุมสุดยอดผู้นำสตรีโลก (Global Summit of Women 2022)

เข้าอบรมหลักสูตร “เทคนิคการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลตามกฎหมาย”

จัดโดยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

- ตุลาคม 2564 เข้าอบรมหลักสูตร “กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานและองค์กรธุรกิจ” จัดโดย ศูนย์วิจัยกฎหมายและการพัฒนา (LDRC) คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เมษายน 2561 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 254/2018 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- ตุลาคม 2556 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “CSR Knowledge Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
- กุมภาพันธ์ 2556 เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “New CG Principles 2012” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ตุลาคม 2553 เข้าอบรมหลักสูตร “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- ตุลาคม 2551 เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ตุลาคม 2550 เข้าอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- กันยายน 2549 เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายแรงงานธุรกิจ จัดโดย คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์

- 2563 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2562 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2560 - 2561 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- กรกฎาคม 2554 - 2559 ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2550 - 2554 เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูนิเทค ไทย ชิปปิ้ง จำกัด
- 2548 - 2549 เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไคกิน อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด

อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: ไม่มี บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการ บริษัท ควอนตัม พีพีพี คอนซัลติ้ง จำกัด 2. กรรมการ บริษัท ทิวไอซี (ประเทศไทย) จำกัด
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด



ประวัติคณะผู้บริหาร

นายคลิต มอยนุดดิน ฮาซิม*
 นายกอัมม ฐรานา*
 นางสาวสิริสา สุภาวสิน*
 (*สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง – กรุณาดูหัวข้อ **ประวัติคณะกรรมการบริษัท**)

กรรมการผู้จัดการ
 กรรมการ (การเงิน)
 ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)

นายประธาน มหาสิงกับ

ตำแหน่ง

กรรมการบริหาร และ กรรมการ (เทคนิค)
 (ออกจากตำแหน่งเนื่องจากเกษียณอายุ นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566)

อายุ

59 ปี

ประวัติการศึกษา

Directorate of Marine Engineering Training
 Bachelor's Degree in Marine Engineering
 Diploma in Ship Management; Lloyd's Maritime Academy, UK

ประวัติการอบรม

- ธันวาคม 2564

หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 313/2021
 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2563
- พฤษภาคม 2556 - 2560
- 2538 - 2556
- 2537 - 2538
- 2536 - 2537

กรรมการบริหาร และ กรรมการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
 ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
 ผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
 ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
 Chief Engineer บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
 Engineer บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
 ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	8,069	-	8,069	(8,069)	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	69,018	-	50,000	(50,000)	19,018 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายชีลา โกปีนารา

ตำแหน่ง

กรรมการ (การพาณิชย์)

อายุ

65 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย
 ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Narottam Morarjee Institute of Shipping บอมเบย์
 ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2563
- 2532 - 2541

กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
 ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
 ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
 ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	1,000,000	-	-	-	1,000,000 (ร้อยละ 0.06 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายนิลาภันต์ วาสุเดวัน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)

อายุ

61 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 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	315,082	-	-	-	315,082 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	28,550	1,000	-	1,000	29,550 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายชบาสเดียน อาร์คานโจ คาร์โดโซ่

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล)

อายุ

62 ปี

ประวัติการศึกษา

Bachelor of Science (Nautical Science) ประเทศอินเดีย

Master Marine ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2560 - ปัจจุบัน
- 2557 - 2559

ผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บริหารกองเรือฝ่ายบุคคล) บริษัท 프리เชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2547 - 2557

Marine Superintendent – Lead Auditor Quality Systems (ISM Team)

• 2535 - 2547

บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2520 - 2535

กัปตันเรือ บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

เจ้าหน้าที่ประจำเรือ

ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	125,000	-	-	-	125,000 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายจินดราเชการ์ สิวรามัน เวนกาธารามัน

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ - เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ (ผู้จัดการฝ่ายเทคนิคกองเรือ)

(ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง กรรมการบริหาร และ กรรมการ (เทคนิค)

โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป)

อายุ

60 ปี

ประวัติการศึกษา

First Class Marine Engineer

Bachelor's degree in Marine Engineering ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

• 2564 - ปัจจุบัน

ผู้อำนวยการ - เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ (ผู้จัดการฝ่ายเทคนิคกองเรือ)

บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2561 - 2563

ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2560 - 2561

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2546 - 2559

ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2538 - 2546

Technical Superintendent บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2535 - 2538

ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

รองต้นกลประจำเรือ (Second Engineer) บริษัท พรีเมียร์ ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

• 2529 - 2535

นายช่างกลประจำเรือ บริษัท SISCO ประเทศอินเดีย และบริษัท Anglo Eastern Ship

Management ออสเตรเลีย

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 45 บริษัท

(บริษัทย่อยที่ 1-3, 5-8, 10-13, 15-20, 22-24, 26-27 และ 29-51 ในหน้า 92-93 ของ
รายงานประจำปีฉบับนี้)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
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

นายชังการ์ จีรี ชังการ์

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (การเช่าเรือ)

อายุ

66 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีสาขา Commerce จาก University of Madras ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2537 - 2563
- 2536 - 2537
- 2527 - 2536
- 2526 - 2527

ผู้อำนวยการ (การเช่าเรือ) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเช่าเรือ) บริษัท พีริเชียส 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. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายมินอจ ซาฟา

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค)

อายุ

63 ปี

ประวัติการศึกษา

Bachelor's degree in Marine Engineering, Directorate of Marine Engineering Training
Diploma in Ship Management, Lloyd's Maritime Academy, UK

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2560 - 2563
- 2539 - 2559
- 2536 - 2539
- 2531 - 2536

ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
Chief Engineer บริษัท พีริเชียส 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. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	53,850	-	37,400	(37,400)	16,450 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นายณริส ลิขสิทธิ์พันธุ์

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

ประสบการณ์

- มกราคม 2564 - ปัจจุบัน
- มกราคม 2560 - ธันวาคม 2563
- พฤศจิกายน 2546 - ธันวาคม 2559
- พฤษภาคม 2534 - ตุลาคม 2546

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ผู้อำนวยการ (เทคนิค)

56 ปี

ปริญญาตรีสาขาวิศวกรรมเครื่องกล ศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวี

ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีรเชษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีรเชษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีรเชษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ช่างเทคนิคและนายช่างใหญ่ บริษัท พีรเชษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 25 บริษัท

(บริษัทย่อยที่ 1-3, 5-8, 10-13, 15-20, 22-24, 26-27 และ 29-31 ในหน้า 92-93 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาวสมปรรณนา เทพภาพลิ้น

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

การฝึกอบรม

- มีนาคม 2565
- 22-23 มิถุนายน 2564
- กันยายน/พฤศจิกายน 2562
- มิถุนายน 2561
- กุมภาพันธ์ 2560
- มิถุนายน 2553
- ตุลาคม 2547

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2563
- 2539 - 2542
- 2535 - 2539

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ผู้อำนวยการ - การเงิน

เลขานุการบริษัทฯ

52 ปี

ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

เข้าร่วมอบรมหลักสูตร the TCFD Climate-related disclosures and implementation จัดโดย สำนักงาน ก.ล.ด.

เข้าร่วมอบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Advanced จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

Workshop TFRS 9 เครื่องมือทางการเงิน: การจัดประเภท การวัดมูลค่า การค้อยค่า และการบัญชีป้องกันความเสี่ยงของเครื่องมือทางการเงิน จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชี

เข้าร่วมอบรมหลักสูตรการประเมินผลและการจัดการข้อมูลด้านความยั่งยืน จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สำเร็จการฝึกอบรม Director Accreditation Program (DAP 134/2017)

จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking”

จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program”

จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ผู้อำนวยการ - การเงิน บริษัท พีรเชษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

เลขานุการบริษัทฯ บริษัท พีรเชษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท พีรเชษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการการเงิน บริษัท พีรเชษฐ์ ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	658,000	-	658,000	(658,000)	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)*
(*ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเป็นผู้ทำบัญชีที่มีคุณสมบัติ
และเงื่อนไขของการเป็นผู้ทำบัญชีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศกรมพัฒนา
ธุรกิจการค้า)

อายุ

49 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทบัญชีการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปริญญาตรีการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

การฝึกอบรม

- พฤศจิกายน 2565

สรุปสาระสำคัญของมาตรฐานรายงานทางการเงิน TFRS ที่มีการเปลี่ยนแปลงและ
มีผลบังคับใช้ ปี 2566 จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 3 ชั่วโมง)

- กรกฎาคม 2565

หลักสูตร Digital Asset กับโอกาสเติบโตทางธุรกิจ (New S-Curve) ของบริษัทจดทะเบียน จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 6 ชั่วโมง)

- มีนาคม 2565

Climate related disclosure and implementation จัดโดย สำนักงาน ก.ล.ต.
(รวม 5 ชั่วโมง)

- กุมภาพันธ์ 2565

Upgrade บุคลากรการเงินสู่การเป็น The Next Normal Financial Professional จัดโดย
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 3 ชั่วโมง)

- กันยายน 2564

พื้นฐานด้านความยั่งยืนของธุรกิจ จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 2
ชั่วโมง) และแนวโน้ม ทิศทางการทำ M&A ประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาและกลยุทธ์
การทำ M&A จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 5 ชั่วโมง)

- กรกฎาคม 2564

พัฒนาการของระบบบัญชียุคที่นำจับตามอง จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ (รวม 6 ชั่วโมง)
หลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Advanced จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
(รวม 5 ชั่วโมง)

- มิถุนายน 2564

การวิเคราะห์งบการเงิน จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 7 ชั่วโมง)
ร่วมสัมมนาสรุปสาระสำคัญที่ควรทราบของ TFRS for PAEs ที่ต้องใช้ และ

- พฤศจิกายน 2563

การเปลี่ยนแปลงในปี 2564 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 6 ชั่วโมง)

- พฤศจิกายน 2563

แนวทางการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์
COVID-19 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 6 ชั่วโมง)

- กันยายน 2562

หลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Beginners จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
(รวม 5 ชั่วโมง)

- พฤษภาคม 2564

Corporate Finance รุ่นที่ 2/63 จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ (รวม 7 ชั่วโมง)

- พฤษภาคม 2563

งบกระแสเงินสด จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 6 ชั่วโมง)

- พฤษภาคม 2563

TFRS 9 Workshop การวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน, การบัญชีป้องกันความเสี่ยง
และการจัดประเภทและการวัดมูลค่า จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ รุ่นที่ 1/62 (รวม 18 ชั่วโมง)

- กันยายน 2562

เตรียมพร้อมกับการบัญชีเรื่องสัญญาเช่า และอ่านและเขียนรายงานผู้สอบบัญชีให้
เข้าใจ จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 7 ชั่วโมง)

- กรกฎาคม 2562

การแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี เพื่อสะท้อนสภาพที่แท้จริงของกิจการ และ

- มิถุนายน 2562

ผลกระทบต่อภาษีอากร จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 6 ชั่วโมง)
เจาะลึกมาตรฐาน TFRS 9, TFRS 15 และ TFRS 16 สาระสำคัญ ผลกระทบ แนวทาง

ปฏิบัติ และกรณีศึกษา จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 14 ชั่วโมง)

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2562 - 2563
- สิงหาคม 2558 - 2562
- 2542 - กรกฎาคม 2558
- 2538 - 2542

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

ผู้อำนวยการ บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้จัดการอาวุโส บัญชีของกลุ่มบริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายบัญชี บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ไพร์วอเตอร์เฮาส์โฮลดิ้งส์ เอบีเอส จำกัด
 ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย เป็นคู่สมรสของนายจันตราเชการ์ สีวรามัน เวณาทารามัน

นางสาวณลิณทิพย์ ศาสดินานนท์

ตำแหน่ง

อายุ

ประวัติการศึกษา

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
 40 ปี
 ปริญญาโท บัณฑิตมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
 ปริญญาตรี บัณฑิตบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- สิงหาคม 2558 - 2563
- สิงหาคม 2552 - กรกฎาคม 2558
- เมษายน 2546 - กรกฎาคม 2552

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
 บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
 บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้จัดการบัญชี บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
 ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
 ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยผู้สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

บุคคลอื่นๆ ในองค์กร

- กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ: นายกาลิต มอยนุดดิน อาซิม, 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)
- เลขานุการบริษัท: นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน (ประวัติของเลขานุการบริษัทได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะผู้บริหาร” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ คือคุณสมปรารถนา เทพณาเพลิน โดยมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแล และให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ และรับผิดชอบจัดประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูลของบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่นคู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัท คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

- หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล: นางสาวสิริสา สุภาวสิน (ประวัติของหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแลได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อย “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)
- หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน:

นางสาวณิศา ลัจจะเดชาชัย

ตำแหน่ง	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน
อายุ	46 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ประวัติการฝึกอบรม	
พฤศจิกายน 2565	อบรมหลักสูตร Certificate in ESG Management (C-ESG) รุ่น 2 ปี 2565 จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
มิถุนายน 2565	อบรมหลักสูตรมาตรฐานสากลสำหรับระบบการจัดการความปลอดภัยของข้อมูลสำหรับผู้ตรวจประเมินภายในระบบ ISO 27001:2013 จัดโดยบูโร เวอร์ทิส 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
พฤศจิกายน 2563	อบรมหลักสูตร “การบัญชีและการวางแผนภาษีที่ถูกต้องสำหรับธุรกิจทั่วไป” จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
สิงหาคม 2563	อบรมหลักสูตร “Sustainable Supply Chain Management” จัดโดยสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI)
มิถุนายน 2562	อบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
พฤศจิกายน 2561	อบรม “การจัดทำกระดานทำการเพื่อมาตรการต่อต้านคอร์รัปชันในองค์กร” จัดโดยโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตและสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
มิถุนายน 2561	อบรม “หลักสูตรการวิเคราะห์ความเสี่ยงและประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน” จัดโดยศูนย์พัฒนาการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน
มิถุนายน - กันยายน 2557	อบรม “ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายใน(ประเทศไทย)” จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
มกราคม 2557	อบรม “โครงสร้างการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO 2013” จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
ประสบการณ์	
สิงหาคม 2555 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2549 - 2555	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	ได้มา ในปี 2565	จำหน่าย ในปี 2565	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด



เอกสารแนบ 2 – รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565)

รายชื่อบริษัท	PSL	บริษัทย่อย ที่ 1-3, 5-8, 10-13, 15, 31	บริษัทย่อย ที่ 16-20, 22-24, 26-27, 29-30	บริษัทย่อย ที่ 32-49	บริษัทย่อย ที่ 50-51
รายชื่อกกรรมการ					
(1) นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	X				
(2) นายกำธร ศิลาอ่อน	/				
(3) นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	//	/	/	/	/
(4) นายกอดัม กูรานา	//	/	/	/	/
(5) นายคุชรู คาลี วาเดีย	/				
(6) นางสาวนิชิตา ซาห์	/				
(7) นายกิริต ซาห์	/				
(8) ศาสตราจารย์ ดร. ภविดา ปานะนนท์	/				
(9) นายอิษฎ์ชาญ ซาห์	/	/	/		
(10) นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	/				
(11) นางสาวสิริสา สุภาวสิน	/				
(12) นายประธาน มหาสิงห์	//				
(13) นายจินดราเชการ์ สีวรามัน เวณฑาทารามัน		/	/	/	/
(14) นายนิรุต ลิขสิทธิ์พันธุ์		/	/		
(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

บทนำ

บริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่า การกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการบริษัทฯ ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการโดยกำหนดนโยบายและทิศทางสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จัดตั้งระบบการควบคุมภายในและระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอ กำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพตามนโยบายที่วางไว้ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ด้วยความโปร่งใสและจริยธรรมทางธุรกิจที่ถูกต้อง ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร ตามหลักการและแนวทางปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG Code) ฉบับล่าสุดซึ่งออกโดยคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศให้พนักงานในทุกระดับชั้นได้รับทราบ เพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี เพื่อให้คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ มีความทันสมัย และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

