



# บริษัท ปตท. เคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน)

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี

รายงานประจำปี

2566

(FORM 56-1 ONE REPORT)

# วิสัยทัศน์และพันธกิจ ของบริษัทฯ

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก

โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก

## ค่านิยม



ความซื่อสัตย์สุจริต



ความยั่งยืน



ธรรมเนียมปฏิบัติ



นวัตกรรม



วิกานดา นารี  
WIKANDA NAREE

TUG



# สารบัญ

ส่วนที่

## 1

### การประกอบธุรกิจและ ผลการดำเนินงาน

#### รายงานจากคณะกรรมการ

4

ภาพรวมการประกอบธุรกิจ	44
ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม	56
กองเรือ	81
โครงสร้างกลุ่มบริษัท	82
ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท	84
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล	89
การบริหารความเสี่ยง และ ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ	90
การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน	106
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร	188
ข้อพิพาททางกฎหมาย	210

ส่วนที่

## 2

### การกำกับดูแลกิจการ

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ	212
โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร	226
รายงานการกำกับดูแลกิจการ	242
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	266
รายงานคณะกรรมการบริหาร	270
รายงานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	271
รายงานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	273
การควบคุมภายใน	275
รายการที่เกี่ยวข้องกัน	277

ส่วนที่

## 3

### ผลการดำเนินงานทางการเงิน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	283
งบการเงิน	284

### เอกสารแนบ

รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร	386
รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	413
คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ	414
คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ	414
GRI Content Index	414
ใบรับรองการตรวจสอบการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	415

# รายงานจากคณะกรรมการ



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา  
ประธานคณะกรรมการบริษัท

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีความยินดีอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานประจำปี 35 และรายงานงบการเงินของบริษัทฯ ที่ได้ตรวจสอบแล้ว สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 แก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านได้รับทราบดังนี้

## ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสี่ปี 2566/ ผลประกอบการประจำปี (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ)

ผลการดำเนินงานซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงฐานะการเงินของบริษัท พีริเชียส ชิฟปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัทฯ”) ครั้งล่าสุด รายได้ต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสสี่อยู่ที่ 12,429 เหรียญสหรัฐ โดยตัวเลขทั้งปีอยู่ที่ 10,907 เหรียญสหรัฐ โปรดดูหัวข้อ “การแบ่งส่วนตลาด” ซึ่งแสดงถึงผลการดำเนินงานของกองเรือของบริษัทฯ ต่อวันต่อลำเรือเปรียบเทียบกับดัชนีค่าระวางเรือ

ในไตรมาสสี่ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือต่ำกว่าตัวเลขประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้สำหรับปีนี้ อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าเมื่อปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือสำหรับไตรมาสสี่อยู่ที่ 5,332 เหรียญสหรัฐ ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือทั้งปีอยู่ที่ 5,205 เหรียญสหรัฐ เปรียบเทียบกับประมาณการที่บริษัทฯ ตั้งไว้ที่ 5,400 เหรียญสหรัฐสำหรับปีนี้ และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือที่เกิดขึ้นจริงเมื่อปีก่อนหน้าซึ่งอยู่ที่ 4,895 เหรียญสหรัฐ

รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) สำหรับไตรมาสสี่อยู่ที่ 20.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และสำหรับทั้งปีอยู่ที่ 63.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในไตรมาสสี่ บริษัทฯ มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 7.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยกำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.16 บาทต่อหุ้น ในปี 2566 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 20.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาทอยู่ที่ 0.46 บาทต่อหุ้นสำหรับปีนี้

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2566	ปี 2565	ไตรมาส 4 ปี 2566*	ไตรมาส 4 ปี 2565*
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	26,546	52,816	26,546	36,948
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	10,907	19,924	12,429	14,343
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดเฮนดีไซส์)	10,280	17,523	11,414	12,525
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	10,638	20,371	12,607	16,162



นายกาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

ตัวเลขที่สำคัญ	ปี 2566	ปี 2565	ไตรมาส 4 ปี 2566*	ไตรมาส 4 ปี 2565*
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	12,856	25,422	14,890	17,066
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์)	11,682	22,748	13,682	16,587
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,205	4,895	5,332	4,815
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	63.81	180.33	20.70	27.89
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	18.97	138.66	9.14	17.16
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	20.35	138.61	7.03	15.26
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่าง ๆ) (หน่วยเป็นบาท)	0.42	3.11	0.21	0.40
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (EPS) (หน่วยเป็นบาท)	0.46	3.11	0.16	0.35

\* ตัวเลขมาจากการอ้างอิง

## จุดเด่นทางการเงิน (จากงบการเงินสกุลเงินบาท) และผลการดำเนินงานประจำปี

บริษัทฯ รายงานผลกำไรสุทธิจำนวน 709.60 ล้านบาท (ปี 2565 : 4,850.79 ล้านบาท) โดยมีรายได้รวมเป็นจำนวน 5,192.98 ล้านบาท (ปี 2565 : 9,146.64 ล้านบาท) ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 16,245.75 ล้านบาท (ปี 2565 : 16,462.81 ล้านบาท) และสินทรัพย์รวมอยู่ที่ 24,345.82 ล้านบาท (ปี 2565 : 24,303.96 ล้านบาท) จำนวนเรือทั้งหมดของบริษัทฯ มีจำนวน 38 ลำ ในปี 2566 และปี 2565

เรือของบริษัทฯ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือคิดเป็น 10,907 เหรียญสหรัฐในปี 2566 ซึ่งต่ำกว่าเมื่อเทียบกับรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือที่ 19,924 เหรียญสหรัฐในปี 2565 รายได้จากเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ในสกุลเงินบาทลดลงร้อยละ 44 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือเพิ่มขึ้นจาก 4,895

เหรียญสหรัฐในปี 2565 เป็น 5,205 เหรียญสหรัฐในปี 2566 โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือ และค่าพัสดุภัณฑ์/ค่าอะไหล่ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในสกุลเงินบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 ระยะเวลาหยุดการเดินเรือเฉลี่ยเพื่อการซ่อมบำรุงของปีนี้อยู่ที่ 8 วันต่อลำเรือ โดยมีเรือ 13 ลำ เข้ารับการซ่อมแซมและสำรวจเรือในระหว่างปี

บริษัทฯ ได้ลองคำนวณผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งในปีสำหรับ 30 ปี นับตั้งแต่บริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จนถึงวันศุกร์ที่ 30 มกราคม 2567 ซึ่งราคาหุ้นบริษัทฯ มีราคาปิดอยู่ที่ 7.80 บาทต่อหุ้น (วันแรกของการซื้อขายของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ คือเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2536) และหากนักลงทุนได้ถือหุ้นไว้ตั้งแต่ออก IPO ครั้งแรกจนครบ 30 ปี นักลงทุนจะได้รับอัตราผลตอบแทน IRR ถึงร้อยละ 15.76 เท่าของเงินลงทุนครั้งแรก ทั้งนี้ การคำนวณนี้ยังไม่ได้นำถึงผลตอบแทนจากการนำเงินปันผลที่ได้รับไปลงทุนใหม่ในรูปแบบหุ้นหรือดอกเบี้ยรับ

เพื่อเป็นการอธิบายให้เห็นภาพที่ชัดเจน บริษัทฯ จึงขอเสนอผลการดำเนินงานประจำปีที่สำคัญจากงบการเงินของบริษัทฯ ปีที่ผ่านมา มาดังต่อไปนี้

ปี	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566
ค่าเฉลี่ยดัชนี	920	1,206	1,105	719	673	1,145	1,353	1,353	1,066	2,943	1,934	1,378
ค่าระวางเรือ (BDI)												
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	4.5	17.5	(2.5)	(69.41)	(75.61)	(3.76)	14.1	(7.25)	(40.80)	136.96	138.61	20.35
จำนวนเรือเฉลี่ย	30.44	38.93	41.66	45.46	40.29	36.02	36	36	36	36	36.99	38
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ ต่อเรือหนึ่งลำ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	0.15	0.45	(0.06)	(1.53)	(1.88)	(0.10)	0.39	(0.20)	(1.13)	3.80	3.75	0.54