คำจำกัดความ

การกำกับดูแลกิจการ หรือ Corporate Governance หมายถึง ระบบที่จัดให้มีโครงสร้างและกระบวนการของความสัมพันธ์ระหว่าง คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และผู้ถือหุ้น เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่ความเจริญเติบโตและเพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาวโดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอื่น

ผู้บริหารระดับสูง (Top executives) หมายถึง ผู้บริหารที่ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการบริหาร

ผู้บริหาร (Management) ตามคำนิยามของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หมายถึง กรรมการผู้จัดการและผู้จัดการตำแหน่งระดับบริหาร 4 รายแรกนับต่อจากกรรมการผู้จัดการลงมา และผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหาร รายที่ 4 ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไป

เนื้อหาของนโยบายการกำกับดูแลกิจการ แบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น
2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน
3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย
4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
6. การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม
7. ระบบการควบคุมและบริหารความเสี่ยง
8. จริยธรรมธุรกิจ

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบในการบริหารงานบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ โดยคำนึงถึงสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้นและรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ

ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีสิทธิขั้นพื้นฐานต่างๆ ดังต่อไปนี้

- สิทธิในการซื้อขายหรือโอนหุ้น
- สิทธิในส่วนแบ่งกำไรของบริษัทฯ
- สิทธิในการได้รับข้อมูลและข่าวสารของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา
- สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อแต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือการแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การเพิ่มทุนหรือลดทุนและการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น
- สิทธิในการเสนอวาระสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น และการเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ

ผู้ถือหุ้นจะต้องได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และขั้นตอนการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงจะต้องได้รับข้อมูลที่เพียงพอสำหรับการตัดสินใจลงคะแนน ซึ่งรายละเอียดของแต่ละวาระการประชุมจะต้องจัดส่งให้ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าก่อนวันประชุม ผู้ถือหุ้นสามารถซักถามหรือแสดงความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ก่อนวันประชุม และ/หรือ ในระหว่างการประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องตระหนักและให้ความสำคัญกับสิทธิของผู้ถือหุ้น และต้องหลีกเลี่ยงการกระทำที่ละเมิดสิทธิเหล่านั้น

การประชุมผู้ถือหุ้น

- บริษัทฯ สนับสนุนผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม รวมถึงผู้ถือหุ้นประเภทสถาบันให้เข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น
- ผู้ถือหุ้นจะต้องได้รับข้อมูลที่เพียงพอและครบถ้วน สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น ล่วงหน้าก่อนวันประชุม และสามารถเข้าสู่ข้อมูลดังกล่าวได้ทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนวันประชุม 1 เดือน
- บริษัทฯ จะเตรียมการต่างๆ สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการมาร่วมประชุม เช่น การลงทะเบียนและนับคะแนนโดยใช้ระบบ Barcode เพื่อความรวดเร็ว ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถมาประชุมด้วยตนเอง สามารถใช้สิทธิมอบฉันทะและกำหนดทิศทางการออกเสียงได้ โดยบริษัทฯ ได้กำหนดรายชื่อกิจกรรมการอิสระที่ผู้ถือหุ้นสามารถมอบอำนาจให้ได้ การจัดเตรียมอาหารว่าง และบริการแปลภาษา เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งในประเทศและต่างชาติ
- การประชุมจะต้องดำเนินตามลำดับขั้นตอนที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม ในวาระการเลือกตั้งกรรมการ ผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการได้ที่ละคน ในระหว่างการประชุม ต้องมีการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็น โดยกรรมการที่เกี่ยวข้องตอบข้อซักถามอย่างเพียงพอ อีกทั้งต้องมีการสรุปมติที่ประชุมอย่างชัดเจนภายหลังการลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระการประชุม
- คณะกรรมการบริษัทฯ สนับสนุนให้บริษัทฯ แต่งตั้งบุคคลภายนอกที่มีความเป็นอิสระเพื่อตรวจสอบการนับคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น โดยบริษัทฯ จะบันทึกชื่อของผู้ตรวจสอบในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นด้วย
- เพื่อความโปร่งใสและสามารถอ้างอิงได้ในอนาคต คณะกรรมการบริษัทฯ ส่งเสริมให้ใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับวาระการประชุมที่สำคัญ เช่น รายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ที่มีนัยสำคัญ
- กรรมการบริษัทฯ ทุกคนควรเข้าร่วมการประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นสามารถซักถามประธานคณะกรรมการแต่ละชุดได้โดยตรง
- บริษัทฯ จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นซึ่งมีความชัดเจนและครบถ้วน รวมถึงมีการระบุรายชื่อกิจกรรมที่เข้าร่วมประชุม บันทึกประเด็นคำถามคำตอบในที่ประชุม และบันทึกการชี้แจงขั้นตอนการลงคะแนน การนับคะแนนและวิธีการแสดงผลคะแนนให้ที่ประชุมทราบ

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บริษัทฯ ดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกราย ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อย รวมทั้งผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่าสิทธิของผู้ถือหุ้นได้รับการคุ้มครองและผู้ถือหุ้นทุกคนจะได้รับความเป็นธรรม

การเผยแพร่ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 4 สัปดาห์ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมั่นใจได้ว่า บริษัทฯ ได้แจ้งผู้ถือหุ้น เกี่ยวกับขั้นตอนการประชุมและหลักเกณฑ์ในการลงคะแนนเสียง รวมถึงสิทธิการลงคะแนนเสียง
- จะต้องมีการจัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นเป็นภาษาอังกฤษโดยเผยแพร่พร้อมฉบับภาษาไทย

การปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นรายย่อย

- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติและเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระการประชุมและเสนอข้อกรรมการล่วงหน้าก่อนการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ผ่านทางช่องทางต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการบริษัทฯ โดยแยกบัตรลงคะแนนเป็นรายบุคคล
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมั่นใจได้ว่าจะไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมโดยไม่แจ้งผู้ถือหุ้นล่วงหน้า

การดูแลการใช้ข้อมูลภายใน

ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กรรมการและผู้บริหารลงนามรับทราบถึงข้อกำหนดให้กรรมการและ ผู้บริหารต้องรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนต่อเลขานุการบริษัทฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายใน 3 วันทำการนับตั้งแต่วันที่มีการซื้อขาย/โอน หุ้น และ/หรือ ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) รายงานดังกล่าวยังรวมถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการและผู้บริหารดังต่อไปนี้ (1) คู่สมรส (2) ผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภรรยา (3) บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ และ (4) นิติบุคคลที่กรรมการและผู้บริหาร คู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภรรยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ถือหุ้นรวมกันเกินกว่าร้อยละ 30 ของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของนิติบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ บุคคลลำดับที่ (1) - (4) ดังกล่าว รวมเรียกว่า “บุคคลที่เกี่ยวข้อง” โดยรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของกรรมการต้องนำเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการทุกไตรมาส

เลขานุการบริษัทฯ นำเสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงในการถือครองหลักทรัพย์ของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกไตรมาส

เพื่อป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน บริษัทฯ ได้กำหนดห้ามบุคคลดังต่อไปนี้เข้าทำรายการซื้อขาย/โอน หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) ของบริษัทฯ ในช่วง 1 เดือน ก่อนการเปิดเผยงบการเงินต่อสาธารณะ และ 2 วันหลังเปิดเผยงบการเงินดังกล่าวแล้ว และอย่างน้อย 5 วันก่อนการเปิดเผยรายการสำคัญต่อสาธารณะ (หรือที่เรียกว่า “ช่วงเวลาห้ามขายหุ้น (Silent Period)”)

- กรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ (รวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้อง) และ
- พนักงานฝ่ายการเงิน ฝ่ายบัญชี ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายตรวจสอบภายใน ฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ และฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต่างๆ

หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแลแจ้งให้บุคคลดังกล่าวข้างต้นทราบถึงช่วงเวลาห้ามขายหุ้น (Silent Period) ล่วงหน้าเป็นประจำผ่านทางอีเมล และกำกับดูแลการปฏิบัติตาม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ ถึงความตั้งใจของตนเองและบุคคลที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนเข้าทำรายการ ที่จะซื้อขายหุ้น/ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี)

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ที่มีส่วนได้เสียในเรื่องที่มีการพิจารณา เข้ามีส่วนร่วมในการตัดสินใจเรื่องนั้น

บริษัทฯ จัดให้มีมาตรการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ดังต่อไปนี้

- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลการถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดจะต้องไม่เข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าวโดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลและรายงานให้บริษัทฯ ทราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลใกล้ชิดที่มีความเกี่ยวข้อง (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ มีข้อมูลสำหรับใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รายงานการมีส่วนได้เสีย ดังกล่าวนั้นยังมีประโยชน์ในแง่การติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทำหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริตโดยมีวิธีการปฏิบัติ ดังนี้
 - กรรมการและผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ต้องส่งแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการ และผู้บริหาร” ภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
 - เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” กรรมการและผู้บริหารต้องปรับปรุงข้อมูลในแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” โดยทันทีหรือภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
 - เลขาธิการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว
- ผู้บริหารและพนักงานทุกคนต้องรายงานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี หากมีรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้น ผู้บริหารหรือพนักงานรายนั้นต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบผ่านทางแบบฟอร์มออนไลน์

คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องพิจารณาการเข้าทำรายการที่อาจนำมาซึ่งความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และ/หรือรายการที่เกี่ยวข้องกันด้วยความระมัดระวังรอบคอบ โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ นอกเหนือจากการปฏิบัติตามนโยบาย และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนด โดยการทำรายการดังกล่าวจะต้องอยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis) ซึ่งมีเงื่อนไขเป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าปกติทั่วไปและต้องมีการเปิดเผยรายละเอียดของรายการ กล่าวคือมูลค่ารายการ คู่สัญญา เหตุผลและความจำเป็นในการเข้าทำรายการ ไว้ในรายงานประจำปีและในแบบ 56-1 อย่างครบถ้วน

3. ผู้มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการบริษัทฯ บริหารงานบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียตามที่กฎหมายกำหนดและสนับสนุนให้มีการร่วมมือกันระหว่างบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียในการสร้างความมั่นคง การสร้างงาน และการสร้างกิจการให้มีฐานะทางการเงินที่มั่นคงและยั่งยืน และเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้เข้าถึงสารสนเทศที่จำเป็น

บริษัทฯ ต้องมีมาตรการสำหรับผู้มีส่วนได้เสียในการร้องเรียน การแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ตลอดจนแจ้งเบาะแสการกระทำผิดกฎหมาย หรือจรรยาบรรณ ที่อาจส่งถึงการทุจริตหรือประพฤตินิষอบของพนักงาน หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีแนวทางการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย โดยอยู่บนพื้นฐานความเสมอภาคและความเท่าเทียมกัน

ทั้งนี้ มาตรการในการแจ้งเรื่องร้องเรียน/แนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียได้อธิบายอยู่ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

- คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่เปิดเผยสารสนเทศทั้งทางการเงินและที่ไม่ใช่ทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอ เชื่อถือได้ และทันเวลา เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ได้รับทราบสารสนเทศอย่างเท่าเทียมกันตามที่กำหนดโดยกฎหมาย องค์กรและหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
- สารสนเทศของบริษัทฯ จะต้องแสดงด้วยความรอบคอบ ชัดเจน กระชับรัดกุมเข้าใจง่ายและโปร่งใส สารสนเทศที่สำคัญจะต้องถูกเปิดเผยตามกฎหมายทั้งด้านบวกและด้านลบอย่างระมัดระวังโดยไม่ทำให้เกิดความสับสนและเข้าใจผิดต่อผู้ใช้สารสนเทศดังกล่าว ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงสาระสำคัญมากกว่ารูปแบบ โดยต้องแสดงรายละเอียดเงื่อนไขหรือสมมติฐานอย่างครบถ้วน
- บริษัทฯ จะต้องจัดหาช่องทางสำหรับเปิดเผยสารสนเทศที่ง่ายต่อการเข้าถึงของผู้ใช้ และได้ผลลัพธ์ที่คุ้มค่ากับต้นทุนที่เสียไป
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องจัดตั้งหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องสนับสนุนการพัฒนาด้านความรู้และความสามารถของผู้บริหารในการนำเสนอสารสนเทศและการเพิ่มทักษะด้านการสื่อสาร

ช่วงระยะเวลาก่อนการเปิดเผยรายงานทางการเงิน (Silent Period for Investor Relations Activities)

ช่วงระยะเวลาสองสัปดาห์ก่อนการเปิดเผยรายงานทางการเงิน (หรือที่เรียกว่า “Silent Period”) ห้าม “โฆษณ” ผู้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบริษัทฯ พูดคุยถึงผลประกอบการในอนาคตของกลุ่มบริษัทฯ และการคาดการณ์ให้แก่สื่อมวลชน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และนักลงทุน

5. บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

5.1 ก้าวผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้ขับเคลื่อนหลักในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดภารกิจ วิสัยทัศน์ คุณค่าขององค์กร แผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ แต่งตั้งผู้บริหารที่มีความรู้ความสามารถและมีประสิทธิภาพ และบริหารธุรกิจของบริษัทฯ ภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของบริษัทฯ ที่วางไว้และเป็นไปตามกฎหมาย โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และมีคุณสมบัติที่จะปฏิบัติงานได้ตามหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยยึดถือมาตรฐานสูงสุดของหลักจริยธรรมทางธุรกิจ

5.2 โครงสร้าง บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ และความเป็นอิสระของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ มีคณะกรรมการรวม 6 คณะ ดังต่อไปนี้

5.2.1 คณะกรรมการบริษัทฯ

องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

- คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน และไม่เกิน 12 คน โดยเป็นกรรมการอิสระอย่างน้อยหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีจำนวนกรรมการอิสระไม่น้อยกว่า 3 คน
- บริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายที่เพิ่มขึ้นของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นสำคัญเพื่อสนับสนุนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์และการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์กร คณะกรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติหลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ
- ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ มีการคานอำนาจที่เหมาะสม มีความรับผิดชอบที่มากขึ้น และมีความสามารถที่มากขึ้น เพื่อการตัดสินใจอย่างเป็นอิสระ ทั้งนี้ ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องเป็นกรรมการอิสระ เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ และมีหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น กรรมการผู้จัดการเป็นผู้นำฝ่ายบริหารของบริษัทฯ คู่อรับผิดชอบการบริหารจัดการบริษัทฯ ภายใต้กรอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- กรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่งตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับบริษัทฯ เมื่อครบกำหนดตามวาระ กรรมการอาจได้รับการพิจารณาจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ได้อีก

นโยบายความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการ (Board Diversity Policy)

บริษัทฯ คำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ ความหลากหลายมีความสำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีมุมมองที่รอบด้านและมีความสมดุลในการรับมือกับสถานการณ์และโอกาสต่างๆ ที่บริษัทฯ เผชิญ การมีคณะกรรมการที่มีความหลากหลายซึ่งรวมถึงการมีกรรมการที่เป็นผู้หญิงในจำนวนที่เหมาะสม นำไปสู่การตัดสินใจที่ดีขึ้น และสามารถสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันให้แก่บริษัทฯ นอกจากนี้ ตามคำแนะนำ คณะกรรมการควรประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้หญิงอย่างน้อยร้อยละ 30 ซึ่งถือเป็นหลักการปฏิบัติที่ดีและช่วยเพิ่มความหลากหลายและความเสมอภาค