ในช่วงที่ตลาดต่ำสุดในปี 2558 และในปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารงานโดยการควบคุมค่าใช้จ่าย และเมื่อต้นปี 2558 บริษัทฯ เพิ่มทุนจำนวนประมาณ 65 ล้านเหรียญสหรัฐจากผู้ถือหุ้นเดิม (Rights Offering) บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกัน 100 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 5 ปี ในเดือนมกราคม 2559 ออกหุ้นกู้ไม่มีหลักประกันอีก 55 ล้านเหรียญสหรัฐ ได้ถอนได้เพียงครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด 3.5 ปี ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดลดค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับเงินกู้ที่มีหลักประกันซึ่งจะครบกำหนดชำระในปี 2561 และปี 2562 และบริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าที่ไม่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มเงินสด (บริษัทฯ ได้ขายเรือเก่าเพื่อรีไซเคิลจำนวน 15 ลำในปี 2558 ถึง ปี 2559 และขายเรือเก่าเพื่อแล่นต่อในตลาดจำนวน 2 ลำในปี 2559 ถึง ปี 2560) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับสัญญา 1 ฉบับ และได้ถอนจำนวนเรือจำนวน 3 ลำ ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนและถอนจำนวนเรือเพิ่มอีกจำนวน 2 ลำ เพื่อเป็นการลดผลกระทบทางลบจากสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2563 บริษัทฯ ได้เลื่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้สองฉบับ จำนวนเงินรวม 124 ล้านเหรียญสหรัฐ ออกไปเป็นระยะเวลา 1 ปีครั้ง บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวน 40.50 ล้านเหรียญสหรัฐ จากการระงับข้อพิพาทกับผู้อู่ต่อเรือ Sainty นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับเงินค่าเช่าเรือล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 12 เดือน จำนวน 26.55 ล้านเหรียญสหรัฐจากลูกค้ารายหนึ่ง ในระหว่างปี 2564 บริษัทฯ ได้ทำการไถ่ถอนหุ้นกู้คงค้างทั้งสองชุดก่อนครบกำหนด ซึ่งหุ้นกู้ดังกล่าวได้รับการขยายเวลาในการชำระคืนเมื่อปีก่อน 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 ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ 6 ฉบับ มูลค่ารวมจำนวน 244.05 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ ได้เบิกถอนไปแล้วจำนวน 105.15 ล้านเหรียญสหรัฐ บริษัทฯ จ่ายชำระคืนเงินกู้ล่วงหน้าและจ่ายชำระคืนเงินกู้ตามกำหนดจำนวนรวม 67.74 ล้านเหรียญสหรัฐ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มียอดเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวน 138.90 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีระยะเวลาเบิกถอนได้ภายในสองปีเพื่อใช้ในการซื้อเรือเพื่อลดอายุกองเรือของบริษัทฯ



กองเรือของบริษัทฯ ณ สิ้นปี 2566 บริษัทฯ มีเรือจำนวน 38 ลำในกองเรือ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 21 ลำ มีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,657,579 เดทเวทตัน หรือเฉลี่ย 43,621 เดทเวทตันต่อลำโดยมีอายุเฉลี่ยของกองเรือประมาณ 12 ปี

## การเปรียบเทียบประจำปี

Marine Money สำนักพิมพ์ชั้นนำที่รายงานเกี่ยวกับ Ship Finance เปิดเผยการจัดอันดับประจำปีของบริษัทเดินเรือที่มีการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ทั่วโลก ในการจัดอันดับสำหรับปี 2565 แสดงให้เห็นว่าในบรรดา 21 บริษัทที่จดทะเบียนทั่วโลกในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง PSL ได้ตำแหน่งสูงสุดในด้านอัตรากำไรจากการดำเนินงาน โดยได้อันดับที่ 6 ในด้านอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ROE) และได้อันดับที่ 3 ในด้านอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) นอกจากนี้ PSL ยังมีอัตราส่วนหนี้สินต่อโครงสร้างเงินทุนต่ำที่สุดเป็นอันดับ 6 และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้อยู่ในอันดับที่ 4 ประสิทธิภาพโดยมีผลประกอบการทางการเงินโดยรวมอยู่ในลำดับที่ 12 เมื่อเทียบกับบริษัทขนส่งที่จดทะเบียนทั่วโลกทั้งหมด 78 แห่ง และอยู่ในลำดับที่ 2 เมื่อเทียบกับกลุ่มบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกองทั่วโลกทั้งหมด 21 แห่ง ผลงานที่โดดเด่นนี้เป็นเครื่องพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ของบริษัทฯ และการมีส่วนร่วมอันยอดเยี่ยมของพนักงานทุกคนของเรา

## รางวัลและเกียรติยศ

- บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ใน Thailand Sustainability Investment (THSI) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยประจำปี 2565 ถึงปี 2566
- บริษัทฯ ได้รับการจัดให้เป็นบริษัทที่มีการกำกับดูแลกิจการในระดับ “ดีเยี่ยม” เป็นระยะเวลา 14 ปีติดต่อกัน นับตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2566 โดย IOD และ National CG Committee
- บริษัทฯ ได้รับคะแนนการประเมิน AGM เต็ม 100 ติดต่อกันเป็นเวลา 6 ปีตั้งแต่ปี 2561 ถึงปี 2566 ตามการตัดสินใจของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย (TIA)
- ในปี 2566 บริษัทฯ ได้รับรางวัล “Best Investor Relations Awards” สำหรับบริษัทที่มีมูลค่าตลาดระหว่าง 10,000 ล้านบาทถึง 30,000 ล้านบาท ในงาน SET Awards 2566 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- บริษัทฯ เป็นบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกองระดับโลกที่ได้รับการจัดอันดับสูงสุดในการจัดอันดับการประเมินความยั่งยืนขององค์กร (CSA) ของ S&P ประจำปี 2564 และอยู่ในลำดับที่ 12 ของบริษัทขนส่งที่จดทะเบียนทั่วโลกในปี 2565

## การแบ่งส่วนตลาดในปี 2566

ในระหว่างปี 2566 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 579 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,420 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแฮนด์ไซส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 10,280 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 1.34 ในปี 2566 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,022 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 11,240 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่าเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้อยู่ที่ 11,682 เหรียญสหรัฐสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.93 เป้าหมายของบริษัทฯ คือการทำรายได้ให้มากกว่าดัชนีดังกล่าวทั้งสอง

## สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่าหนึ่งปีในอีกสี่ปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 20 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 162.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570
จำนวนวันเดินเรือรวม	13,908	13,870	13,870	13,870
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	5,581	2,051	1,825	1,686
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	40%	15%	13%	12%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐฯ)**	14,446	14,648	14,550	14,699
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐฯ)	80.62	30.04	26.55	24.78

\* จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้วของเรือจำนวน 5 ลำ ในอัตราค่าระวางแบบคงที่ และเรือจำนวน 15 ลำในอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปร

\*\* อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามอัตราค่าระวางในเดือนมกราคม 2567 สำหรับรายรับในอนาคตและรายรับที่แท้จริงสำหรับรายรับที่เกิดขึ้นในอดีต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสและเศรษฐกิจอำนวย

**วัน SET Opportunity Day** ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสามปี 2566 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2566 มีผู้เข้าชมผ่านทางกรถ่ายทอดสดจาก Webcasts ของตลาดหลักทรัพย์และผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 139 ราย และผ่านทาง Facebook จำนวนทั้งสิ้น 45 ราย รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 184 ราย บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลประกอบการครั้งต่อไป ซึ่งจะมีขึ้นในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2567 เวลา 16:15 นาฬิกา ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสถัดโดยละเอียดมากขึ้น

## ข้อมูลล่าสุดถึงเหตุการณ์ลกลอบขมยาเสพติดของเรือ ชญาณี นารี

นับจากที่ได้รายงานไปในฉบับที่แล้ว ศาลสูงแห่งประเทศไทยในจี้เรียมีการกำหนดพิจารณาคดีเพื่อรับฟังข้อโต้แย้งด้วยวาจาสำหรับข้อโต้แย้งขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 โดยศาลมีกำหนดตัดสินสำหรับข้อโต้แย้งดังกล่าวในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2567 ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงทำงานอย่างใกล้ชิดกับบริษัทประกันภัยและที่ปรึกษากฎหมายเพื่อให้แน่ใจว่าคดีดังกล่าวนี้สิ้นสุดโดยเร็วที่สุด

## คำทำนายสำหรับปี 2567?

ปี 2566 เป็นปีที่สิ่งต่าง ๆ เลวร้ายลงเรื่อย ๆ โดยสงครามอันร้อนแรงครั้งที่สองได้เริ่มต้นขึ้นเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม ระหว่างกลุ่มฮามาสและอิสราเอลและดำเนินต่อไปเป็นระยะเวลากว่า 4 เดือน ในขณะที่เดียวกัน สงครามร้อนครั้งแรกยังมีอยู่อย่างต่อเนื่องจนครบรอบสองปี ด้วยการคว่ำบาตรถ่านหิน น้ำมัน และก๊าซของรัสเซีย ซึ่งบริษัทและบุคคลต่าง ๆ ถูกคว่ำบาตรโดยสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และสหภาพยุโรป รวมไปถึงอาหาร ธัญพืช และการส่งออกปุ๋ย การพึ่งพาแหล่งพลังงานจากรัสเซียของสหภาพยุโรปถูกทำลายลงและถูกแทนที่ด้วยการพึ่งพาสหรัฐอเมริกาทั้งหมด ผู้คนบนโลกโดยเฉพาะคนยากจน ไม่ว่าจะอาศัยอยู่ในโลกที่พัฒนาแล้วหรือกำลังพัฒนา ต่างต้องจ่ายราคาอาหาร เชื้อเพลิง และปุ๋ยในอัตราสูงชันจนนำไปสู่การรัดเข็มขัดที่แน่นขึ้น ไม่ใช่แค่รอบท้องของพวกเขาเท่านั้น แต่ยังรวมถึงรอบคอของพวกเขาด้วย คนยากจนเหล่านั้นต้องดำรงชีวิตอันน่าเวทนา