นอกจากนี้ การมีคณะกรรมการที่ประกอบไปด้วยกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่หลากหลายนั้นมีความสำคัญต่อบริษัทฯ เนื่องจากความหลากหลายนี้ทำให้ได้รับข้อมูลเชิงลึกและมุมมองที่เป็นประโยชน์ในด้านต่างๆ เช่น การเดินเรือ การบริหารจัดการทางการเงิน เทคโนโลยี การบริหารความเสี่ยง กฎหมายและการกำกับดูแล ทักษะเหล่านี้ช่วยให้บริษัทฯ สามารถตัดสินใจจากการได้รับข้อมูลที่เพียงพอ และรับมือกับความท้าทายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น

ในกรณีที่มีการสรรหากรรมการใหม่ คณะกรรมการบริษัทฯ จะประเมินคุณสมบัติและทักษะที่เป็นประโยชน์กับบริษัทฯ ของผู้สมัคร โดยคณะกรรมการจะคำนึงถึงความหลากหลายและความสอดคล้องของผู้สมัครกับทิศทางกลยุทธ์ของบริษัทฯ

สำหรับการพิจารณาเลือกกรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติของผู้สมัคร พิจารณา ทักษะผสมผสานกัน พิจารณาความหลากหลาย และสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

คุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ

- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายบริษัทมหาชนจำกัด กฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนกฎหมายและประกาศอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
- มีความรู้ ความสามารถ ประวัติการทำงานที่ดี มีความเป็นอิสระที่จะปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความซื่อสัตย์ มีคุณธรรม จริยธรรม และสามารถเข้าประชุมคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ
- มีความรู้ความสามารถหนึ่งด้านหรือมากกว่าหนึ่งด้านที่สำคัญต่อธุรกิจของบริษัท ได้แก่ ธุรกิจการเดินเรือ ทะเล การค้าระหว่างประเทศ การวางแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจ การบัญชีระหว่างประเทศ การเงินระหว่างประเทศ กฎหมาย และการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ไม่ควรดำรงตำแหน่งกรรมการเกินกว่า 5 บริษัทจดทะเบียน (รวมบริษัทฯ)
- ไม่ได้ดำรงตำแหน่งหรือเกี่ยวข้องใดๆ ในบริษัทคู่แข่งทางธุรกิจการเดินเรือ
- ผ่านการอบรมและได้รับประกาศนียบัตรหลักสูตร Director's Certification Program จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ภายใน 6 เดือนนับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
- อายุไม่เกิน 70 ปี เว้นแต่ได้รับการขยายระยะเวลาเนื่องจากเหตุผลพิเศษ
- เว้นแต่มีเหตุจำเป็น กรรมการต้องเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของจำนวนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งปี

กสกรรมการอิสระ (Independent Directors)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือกลุ่มของผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และฝ่ายบริหารไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) กำหนด มีวาระในการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี ทั้งนี้ ระยะเวลาการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระที่เหมาะสมไม่ควรเกิน 3 วาระติดต่อกัน เว้นแต่กรรมการอิสระท่านนั้นยังคงมีความเหมาะสมในการดำรงตำแหน่งต่อไป คณะกรรมการจะพิจารณาความเป็นอิสระและประสิทธิภาพของการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการอิสระที่อยู่เกิน 3 วาระติดต่อกัน และจะชี้แจงเหตุผลพร้อมผลการปฏิบัติหน้าที่ต่อผู้ถือหุ้น

ลักษณะของกรรมการอิสระ

- มีสมาชิกอย่างน้อยหนึ่งในสาม ของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระและมีไม่ต่ำกว่า 3 คน
- ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระ
- คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการประกอบด้วยการอิสระทั้งหมด

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

- กรรมการอิสระต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
- กรรมการอิสระต้องไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ และไม่เป็นผู้บริหาร พนักงาน หรือที่ปรึกษาผู้ได้รับเงินเดือนประจำหรือค่าตอบแทนอื่นใดจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระต้องไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่

ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

“ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นทำนองเดียวกันซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้องหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ตั้งกวดอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงิน หรือ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมายรวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

บทบาท และหน้าที่ของกรรมการอิสระ

- สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้ง รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุมเพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครอง และบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี
- มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระตลอดจนอุทิศเวลาและให้ความสนใจกับบริษัทฯ
- จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเองเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน
- จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระหรือกรณีที่ถูกร้องขอ

- กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตามเป็นการยากที่จะหาผู้ที่มีความเหมาะสมมาแทนกรรมการอิสระผู้ที่ดำรงตำแหน่งครบวาระที่กำหนด รวมถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งที่ต้องนำมาพิจารณา ดังนั้น ณ ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระเพิ่มเติมนอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

บทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

- คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ ภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
- กรรมการ มีหน้าที่กระทำการใด ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องไม่น้อยกว่าจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด
- คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสี่ท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
 - 1) นายคลิด มอยนุดดิน ฮาซิม
 - 2) นายกิริต ซาห์
 - 3) นายอิษฎ์ชาฎ ซาห์
 - 4) นายกอดัม คูรานา
- คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจ้างองอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใด ๆ ให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา
- สอบทานและอนุมัติในวิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
- พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร เลือกสรรและอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร
- ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- กำกับดูแลให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
- กำกับดูแลให้มีการสื่อสาร และดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน
- กำกับดูแลให้มีการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจ จสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก

- อนุมัติงบประมาณประจำปีและประจำปี และดูแลให้มีการจัดทางการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
- ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่าง ๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และสาธารณชน
- กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
- กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการ

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับกรรมการผู้จัดการ ทั้งนี้เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ ระหว่างการกำหนดนโยบายและการบริหารนโยบายที่กำหนดไว้

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และทำหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น บทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ

กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

- เป็นผู้นำของคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ การประชุมคณะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และการประชุมผู้ถือหุ้น
- อำนาจความสะดวกในการสื่อสารระหว่างกันของคณะกรรมการบริษัทฯ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณ และบรรษัทภิบาลที่ดี ในระดับสูงสุด
- ปรึกษาหารือกับกรรมการผู้จัดการและเลขานุการบริษัทฯ ในการจัดเตรียมหัวข้อและกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

- การบริหารกิจการของบริษัทฯเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยได้รับการสนับสนุนจากคณะผู้บริหาร
- จัดทำ วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์และแผนธุรกิจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- บริหารจัดการบริษัทฯให้เป็นไปตามกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และนโยบายที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

- รายงานผลการดำเนินงานรวมถึงงานระหว่างทำอื่น ๆ แก่คณะกรรมการบริษัท เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัท
- ดูแลให้แน่ใจว่าผู้บริหารทุกคนได้รับข้อมูลที่เพียงพอ เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างเหมาะสม
- พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของคณะผู้บริหารในการผลักดันกลยุทธ์และเป้าหมายของบริษัท และจ้างงานพนักงานใหม่ที่มีความสามารถในการเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่มีประสิทธิภาพ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติตามบทาพและหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

เลขานุการบริษัท

เลขานุการบริษัท มีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรับผิดชอบในการดูแลและให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท และรับผิดชอบจัดการประชุมคณะกรรมการและการประชุมผู้ถือหุ้น รวมถึงช่วยคณะกรรมการดูแลให้มีการปฏิบัติตามมติดังกล่าว และการรักษาเอกสารข้อมูล

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

- กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัท สำหรับปีถัดไป ได้มีการกำหนดไว้ล่วงหน้าและแจ้งให้คณะกรรมการบริษัท รับทราบภายในสิ้นปีของทุกปี
- ทั้งนี้ สำหรับการประชุมในแต่ละครั้ง ประธานคณะกรรมการบริษัท และกรรมการผู้จัดการจะร่วมกันกำหนดวาระการประชุมล่วงหน้าอย่างชัดเจน
- เลขานุการบริษัท ทำหน้าที่จัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม และเอกสารประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท ได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม
- กรรมการบริษัท ต้องอุทิศเวลาและความทุ่มเทให้แก่บริษัท อย่างเต็มที่ และพร้อมที่จะเข้าร่วมประชุมอย่างสม่ำเสมอ
- ในที่ประชุม ประธานคณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่จัดสรรเวลาให้เพียงพอสำหรับการนำเสนอเอกสาร รวมถึงการพิจารณาไตร่ตรอง การสอบถาม และการอภิปรายในประเด็นที่สำคัญ
- คณะกรรมการบริษัท ได้กำหนดแนวทางห้ามกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียเข้าร่วมในกระบวนการตัดสินใจ โดยปกติแล้ว กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นจะออกไปจากที่ประชุม และกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องดังกล่าวได้มีการพิจารณาเสร็จสิ้นแล้ว
- ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ทุกครั้ง จะต้องมีการจดบันทึกการประชุมและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษร มีการตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุมดังกล่าวโดยคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ เลขานุการบริษัท เป็นผู้จัดเก็บรายงานการประชุม พร้อมให้คณะกรรมการบริษัท และผู้ที่เกี่ยวข้องตรวจสอบได้
- กรรมการบริษัทที่ไม่ใช่กรรมการบริหารสามารถจัดการประชุมระหว่างกันเองเพื่อปรึกษาหารือในเรื่องการบริหารและผลการปฏิบัติงานของกรรมการบริหาร โดยจะต้องแจ้งผลการประชุมให้กรรมการผู้จัดการทราบภายหลังการประชุมเสร็จสิ้น

การประเมินผลงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย ต้องจัดให้มีการประเมินผลงานตนเองรายปี เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ จะเป็นผู้รายงานผลการประเมินดังกล่าวให้แก่คณะกรรมการบริษัทฯ พร้อมทั้งแสดงไว้ในรายงานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ในรายงานประจำปี

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการเพิ่มคุณค่าของตนเองโดยเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตร และสัมมนาต่าง ๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

ในกรณีที่บุคคลได้รับการแต่งตั้งจากผู้ถือหุ้นให้เข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ จะต้องแจ้งและจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการเข้าใหม่ท่านดังกล่าว

หลักเกณฑ์คำตอบแทนกรรมการ

- คำตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายคำตอบแทนกรรมการเป็นคำตอบแทนประจำปี
- เมื่อพิจารณาถึงปริมาณงานและขอบเขตบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อย กรรมการชุดย่อยที่ไม่เป็นกรรมการบริหารอาจได้รับคำตอบแทนเพิ่มเติม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการอนุมัติของผู้ถือหุ้น หลักเกณฑ์คำตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับคำตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

การสรรหา การแต่งตั้ง และการเลือกตั้งกรรมการบริษัทฯ

หลักเกณฑ์การสรรหากรรมการ

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้ การคัดเลือกกรรมการขึ้นอยู่กับการความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาผู้สมัครโดยคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของกรรมการ ซึ่งรวมถึง เพศ อายุ คุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ
- พิจารณาบทบาทความเป็นผู้นำ วิสัยทัศน์ จริยธรรม และความซื่อสัตย์ โดยยึดถือหลักสูงสุดของการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ผู้สมัครต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใด ๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- ผู้สมัครเป็นกรรมการอิสระ จะต้องเข้าเกณฑ์ตามคุณสมบัติของกรรมการอิสระ
- พิจารณาจากคุณสมบัติอื่น ๆ ที่อาจเกี่ยวข้องตามความเหมาะสม

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

กระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ มีแนวทางหลากหลายขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัท) คณะกรรมการบริษัท จะปฏิบัติตามขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่น ๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่น ๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัท และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจว่าจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจากนี้คณะกรรมการสรรหาได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัท
- คณะกรรมการสรรหานำเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่มีตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

กระบวนการพิจารณาเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ

ตามมาตรา 71 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 กำหนดให้ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งหนึ่งในสาม (1/3) โดยอัตราถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งให้เป็นสามส่วนไม่ได้ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) โดยให้กรรมการที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง กรรมการ ผู้ออกจากตำแหน่งไปนั้นอาจจะได้รับเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกทีก็ได้ ขั้นตอนในการเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ มีดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของกรรมการที่ต้องออกตามวาระ เช่น การเข้าร่วมประชุม การมีส่วนร่วมในการประชุม และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัท
- หลังการพิจารณา คณะกรรมการสรรหาจะเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

นโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Policy on Succession Plan)

คณะกรรมการบริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งกรรมการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายใน

และภายนอก คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณาทักษะ ประสบการณ์ และคุณสมบัติเฉพาะของผู้สมัคร เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการสรรหาพิจารณาหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้เมื่อพิจารณาสรรหา/แต่งตั้งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง

- ทักษะ ความรู้ คุณสมบัติที่เกี่ยวข้อง และประสบการณ์เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ
- มีภาวะผู้นำขององค์กร ความซื่อสัตย์ และมีวิสัยทัศน์
- สำหรับตำแหน่งกรรมการผู้จัดการจะพิจารณาคุณสมบัติเฉพาะเพิ่มเติม ได้แก่ ประสบการณ์ความเชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงความรู้ในอุตสาหกรรม
- ต้องไม่เป็นบุคคลที่ถูกขึ้นบัญชีดำ (Black List) จากองค์กรใดๆ (รวมถึงสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์) หรือเคยถูกตัดสินในความผิดทางอาญา
- หลังจากการพิจารณาแล้วคณะกรรมการสรรหาจะนำเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา และอนุมัติ

กระบวนการในการสรรหา/แต่งตั้งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง

บริษัทฯ มีกระบวนการสรรหาและแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงใหม่ รวมถึงกรรมการผู้จัดการดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาประเมินคุณสมบัติ ทักษะ ความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของผู้สมัคร ตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่บริษัทฯ ต้องการ ซึ่งต้องสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กร
- คณะกรรมการสรรหากลับกรองจากประวัติของผู้สมัคร สัมภาษณ์ และคัดเลือกผู้สมัครที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ จากนั้นจึงนำเสนอชื่อและความเห็นให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
- คณะกรรมการบริษัทฯ อาจสัมภาษณ์ผู้สมัครตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร ก่อนที่คณะกรรมการจะสรุปผลการคัดเลือก

5.2.2 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย กรรมการ 3 คน ซึ่งถูกแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

คุณสมบัติของกรรมการบริหาร

- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้าม ตามกฎหมายบริษัทมหาชนจำกัด กฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนกฎหมายและประกาศอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท
- มีความรู้ ความสามารถ ประวัติการทำงานที่ดี มีความเป็นอิสระที่จะปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความซื่อสัตย์ มีคุณธรรม จริยธรรม และสามารถเข้าประชุมคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ
- มีความรู้ความสามารถในด้านที่สำคัญต่อธุรกิจของบริษัทสำหรับการดำรงตำแหน่งในฐานะผู้บริหารระดับสูง
- ไม่ควรดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเกินกว่า 3 บริษัทจดทะเบียน (รวมบริษัทฯ)
- ไม่ได้ดำรงตำแหน่งใด ๆ ในบริษัทคู่แข่งทางธุรกิจการเดินเรือ
- ผ่านการอบรมและได้รับประกาศนียบัตรหลักสูตร Director's Certification Program จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- อายุไม่เกิน 70 ปี เว้นแต่จะได้อายุน้อยลงเนื่องจากเหตุผลเฉพาะเจาะจง

บทบาท และหน้าที่ ของคณะกรรมการบริหาร

- คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหารมีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้ และจะต้องลงนามโดยกรรมการบริหารสองคนพร้อมประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหารมีอำนาจกระทำการใด ๆ เพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหารมีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหาหรือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องนี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน
- จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- พิจารณาทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในรายละเอียดการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- พิจารณาแต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง
- ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความเหมาะสม และตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย
- จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบหรือกระบวนการที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยง
- จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้
- พัฒนาและดำเนินการให้มีระบบต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานทุกระดับ และผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์การในการต่อต้านการคอร์รัปชัน

5.2.3 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อมีวัตถุประสงค์เป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบและคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้เพื่อบูรณาการให้เกิดประสิทธิภาพใน

การปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายบริหาร รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องที่อาจเกิดขึ้น

องค์ประกอบของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

- ต้องมีจำนวนสมาชิกอย่างน้อย 3 คน
- ประธานกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นประธานหรือสมาชิกในคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- มีเลขานุการ ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ มีหน้าที่ช่วยเหลืองานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งปัจจุบันเลขานุการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการด้วย
- วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่าน จะสิ้นสุด/กลับเข้าดำรงตำแหน่งใหม่ ตามวาระของการดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ

คุณสมบัติของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

- ต้องได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือผู้ถือหุ้น ในที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ
- สมาชิกทุกคนในคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ต้องเป็นกรรมการอิสระ
- ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย และบริษัทย่อยลำดับเดียวกันที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
- ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการถือหุ้นโดยบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย
- แสดงความเห็นได้อย่างเป็นอิสระ ไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และรวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียในลักษณะดังกล่าวในปัจจุบันและ 2 ปีก่อนได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- ไม่เป็นผู้เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหาร ผู้บริหารหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง
- สามารถปฏิบัติหน้าที่และแสดงความเห็นหรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทฯ ได้โดยอิสระ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของผู้บริหารหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว
- มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามกฎหมายและข้อบังคับตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
- สมาชิกของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ อย่างน้อย 1 คน ต้องมีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

บทบาท และหน้าที่ ของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

- สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
- ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณา แต่งตั้ง ปรับเปลี่ยนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน

- สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
- สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
- คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่น ๆ อย่าง เป็นอิสระ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะต้องประชุมกับผู้สอบบัญชีภายนอกอย่างน้อยปีละ 1 ครั้งโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย
- พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และเพื่อให้มั่นใจว่ามีการเปิดเผยอย่างถูกต้องและครบถ้วน
- กำกับดูแลนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และสอบทานขั้นตอนดำเนินงานในการต่อต้านคอร์รัปชันประจำปี เพื่อให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามแนวทางของแนวร่วมปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต (CAC) อย่างมีประสิทธิภาพ
- สอบทานการปฏิบัติตามนโยบายและขั้นตอนในการแจ้งเบาะแส และการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูลและการรายงานข้อมูลการกระทำผิด และ/หรือการทุจริต การสอบสวน และพิจารณาข้อร้องเรียน (ถ้ามี) เกี่ยวกับการกระทำ ความผิด หรือการทุจริตนั้นรวมถึงพิจารณาผลการสอบสวนของบริษัทฯ
- จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ
- ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายและด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

5.2.4 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านความยั่งยืน และความรับผิดชอบต่อสังคม กำหนดนโยบาย กลยุทธ์ และแผนงานของบริษัทฯ กำหนดนโยบายด้านการบริหารความเสี่ยงขององค์กร รวมทั้งกำกับดูแลให้มีระบบหรือกระบวนการบริหารจัดการความเสี่ยง เพื่อลดผลกระทบจากความเสี่ยงที่มีต่อธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเหมาะสมโดยได้กำหนดองค์ประกอบ ขอบเขตอำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมาย

องค์ประกอบของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ อย่างน้อย 3 คน
- ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นประธาน หรือสมาชิกในคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- มีเลขานุการซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง มีหน้าที่ช่วยเหลืองานของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ซึ่งปัจจุบันผู้ตรวจสอบภายในได้ปฏิบัติหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

- วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงแต่ละท่าน จะสิ้นสุด/กลับเข้าดำรงตำแหน่งใหม่ ตามวาระของการดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัท

คุณสมบัติของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

- ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท
- สมาชิกอย่างน้อย (1) คนในคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ต้องเป็นกรรมการอิสระ

การประชุม

- การประชุมของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงอาจจัดให้มีการประชุมอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง มีหน้าที่ความรับผิดชอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ดังต่อไปนี้

- กำหนดนโยบายด้านความยั่งยืนตามการดำเนินงานทางธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเป้าหมาย และกลยุทธ์ด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ ของฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความสอดคล้องกัน
- ทบทวนและปรับปรุงนโยบายความยั่งยืนของบริษัทฯ
- ติดตามผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และคุณภาพ พร้อมสร้างมูลค่าสูงสุดให้กับบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- กำหนดนโยบายและแผนจัดการความเสี่ยงและกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร
- กำหนดความเสี่ยงต่างๆ ของบริษัทฯ จากการประกอบธุรกิจ
- เสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและความเสี่ยงที่บริษัทฯ ได้ระบุไว้
- กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจว่าปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ได้รับการพิจารณาในการระบุความเสี่ยง ผลกระทบ และมีการประเมินโอกาสที่จะเกิดอย่างเหมาะสม การจัดลำดับความเสี่ยงที่สำคัญ และการกำหนดวิธีการลดความเสี่ยงอย่างเหมาะสม
- ทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี
- ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามกรอบการบริหารความเสี่ยงขององค์กร รวมถึงข้อเสนอแนะของกรอบการทำงานสำหรับการควบคุมภายใน
- รายงานความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ รวมถึงสถานะของความเสี่ยง ความถี่หน้าในการจัดการความเสี่ยง และผลของการบริหารความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- สื่อสาร ประสานงาน และแลกเปลี่ยนข้อมูลกับคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในเรื่องการบริหารจัดการความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

5.2.5 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางการจ่ายคำตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงและนำเสนอคำตอบแทนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา (รับรอง

ทั้งหมด รับรองเป็นบางส่วนหรือยกเลิกทั้งหมด) เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ภายใต้การนำเสนอคำตอบแทนที่จัดทำโดยคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการแต่จะนำคำตอบแทนดังกล่าวเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติ

องค์ประกอบของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

- มีจำนวนสมาชิกอย่างน้อย 3 คน
- สมาชิกส่วนใหญ่ของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนประกอบด้วยกรรมการอิสระ
- ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เป็นกรรมการอิสระ
- สมาชิกของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนที่นอกเหนือจาก (2) และ (3) เป็นกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- ประธานกรรมการบริษัทฯ ไม่เป็นประธานหรือสมาชิกในคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน
- วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการพิจารณาคำตอบแทนแต่ละท่าน จะสิ้นสุด/กลับเข้าดำรงตำแหน่งใหม่ ตามวาระของการดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัทฯ
- มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 2 ปี และอาจพิจารณากลับเข้ามารับตำแหน่งใหม่ได้

คุณสมบัติของกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

- ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทในเครือ หรือบริษัทร่วม
- ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทในเครือหรือบริษัทร่วม
- แสดงความเห็นได้อย่างเป็นอิสระและในปัจจุบันไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งในด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อยหรือบริษัทร่วม
- ไม่เป็นผู้เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหาร ผู้บริหารของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือบริษัทร่วม
- ไม่ใช่ผู้ที่ถูกแต่งตั้งขึ้นเป็นตัวแทนเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริหารหรือผู้บริหารของบริษัทฯ
- สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่แสดงความเห็นและรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของบริษัทฯ โดยไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้บริหารของบริษัทฯ บริษัทย่อยหรือบริษัทร่วม

บทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

- กำหนดแนวทางการจ่ายคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงและนำเสนอแนวทางต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- นำเสนอคำตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับคำแนะนำและแสดงความเห็นและเสนอความเห็นดังกล่าวเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับคำตอบแทนของบริษัทต่าง ๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

5.2.6 คณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหาได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่

การสรรหาและการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาข้อเสนอและตัดสินใจในการรับรอง หรือยกเลิก หรือแก้ไข เพื่อนำเสนอและขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น (สำหรับการเสนอแต่งตั้งกรรมการบริษัท)

องค์ประกอบของคณะกรรมการสรรหา

- สมาชิกของคณะกรรมการสรรหาทั้งหมดเป็นกรรมการอิสระ
- ประธานคณะกรรมการสรรหา เป็นกรรมการอิสระ
- ประธานกรรมการบริษัท ไม่เป็นประธานคณะกรรมการสรรหาหรือสมาชิกในคณะกรรมการสรรหา
- วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาแต่ละท่าน จะสิ้นสุด/กลับเข้าดำรงตำแหน่งใหม่ ตามวาระของการดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการบริษัท

คุณสมบัติของกรรมการสรรหา

- มีคุณสมบัติเดียวกันกับกรรมการอิสระ

บทบาท และหน้าที่ ของคณะกรรมการสรรหา

คณะกรรมการสรรหา มีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ดังนี้

- กำหนดแนวทางในการคัดเลือก แต่งตั้ง บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
- ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัท และจัดทำแผนการสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
- นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัท
- ดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัท
- จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท พิจารณา
- ปฏิบัติงานอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

6. การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณทางธุรกิจและแนวปฏิบัติ ตลอดจนนโยบายอื่นๆ ของบริษัทฯ ใช้บังคับกับบริษัทย่อย และบริษัทร่วม¹ของบริษัทฯ (เท่าที่เหมาะสม) เพื่อให้มั่นใจว่าหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ไม่ว่าตั้งอยู่ที่ใด ปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ เหล่านี้เช่นเดียวกัน บริษัทฯ กำกับดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹ทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดกลไกดังต่อไปนี้ เพื่อควบคุมดูแลการกำกับดูแลกิจการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม¹ของบริษัทฯ

- บริษัทฯ เสนอชื่อกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทตามความเหมาะสมของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ทั้งนี้ สำหรับบริษัทร่วม¹ การแต่งตั้งกรรมการให้เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาลงทุน (ถ้ามี)
- คณะกรรมการบริษัท พิจารณาผู้ถูกเสนอชื่อให้เข้ารับตำแหน่งกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ โดยปกติ กรรมการบริหารจะได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย อย่างไรก็ดี จำนวนกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทจะขึ้นอยู่กับความต้องการสำหรับการดำเนินธุรกิจและตามกฎหมายที่ใช้บังคับ

- กรรมการของบริษัทย่อยปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินธุรกิจ กรรมการจะต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง เพื่อรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- ต้องมีการรายงานผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทย่อยให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ
- คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ มีหน้าที่ดูแลให้แน่ใจว่า บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการเปิดเผยข้อมูลตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ คณะกรรมการบริหารต้องดูแลให้แน่ใจว่าการเปิดเผยข้อมูลที่มีความสำคัญมีความถูกต้องและทันต่อเวลา
- ระบบการควบคุมภายใน และนโยบายของบริษัทฯ ต้องครอบคลุมถึงบริษัทย่อยด้วย ฝ่ายตรวจสอบภายในจะตรวจสอบการปฏิบัติตามนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติเหล่านี้ และรายงานประเด็นที่เกิดขึ้นต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการจะพิจารณาประเด็นตรวจสอบ และกำหนดมาตรการในดำเนินการ

1 “บริษัทร่วม” หมายความว่า

- (ก) บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยถือหุ้นไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมรวมกันตั้งแต่ร้อยละสิบแต่ไม่เกินร้อยละห้าสิบของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท
- (ข) บริษัทที่บริษัทใหญ่หรือบริษัทย่อยมีอำนาจในการมีส่วนร่วมตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัท แต่ไม่ถึงระดับที่จะมีอำนาจควบคุมนโยบายดังกล่าว และไม่ถือเป็นบริษัทย่อยหรือกิจการร่วมค้า

7. นโยบายการควบคุมและการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงและมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมายซึ่งองค์กรอาจต้องเผชิญกับเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนทางธุรกิจที่อาจส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในทุกด้านและครอบคลุมปัจจัยความเสี่ยงของธุรกิจโดยกำหนดแนวทางในการปฏิบัติภายในบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาจากโอกาสที่จะเกิด และระดับความรุนแรงของผลกระทบโดยมีการกำหนดมาตรการในการป้องกันแก้ไข การลดความเสี่ยงระบบการรายงานและกระบวนการติดตามและประเมินผลอย่างสม่ำเสมอโดยรวมถึงการให้ความสำคัญกับสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้า ปัจจุบันบริษัทฯ ได้แบ่งประเภทความเสี่ยงที่สำคัญๆ ออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน (Operation Risk)
2. ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk)
3. ความเสี่ยงทางการตลาด (Market Risk)
4. ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่าและการขยายกำลังความสามารถของกองเรือ (Capacity Replacement and Expansion Risk)

บริษัทฯ ได้อธิบายและเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญไว้ในรายงานประจำปีซึ่งครอบคลุมความเสี่ยงด้านต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาข้างต้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ รับผิดชอบการสอบทานระบบควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ประเมินความเสี่ยงและประเมินกิจกรรมควบคุมในระดับปฏิบัติการภายในองค์กร รวมถึงการสอบทานรายงานทางการเงิน และข้อมูลการบริหารความเสี่ยงโดยรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการทุกไตรมาส

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงเพื่อกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงขององค์กร และเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบหรือกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบของความเสี่ยงต่อธุรกิจของบริษัทฯ

8. จริยธรรมธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ รับผิดชอบในการจัดให้มีการปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินธุรกิจต่างๆ ของบริษัทฯ ถูกต้องตามกฎหมายและมีจริยธรรมที่ดี กรรมการและพนักงานทุกคนจะต้องทราบถึงหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัตินี้ โดยควรมีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้ทันกับความต้องการของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นที่เปลี่ยนไป ทั้งนี้รายละเอียดได้เปิดเผยไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ



เอกสารแนบ 4 – คู่มือจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติ

สารจากคณะกรรมการ

คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

ถึงกรรมการ, ผู้บริหาร และพนักงานทุกท่าน

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจโดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความชอบธรรมและมุ่งมั่นสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้นรวมถึงการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรม ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัตินี้ เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่นในหลักการของการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์มีจริยธรรม และความรับผิดชอบต่อ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ได้ถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนต่อบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ความซื่อสัตย์ สุจริต ความจริงใจ และความสมเหตุสมผล

เนื่องด้วยสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่พัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงทบทวนจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัตินี้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติที่ดีตามหลักสากล และเป็นไปตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย ทุกกลุ่ม

บริษัทฯ กำหนดให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบต่อกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน จะต้องรับทราบและปฏิบัติตามนโยบายและข้อปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจนี้อย่างเคร่งครัด เพื่อบรรลุเป้าหมายทางธุรกิจและเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ถือหุ้นและสังคม

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท พรีเมียมชิพ จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

คำจำกัดความ

จริยธรรมธุรกิจ หมายถึง คุณความดี ความสัตย์จริง ความยุติธรรม และความถูกต้อง ซึ่งเป็นข้อพึงปฏิบัติในการประกอบธุรกิจ

แนวทางปฏิบัติ คือ แนวทางการประพฤติตนเพื่อรักษาและส่งเสริมเกียรติคุณและชื่อเสียง

หลักการดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่น ดังต่อไปนี้

- **ความซื่อสัตย์ (Honesty)**

ผู้บริหารควรมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องและไม่ทำให้เกิดความเข้าใจผิดโดยเจตนาหรือหลอกลวงผู้อื่นโดยการบิดเบือนสารสนเทศ พูดยุติธรรม พูดความจริงบางส่วน รวมถึงการไม่เลือกปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติ ในหน้าที่ของตน

- **คุณธรรม (Integrity)**

ผู้บริหารควรแสดงออกถึงความซื่อสัตย์ของตนและความกล้าหาญในการทำตามสิ่งที่คิดว่าถูกต้อง ถึงแม้ว่าจะมีแรงกดดันให้ทำตรงกันข้าม และควรเป็นคนที่ยึดมั่นในหลักการ นำเอาพรหมวิหาร และมีความเที่ยงธรรม รวมไปถึงควรต่อสู้เพื่อความเชื่อของตนและไม่ยอมละทิ้งหลักการเพื่อวัตถุประสงค์ใด ๆ ที่จะทำให้ตนเองกลายเป็นคนหลอกลวงหรือไม่มีคุณธรรม