ปี 2566 ถือเป็นปีที่ไร้ความปรานีต่อธนาคารในภูมิภาคของสหรัฐอเมริกาอย่างมาก โดยธนาคารบางแห่งต้องการความช่วยเหลือจากรัฐบาลกลางสหรัฐฯ เหตุผลเนื่องมาจากการลดลงของพันธบัตรรัฐบาลที่มีอายุยาวนานซึ่งธนาคารเหล่านี้ถือครองในสภาพแวดล้อมที่อัตราดอกเบี้ยพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ความสูญเสียที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของตราสารดังกล่าวมีมูลค่ารวมกันมากกว่า 680,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งจำเป็นต้องมีการแทรกแซงด้านกฎระเบียบและการช่วยเหลือทางการเงินให้แก่ธนาคารเหล่านี้ แน่แน่นอนว่า JP Morgan กลายเป็นผู้ชนะเพียงคนเดียวจากเหตุการณ์ล่มสลายครั้งนี้ด้วยเงินฝากมากกว่า 50,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยประกาศผลกำไรของธนาคารที่มากที่สุดเท่าที่เคยมีมาในประวัติศาสตร์อเมริกาที่ 49,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 35 จากปี 2565)

การหยุด-เริ่ม-หยุดของการแล่นเรือขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท Maersk ผ่านคลองสุเอซหลังเดือนพฤศจิกายน 2566 ส่งผลให้อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์จากเอเชียไปยังตะวันตกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว รายงานบางฉบับระบุว่าสูงกว่าในอดีตถึง 4 เท่า หรือสูงกว่าอัตราที่ควรจะเป็น ขณะที่อิสราเอลเตือนว่าการโจมตีจรวดของพวกเขาค่าจะดำเนินต่อไป แม้ว่าจะกินเวลาตลอดปี 2567 จนกว่านักรบฮามาสคนสุดท้ายจะถูกสังหาร อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าผู้คอนเทนเนอร์มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อไปและคงความแข็งแกร่งไว้ได้นานขึ้น ภูมิศาสตร์การเมืองมีผลกระทบที่ไม่ได้ตั้งใจซึ่งผู้นำต่าง ๆ มีทั้งที่เข้าใจและไม่สนใจ หรือมีแนวโน้มว่าพวกเขาจะไม่ใช้สถานการณ์ดังกล่าวในการตัดสินใจของพวกเขา

ในทางตรงกันข้าม ปี 2567 ที่จะมาถึงนี้ดูเหมือนจะเต็มไปด้วยสถานการณ์ที่ตรงกันข้าม 2 สถานการณ์ กล่าวคือ สถานการณ์หนึ่งคือข่าวดีและอีกสถานการณ์หนึ่งคือข่าวร้าย

ประการแรก สำหรับข่าวร้าย ผู้มีสิทธิเลือกตั้งอาจเลือกผู้นำที่แยในปี 2567 โดยที่ประชาชน 4 พันล้านคนจะเข้าร่วมการเลือกตั้งในกว่า 50 ประเทศ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 50 ของ GDP โลก ในการแข่งขันชิงตำแหน่งประธานาธิบดีของสหรัฐอเมริกา นับเป็นครั้งแรกของรัฐไอโอวาที่ผู้สมัครจากพรรครีพับลิกันชนะการเลือกตั้งโดยได้รับคะแนนโหวตอย่างท่วมท้น ซึ่งหมายความว่าทรัมป์จะลงแข่งและมีแนวโน้มที่จะชนะการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกาครั้งต่อไป ภูมิศาสตร์การเมืองอาจแย่งอย่างแน่นอนเมื่อพิจารณาจากผลการเลือกตั้งเหล่านี้ เป็นสัญญาณของสถานการณ์ที่อาจเลวร้ายยิ่งขึ้นสำหรับสงครามรัสเซีย-ยูเครน เช่น การโจมตีด้วยนิวเคลียร์ สงครามอันร้อนแรงครั้งที่สองระหว่างอิสราเอล-ฮามาสได้ลุกลามเข้าสู่โลกทางทะเลแล้ว โดยส่งผลเป็นการเพิ่มขึ้นของระยะทางในแง่ต้นทุนไม่ล้นสำหรับเจ้าของเรือที่ไม่ต้องการความเสี่ยงต่อเรือของพวกเขา หรือเจ้าของเรือชาวอิสราเอล หรือมีความเกี่ยวข้องกับอิสราเอล หรือทำการค้ากับอิสราเอล ซึ่งกำลังตกอยู่ท่ามกลางไฟลุกลามในทะเลแดง สงครามอันร้อนแรงครั้งที่สามระหว่างไต้หวัน-จีน ซึ่งขณะนี้ไต้หวันได้เลือกประธานาธิบดีที่มีท่าทีต่อต้านจีน เศรษฐกิจโลกที่อ่อนแออย่างต่อเนื่องส่วนใหญ่มาจากการตัดสินใจเชิงนโยบายที่ไม่ดี โรคระบาดใหญ่ครั้งใหม่ทำให้เงินภาษีขาดแคลน การโจมตีทางไซเบอร์ที่ขัดขวางโครงสร้างพื้นฐานที่ผลักดันให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย การล่มสลายที่เป็นไปได้ของโครงสร้างพื้นฐานทางการเงินทั่วโลกที่ยังคงคืนหลังวิกฤตการเงินปี 2551 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับหนี้สิน การชำระคืนเงินต้นหรือดอกเบี้ย ในประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศยากจนที่สร้างคลื่นเศรษฐกิจที่ไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งรุนแรงขึ้นจากราคาพลังงานและอาหารที่สูง ส่งผลให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย ประชาธิปไตยที่พัฒนาแล้วถูกบ่อนทำลายโดยระบบทุนนิยมทางการเงินซึ่งก่อให้เกิดความโศก ความขุ่นเคือง ต่อผู้ยากไร้ และท้ายที่สุดก็จะเกิดการโค่นล้มสถาบันอย่างรุนแรง การแข่งขันระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกายังคงดำเนินต่อไปโดยผู้ซึ่งอาจขึ้นมาเป็นผู้นำคนต่อไปของสหรัฐอเมริกา แต่ละคนก็ไม่ได้แตกต่างกันซักเท่าไรในสิ่งที่พวกเขาปฏิบัติกับจีน และการเติบโตทางเศรษฐกิจของโลกที่ต่ำกว่ามาตรฐานอาจส่งผลให้มีนักการเมืองฝ่ายขวามากขึ้นที่ชนะการเลือกตั้งโดยมีแนวโน้มว่าจะมีการใช้นโยบายประชานิยมที่อาจเพิ่มลัทธิกีดกันทางการค้าและทำให้โลกเข้าสู่ภาวะถดถอย

แต่สิ่งต่าง ๆ ไม่จำเป็นต้องจมอยู่ในความมืดมนและหายนะ ในปี 2567 เราอาจมีข่าวดี หากคุณเกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่ง คุณจะเป็นคนมองโลกในแง่ดีไปโดยปริยาย และด้วยเหตุนี้คุณก็มีแนวโน้มที่จะหันไปสนใจสถานการณ์ข่าวดีที่ดีกว่าที่ตามมา โลกเพิ่งรอดพ้นจากสถานการณ์โรคระบาดใหญ่ที่กินเวลาสามปี ซึ่งเหมือนจะหมดไปหากแต่ยังคงอยู่รอบ ๆ นอกจากนี้ เป็นระยะเวลาสองปีเต็มของสงครามรัสเซีย-ยูเครน สีเดือนของความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและฮามาส การอัดฉีดเม็ดเงินเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ และอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น ทั้งหมดนี้อยู่ในเกณฑ์ดีพอสมควร เราน่าจะสามารถยุติสงครามรัสเซีย-ยูเครนได้ การหยุดยั้งในความขัดแย้งระหว่างอิสราเอล-ฮามาส ตามด้วยสันติภาพและการสร้างเมืองใหม่ ไม่มีสงครามอันร้อนแรงระหว่างไต้หวันและจีน มาตรการกระตุ้นภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนเข้ามามีบทบาท การค้าโลกดีขึ้น ภาคอุปทานของเรือต่อใหม่ยังคงตั้งตัวด้วยการรีไซเคิลที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมเริ่มมีผลใช้บังคับ ชัยชนะจากการต่อสู้กับเงินเฟ้อ อัตราดอกเบี้ยเริ่มลดลง ตามสัญญาณของธนาคารกลางสหรัฐ นักการเมืองที่ได้รับเลือกจะมีความสมดุลมากขึ้นในมุมมองโลกของตนโดยไม่มีเวทีการเลือกตั้งแบบประชานิยม ไม่มีวิกฤตหนี้ในประเทศกำลังพัฒนาและประเทศยากจน ตลาดการเงินเติบโตอย่างแข็งแกร่ง GDP ของสหรัฐฯ เติบโตเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ และผู้ยากไร้จะได้รับการแบ่งปันส่วนหนึ่งของระบบทุนนิยมทางการเงินในประเทศที่พัฒนาแล้ว

หากเราดูปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างปี 2563 ถึงปี 2565 เมื่อโลกได้รับผลกระทบจากการระบาดใหญ่ทั่วโลกที่ยาวนานถึงสามปี สงครามใหญ่ในยุโรปครั้งแรกหลังจากใช้เวลานานกว่า 7 ทศวรรษ และผลที่ตามมาจากการหยุดชะงักมากมาย

แต่อุตสาหกรรมของเราก็ยังคงทำได้ดีมาก ความวุ่นวายทางเศรษฐกิจอาจถึงจุดสูงสุดในปี 2565 จีนพ้นจากนโยบายปิดโควิด และเริ่มใช้ชีวิตร่วมกับไวรัส การบริโภคหลักในจีนยังคงดำเนินต่อไป โดยมีผู้ต่อเรือ รถยนต์ EV โครงสร้างพื้นฐาน และการส่งออกเหล็ก เข้ามาแทนที่ภาคอสังหาริมทรัพย์ในฐานะผู้บริโภครายใหญ่ และมาตรการกระตุ้นสำหรับบริษัทอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับอนุญาตพิเศษจำนวน 50 แห่ง น่าจะเป็นประโยชน์ต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนและนำการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วกลับมาสู่โลกการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง การฟื้นตัวนี้จะได้รับความช่วยเหลือจากอัตราส่วนการสั่งต่อเรือใหม่ที่ต่ำมากที่ร้อยละ 8.33 เมื่อต้นปี 2567 เมื่อเทียบกับปริมาณเรืออายุ 20 ปีในกองเรือที่ร้อยละ 8.48 ความล่าช้าอันเนื่องมาจากสภาพอากาศในทะเลและท่าเรือ ความแออัดในท่าเรือส่งออกธัญพืชของบราซิล ความแออัดในท่าเรือถ่านหินของอินโดนีเซีย การขาดแคลนน้ำมันโคลงปานามาส่งผลให้การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ของเรือที่แล่นไปรอบ ๆ แหลมกูดโฮปเพิ่มขึ้นหลายตันไมล์ การแทรกแซงด้วยอาวุธของกลุ่มฮูตีในทะเลแดง บังคับให้เรือต้องใช้เส้นทางที่ยาวกว่าไปทางตะวันตกผ่านแหลมกูดโฮป ซึ่งเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ ความล่าช้าที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศในทะเลและท่าเรือ และแรงกดดันด้านกฎระเบียบจาก EEXI และ CII ซึ่งส่งผลให้เรือต้องลดความเร็วในการแล่นเรือลงและเพิ่มแรงกดดันในการรีไซเคิลเรือที่มีปริมาณมากขึ้นในปี 2567 ความวุ่นวายและการหยุดชะงัก ในทางตรงข้ามกลับเป็นผลดีต่อการขนส่ง ดังที่เราได้เห็นในช่วงที่มีการระบาดใหญ่และผลการดำเนินงานที่ประกาศในปี 2565 นั้นสูงกว่าหรือใกล้เคียงกับระดับสูงสุดในปี 2564 ไข่แล้ว ภาวะเศรษฐกิจในปี 2567 อาจอ่อนแอกว่าปี 2566 แต่สิ่งนี้สามารถเอาชนะได้หากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจด้านอสังหาริมทรัพย์และเหล็กที่เข้มข้นของจีนเกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมที่ปราศจากนโยบายปิดโควิด ตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีประวัติการเติบโตอย่างต่อเนื่องในแ่งตันไมล์ในช่วง 3 ทศวรรษที่ผ่านมา โดยมีอัตราการเติบโตเป็น 2 ถึง 3 เท่าของอัตราการเติบโตของ GDP โลก ซึ่งสิ้นสุดลงในปี 2553 และเรากำลังคุ้นเคยกับอัตราการเติบโตในแ่งตันไมล์ซึ่งอยู่ระหว่าง 1 ถึง 2 เท่าของอัตราการเติบโตของ GDP โลก อุปทานเรือเทกองในอนาคตมีข้อจำกัดอย่างมากเนื่องจากการเบียดเสียดกันของกลุ่มเรือในภาคส่วนอื่น ๆ ที่แย่งพื้นที่ต่อเรือที่มีอยู่ทั้งหมด ผู้ต่อเรือพบว่าพวกเขาทำได้มากกว่าในการต่อเรือที่มีมูลค่าสูงขึ้น เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองเป็นเรือที่มีกำไรต่ำที่สุดในการต่อ การเปลี่ยนจากเครื่องยนต์เรือที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลสันดาปภายในไปเป็นแอมโมเนียหรือเชื้อเพลิงอื่น ๆ ในอนาคต ได้มีส่วนส่งผลให้อัตราการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันอยู่ในระดับต่ำมากเพียงร้อยละ 8.33 เมื่อต้นปี 2567 แรงกดดันด้านกฎระเบียบจะมีส่วนช่วยลดปริมาณกองเรือในปัจจุบันผ่านการรีไซเคิลและ/หรือการแล่นเรือช้าลง อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความยืดหยุ่นมากกว่าที่ใคร ๆ เคยให้เครดิตมา ดังนั้น ในแง่ดุลยภาพ เราคิดว่าเรายังมีเหตุผลอีกมากที่จะมองในแง่ดี!

เพื่อยืนยันความคิดเห็นของเรา การนำเสนอครั้งแรกของปี 2567 ของ Fearnley ได้ให้ข้อสรุปดังนี้ เรามีความมั่นใจในโอกาสทางการตลาดในปี 2567 รายได้จากอัตราค่าระวางอาจสูงกว่าปี 2566 โดยเฉลี่ยอย่างน้อยร้อยละ 50 มูลค่าสินทรัพย์มีแนวโน้มที่จะเห็นการฟื้นตัวที่ไม่ชัดเจนมากขึ้น เราเชื่อว่าภาวะถดถอยจะเริ่ม ณ จุดใดจุดหนึ่งในปี 2568 ซึ่งมีแนวโน้มในช่วงปลายปี (แต่เร็วเกินไปที่จะสรุป)

## ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนี BDI

สมการอุปสงค์-อุปทานมีสองด้าน เมื่อความสมดุลเกือบจะสมบูรณ์แบบดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน สิ่งที่คุณต้องมีคืออุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยหรืออุปทานเพิ่มขึ้นเล็กน้อย และอัตราค่าระวางเรืออาจจะเพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่กลางเดือนตุลาคม ตลาดอยู่ในโหมดดาลง ไม่ใช่เพราะตลาดที่ใหญ่ที่สุดของเราอย่างจีนมีประสิทธิภาพต่ำกว่าปกติ แต่สาเหตุหลักมาจากประเทศที่พัฒนาแล้วซึ่งทำได้ไม่ดีเท่าที่ควรจะเป็นต่างหาก ซึ่งอาจเป็นไปได้หากไม่เข้าไปพัวพันกับสงครามอันร้อนแรงถึงสองครั้ง (รัสเซีย-ยูเครน และอิสราเอล-ฮามาส) สงครามเย็นหนึ่งครั้ง (สหรัฐฯ-จีน) การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยที่รวดเร็วที่สุดเพื่อต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อโดยธนาคารกลางในประเทศที่พัฒนาแล้ว ยกเว้นญี่ปุ่น ซึ่งผลักดันให้เศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้เข้าสู่ภาวะถดถอย โดยที่สหภาพยุโรปจะตกอยู่ในภาวะถดถอยทางเทคนิค ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนและรั้งอุปสงค์ไว้ ดังนั้น แม้แต่ด้านอุปทานที่ตึงตัวเนื่องจากการหยุดให้บริการของคลองปานามาและความล่าช้าของสภาพอากาศก็ไม่สามารถชดเชยอุปสงค์ที่ลดลงได้เนื่องจากความไม่แน่นอนที่เกิดจากปัจจัยข้างต้น อัตราดอกเบี้ยในการจำนองบ้านระยะเวลา 30 ปีสำหรับบ้านใหม่ในสหรัฐอเมริกาที่เกือบร้อยละ 8 เป็นตัวอย่างสำคัญซึ่งทำลายอุปสงค์จากผู้ซื้อบ้านครั้งแรก ปัจจัยดังกล่าวลดอุปสงค์ของสินค้าที่จำเป็นในการสร้างบ้านใหม่ซึ่งประกอบด้วยปูนซีเมนต์ เหล็ก และไม้ ปริมาณการขนส่งตามฤดูกาลจะมีบทบาทได้ก็ต่อเมื่อเศรษฐกิจขนาดใหญ่ในประเทศที่พัฒนาแล้วดำเนินไปอย่างราบรื่นเท่านั้น หากแต่ไม่ได้เป็นเช่นนั้นในช่วง