- **ความน่าเชื่อถือไว้วางใจ (Trust worthiness)**

ผู้บริหารควรเปิดเผยข้อเท็จจริงและจัดหาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแก้ไขความเข้าใจผิดใดๆ ควรพยายามทุกวิถีทางที่เหมาะสมเพื่อให้บรรลุคำมั่นสัญญาของตน และไม่ควรรื้อฟื้นข้อผิดพลาดในอดีตหรือใช้การตีความทางกฎหมายในทางที่ไม่ถูกต้องเพื่อเป็นข้ออ้างในการไม่ให้ความร่วมมือหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดตามสัญญา

- **ความจงรักภักดี (Loyalty)**

ผู้บริหารควรแสดงความจงรักภักดีต่อบริษัทฯ โดยการอุทิศตนต่อหน้าที่ และต่อบุคคลอื่นให้ความช่วยเหลือเกื้อกูลเมื่อถูกร้องขอ ผู้บริหารไม่ควรใช้หรือเปิดเผยข้อมูลที่เป็นความลับเพื่อผลประโยชน์ของตนเอง ในทางตรงกันข้าม ควรดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการตัดสินใจอย่างเป็นอิสระมีความเป็นมืออาชีพหลีกเลี่ยงความประพฤติที่ไม่เหมาะสมและความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมทั้งมีความซื่อสัตย์ต่อบริษัทฯ และผู้ร่วมงาน นอกจากนี้ในกรณีที่ผู้บริหารประสงค์ที่จะลาออก ผู้บริหารควรบอกกล่าวบริษัทฯ ล่วงหน้าอย่างเหมาะสม รวมถึงเก็บรักษาข้อมูลของบริษัทฯ ไว้เป็นความลับและไม่ควรใช้ตำแหน่งหน้าที่การงานเดิมเพื่อประโยชน์ส่วนตน

- **ความยุติธรรม (Fairness)**

ผู้บริหารควรมีความยุติธรรมและคุณธรรมต่อทุกคน ไม่ใช้อำนาจตามอำเภอใจ และไม่ใช้วิธีการโกงหรือวิธีการที่ไม่เหมาะสมเพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์หรือข้อได้เปรียบจากความเข้าใจผิดหรือจากความทุกข์ของผู้อื่น โดยผู้บริหารที่มีจริยธรรมควรเปิดเผยข้อตกลงสำหรับการพิจารณาและปฏิบัติต่อบุคคลอย่างเท่าเทียมกัน เปิดใจยอมรับความเห็นที่ไม่ตรงกันและเต็มใจที่จะยอมรับเมื่อทำผิด และพร้อมเปลี่ยนจุดยืนและความเชื่อที่มีอยู่ไปสู่สิ่งที่ถูกต้องเหมาะสม

- **การเห็นอกเห็นใจผู้อื่น (Concern for others)**

ผู้บริหารควรเอาใจใส่ เห็นอกเห็นใจ เมตตาปราณีและหวังดีต่อผู้อื่น ตามหลักการที่ว่า “ให้ปฏิบัติต่อผู้อื่นเช่นเดียวกับที่ต้องการให้ผู้อื่นปฏิบัติต่อเรา” ผู้บริหารควรช่วยเหลือผู้อื่นในสิ่งที่บุคคลนั้นมีความจำเป็น รวมไปถึงการค้นหาวិธีที่เหมาะสมเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจผ่านทางที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และผลประโยชน์ของผู้อื่น

- **การเคารพต่อหลักสิทธิมนุษยชน (Respect for Human Rights Principles)**

ผู้บริหารควรเคารพในเกียรติของแต่ละบุคคล ความมีอิสระ ความเป็นส่วนตัว การมีสิทธิอันชอบธรรมตามกฎหมาย และสิทธิมนุษยชน และผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย ผู้บริหารควร ตัดสินใจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เป็นกลางและปฏิบัติต่อทุกคนอย่างเท่าเทียมกันโดยไม่แบ่งแยกเพศ ชนชั้น หรือเชื้อชาติ

บริษัทฯ กำหนดให้ กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎหมายสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แรงงาน หรือการใช้แรงงานเด็ก บริษัทฯ ไม่สนับสนุนกิจกรรมใด ๆ ที่จะเมิดหลักสิทธิมนุษยชน ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ อายุ ศาสนา สีผิว สภาพร่างกาย ฐานะ หรือชาติตระกูล นอกจากนี้บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พันธมิตรทางธุรกิจ คู่ค้า และผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานของบริษัทฯ และรวมถึงบริษัทที่อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัทฯ ทั้งในและต่างประเทศ ดำเนินธุรกิจไปด้วยกันกับการเคารพสิทธิมนุษยชน

- **การปฏิบัติหน้าที่อย่างดี (Commitment to Excellence)**

ผู้บริหารควรปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างดีเยี่ยม กล่าวคือ ควรเป็นผู้มีความรู้ มีการเตรียมพร้อม ทำงานหนักเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะ เพื่อให้สามารถจัดการกับทุกเรื่องที่อยู่ในความรับผิดชอบ

- **ภาวะผู้นำ (Leadership)**

ผู้บริหารควรตระหนักถึงความรับผิดชอบและภาวะความเป็นผู้นำของตน และควรแสวงหาและปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติที่ดีเพื่อประโยชน์สำหรับตนเองและองค์กร นอกจากนี้ ผู้บริหารควรสร้างสภาพแวดล้อมที่ให้ความสำคัญต่อหลักการและจริยธรรมในการตัดสินใจ

- **ชื่อเสียงและคุณธรรม (Reputation and Morale)**

ผู้บริหารระดับสูงควรปกป้องและสร้างชื่อเสียงของบริษัทฯ และสร้างขวัญกำลังใจให้แก่พนักงาน ไม่ว่าโดยตนเองหรือร่วมกันในการหลีกเลี่ยงการกระทำใด ๆ อันอาจทำลายความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับพนักงาน ในทางกลับกัน พนักงานทุกคนต้องดำเนินการใด ๆ ที่จำเป็นไม่ว่าโดยตนเองหรือร่วมกันในการแก้ไขหรือป้องกันพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องเหมาะสมของผู้อื่น

- **ความรับผิดชอบตามหน้าที่ (Accountability)**

ผู้บริหารควรตระหนักและมีความรับผิดชอบโดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมธุรกิจด้านล่างนี้ ประกอบการตัดสินใจและการละเว้นใด ๆ เพื่อบริษัทฯ ตนเอง ผู้ร่วมงาน และชุมชน

หลักจริยธรรมธุรกิจ (Business Ethics)

1. นโยบายการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(Policy on Compliance with the Law and Relevant Rules and Regulations)

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ในทุกพื้นที่ที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ และได้วางนโยบาย ดังนี้

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับและเคารพจารีตประเพณีของประเทศที่บริษัทฯ เข้าไปดำเนินธุรกิจ
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องไม่ช่วยเหลือ สนับสนุน หรือวางแผนในการหลีกเลี่ยงการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบต่าง ๆ
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องให้ความร่วมมือกับหน่วยงานกำกับดูแลและรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบต่าง ๆ ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง

2. นโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest)

บริษัทฯ ได้วางนโยบายสำคัญเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ซึ่งมีแนวปฏิบัติดังนี้

- หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับตนเอง ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ
- ในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการเช่นนั้นเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ ให้ทำรายการเช่นนั้นเสมือนทำกับบุคคลภายนอก อย่างไรก็ดี ก่อนเข้าทำรายการดังกล่าว จะต้องมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วนและได้รับการอนุมัติโดยผู้มีอำนาจของบริษัทฯ นอกจากนี้ กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานที่มีส่วนได้เสียในรายการนั้นจะต้องไม่มีส่วนร่วมในขั้นตอนการพิจารณาอนุมัติ
- ในกรณีที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันภายใต้ประกาศของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทจดทะเบียนอย่างเคร่งครัด
- ในกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานหรือบุคคลในครอบครัวเข้าไปมีส่วนร่วมหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการที่แข่งขันกับธุรกิจของบริษัทฯ หรือกิจการใด ๆ ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ จะต้องแจ้งต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร
- ในกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร หรือ พนักงานไปเป็นกรรมการ หุ้นส่วน ที่ปรึกษา หรือมีส่วนร่วมในบริษัทอื่น หรือองค์กรทางธุรกิจอื่น การดำรงตำแหน่งนั้นจะต้องไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และการปฏิบัติหน้าที่โดยตรงในบริษัทฯ

3. นโยบายการรักษาข้อมูลความลับ (Confidentiality of Information)

บริษัทฯ ได้วางนโยบายสำคัญเกี่ยวกับการใช้ข้อมูลของบริษัทฯ โดยปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทฯ ได้กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานให้ความสำคัญต่อการเก็บรักษาข้อมูลความลับของบริษัทฯ โดยเฉพาะข้อมูลภายในที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจหรือราคาหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งมี แนวปฏิบัติดังนี้

- กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานต้องไม่ใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการดำรงตำแหน่งหรือจากการทำงานของตนในการหาประโยชน์ส่วนตนหรือเพื่อทำธุรกิจหรือกระทำการใด ๆ อันเป็นการแข่งขันกับบริษัทฯ
- กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานต้องไม่ใช้ข้อมูลที่มีได้เปิดเผยให้ทราบโดยทั่วไปซึ่งอาจมีผลกระทบกับราคาหุ้น (ข้อมูลภายใน) และต้องละเว้นการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ในช่วงเวลาที่จะมีการประกาศข้อมูลสำคัญตามนโยบายที่กำหนดไว้ ซึ่งได้ระบุช่วงเวลาของการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ นอกจากนี้ ไม่ควรให้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ แก่บุคคลอื่น เพื่อใช้ซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ
- กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานต้องไม่เปิดเผยข้อมูลความลับทางธุรกิจของบริษัทฯ ต่อบุคคลภายนอก โดยเฉพาะคู่แข่งของบริษัทฯ แม้หลังพ้นสภาพการเป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัทฯ ไปแล้ว

4. นโยบายการปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ

บริษัทฯ คาดหวังให้ผู้บริหารและพนักงาน ใช้ทรัพยากรและทรัพย์สินของบริษัทฯอย่างมีประสิทธิภาพที่สุด รวมไปถึงเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ และดูแลลูกค้าด้วยบริการที่ดีที่สุด โดยมีแนวปฏิบัติ ดังนี้

4.1 การปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ

- ผู้บริหารและพนักงาน ต้องใช้ทรัพยากรและทรัพย์สินของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพที่สุดเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ
- ผู้บริหารและพนักงาน ต้องดูแลรักษาทรัพย์สินของบริษัทฯ มิให้เสื่อมหรือสูญหายโดยไม่เหมาะสม
- กำหนดและปฏิบัติตามมาตรการเชิงป้องกันและขั้นตอนการดำเนินการที่เหมาะสม รวมไปถึงจัดทำประกันภัยที่เกิดจากอัคคีภัย ภัยธรรมชาติ การลักทรัพย์ และความเสี่ยงหรือความเสียหายอื่น ๆ

4.2 การจัดทำเอกสาร

- ผู้บริหารและพนักงานจะต้องจัดทำเอกสารด้วยความสุจริต ความรอบคอบ และเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
- ห้ามมิให้ผู้บริหารและพนักงานปลอมแปลงจดหมาย รายงาน หรือเอกสารของบริษัทฯ

5. นโยบายความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

- คอมพิวเตอร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลต่าง ๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงานถือเป็นทรัพย์สินของบริษัทฯ ผู้บริหารและพนักงานไม่ควรใช้คอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อประโยชน์ส่วนตัว
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานเปิดเผยรหัสประจำตัว (Password) ที่ใช้ในการเข้าถึงระบบข้อมูลของบริษัทฯ แก่ผู้อื่น
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานเปิดเผยข้อมูลที่อยู่ในระบบข้อมูลของบริษัทฯ แก่ผู้อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานเปลี่ยนแปลง ทำซ้ำ ลบทิ้ง หรือทำลายข้อมูลของบริษัทฯ โดยไม่ได้รับอนุญาต
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานใช้ซอฟต์แวร์ที่ผิดกฎหมาย ไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ๆ และห้ามใช้ซอฟต์แวร์ลิขสิทธิ์โดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าของลิขสิทธิ์นั้น
- ห้ามผู้บริหารและพนักงานใช้อีเมลล์ของบริษัทฯ ในการส่งต่อข้อความที่เสื่อมเสีย น่ารังเกียจ ลามก หมิ่นประมาท หรือสร้างความรำคาญให้กับผู้อื่น
- ผู้บริหารและพนักงานควรใช้อินเทอร์เน็ตในการแสวงหาข้อมูลและความรู้ที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน และต้องไม่เข้าเว็บไซต์ที่ผิดกฎหมายหรือละเมิดศีลธรรมอันดีงาม
- พนักงานควรใช้อุปกรณ์สื่อสารที่บริษัทฯ จัดให้ อาทิ โทรศัพท์ โทรสาร และโทรศัพท์มือถือ อย่างมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบและความระมัดระวัง โดยคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นหลัก

6. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางไซเบอร์

ความปลอดภัยทางไซเบอร์ทำให้เกิดการรักษาความลับของข้อมูล ความสมบูรณ์ของข้อมูล และการพร้อมใช้งานของข้อมูล โดยการป้องกันภัยคุกคามที่เป็นอันตรายและโดยไม่ได้ตั้งใจ ภัยคุกคามทางไซเบอร์อาศัยช่องโหว่ที่มาจากจุดอ่อนของเทคโนโลยี บุคลากร และกระบวนการซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ข้อมูลของบริษัทฯ พนักงานทุกคนมีหน้าที่ในการป้องกันความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ แนวทางปฏิบัติในการจัดการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์มีดังต่อไปนี้

• ระบุภัยคุกคาม

ระบุและทำความเข้าใจเกี่ยวกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ภายนอกและภายในที่เกิดจากการใช้งานที่ไม่เหมาะสมหรือขาดความระมัดระวัง

• ระบุช่องโหว่

พัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลที่เชื่อมโยงการสื่อสารทางตรงและทางอ้อม ทำความเข้าใจผลกระทบจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่เกิดขึ้นในระบบ ทำความเข้าใจขีดความสามารถและข้อจำกัดของมาตรการป้องกันที่มีอยู่

- **ประเมินระดับความเสี่ยง**

ประเมินแนวโน้มของจุดอ่อนที่อาจมีขึ้นจากภัยคุกคามภายใน นอกจากนี้ให้ประเมินจุดอ่อนที่มาจากการใช้ระบบและอุปกรณ์อย่างไม่เหมาะสม ประเมินผลกระทบด้านความมั่นคงและความปลอดภัยจากภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้น

- **กำหนดมาตรการป้องกันและตรวจจับภัยคุกคาม**

ลดจุดอ่อนต่างๆที่อาจเกิดขึ้นโดยกำหนดมาตรการป้องกัน รวมถึงการลดผลกระทบจากการถูกโจมตี

- **จัดทำแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน**

จัดทำแผนการรับมือเพื่อลดผลกระทบจากภัยคุกคามที่มีต่อความมั่นคงและความปลอดภัยของเรือและบริษัทฯ

- **ตอบสนองต่อเหตุการณ์ด้านความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์**

ตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ประเมินระดับและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากภัยคุกคาม พร้อมทั้งขั้นตอนดำเนินการที่เหมาะสมเพื่อรับมือเหตุการณ์

- **การฝึกอบรมเพื่อสร้างความตระหนักรู้**

จัดอบรมแก่พนักงานทุกระดับผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น สัมมนา การสัมมนาออนไลน์ จัดทำแคมเปญเพิ่มความรู้ในการหลอกลวงทางอีเมล การอบรมผ่านแพลตฟอร์มของบริษัทฯ ฯลฯ

7. **จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา**

บริษัทกำหนดให้ กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯทุกคนต้องเคารพในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่นด้วยความรอบคอบและความระมัดระวัง ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลทางการตลาด หรืออื่นใดที่จัดอยู่ในหมวดหมู่ทรัพย์สินทางปัญญา แนวทางปฏิบัติมีดังต่อไปนี้

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ต้องปกป้องทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ จากการถูกละเมิด การถูกเปิดเผย การนำไปผลิตซ้ำ การแก้ไข หรือการกระทำอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ต้องเคารพและหลีกเลี่ยงการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น
- พนักงานทุกคนมีหน้าที่ต้องรายงานต่อผู้บังคับบัญชา เมื่อพบการกระทำใดที่อาจนำไปสู่การฝ่าฝืนหรือละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

8. **นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน**

บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชันทุกรูปแบบ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือของบริษัทฯในเครือ บริษัทฯ วางนโยบายโดยต่อต้านพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน และให้ความสำคัญอย่างมากกับรายการที่เกี่ยวข้องกับการติดสินบนและการคอร์รัปชัน (หากมี) การละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ จะถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัย รวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางในการรายงานเกี่ยวกับการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใด ๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับบุคคลใดที่ร้องเรียน หรือให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

9. **นโยบายการให้หรือรับของขวัญและการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสม**

การตัดสินใจทางธุรกิจไม่ควรขึ้นอยู่กับการให้หรือรับของขวัญ ผลประโยชน์ และ/หรือ การเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสมจากความสัมพันธ์ทางธุรกิจ การคัดเลือกซัพพลายเออร์ และหุ้นส่วนทางธุรกิจ เช่นเดียวกันกับการคัดเลือกของลูกค้าของบริษัทฯ ต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เหมาะสม เช่น ราคา คุณภาพ การบริการ และมูลค่า เป็นต้น บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานปฏิบัติตามแนวทางนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือภาพลักษณ์ที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์สำหรับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งในการทำธุรกิจหรือการตกลงทำธุรกิจระหว่างบริษัทกับบุคคลภายนอก

เนื่องจากการให้หรือรับของขวัญ ผลประโยชน์ และการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสม อาจถือเป็นการติดสินบน ซึ่งอาจทำให้บริษัทฯ เสื่อมเสียชื่อเสียง หรือเป็นการละเมิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการติดสินบน และ/หรือ การคอร์รัปชัน

บริษัทฯ กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการให้และรับของขวัญ และการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสม ดังนี้

- ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานเรียกหรือรับของขวัญ ผลประโยชน์ หรือการเลี้ยงรับรอง จากลูกค้าและ/หรือ บุคคลอื่นที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ โดยเด็ดขาด
- ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานเสนอของขวัญ ผลประโยชน์ หรือการเลี้ยงรับรอง ให้แก่ ลูกค้า หรือบุคคลอื่นใด เพื่อจูงใจให้บุคคลเหล่านั้นปฏิบัติในทางที่มีขอบ
- ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานให้หรือรับของขวัญ ผลประโยชน์ หรือการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสมในทุกสถานการณ์ แก่/จากลูกค้า และบุคคลภายนอกที่ทำธุรกิจกับบริษัทฯ (รวมถึงหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานกึ่งภาครัฐ หน่วยงานกึ่งรัฐกิจเอกชน ซัพพลายเออร์ ธนาคาร หรือผู้ให้บริการ) อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องรับของขวัญ ของขวัญนั้นต้องมีโลโก้หรือสัญลักษณ์ของบริษัทผู้ให้ และเป็นการให้ทั่วไป (ไม่เฉพาะเจาะจง) สำหรับให้แก่ลูกค้า หรือ คู่ค้าของบริษัทผู้ให้ และไม่เกี่ยวข้องกับข้อผูกมัดใดๆทางธุรกิจ
- การเลี้ยงรับรองที่เป็นปกติทางธุรกิจ เช่น การเลี้ยงต้อนรับ ชา/กาแฟ อาหาร หรือการเลี้ยงรับรองที่มีลักษณะเช่นเดียวกันอื่น ๆ และที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจโดยตรงหรือที่เป็นประเพณีนั้นไม่เข้าข่ายตามข้อกำหนดนี้ หากการเลี้ยงรับรองดังกล่าวมีมูลค่าที่เหมาะสมและต้องไม่เป็นการผูกมัดใดๆทางธุรกิจ

10. การป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินและป้องกันการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักจริยธรรมสูงสุด ซึ่งรวมถึงการห้ามและป้องกันการฟอกเงิน หรือกิจกรรมที่อำนวยความสะดวกในการฟอกเงิน หรือให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ผู้ก่อการร้ายหรือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ซึ่งมีแนวทางปฏิบัติดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ จะทำธุรกิจกับองค์กรหรือลูกค้าที่ประกอบกิจการถูกกฎหมาย และไม่เป็นผู้มีชื่อเสียงในด้านแหล่งเงินทุนที่ผิดกฎหมาย
- ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการฟอกเงิน และกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการฟอกเงินของประเทศที่บริษัทฯ ทำธุรกิจอยู่

11. นโยบายด้านภาษี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการเป็นผู้เสียภาษีที่มีความรับผิดชอบและการชำระภาษีที่ตรงต่อเวลาว่าเป็นความรับผิดชอบทางสังคมที่จะนำไปสู่ความยั่งยืนในระยะยาวและสร้างคุณค่าที่ยั่งยืนให้กับผู้มีส่วนได้เสีย บริษัทฯ ยึดมั่นในหลักการบริหารจัดการภาษีที่เป็นธรรม บนหลักการของความถูกต้อง ความโปร่งใสและเชื่อถือได้ แนวทางการปฏิบัติด้านภาษีมีดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่า การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับภาษีในแต่ละประเทศที่บริษัทฯ ดำเนินการ รวมถึงการได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่เหมาะสม เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้เสีย
- บริษัทฯ ดำเนินการยื่นแบบภาษีและชำระภาษีภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด
- บริษัทฯ ดำเนินการประเมินผลกระทบทางภาษี เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและข้อบังคับด้านภาษีต่าง ๆ
- บริษัทฯ พิจารณาใช้ที่ปรึกษาทางภาษีสำหรับรายการทางธุรกิจที่มีความซับซ้อน เพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้เสีย
- บริษัทฯ มีส่วนร่วมในการเจรจาอย่างเปิดเผย และโปร่งใส และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานด้านภาษีของรัฐ

- บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานแผนกบัญชีและการเงินเข้ารับการอบรมด้านภาษี เพื่อให้แน่ใจว่าพนักงานมีความรู้และความเข้าใจในการปฏิบัติงานด้านภาษีสำหรับธุรกิจบริษัทฯ อย่างเพียงพอ

12. นโยบายต่อต้านการผูกขาดทางการค้า

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรมและโปร่งใส กลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ยึดถือการค้าที่เป็นธรรมและการแข่งขันที่เป็นธรรม วัตถุประสงค์ของนโยบายนี้คือการส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายต่อต้านการผูกขาดทางการค้าที่บังคับใช้ในประเทศที่บริษัทฯ ดำเนินงานอยู่

แนวทางปฏิบัติดังต่อไปนี้ให้ความสำคัญกับการต่อต้านการผูกขาดทางการค้าและการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม มีดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ จะดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม
- บริษัทฯ จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมที่เป็นการปฏิบัติทางการค้าที่ไม่เป็นธรรมต่อคู่ค้าทางธุรกิจ รวมถึงแต่ไม่จำกัดเฉพาะการกำหนดเงื่อนไขทางการค้าที่เป็นการจำกัดโอกาส หรือกีดกันทางเลือกในการค้าของคู่ค้า
- บริษัทฯ จะหลีกเลี่ยงการสนทนาใด ๆ เกี่ยวกับข้อมูลที่เป็นความลับหรือความลับทางธุรกิจกับคู่แข่งทางการค้า
- พนักงานทุกคนต้องทำความเข้าใจนโยบายต่อต้านการผูกขาดทางการค้าของบริษัทฯ ทั้งนี้ เนื่องจากกฎหมายต่อต้านการผูกขาดทางการค้าของแต่ละประเทศมีความซับซ้อนและแตกต่างกัน ในกรณีที่มีข้อสงสัยให้พนักงานปรึกษากับที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทฯ

13. การจัดซื้อ

การจัดซื้อต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในระเบียบของบริษัทฯ และมีความเป็นธรรมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยการตัดสินใจจัดซื้อจะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมของราคา คุณภาพและบริการที่ได้รับ รวมทั้งต้องสามารถตรวจสอบได้อย่างโปร่งใส

บริษัทฯ กำหนดแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดซื้อ ดังนี้

- การจัดซื้อต้องดำเนินการตามระเบียบวิธีการจัดซื้อตามที่บริษัทฯ กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด และภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดไว้
- หลีกเลี่ยงการจัดซื้อที่คู่สัญญามีความเกี่ยวข้องกับตนเอง เช่น เป็นสมาชิกในครอบครัวญาติสนิท หรือกิจการที่ตนเป็นเจ้าของ หรือถือหุ้นอยู่
- การจัดซื้อควรพิจารณาเลือกคู่สัญญาที่เป็นนิติบุคคลก่อนบุคคลธรรมดา เว้นแต่ในกรณีที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะบุคคล หรือ เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ
- หลีกเลี่ยงการใช้ข้อมูลที่ได้ทราบอันเนื่องมาจากการจัดซื้อ เพื่อสร้างประโยชน์ให้กับตนเอง หรือผู้อื่น

14. การทำธุรกรรมกับภาครัฐ

ในการทำธุรกรรมกับภาครัฐ จะต้องหลีกเลี่ยงการกระทำที่อาจจูงใจให้รัฐหรือพนักงานของรัฐดำเนินการที่ไม่ถูกต้องหรือไม่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม การสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันหรือการกระทำใด ๆ ในขอบเขตที่เหมาะสมและเป็นธรรมเนียมปฏิบัตินั้นก็สามารถทำได้ เช่น การไปแสดงความยินดีหรือการให้ช่อดอกไม้ในโอกาสต่างๆ เป็นต้น

บริษัทฯ กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับการจัดทำธุรกรรมกับภาครัฐ ดังนี้

- ปฏิบัติตนอย่างเหมาะสม และตรงไปตรงมา เมื่อต้องมีการติดต่อกับเจ้าหน้าที่ หรือหน่วยงานของรัฐ
- ตระหนักเสมอว่ากฎหมาย กฎเกณฑ์ หรือขนบธรรมเนียมประเพณีต่าง ๆ ของแต่ละท้องถิ่นอาจมีเงื่อนไข ขั้นตอน หรือวิธีปฏิบัติที่แตกต่างกัน

- ปฏิบัติตามกฎหมายในแต่ละประเทศ และ/หรือ ในท้องถิ่นเมื่อมีการว่าจ้างพนักงานของรัฐ ทั้งในกรณีว่าจ้างเพื่อมาเป็นที่ปรึกษา หรือเป็นพนักงานของบริษัทฯ โดยเงื่อนไขในการว่าจ้างต้องโปร่งใสและเหมาะสม

15. นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ มุ่งมั่นดำเนินธุรกิจตามมาตรฐานสูงสุดความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวทางปฏิบัติดังนี้

- ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมของประเทศ ที่บริษัทฯ เข้าไปทำธุรกิจ
- ปฏิบัติตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่องเพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยของสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อเป็นการปกป้องชีวิตและทรัพย์สินของบริษัทฯ และของพนักงานทุกคน
- ส่งเสริมให้ความรู้เกี่ยวกับสุขอนามัย ความปลอดภัยในทุกระดับ ตลอดจนสนับสนุนวิธีการและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายของอุตสาหกรรม
- เปิดเผยข้อมูลที่เป็นจริง ในเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย สิ่งแวดล้อม ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

16. นโยบายทางด้านความหลากหลายและความเสมอภาค

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะส่งเสริมความเสมอภาคและต่อต้านการเลือกปฏิบัติในสถานที่ทำงาน นโยบายนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานและผู้สมัครงานทุกคนได้รับการปฏิบัติด้วยความเป็นธรรมและการให้เกียรติในสถานที่ทำงาน โดยไม่คำนึงถึงอายุ สถานะทางเพศ เพศภาวะ สถานภาพการสมรส การตั้งครรภ์ การคลอดบุตร ความเชื่อทางการเมือง สัญชาติ เชื้อชาติ เผ่าพันธุ์ ศาสนา หลักความเชื่อ หรือการแสดงออกทางเพศ

แนวทางดังต่อไปนี้จัดทำขึ้นเพื่อส่งเสริมความเท่าเทียมในสถานที่ทำงาน ความหลากหลายและการยอมรับความแตกต่างของพนักงาน

- การจ้างงานและการสรรหาบุคคลเข้าทำงานสำหรับทุกระดับและตำแหน่งงานจะปฏิบัติโดยไม่คำนึงถึงคุณลักษณะของบุคคลตามที่อธิบายไว้ข้างต้น
- กระบวนการและหลักเกณฑ์การสรรหาจะได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่มีการเลือกปฏิบัติอย่างไม่ยุติธรรมต่อบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง
- ดำเนินการให้พนักงานทุกคนมีความเท่าเทียมในการเข้าถึงตำแหน่งงานในทุกระดับรวมถึงระดับหัวหน้า และในกรณีที่มีความจำเป็น นโยบายนี้ครอบคลุมถึงการยืนยันสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของกลุ่มผู้ด้อยโอกาส
- ดำเนินการให้มีความเท่าเทียมทางอาชีพและโอกาสการพัฒนาศักยภาพสำหรับพนักงานทุกคน โดยวัดจากประสิทธิภาพและศักยภาพของตัวบุคคล
- การพิจารณาเลื่อนขั้นหรือโยกย้ายตำแหน่งขึ้นอยู่กับคุณสมบัติ ความสามารถ และผลการปฏิบัติงาน ซึ่งเชื่อมโยงกับความต้องการของตำแหน่งงานที่ได้รับการพิจารณา
- จ่ายค่าตอบแทนพนักงานทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน สำหรับงานที่มีลักษณะเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน
- จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่แยกและไม่แยกเพศตามความเหมาะสม และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอสำหรับพนักงานทุกคน เพื่อให้มั่นใจว่าสภาพแวดล้อมการทำงานมีความสะดวกและเหมาะสมกับพนักงานทุกคน
- พนักงานทุกคนจะได้รับแจ้งถึงนโยบายนี้ และจัดให้มีการอบรมให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบของพนักงานแต่ละคน
- บริษัทฯ จัดให้มีระบบ “การแจ้งเบาะแส” ที่เป็นอิสระ ซึ่งพนักงานสามารถให้ข้อมูลโดยไม่ต้องเปิดเผยตัวตนและเป็นการลับ

17. นโยบายการแจ้งเบาะแส

เพื่อให้การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายมีความเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการโดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ขอร้องเรียน หรือ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือแจ้งข้อร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์, การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เหตุการณ์การล่วงละเมิด/การเลือกปฏิบัติ เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ สามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมลให้กับ คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

ทางไปรษณีย์

คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

217/79 คริสตัลการ์เด็นคอนโดมิเนียม ซอย สุขุมวิท 4 ถนน สุขุมวิท คลองเตย กรุงเทพฯ 10110 ประเทศไทย

ทางอีเมล

chaipatr@capmaxx.co.th

บริษัทฯ กำหนดแนวทางปฏิบัติเมื่อได้รับการแจ้งเบาะแส มีดังนี้

ขั้นตอนปฏิบัติเมื่อได้รับเบาะแส

- เมื่อได้รับข้อร้องเรียนคุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา ซึ่งเป็นผู้รับเรื่องร้องเรียน จะดำเนินการตรวจสอบและรวบรวมข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้น และนำไปปรึกษากับประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ/หรือกรรมการท่านอื่นในคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ กรรมการที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาข้อร้องเรียนจะพิจารณาเกี่ยวกับขั้นตอนการสืบสวนและวิธีการสืบสวนที่เหมาะสม กรรมการที่เกี่ยวข้องอาจพิจารณาไม่ดำเนินการใด ๆ 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 และมาตรการดำเนินการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ผิดจรรยาบรรณเข้าต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และ/หรือคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาต่อไป
- ผู้ที่ได้รับมอบหมายอาจรายงานถึงความคืบหน้า/ผลการสืบสวนให้ผู้ร้องเรียนทราบ ในกรณีที่ผู้ร้องเรียนเปิดเผยตนเอง