12 ถึง 18 เดือนที่ผ่านมา นี่คือเหตุผลที่รัฐให้อุปสงค์กลับมายู่ในขอบเขตของตลาด โดยเจ้าของเรือส่วนใหญ่ขาดทุนหรือมีกำไรเพียงเล็กน้อยจนถึงและรวมถึงไตรมาสสาม ขณะที่สหรัฐอเมริกาหลุดพ้นจากการอภิปรายทางเศรษฐกิจแบบแข็งตัว / อ่อนตัว / ยังกงเคิบต่อไปแม้จะมีนโยบายการเงินที่หดตัวหลายครั้งก็ตาม ส่งผลให้เศรษฐกิจเดินหน้าต่อไปเช่นเดียวกับที่เคยทำได้ในไตรมาสสาม อัตราค่าระวางเรือก็ดีขึ้นอย่างรวดเร็ว มูลค่าทรัพย์สินกำลังเพิ่มขึ้นสู่ระดับปี 2551 ซึ่งเกือบจะสูงที่สุดเท่าที่เคยมีมาสำหรับเรือต่อใหม่ เหตุผลก็คือ ความจุของตู้ต่อเรือหดตัวลงร้อยละ 35 ถึงร้อยละ 40 จากจุดสูงสุดในปี 2553/ปี 2554 โดยการขนส่งทุกภาคส่วนเฟื่องฟูในเวลาเดียวกัน ยกเว้นการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง แม้แต่เรือบรรทุกน้ำมันก็เฟื่องฟูเช่นเดียวกับการขนส่งทางทะเลอื่นๆ ส่งผลให้มีการสั่งต่อเรือใหม่มากขึ้นไปเพื่อจัดส่งในแต่ละภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และบีบบังคับเจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองไม่ให้เกิดผลขาดแบบเดียวกับที่ภาคส่วนอื่น ๆ ได้ทำไปแล้วหรือกำลังทำอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้จากมุมมองของตู้ต่อเรือ เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเป็นเรือประเภทที่ให้กำไรน้อยที่สุดในช่วงเวลาขาขึ้นหรือขาดทุนสูงสุดในช่วงเวลาขาลง ดังนั้น เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจึงเป็นประเภทเรือที่ตู้ต่อเรือต้องการต่อน้อยที่สุด นั่นคือสาเหตุที่อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองอยู่ที่ร้อยละ 8.33 เมื่อเทียบกับกองเรือที่มีอายุ 20 ปีที่มีอยู่ซึ่งอยู่ร้อยละ 8.48 ณ ต้นปี 2567 ปัจจุบันเรืออายุ 5 ปีมีราคาถูกลงกว่า โดยคิดค่าเสื่อมราคาแบบเส้นตรง โดยอิงจากราคาต่อเรือใหม่ในปัจจุบัน แต่ยังคงอยู่ในระดับสูงเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยในอดีต ดังนั้นจึงไม่ใช่เรื่องสมเหตุสมผลที่จะซื้อเรือในช่วงปลายไตรมาสสี่ เนื่องจากมูลค่าทรัพย์สินยังสูงอยู่มาก แต่รายได้กลับใกล้เคียงระดับต่ำมาก ความผิดพลาดนี้หมายความว่ารายได้ต้องเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หรือมูลค่าสินทรัพย์ต้องตกลงไปอยู่ในระดับที่ปัจจัยทั้งสองนี้เท่าเทียมกัน โดยทั่วไปความคิดปกติดังกล่าวจะเกิดขึ้นระยะสั้น แต่ในปัจจุบันมีแนวโน้มว่าจะส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น และเมื่อนั้นอัตราค่าระวางก็จะเพิ่มสูงขึ้น โดยพิจารณาผลลัพธ์สูงสุดได้จากอัตราค่าระวางของเรือขนาดแคปไซส์ สำหรับในช่วงปี 2566 จากระดับต่ำที่ 2,246 เหรียญสหรัฐต่อวัน (ในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566) อัตราพุ่งสูงขึ้นเป็น 54,584 เหรียญสหรัฐต่อวันที่ระดับสูงสุด (ในวันที่ 4 ธันวาคม 2566) ตัวเลขเหล่านี้คือสิ่งอธิบายว่า “เมื่อมีความสมดุลเกือบจะสมบูรณ์แบบ” ระหว่างอุปสงค์และอุปทาน คุณจะมีการเคลื่อนไหวที่รวดเร็วและผันผวนในอัตราค่าระวางการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มขึ้นหรือลดลง กล่าวคือ เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในการลดลงของอุปทานหรือการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ สิ่งนี้มีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวาง

สภาการเดินเรือทะเลบอลติกและระหว่างประเทศ (BIMCO) ได้ออกมาพร้อมกับการคาดการณ์ประจำปีที่คุณมีคณสำหรับปี 2567/ปี 2568 และกล่าวถึงด้านอุปสงค์ดังต่อไปนี้ “GDP โลกสามารถเติบโตที่ร้อยละ 2.9 ในปี 2567 และร้อยละ 3.2 ในปี 2568 ซึ่งต่ำกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ 3.7 ต่อปีระหว่างปี 2553 ถึงปี 2562 ปริมาณการจัดส่งแร่เหล็กคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 3.0 ในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568 โดยได้แรงหนุนจากการเติบโตของอุปสงค์หลักทั่วโลก การขนส่งถ่านหินอาจลดลงร้อยละ 4.0 ในปี 2568 เมื่อเทียบกับปี 2566 อุปสงค์ในประเทศเศรษฐกิจที่พัฒนาแล้วอาจยังคงลดลง และการทำเหมืองในอินเดียและจีนอาจจำกัดการเติบโตของอุปสงค์การนำเข้า ในปี 2567 คาดว่าการขนส่งข้าวโพดจะเพิ่มขึ้นและในปี 2568 ปริมาณข้าวสาลีจะสามารถฟื้นตัวได้ ระหว่างปี 2566 ถึงปี 2568 การจัดส่งธัญพืชอาจเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1” ในด้านอุปทาน พวกเขา กล่าวว่า “ยอดคำสั่งต่อเรือใหม่ในปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 8.1 ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยกลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์สามารถเติบโตได้เร็วที่สุด ในขณะที่คำสั่งต่อเรือขนาดแคปไซส์ยังคงอยู่ในระดับต่ำ ท่ามกลางการเติบโตของกองเรือที่ต่ำและตลาดที่มั่นคง เราประเมินว่าอาจมีการรีไซเคิลในปริมาณเฉพาะตัวเพียง 15.5 ล้านเฉพาะตัวในช่วงปี 2567 ถึงปี 2568 กฎระเบียบด้านสภาพอากาศอาจทำให้ความเร็วในการแล่นเรือลดลงร้อยละ 1 ถึงร้อยละ 2 ในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568 ตลาดที่เข้มงวดมากขึ้นในปี 2568 อาจทำให้ความเร็วในการแล่นเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ” และข้อสรุปของพวกเขาคือ “อุปทานคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 1 ถึงร้อยละ 2 ทั้งในปี 2567 และปี 2568 การเติบโตของกองเรือจะชะลอตัวลงในช่วงเวลานี้ อุปสงค์คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 1 ถึงร้อยละ 2 ในปี 2567 และร้อยละ 1.5 ถึงร้อยละ 2.5 ในปี 2568 ภาวะเศรษฐกิจที่ดีขึ้นคาดว่าจะทำให้อุปสงค์แข็งแกร่งขึ้นในปี 2568 ความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานน่าจะทรงตัวในปี 2567 และกระชับขึ้นเล็กน้อยในปี 2568 ด้วยเหตุนี้ อัตราค่าระวางการขนส่งอาจยังคงอยู่ที่อัตราประมาณปี 2566 ในปี 2567 และอาจเพิ่มขึ้นได้ในปี 2568”

รายงานต่าง ๆ ที่ถูกส่งมาดูเหมือนจะกังวลเกี่ยวกับปัญหาทางเศรษฐกิจของเศรษฐกิจในส่วนอื่นของโลก ยกเว้นจีนและอินเดีย แต่ก็คลายตัวลงได้ด้วยอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือที่ต่ำในภาคเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง มีความกังวลว่าการหดตัวของภาคการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์อาจส่งผลให้สินค้าย้ายโดยตู้คอนเทนเนอร์มากขึ้นเรื่อย ๆ แต่ก็คลายตัวลงได้ด้วย

กองเรือที่ไร้ประสิทธิภาพ (ทะเลแดงเป็นพื้นที่ห้ามเดินทางสำหรับเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์) และย้ายสินค้าจากเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปยังเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้อัตราค่าระวางในไตรมาสที่กลับผันผวนกว่าที่เคยเป็นมาเป็นเรื่องปกติสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองเมื่ออุปสงค์-อุปทานอยู่ในระดับสมดุลความผันผวนจะเพิ่มสูงขึ้น โดยจะตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานและ/หรืออุปสงค์อย่างไม่เป็นสัดส่วน

ความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและฮามาสที่ขับเคลื่อนด้วยภูมิรัฐศาสตร์ได้ส่งผลกระทบต่อการขนส่งเชิงพาณิชย์ด้วยการเข้ายึดเรือขนส่งรถยนต์ กล่าวคือเรือ Galaxy Leader ของบริษัท Ray Shipping ซึ่งชาวอิสราเอลเป็นเจ้าของ โดยกลุ่มกบฏฮูตีเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2566 และปัจจุบันเรือลำดังกล่าวอยู่ที่ท่าเรือ Hodeidah มีลูกเรือผู้บริสุทธิ์ 25 คนบนเรือ Galaxy Leader ซึ่งไม่ใช่ชาวอิสราเอล (ลูกเรือสัญชาติยูเครน บัลแกเรีย ฟิลิปปินส์ และเม็กซิกัน) ถัดมาคือการโจมตีด้วยโดรนกามิกาเซ่บนเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ CMA CGM SYMI ที่ชาวอิสราเอลเป็นเจ้าของ ซึ่งเรือได้รับความเสียหายทางกายภาพแต่โชคดีที่ไม่มีลูกเรือได้รับบาดเจ็บ ตามด้วยการบุกขึ้นเรือบรรทุกสารเคมี Central Park ที่ชาวอิสราเอลเป็นเจ้าของโดยโจรสลัดโซมาเลียและได้ปล่อยเรือในเวลาต่อมาด้วยการแทรกแซงของกองทัพเรือสหรัฐฯ ขณะนี้กลุ่มกบฏฮูตีได้ขยายเป้าหมายไปยังเรือใด ๆ ก็ตามที่มีกำหนดการขนส่งสินค้าไปยังอิสราเอล ด้วยเหตุนี้ สายการบินเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เกือบทั้งหมดจึงเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางเรือของตนออกจากทะเลแดง และเพิ่มระยะเวลาการเดินทางเรือในทะเลเพิ่มเติมอย่างมากในการเดินทางจากเอเชียไปยังตะวันตกและเดินทางกลับ เช่นเดียวกับเรือที่อิสราเอลเป็นเจ้าของหรือควบคุมทั้งหมด หรือเรือที่มีกำหนดการขนส่งสินค้าไปยังอิสราเอล เบี่ยงประกันภัยสำหรับทะเลแดงพุ่งสูงขึ้น และความเสี่ยงต่อทรัพย์สินของพวกเขาที่มีอยู่จริงอย่างมาก บลูมเบิร์กกล่าวว่า “ความพยายามของสหรัฐฯ ในการตอบโต้กลุ่มกบฏฮูตีในเยเมนขณะที่พวกเขาโจมตีเรือในทะเลแดงได้ถูกขัดขวางเนื่องจากความขัดแย้งระหว่างพันธมิตรอาหรับของวอชิงตัน” เกือบหนึ่งเดือนหลังจากการยึดครองเรือ Galaxy Leader ในวันที่ 14 ธันวาคม “เรือ Ruen” ซึ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองขนาด 40,000 เดทเวทตัน ของบริษัท Navibulgar ได้ถูกเข้าครอบครองและแล่นไปยังโซมาเลีย โจรสลัดโซมาเลียได้ลงมือกระทำโดยใช้ความสับสนที่เกิดจากกลุ่มกบฏฮูตี และใช้ประโยชน์จากมัน ขณะนี้ (สัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 24 ธันวาคม) สายการบินเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่ได้หยุดเรือของตนที่ด่านนอกทางเข้าทะเลแดงเพื่อรอความชัดเจนหรือแล่นไปรอบ ๆ แหลมกูดโฮป เพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือเจ้าหน้าที่ สินค้า และส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าด้วยความล่าช้าที่สุด กองเรือที่ถูกเปลี่ยนเส้นทางนี้จะต้องเติมน้ำมันเชื้อเพลิงที่แอฟริกาใต้ ส่งผลให้เกิดแรงกดดันต่อการจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิงที่นั่น คุณเคยได้เลยว่าสิ่งนี้จะส่งผลเชิงบวกต่ออุปสงค์ในแ่งต้นไมล์ อย่างที่เราได้กล่าวไว้ข้างต้น การหยุดชะงักจะส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่ง คำถามที่แท้จริงก็คือ การหยุดชะงักนี้จะคงอยู่นานแค่ไหน? หากการหยุดชะงักยังคงดำเนินต่อไปเรื่อย ๆ แต่ไม่สิ้นสุดในเวลาที่เราคาดการณ์ไว้ และสงครามอย่างที่เราเคยเห็นมาดูเหมือนจะมีจิตใจและอายุขัยตามเจตนาของมันเอง การหยุดชะงักนั้นจะส่งผลสะท้อนกลับที่ความยั่งยืน ข้อมูลของ Clarksons แสดงให้เห็นว่าปริมาณการขนส่งสินค้าโดยรวมที่มาถึงทางเข้าทะเลแดงลดลงร้อยละ 43 (ระหว่างวันที่ 18 ถึงวันที่ 21 ของเดือนธันวาคม เทียบกับครั้งแรกของเดือนธันวาคม) ซึ่งเพิ่มขึ้นคิดเป็นการลดลงของอุปทานถึงร้อยละ 82 ในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

บริษัทฯ ได้ให้สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2567 ทาง Bloomberg เวลาประมาณ 10.15 น. ตามเวลากรุงเทพฯ ถึงสถานการณ์ในทะเลแดง มันเป็นเรื่องวิบัติโหด ๆ แต่จะบอกคุณถึงสิ่งที่คุณต้องรู้เกี่ยวกับสิ่งที่เกิดขึ้นที่นั่น ทั้งนี้ ในขณะที่บริษัทฯ ได้ให้สัมภาษณ์กับ Bloomberg เรือลำหนึ่งของบริษัทฯ ได้กำลังเดินทางผ่าน “พื้นที่เสี่ยงสูง” (High Risk Area: HRA) และด้วยโชคช่วยเรือลำดังกล่าวแล่นผ่านพื้นที่บริเวณดังกล่าวมาได้โดยไม่ได้รับอันตรายใด ๆ ในระหว่างการสัมภาษณ์เพียงช่วงสั้น ๆ บริษัทฯ ไม่มีเวลาเพียงพอในการอธิบายว่าเพราะเหตุใดเรือของบริษัทฯ จึงได้แล่นผ่านเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูงดังกล่าว ดังนั้นบริษัทฯ จึงขออธิบายไว้ ณ ที่นี้ การที่บริษัทฯ แล่นเรือผ่านเส้นทางดังกล่าวนี้เนื่องมาจากลูกค้าของบริษัทฯ ผู้ซึ่งใช้บริการเช่าเหมาลำเรือของบริษัทฯ มาอย่างต่อเนื่องยาวนานกว่า 2 ทศวรรษ โดยบริษัทฯ และลูกค้าดังกล่าวมีความสัมพันธ์ที่ดี เป็นมิตรและมีความสัมพันธ์อันอบอุ่นแน่นแฟ้น ด้วยจิตวิญญาณดังกล่าว บริษัทฯ ได้ติดต่อไปยังลูกค้าเพื่อขอเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางเรือโดยการเปลี่ยนเส้นทางไปแล่นเรืออ้อมผ่านแหลมกูดโฮป โดยที่บริษัทฯ เสนอที่จะช่วยเหลือด้าน “ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม” บนพื้นฐานที่เท่าเทียมกันระหว่างบริษัทฯ ลูกค้าของบริษัทฯ และผลประโยชน์ด้านการขนส่งสินค้า ลูกค้าของบริษัทฯ ได้ตรวจสอบกับลูกค้าด้านการขนส่งสินค้า ซึ่งเห็นได้ชัดว่าพวกเขาปฏิเสธที่จะเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยของลูกค้า สินค้าของพวกเขา และเรือของบริษัทฯ โดยการเปลี่ยนไปใช้เส้นทางที่ยาวนานกว่าในการขนส่ง ปัญหาที่แท้จริงอยู่ที่วิธีการทำงานของ

กฎหมายในสถานการณ์ดังกล่าว หากเรือมี “ประกันภัยจากสงคราม” หากเรือลำอื่นกำลังเดินทางผ่านพื้นที่เสี่ยงสูง และหากคุณ เรือของคุณ ลูกเรือของคุณ ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอิสราเอล ไม่มีเรือลำใดของคุณมีเส้นทางเดินเรือไปยังอิสราเอล และคุณไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสหรัฐอเมริกาหรือสหราชอาณาจักร ดังนั้นในแง่กฎหมาย คุณต้องปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้ำของคุณ นี่คือนิติศาสตร์ที่เรียกว่า “การประเมินความเสี่ยงของเรือรายบุคคล” และคุณต้องตัดสินใจตามนั้น หาก你不ทำและเลือกใช้เส้นทางที่ยาวกว่า คุณจะไม่ได้เพียงแต่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมดสำหรับการใช้เส้นทางที่ยาวกว่าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงความเสียหายใด ๆ ที่ลูกค้ำของคุณ หรือสินค้าอาจได้รับเนื่องจากการดำเนินการ “ผิดกฎหมาย” จากการตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทาง ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายทั้งหมดที่บริษัทฯ ประเมินมีความเห็นเช่นนี้เหมือนกัน และด้วยเหตุนี้บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องปฏิบัติตามคำสั่งที่ “ถูกต้องตามกฎหมาย” ของลูกค้ำของบริษัทฯ แม้จะไม่เต็มใจก็ตาม ทั้งนี้ ในการทำสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ตกลงกับลูกค้ำของบริษัทฯ ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่แล่นเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงสูง จนกว่าสถานการณ์จะปราศจากความเสี่ยง อีกทั้ง การเช่าเหมาลำใหม่ใด ๆ ที่บริษัทฯ เข้าทำสัญญาล้วนมีข้อตกลงสำหรับเจ้าของเรือในการตัดสินใจว่าเจ้าของเรือจะใช้เส้นทางใด เช่น การแล่นเรือผ่านแหลมกู๊ดโฮป หรือการแล่นเรือผ่านพื้นที่เสี่ยงสูง