การรักษาความลับ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำต่างๆที่ไม่ถูกต้อง ต้องการให้เก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับตามหลักการแล้ว บริษัทฯ จะจัดการกับทุกข้อร้องเรียนโดยเก็บรักษาเป็นความลับและบริษัทฯ หวังว่าผู้ร้องเรียนก็จะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับเช่นกัน ดังนั้น บริษัทฯ จะปกปิดชื่อผู้ร้องเรียนไว้เป็นความลับ

อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ผู้ร้องเรียนอาจต้องมาให้อัยคำหรือแสดงหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ ในกรณีเช่นนั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าข้อมูลทั้งหมดจะถูกปิดเป็นความลับ แต่บริษัทฯ จะเปิดเผยเฉพาะข้อมูลที่จำเป็นเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จะไม่เปิดเผยชื่อของผู้ร้องเรียนหากไม่ได้รับความยินยอมก่อน

การปกป้องผู้รายงาน

ผู้ร้องเรียนซึ่งเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานของบริษัทฯ ที่ได้รายงานการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมทางธุรกิจ หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ของบริษัทฯ จะได้รับการคุ้มครอง และความเป็นธรรมภายใต้นโยบายนี้ พนักงานที่กลั่นแกล้งหรือตอบโต้ผู้ร้องเรียนจะต้องถูกลงโทษ และรวมถึงการเลิกจ้างงาน

นโยบายการแจ้งเบาะแสนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานของบริษัทฯ แจ้งข้อร้องเรียนและให้ข้อมูลเบาะแสดังกล่าวเกี่ยวกับความไม่ถูกต้องที่เกิดขึ้นในบริษัทฯ และเพื่อส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามหลักจริยธรรมทางธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ รวมถึงนโยบายอื่นที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่พนักงานผู้ที่แจ้งเบาะแสดังกล่าวในเรื่องที่ตนรู้ว่าเป็นเท็จ พนักงานดังกล่าวจะต้องได้รับการลงโทษทางวินัย เช่นการเลิกจ้าง และอาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อบริษัทฯ

การรายงานเท็จ

รายงานที่พิสูจน์แล้วว่ามาจากข้อมูลที่เป็นเท็จถือเป็นการละเมิดจริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ภายใต้การลงโทษตามข้อกำหนดของบริษัทฯ และ/หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

แนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ (Code of Conduct)

1. แนวทางปฏิบัติสำหรับผู้บริหาร

- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เป็นธรรม เพื่อทำให้มั่นใจได้ว่าการตัดสินใจและการกระทำใดๆ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องโดยภาพรวม
- ปฏิบัติหน้าที่อย่างมีอาชีพด้วยความรู้ความชำนาญ ความมุ่งมั่นและมีความรอบคอบระมัดระวัง มองเห็นปัญหาล่วงหน้าและหาวิธีการแก้ปัญหาที่จะเกิดขึ้นและรักษามาตรฐานการปฏิบัติงานดังกล่าวไว้ รวมถึงมีการประยุกต์ใช้ความรู้และทักษะในการจัดการบริษัทฯ อย่างเต็มความรู้ความสามารถ
- ไม่หาประโยชน์ให้ตนเองหรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยการนำข้อมูลภายในที่ยังไม่ได้เปิดเผยหรือที่เป็นความลับไปใช้หรือนำไปเปิดเผยกับบุคคลภายนอกหรือกระทำการอันก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- จัดให้มีการดูแล การตรวจสอบ ทั้งภายในบริษัทฯ และสภาพแวดล้อมของบริษัทฯ โดยสม่ำเสมอ เพื่อให้แน่ใจว่าได้มีการปฏิบัติตามนโยบายและกระบวนการที่กำหนด
- จัดให้มีการรายงานสารสนเทศที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และสม่ำเสมอ รวมถึงจัดให้มีการรายงานแนวโน้มในอนาคตของบริษัทฯ บนพื้นฐานของความเป็นไปได้และมีข้อมูลสนับสนุนอย่างเพียงพอ
- ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รักษามาตรฐานอุตสาหกรรมและกำหนดแนวทางปฏิบัติให้ทันต่อเหตุการณ์ มีเอกสารหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมสำหรับการดำเนินการควบคุมและการดูแลรักษาให้

เป็นไปตามแนวทางที่กำหนดสำหรับนำไปใช้ปฏิบัติในทุกระดับของการจัดการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าธุรกิจดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง มีการแบ่งแยกกิจกรรมดำเนินธุรกิจ และจัดให้มีการอนุมัติการดำเนินการที่เหมาะสมเป็นไปตามที่กฎหมายและข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้อง

- พัฒนาบริษัท ให้บรรลุถึงเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และเป็นมาตรฐานที่ยอมรับ
- ส่งเสริมความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบริษัท

2. แนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการบริษัท

- กำหนดทิศทาง เป้าหมาย นโยบาย และกลยุทธ์ทางธุรกิจ
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์ของบริษัท
- พึงปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี และดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัท
- ติดตามการดำเนินงานของบริษัท เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์
- พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการ และกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการให้ชัดเจน และเหมาะสม
- พิจารณาการทำการทางธุรกิจที่สำคัญของบริษัท ด้วยความระมัดระวังและความขยันหมั่นเพียร
- จัดประชุมคณะกรรมการบริษัทและพิจารณาการประชุมอย่างเหมาะสม
- ประเมินผลการดำเนินงานของคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
- จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัท

3. แนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการ

- ปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ด้วยความตั้งใจและขยันหมั่นเพียร
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท
- พึงปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัท
- รายงานผลการปฏิบัติงานให้คณะกรรมการบริษัท รับทราบและพิจารณาอย่างสม่ำเสมอ

4. แนวทางปฏิบัติสำหรับกรรมการบริษัท

- ปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ด้วยความขยันหมั่นเพียร
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท
- พึงปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดีและดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัท
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่าฝ่ายจัดการได้ปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัท
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูลภายในของบริษัทและไม่มีการรั่วไหลของข้อมูลดังกล่าวไปสู่ภายนอก และไม่ใช้ข้อมูลภายในของบริษัท ซึ่งยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของตนเอง
- หลีกเลี่ยงการกระทำหรือการตัดสินใจ ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

5. แนวทางปฏิบัติสำหรับเลขาธิการบริษัท

- ปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความขยันหมั่นเพียร
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง และเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- ดูแลการดำเนินการต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ และบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณและแนวทางกำกับดูแลกิจการที่ดี และดำเนินธุรกิจตามข้อบังคับของบริษัทฯ
- จัดการประชุมผู้ถือหุ้น การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการ รวมทั้งจัดเตรียมรายงานการประชุมดังกล่าวอย่างครบถ้วนและทันเวลา
- เป็นสื่อกลางในการติดต่อสื่อสารที่ดีระหว่างกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูลภายในของบริษัทฯ รวมถึงรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดต่างๆของบริษัทฯ และไม่มีการรั่วไหลของข้อมูลภายในดังกล่าว และไม่ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของตนเอง

6. แนวทางปฏิบัติของพนักงาน

- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง เพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ
- ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจรรยาบรรณที่ดี
- ดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูลภายในของบริษัทฯ และไม่มีการรั่วไหลของข้อมูลภายในดังกล่าว และไม่ใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะ เพื่อประโยชน์ของตนเอง
- พึงรักษาความสามัคคีในหมู่เพื่อนร่วมงานและพนักงาน

7. นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ดังนั้น บริษัทฯ จึงส่งเสริมความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งรวมถึงพนักงาน ลูกค้า คู่ค้า เจ้าหนี้ หน่วยราชการ ชุมชน และสังคม โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติซึ่งบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างยุติธรรมและเท่าเทียมกัน

แนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย มีดังต่อไปนี้

แนวทางปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ต้องมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและและกลุ่มผู้ลงทุนสถาบันการเงิน รวมถึงเจ้าหนี้ในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้ข้อมูลภายใน ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใด ๆ ด้วยความสุจริตใจ และเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย และเพื่อผลประโยชน์โดยรวม

แนวทางปฏิบัติต่อลูกค้า

บริษัทฯ ต้องปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า ใส่ใจและให้บริการลูกค้าด้วยความรับผิดชอบสูงสุด ด้วยการสร้างและการรักษามาตรฐานการให้บริการที่ดี ควรเก็บรักษาความลับของข้อมูลลูกค้าเพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ โดยไม่มีการเปิดเผย เว้นแต่เป็นการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับ หรือได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลนั้น รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดบริการ คุณภาพและความปลอดภัย

แนวทางปฏิบัติต่อลูกค้า และ/หรือ เจ้าหนี้

บริษัทฯ มีนโยบายให้มีการปฏิบัติต่อลูกค้า และ/หรือ เจ้าหนี้อย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย และหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจนำไปสู่ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ จะต้องแน่ใจว่ามีการปฏิบัติที่ดีในเรื่องการจัดซื้อจากซัพพลายเออร์โดยบริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการค้าต่างๆ รวมทั้งเงื่อนไขการกู้เงินจากเจ้าหนี้สถาบันการเงินต่าง ๆ วัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระหนี้ หลักประกัน และข้อตกลงอื่น ๆ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดในสัญญาได้ บริษัทฯ จะต้องรีบแจ้งให้ลูกค้า และ/หรือ ซัพพลายเออร์ทราบทันที เพื่อหาแนวทางร่วมกันในการแก้ปัญหา

แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการคัดเลือกซัพพลายเออร์มีดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ต้องคัดเลือกซัพพลายเออร์โดยพิจารณาจากความสามารถในการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของบริษัทฯ ทั้งในแง่ของต้นทุน ประสิทธิภาพ รวมถึงความเชี่ยวชาญ สถานะการเงิน โดยบุคคลเหล่านั้นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด
- คำนึงถึงผลการดำเนินงานที่ผ่านมา และการให้ความร่วมมือกับบริษัทฯ เป็นสำคัญในการคัดเลือกซัพพลายเออร์
- ในกรณีที่ซัพพลายเออร์เดิมไม่เพียงพอที่จะตอบสนองความต้องการของบริษัทฯ ฝ่ายจัดซื้อของบริษัทฯ ต้องค้นหาและเสนอให้ลูกค้ารายใหม่ ๆ เข้ามา

แนวทางปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่ดี และละเว้นการทำลายชื่อเสียงของกลุ่มคู่แข่งทางการค้าต่าง ๆ ด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมถึงละเว้นการเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของกลุ่มคู่แข่งทางการค้า หรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นในการแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ รวมถึงข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

แนวทางปฏิบัติต่อพนักงาน

บริษัทฯ กำหนดวิธีการจ้างงานซึ่งให้โอกาสที่เท่าเทียมกันแก่พนักงาน ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่าง ๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับแนวโน้มอุตสาหกรรมในอนาคต

แนวทางปฏิบัติต่อชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ต้องมีความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม รวมถึงการสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนและการเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด และพยายามที่จะให้มีการซึมซับในเรื่องความรับผิดชอบต่อทางสังคม บริษัทฯ คาดหวังที่จะดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคม โดยรักษายานบรรณนิยมและประเพณีท้องถิ่นของประเทศที่บริษัทฯ เข้าไปทำธุรกิจ และมีนโยบายในการปฏิบัติตนเป็นพลเมืองที่ดี ในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน รวมถึงมีส่วนร่วมในการยกระดับคุณภาพของชีวิต ทั้งที่โดยบริษัทฯ ดำเนินการเอง และ/หรือ โดยการร่วมมือกับภาครัฐและชุมชน

8. การบังคับใช้จริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

บริษัทฯ กำหนดให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนที่จะต้องปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัตินี้อย่างเคร่งครัด หัวหน้างานทุกระดับต้องเป็นผู้นำในการปฏิบัติตามคู่มือนี้ และจะต้องรับผิดชอบโดยถือเป็นเรื่องสำคัญที่จะดำเนินการให้พนักงานภายใต้บังคับบัญชาของตนทราบ เข้าใจ และปฏิบัติตามคู่มือนี้อย่างจริงจัง



ENCLOSURE 5 – GRI CONTENT INDEX

GRI Standard	Disclosure	2022 Annual Report page number	Section reference
GRI 102: GENERAL DISCLOSURES			
Organizational profile			
102-1	Name of the organization	90-91	Corporate Information
102-2	Activities, brands, products, and services	64-66	Nature of Business and Industry
102-3	Location of headquarters	90	Corporate Information
102-4	Location of operations	94	Registered Office Address of Subsidiary and Associated Companies
102-5	Ownership and legal form	90-91	Corporate Information
102-6	Markets served	64-66	Nature of Business and Industry
		7	Board of Directors’ Report: Market Segmentation
102-7	Scale of the organization	64-66	Nature of Business and Industry
		92-93	Name and Category of Subsidiaries and Associated Companies in which the Company holds more than 10% of their shares
102-8	Information on employees and other workers	157-160	Social data of shore based employees
102-9	Supply chain	108-110 167-168	Our Value Chain Supply Chain Management
102-10	Significant changes to the organization and its supply chain		No significant changes
102-11	Precautionary Principle or approach	96-107	Risk Management and Significant Risk Factors
		131-132	Use of New Technology and Innovations
102-12	External initiatives	137	The Getting to Zero Coalition
			TCFD Report
102-13	Membership of associations	241-242	Corporate Governance Report: Employees
		137	The Getting to Zero Coalition
		120 123-129	Anti-Corruption Compliance with Regulations & Conventions
Strategy			
102-14	Statement from senior decision-maker		Sustainability Report: Message from the Board of Directors
		4-50	Board of Directors’ Report
102-15	Key impacts, risks, and opportunities	96-107	Risk Management and Significant Risk Factors
		115-118	Contribution to Sustainable Development Goals
			TCFD Report

GRI Standard	Disclosure	2022 Annual Report page number	Section reference
Ethics and integrity			
102-16	Values, principles, standards, and norms of behavior	52	Vision and Mission Statement
			Sustainability Report: Message from the Board of Directors;
		118	Corporate Governance, Ethics, and Integrity
		400	Enclosure 3: Corporate Governance Policy Manual: Leadership and Vision
		200	Corporate Governance Policy
102-17	Mechanisms for advice and concerns about ethics	250-251	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
			Website: Stakeholders’ Direct Contact Channel
Governance			
102-18	Governance structure	212-213	Organization Chart
		214-223	Organization Structure
102-19	Delegating authority	400	Enclosure 3: Corporate Governance Policy Manual: Leadership and Vision
		219-220	Organization Structure: The duties and responsibilities of the Executive Board of Directors
102-20	Executive-level responsibility for economic, environmental, and social topics		Sustainability Report: The process for defining the content of the Report
		219-220	Organization Structure: The duties and responsibilities of the Executive Board of Directors
		220-221	The duties and responsibilities of the Sustainability and Risk Management Committee
			TCFD Report
102-21	Consulting stakeholders on economic, environmental, and social topics	112-115	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
		242	Corporate Governance Report: Employee
			Website: Stakeholders’ Direct Contact Channel
102-22	Composition of the highest governance body and its committees	214-223	Organization Structure
102-23	Chair of the highest governance body	216-217	Organization Structure: The Chairman of the Board of Directors and the Managing Director
102-24	Nominating and selecting the highest governance body	229-230	Corporate Governance Report: Nomination, Development and Performance Assessment of the Board
102-25	Conflicts of interest	246-248	Corporate Governance Report: Conflict of Interest

GRI Standard	Disclosure	2022 Annual Report page number	Section reference
102-26	Role of highest governance body in setting purpose, values, and strategy	217-218	Organization Structure: The duties and responsibilities of the Board of Directors
		400	Enclosure 3: Corporate Governance Policy Manual: Leadership and Vision
102-28	Evaluating the highest governance body's performance	232-234	Corporate Governance Report: Board Self-Assessment
102-29	Identifying and managing economic, environmental, and social impacts	96-107	Risk Management and Significant Risk Factors
		115-118	Contribution to Sustainable Development Goals
102-30	Effectiveness of risk management processes	96-107	Risk Management and Significant Risk Factors
102-31	Review of economic, environmental, and social topics	235	Corporate Governance Report: Board of Directors' Meeting
		96-107	Risk Management and Significant Risk Factors
		114-118	The Materiality Assessment
102-32	Highest governance body's role in sustainability reporting		Sustainability Report: Message from the Board of Directors on Sustainability Report The process for defining the content of the Report
102-33	Communicating critical concerns	250-251	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
			Website: Stakeholders' Direct Contact Channel
102-34	Nature and total number of critical concerns	118	Corporate Governance, Ethics, and Integrity
		251	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
102-35	Remuneration policies	236-237	Corporate Governance Report: Directors' Remuneration
		224-225	Organization Structure: Management Remuneration
		202	Corporate Governance Policy: Directors and Management Remuneration
102-36	Process for determining remuneration	202	Corporate Governance Policy: Directors and Management Remuneration
102-37	Stakeholders' involvement in remuneration	204	Corporate Governance Policy: Rights of Shareholders and Equitable Treatment of Shareholders
102-38	Annual total compensation ratio	225	Organization Structure: Employee Information
Stakeholder engagement			
102-40	List of stakeholder groups	112-114	Stakeholder Engagements

GRI Standard	Disclosure	2022 Annual Report page number	Section reference
102-41	Collective bargaining agreements	242	Corporate Governance Report: Employee
		151	Measures taken by the organization intended to support rights to exercise freedom of association and collective bargaining
102-42	Identifying and selecting stakeholders	112-114	Stakeholder Engagements
102-43	Approach to stakeholder engagement	112-114	Stakeholder Engagements
102-44	Key topics and concerns raised	112-114	Stakeholder Engagements
Reporting practice			
102-45	Entities included in the consolidated financial statements	286-289	Financial Statements: Basis of consolidation
102-46	Defining report content and topic boundaries		Sustainability Report: The process for defining the content of the Report
102-47	List of material topics	114-118	The Materiality Assessment
102-48	Restatements of information		Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
102-49	Changes in reporting		Sustainability Report: The boundary and limitations of the Report
102-50	Reporting period		Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-51	Date of most recent report		Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-52	Reporting cycle		Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-53	Contact point for questions regarding the report	226	Corporate Governance Report: Relations with investors
102-54	Claims of reporting in accordance with the GRI Standards		Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-55	GRI content index	432-439	Enclosure 5: GRI Content Index
GRI 103: MANAGEMENT APPROACH			
103-1	Explanation of the material topic and its boundary	114-118	The Materiality Assessment
103-2	The management approach and its components	114-118	The Materiality Assessment
103-3	Evaluation of the management approach	114-118 111	The Materiality Assessment Sustainable Value Chain
GRI 201: ECONOMIC PERFORMANCE			
201-1	Direct economic value generated and distributed	122	Direct Economic Value Generated and Distributed
201-2	Financial implications and other risks and opportunities due to climate change		TCFD Report

GRI Standard	Disclosure	2022 Annual Report page number	Section reference
GRI 202: MARKET PRESENCE			
202-2	Proportion of senior management hired from the local community	158	Social Data of shore based employees
GRI 205: ANTI-CORRUPTION			
205-1	Operations assessed for risks related to corruption	249-250	Corporate Governance Report: Anti-Corruption
205-2	Communication and training about anti-corruption policies and procedures	120	Anti-Corruption
		249-250	Corporate Governance Report: Anti-Corruption
205-3	Confirmed incidents of corruption and actions taken	251	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
		120	Anti-Corruption
GRI 206: ANTI-COMPETITIVE BEHAVIOR			
206-1	Legal actions for anti-competitive behavior, anti-trust, and monopoly practices	242	Corporate Governance Report: Competitors
		425	Enclosure 4 Business Ethics and Code of Conduct Manual: Anti-Trust Policy
GRI 207: TAX			
207-1	Approach to tax	424	Enclosure 4 Business Ethics and Code of Conduct Manual: Tax Policy
GRI 302: ENERGY			
302-1	Energy consumption within the organization	135-136	Emissions Data from PSL Vessels
302-4	Reduction of energy consumption	133-138	Climate Change and Green House Gases Emissions
GRI 303: WATER AND EFFLUENTS			
303-1	Interactions with water as a shared resource	132 132-133	Ballast Water Treatment Fresh Water
303-2	Management of water discharge-related impacts	132	Ballast Water Treatment
GRI 304: BIODIVERSITY			
304-1	Operational sites owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas	132 140-145	Ballast Water Treatment Marine Mammals Protection
304-2	Significant impacts of activities, products, and services on biodiversity	132 140-145	Ballast Water Treatment Marine Mammals Protection
GRI 305: EMISSIONS			
305-1	Direct (Scope 1) GHG emissions	134-135	Emissions Data from PSL Vessels
305-2	Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	134-135	Emissions Data from PSL Vessels
305-4	GHG emissions intensity	134-135	Emissions Data from PSL Vessels

GRI Standard	Disclosure	2022 Annual Report page number	Section reference
305-5	Reduction of GHG emissions	133-138	Climate Change and Green House Gases Emissions
305-7	Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	136	Emissions Data from PSL Vessels
GRI 306: WASTE			
306-1	Waste generation and significant waste-related impacts	138	Waste Management
306-2	Management of significant waste-related impacts	138	Waste Management
306-3	Waste generated	138	Waste Management
306-5	Waste directed to disposal	139	Sludge disposal
GRI 307: ENVIRONMENTAL COMPLIANCE			
307-1	Non-compliance with environmental laws and regulations	130	Environmental Compliance
GRI 308: SUPPLIER ENVIRONMENTAL ASSESSMENT			
308-1	New suppliers that were screened using environmental criteria	167-168	Supply Chain Management
GRI 401: EMPLOYMENT			
401-1	New employee hires and employee turnover	159-160	Social Data of shore based employees
401-3	Parental leave	160	Social Data of shore based employees
GRI 403: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY			
403-1	Occupational health and safety management system	125-126 160-162	International Safety Management Code Safety & Occupational Health
403-2	Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	160-162	Safety & Occupational Health
403-3	Occupational health services	152	Information about our vessels
403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	155 163	Employees Benefits Training & Development for seafarers
403-5	Worker training on occupational health and safety	160-167	Safety & Occupational Health
403-6	Promotion of worker health	160-162	Safety & Occupational Health
403-9	Work-related injuries	160	Social Data of shore based employees
403-10	Work-related ill health	160	Social Data of shore based employees
GRI 404: TRAINING AND EDUCATION			
404-1	Average hours of training per year per employee	111	Sustainable Value Chain
404-2	Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	162-167	Employee Development

GRI Standard	Disclosure	2022 Annual Report page number	Section reference
404-3	Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	162-167	Employee Development
GRI 405: DIVERSITY AND EQUAL OPPORTUNITY			
405-1	Diversity of governance bodies and employees	119-120 157-160	Governance Data Social Data of shore based employees
405-2	Ratio of basic salary and remuneration of women to men	225	Organization Structure: Employee Information
GRI 406: NON-DISCRIMINATION			
406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken		None
GRI 407: FREEDOM OF ASSOCIATION AND COLLECTIVE BARGAINING			
407-1	Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk		No such operations
GRI 408: CHILD LABOR			
408-1	Operations and suppliers at significant risk for incidents of child labor		The Company is committed to having zero tolerance for child labour by clearly specifying age criteria and conditions of employment that fully comply with local labour laws in any country.
GRI 409: FORCED OR COMPULSORY LABOR			
409-1	Operations and suppliers at significant risk for incidents of forced or compulsory labor		The Company does not tolerate forced labour, slavery, or other forms of forced labour used to gain an advantage through its owned operations.
GRI 411: RIGHTS OF INDIGENOUS PEOPLES			
411-1	Incidents of violations involving rights of indigenous peoples		None
GRI 412: HUMAN RIGHTS ASSESSMENT			
412-1	Operations that have been subject to human rights reviews or impact assessments	150-151	Human Rights
412-2	Employee training on human right policies or procedures	150	Human Rights
GRI 414: SUPPLIER SOCIAL ASSESSMENT			
414-1	New suppliers that were screened using social criteria	167-168	Supply Chain Management
GRI 415: PUBLIC POLICY			

GRI Standard	Disclosure	2022 Annual Report page number	Section reference
415-1	Political contributions		The Company does not participate directly or indirectly in party politics and does not make payments to political parties, politicians or related organisations.
GRI 418: CUSTOMER PRIVACY			
418-1	Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	151	Customer Privacy
GRI 419: SOCIOECONOMIC COMPLIANCE			
419-1	Non-compliance with laws and regulations in the social and economic area		None



ใบรับรองการตรวจสอบการปล่อยก๊าซเรือนกระจก



Greenhouse Gas Verification Statement Number
TH-IE-23-5006295-001

The inventory of Greenhouse Gas emission in period
01/01/2022 – 31/12/2022 of

Precious Shipping Public Company Limited

8 North Sathorn Road, G, 7th, 8th and 9th floors, Silom, Bangrak, Bangkok 10500 THAILAND

has been verified in accordance with Verification Requirement of Carbon Footprint for Organization,
January 2017 and ISO 14064-3:2019 as meeting the requirements of

Carbon Footprint for Organization **by Thailand Greenhouse Gas Management Organization** (Accounting and Reporting Requirements of Carbon Footprint for Organization Version 6, July 2022)

Scope1 (Direct GHG Emissions and Removals) = 11,027 tCO₂e

Scope2 (Energy Indirect GHG Emissions) = 68 tCO₂e

Scope3 (Other Indirect GHG Emissions) = 491,254 tCO₂e

For the following activities:

Servicing of Dry Bulk Shipping

Authorised by

Nattarin Thunsiri
Technical and Operations Manager, SGS (Thailand) Limited
Date: 28/02/2023

SGS (Thailand) Limited, 100 Nanglinchee Road, Chongnonsi, Yannawa, Bangkok 10120, THAILAND

This Statement is not valid without the full verification scope, objectives, criteria and level of assurance
available on pages 2 to 3 of this Statement.

PF-TH-I&E-AU-018/ Ver. 01/ 13.08.21/ Page 1 of 3



Schedule Accompanying Greenhouse Gas Verification Statement
TH-IE-23-5006295-001

Brief Description of Verification Process

SGS (Thailand) Limited hereinafter referred to as "SGS" has been contracted by Precious Shipping Public Company Limited hereinafter referred to as "PSL", for the verification of direct and indirect Greenhouse Gas Emissions in accordance with:

Carbon Footprint for Organization by Thailand Greenhouse Gas Management Organization (CFO by TGO) as provided by PSL in their Greenhouse Gas (GHG) Assertion covering GHG emissions of the period 01/01/2022 – 31/12/2022.

Roles and Responsibilities

The management of PSL is responsible for the organization's GHG information system, the development and maintenance of records and reporting procedures in accordance with that system, including the calculation and determination of GHG emissions information and the reported GHG emissions.

It is SGS' responsibility to express an independent GHG verification opinion on the GHG emissions as provided in the GHG Assertion for the period 01/01/2022 – 31/12/2022.

SGS conducted a third party verification in the period of January 2023 to February 2023. The verification was based on the verification scope, objectives and criteria as agreed between PSL and SGS in Agreement Date 17/01/2023. The assessment included a desk review, responsible person interviewing and verification of organisation's activities data.

Level of Assurance

The level of assurance agreed is that of Limited assurance

Scope

PSL has commissioned an independent verification by SGS of reported GHG emissions of PSL arising from Servicing of Dry Bulk Shipping and associated activities, to establish conformance with the requirements of Carbon Footprint for Organization by Thailand Greenhouse Gas Management Organization within the scope of the verification as outlined below. Data and information supporting the GHG assertion were historical in nature and proven by evidence.

This engagement covers verification of emissions from anthropogenic sources of greenhouse gases included within organization's boundary and meets the requirements of Carbon Footprint for Organization by Thailand Greenhouse Gas Management Organization and ISO 14064-3:2019.

- The organizational boundary was established following: Control Approach (Operational Control)
 - Title or description activities: Servicing of Dry Bulk Shipping.
 - Location/boundary of the activities: 8 North Sathorn Road, G, 7th, 8th and 9th floors, Silom, Bangrak, Bangkok 10500 THAILAND.
- Physical infrastructure, activities, technologies and processes of the organization: Office and Fleet of ships.
 - Types of GHGs included: CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs, SF₆, NF₃
 - GHG sources, sinks and/or reservoirs included:
 - Scope 1 – Stationary combustion, Mobile combustion and Fugitive emission;
 - Scope 2 – Purchased electricity;
 - Scope 3 – Category13: Downstream leased assets.
 - GHG information for the following period was verified: 01/01/2022 – 31/12/2022.
- Intended user of the verification statement: Client internal use, stakeholders communication and registration with TGO.

Objective

The purposes of this verification exercise are, by review of objective evidence, to independently review:

- Whether the GHG emissions are as declared by the organization's GHG assertion
- That the data reported are accurate, complete, consistent, transparent and free of material error or omission and
- Registration of Carbon Footprint for Organization with Thailand Greenhouse Gas Management Organization.

Criteria

Criteria against which the verification assessment is undertaken are Verification Requirement of Carbon Footprint for Organization, January 2017, Accounting and Reporting Requirements of Carbon Footprint for Organization Version 6, July 2022 and ISO 14064-3:2019.

Materiality

The materiality required of the verification was considered at 5% based on the needs of the intended user of the GHG Assertion.

Conclusion

PSL provided the GHG Assertion based on the requirements of Carbon Footprint for Organization by Thailand Greenhouse Gas Management Organization.

The GHG information for the period 01/01/2022 – 31/12/2022 disclosing emissions of

Scope1 - 11,027 metric tonnes of CO2 equivalent,

Scope2 - 68 metric tonnes of CO2 equivalent,

Scope3 - 491,254 metric tonnes of CO2 equivalent,

and gross emissions of 11,095 metric tonnes of CO2 equivalent (Scope1 and 2) or 502,349 metric tonnes of CO2 equivalent (Scope1, 2 and 3) are verified by SGS to a Limited level of assurance, consistent with the agreed verification scope, objectives, and criteria.

SGS' approach is risk-based, drawing on an understanding of the risks associated with reporting GHG emissions information and the controls in place to mitigate these risks. Our examination included assessment, on a sample basis, of evidence relevant to the amounts and disclosures in relation to the organization's reported GHG emissions.

Based on the process and procedures conducted, there is no evidence that the GHG assertion

- is not materially correct and is not a fair representation of GHG data and information, and
- has not been prepared in accordance with the related International Standard on GHG quantification, monitoring and reporting, or to relevant national standards or practices.

We planned and performed our work to obtain the information, explanations and evidence that we considered necessary to provide a Limited level of assurance that the GHG emissions for the period 01/01/2022 – 31/12/2022 are fairly stated.

This statement shall be interpreted with the Greenhouse Gas Assertion of PSL as a whole.

Limitation

Note: This Statement is issued, on behalf of Client, by SGS (Thailand) Limited ("SGS") under its General Conditions for GHG Validation and Verification Services available at <https://www.sgs.com/en/terms-and-conditions>. The findings recorded hereon are based upon an audit performed by SGS. A full copy of this statement, the findings and the supporting GHG Assertion may be consulted at Precious Shipping Public Company Limited at 8 North Sathorn Road, G, 7th, 8th and 9th floors, Silom, Bangrak, Bangkok 10500 THAILAND. This Statement does not relieve Client from compliance with any by laws, federal, national or regional acts and regulations or with any guidelines issued pursuant to such regulations. Stipulations to the contrary are not binding on SGS and SGS shall have no responsibility vis-à-vis parties other than its Client.



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

Home page : <http://www.preciousshipping.com>