ปริมาณน้ำที่ลดลง (ต่ำสุดในรอบ 73 ปี!) ในคลองปานามาที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมีผลกระทบอย่างมากต่อตลาดค่าระวางการขนส่งสินค้า ในช่วงเวลาหนึ่งของปี (ไตรมาสสี่) เรือบรรทุกก๊าซขนาดใหญ่จะได้รับอัตราค่าระวางที่ 40,000 เหรียญสหรัฐ แต่กลับถูกแทนที่ด้วยอัตราค่าระวางที่เพิ่มสูงขึ้นที่ 140,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งหมดนี้เป็นเพราะมันมีความสมเหตุสมผลเพียงเล็กน้อยที่เรือจะจอดรอที่คลองปานามา แต่ควรใช้เส้นทางเดินเรือที่ไกลกว่าในการอ้อมแหลมกู๊ดโฮป ส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ตันไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทางเลือกอื่นคือซื้อช่องขนส่ง ‘ล่วงหน้า’ ซึ่งมีราคาแพงโดยมีการประมูลครั้งล่าสุดที่ 4.0 ล้านเหรียญสหรัฐ! ตลาดค่าระวางการขนส่งสินค้าในเกือบทุกภาคการขนส่งมีความสมดุลอย่างมาก ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในปัจจุบันที่ส่งผลต่ออุปสงค์หรืออุปทานจึงส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางการขนส่ง ความผันผวนจะรุนแรงมากและจะคงอยู่ต่อไป ดังนั้น ทำความคุ้นเคยกับมันดีกว่า

หากคุณรวมการหยุดชะงักจากคลองปานามาและจากทะเลแดง/คลองสุเอซเข้าด้วยกัน คุณกำลังพูดถึงการเพิ่มอุปสงค์ในแง่ตันไมล์ประมาณร้อยละ 8 เมื่อเขียนบันทึกนี้ดูเหมือนการปะทะกันระหว่างอิสราเอล-ฮามาสจะค่อนข้างสั้น แต่ในขณะนี้หลังจากเดือนที่ 4 ที่อิสราเอลระบุว่าอาจเป็นสิ้นปี 2567 ก่อนที่พวกเขาจะประกาศความสำเร็จและหยุดการหลังเลือดเพิ่มขึ้น ภาคการขนส่งอาจจำเป็นต้องลดลงในระยะยาวเนื่องจากการหยุดชะงักของการขนส่ง ณ คลองสุเอซส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ตันไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมากสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ

เมื่อเร็ว ๆ นี้ Clarksons รายงานว่า “สถิติการขนส่งสินค้าในแง่ตันไมล์ ซึ่งพิจารณาทั้งปริมาณของสินค้าที่ขนส่งและระยะทางที่เกี่ยวข้อง เป็นตัวบ่งชี้อุปสงค์ของเรือได้ดีกว่าการวัดสถิติโดยพิจารณาจากปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแง่ตันเพียงอย่างเดียว และปี 2566 ได้พิสูจน์เรื่องนี้ไว้อย่างดีเยี่ยม ในปี 2566 การค้าทางทะเลทั่วโลกกลับมาเติบโตอีกครั้ง หลังจากการหยุดชะงักในปี 2565 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าในแง่ตันขยายตัวร้อยละ 3.0 (เป็น 12,400 ล้านตัน) อย่างไรก็ตาม ด้วยการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการค้าที่เกิดขึ้นภายหลังความขัดแย้งในยูเครนเมื่อปีที่แล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคการขนส่งพลังงาน การค้าในแง่ตันไมล์เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5.0 (รวมเป็น 62.3 ล้านล้านตันไมล์) ส่งผลให้เห็นถึงคำกล่าวที่ว่า “นักเตะระยะไกล” ได้อย่างเด่นชัด การเติบโตของการค้าในแง่ตันไมล์ในปี 2566 เติบโตน้อยกว่าปี 2560 ที่ร้อยละ 5.2 เพียงเล็กน้อย แต่เป็นอัตราการเติบโตที่เร็วที่สุดนับตั้งแต่ปี 2554 สำหรับสินค้าแห่งเทกอง แร่เหล็ก 418,000 ล้านตัน (รวมการเติบโตของการส่งออกของบราซิล) ถ่านหิน 385,000 ล้านตัน (รวมถึงกระแสการค้าที่เปลี่ยนแปลงไปของรัสเซีย) ในขณะที่สินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยเพิ่มขึ้น 507,000 ล้านตันไมล์ (ได้เพิ่มขึ้นจากการค้าแร่บอกไซต์ระยะไกลจากกินีไปยังจีน) ปริมาณการค้าทางทะเลโดยเฉลี่ยทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก 4,943 ล้านตันไมล์เป็น 5,036 ล้านตันไมล์ ซึ่งเพิ่มขึ้นมากเป็นอันดับสามต่อปีในศตวรรษนี้ และมากกว่าค่าเฉลี่ยถึง 6 เท่า แม้ว่าการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในรูปแบบการค้าจะไม่เกิดขึ้นซ้ำ ๆ บ่อยครั้ง แต่ความซับซ้อนที่เพิ่มขึ้นของการค้าทางทะเล (รวมถึงภูมิศาสตร์การเมือง) ก็เป็นแนวโน้มที่สำคัญมากขึ้นสำหรับการขนส่ง ปัจจุบัน การหยุดชะงักในภูมิภาคทะเลแดงส่งผลกระทบต่อระยะทางทางการค้า เนื่องจากเรือมีการเปลี่ยนเส้นทาง บริษัทฯ ประเมินผลกระทบในปัจจุบันที่การเพิ่มขึ้นของตันไมล์ที่ร้อยละ 2.4 ระยะทางในการค้าขายและระยะทางในแง่ตันไมล์เป็นปัจจัยสำคัญอีกครั้งในปี 2567 เป็นอีกตัวอย่างหนึ่งของการบริหารจัดการการขนส่งทางทะเลจากปัญหาการหยุดชะงัก

สงครามรื้อแรงอีกระลอกระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ยังคงขัดขวางกระแสการค้าจากทะเลดำ ตะวันออกไกลของรัสเซีย และทะเลบอลติก ส่งผลกระทบต่อพลังงาน (ถ่านหิน น้ำมัน ผลิตภัณฑ์น้ำมัน) อาหาร (ธัญพืช เมล็ดพืช น้ำมัน) ปุ๋ย แร่เหล็ก และโลหะ สินค้าทั้งหมดเหล่านี้จะต้องถูกจัดส่ง หากไม่ได้มาจากรัสเซีย-ยูเครน ก็จะต้องจัดส่งจากประเทศอื่น ๆ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะส่งผลให้อุปสงค์ในแง่ต้นทุนเพิ่มขึ้น การจัดส่งเจริญเติบโตได้ดีเมื่อมีการหยุดชะงัก เนื่องจากการหยุดชะงักมักจะเพิ่มความต้องการในแง่ต้นทุน

อินเดียทุ่มเงิน 1 แสนล้านเหรียญสหรัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภาคการบินโดยการสร้างสนามบินทุกแห่งในอนุทวีป นี่เป็นข่าวดีสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่จะขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงกับวัสดุก่อสร้างสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอินเดีย

อินเดียจะเพิ่มโรงไฟฟ้าถ่านหินอีก 17 กิกะวัตต์ในอีก 16 เดือนข้างหน้า ถ่านหินคิดเป็นร้อยละ 73 ของการผลิตไฟฟ้าในอินเดีย อุปสงค์ของการนำเข้าถ่านหินในอินเดียน่าจะทรงตัวหรือเติบโตต่อไปจากการนำเข้าที่สูงเป็นประวัติการณ์ในปี 2566

Howe Robinson รายงานเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่า “การนำเข้าสินค้าแห่งเทกองของอินเดียเพิ่มขึ้นเป็น 359 ล้านตันในปีที่แล้ว (เพิ่มขึ้น 29 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ยกเว้นในช่วงที่ได้รับผลกระทบจากโควิดในปี 2563 ถึงปี 2564 การนำเข้าถ่านหินของอินเดียเพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ที่ 244.4 ล้านตันในปี 2566 (เพิ่มขึ้น 17 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) การนำเข้าสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยของอินเดียเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเป็นแรงผลักดันที่ยิ่งใหญ่ที่สุดสำหรับการค้าสินค้าแห่งเทกองของประเทศ โดยมีมูลค่ารวมกัน 94 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 10.6 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) ซึ่งถือเป็นสถิติใหม่ การเติบโตของการนำเข้าของอินเดียสนับสนุนเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดเคปไซส์กลุ่มย่อย การนำเข้าด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาดคามซาร์แมกซ์และอัลตราแมกซ์เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์ที่ 84.7 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 14 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) และ 46.1 ล้านตัน (เพิ่มขึ้น 12 ล้านตันเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) ตามลำดับ การเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วของอินเดีย (IMF คาดการณ์การเติบโตของ GDP เฉลี่ยร้อยละ 6.3 ต่อปีจนถึงปี 2573) และจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นจะนำไปสู่การนำเข้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อย โปรดจำไว้ว่าเรือของบริษัทฯ บรรทุกสินค้าแห่งเทกองกลุ่มย่อยในการขนส่งโดยส่วนใหญ่ของบริษัทฯ

รอยเตอร์ระบุว่า “โรงงานทั่วโลกมีผลประกอบการที่อ่อนแอในปีนี โดยกิจกรรมในยุโรปโซนหดตัวเป็นเดือนที่ 18 ติดต่อกันในเดือนธันวาคม และโรงงานผู้ผลิตในเอเชียได้รับผลกระทบเนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ไม่แน่นอนของจีน”

จีนส่งออกถยนต์ไฟฟ้า 4.91 ล้านคันในปี 2566 ซึ่งอาจเป็นผู้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้ารายใหญ่ที่สุดในโลก ญี่ปุ่นซึ่งเคยเป็นผู้ส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าอันดับหนึ่ง คาดการณ์ว่าจะมีการส่งออกรถยนต์ไฟฟ้าถึง 4.3 ล้านคันในปี 2566 ภาคการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ช่วยให้หลักจำนวนมากพร้อมกับ อีกสามอุตสาหกรรมคือ อุตสาหกรรมโครงสร้างพื้นฐาน อุตสาหกรรมอู่ต่อเรือ และการส่งออกเหล็กนอกประเทศจีน

เห็นได้ชัดว่าจีนได้เพิ่มเงินกู้จากธนาคารให้กับนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับอนุญาต 50 ราย สินค้าแห่งเทกองน่าจะได้รับประโยชน์จากอัตราที่เพิ่มขึ้นตามสัดส่วนการบรรเทาเงินทุนที่เสนอให้กับนักพัฒนาเหล่านี้

จีนกล่าวว่าจะลดอัตราส่วนการกันสำรองสกุลเงินต่างประเทศของธนาคารพาณิชย์ (RRR) ลงร้อยละ 0.5 โดยปล่อยเงิน 139,000 ล้านเหรียญสหรัฐออกสู่ตลาดในขณะเดียวกันก็บอกเป็นนัยถึงมาตรการสนับสนุนเพิ่มเติมที่จะเกิดขึ้น

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีนไม่สามารถหยุดพักการนำเข้าได้ ประการแรกคืออุณหภูมิฤดูร้อนที่สูงมาก ตามมาด้วยฝนตกหนักน้ำท่วมพืชผลที่ปลูกไว้แล้ว ซึ่งขณะนี้อากาศหนาวเย็นในสัปดาห์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายนและต่อเนื่องในเดือนธันวาคม กำลังขัดขวางการเก็บเกี่ยวธัญพืชที่ถูกทาบด้วยความร้อนจัดและน้ำท่วม จีนซึ่งมีเป้าหมายเพื่อความมั่นคงทางอาหาร จะยังคงซื้อธัญพืชเพิ่มขึ้นในไตรมาสสี่ของปี 2566 และในปี 2567

ราวกับจะยืนยันบทวิเคราะห์ข้างต้น มีบทความใน Bloomberg ที่ยืนยันการนำเข้าข้าวบาร์เลย์ 314,000 ตันจากออสเตรเลียไปยังประเทศจีนในเดือนตุลาคม บทความนี้ยังยืนยันว่าจีนได้เพิ่มการซื้อข้าวบาร์เลย์จากคาซัคสถานและรัสเซียเพื่อกระจายแหล่งผู้ผลิต



เมื่อเร็ว ๆ นี้ IMF ได้ปรับเพิ่ม GDP ของจีนขึ้นอีกร้อยละ 8 โดยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5.0 เป็นร้อยละ 5.4 ในปี 2566 IMF ตีราคาเติบโตของ GDP ของจีนในปี 2567 ที่ร้อยละ 4.6 อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนระบุแล้วว่าอัตราการเติบโตของ GDP จะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 5 ต่อไปในช่วงปี 2566 ถึงปี 2568 จีนเป็นผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้าแห่งแรกของโลก

บทความจากรอยเตอร์ระบุว่า “ยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเหมืองถ่านหินในภูมิภาคการผลิตถ่านหินชั้นนำของจีนได้เพิ่มขึ้นเป็น 100 คนในปี นี้ ตามประกาศที่ออกโดยคณะรัฐมนตรีของจีนเมื่อวันจันทร์ที่ระบุว่าจะมีการเพิ่มการตรวจสอบความปลอดภัย ตัวเลขดังกล่าวแสดงถึงการเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 53 จากผู้เสียชีวิต 65 รายจากอุบัติเหตุในเหมืองถ่านหิน 54 ครั้ง ในมณฑลซานซีในปี 2565 ตามข้อมูลจากสมาคมอุตสาหกรรมถ่านหินจีน ในขณะที่คนงานเหมืองเพิ่มผลผลิต คนงานเหมืองให้คำมั่นที่จะเพิ่มการผลิตในปี นี้เพื่อให้แน่ใจว่ามีอุปทานถ่านหินเพียงพอ ท่ามกลางการผลักดันร่วมกันเพื่อความมั่นคงด้านพลังงานในประเทศที่มากขึ้น” สิ่งนี้หมายความว่าผู้บริโภครถยนต์อันดับหนึ่งของโลกต้องการการนำเข้าถ่านหินมากขึ้น

จดหมายข่าว CEO ของ Fortune ระบุว่า “GDP ของสหรัฐฯ เติบโตอย่างน่าทึ่งที่ร้อยละ 5.2 ในไตรมาสสาม” อัตราเงินเฟ้อชะลอตัวลงเหลือร้อยละ 3 ในเดือนพฤศจิกายนซึ่งสูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 2 ของธนาคารกลางสหรัฐฯ เพียงเล็กน้อย การผสมผสานอันทรงพลังระหว่างเทคโนโลยีใหม่และการลงทุนของรัฐบาลอาจทำให้สิ่งนั้นดำเนินต่อไปอีกระยะหนึ่ง อุปสงค์ของสินค้าแห่งเทกองน่าจะยังคงแข็งแกร่งตามผลการดำเนินงานของเศรษฐกิจสหรัฐฯ

เพื่อยืนยันว่ากลุ่มเศรษฐกิจของสหรัฐฯ กำลังอยู่ในช่วงพลิกผัน Bloomberg รายงานว่า “เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องจากภาวะถดถอยของโรคระบาดและผลที่ตามมาของภาวะเงินเฟ้อ และยังคงพลิกข้อเรียกร้องที่ผิดของภาวะเศรษฐกิจถดถอยด้วยการประกาศตัวเลขการเติบโตในไตรมาสสี่ที่สวนทางกับการคาดการณ์ อัตราเงินเฟ้อที่ลดลงได้กระตุ้นให้เกิดการใช้จ่ายของผู้บริโภค ท่ามกลางอัตราการว่างงานที่ต่ำเป็นประวัติการณ์และค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง กลไกการเติบโตหลักของเศรษฐกิจ การใช้จ่ายส่วนบุคคล เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 2.8 ในขณะที่การลงทุนทางธุรกิจและที่อยู่อาศัยยังช่วยกระตุ้นการเติบโตที่มากกว่าที่คาดไว้” GDP ของสหรัฐฯ อยู่ที่ร้อยละ 2.5 ในไตรมาสสี่ซึ่งสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้มาก

Bloomberg กล่าวว่า “ธนาคารกลางสหรัฐฯ คงอัตราดอกเบี้ยไว้เท่าเดิมในวันที่ 13 ธันวาคม และยังคงทำให้นักลงทุนมีความยินดีด้วยการกล่าวถึงการคาดการณ์ว่าจะปรับลดอัตราดอกเบี้ยลง 75 bps ในปี 2567”

การใช้จ่ายของผู้บริโภคคิดเป็นประมาณร้อยละ 70 ของ GDP ของสหรัฐฯ และผู้บริโภคชาวอเมริกันไม่แสดงอาการเหนื่อยล้าเนื่องจากยอดขายออนไลน์ในวัน Black Friday เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 เมื่อเทียบกับปี 2565 ดูเหมือนว่าการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐฯ ได้ช่วยแก้ปัญหาดังกล่าวแล้ว โดยมีอัตราเงินเฟ้ออยู่ในการควบคุม และเศรษฐกิจกำลังเข้าสู่ภาวะชะลอตัว โดยแผนภูมิจุดของธนาคารกลางสหรัฐฯ แสดงให้เห็นว่าอัตราดอกเบี้ยลดลง 75 bps ในช่วงปี 2567

Bloomberg รายงานว่า ผู้บริโภคชาวสหรัฐฯ ไม่เพียงแต่ “อยู่ในภาวะที่ดีมาก” เท่านั้น แต่การใช้จ่ายยังเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ถึงร้อยละ 5 จากปีที่แล้ว ตามข้อมูลของ Brian Moynihan จาก BofA

บทความใน Fortune แสดงให้เห็นว่าเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปมีอาการดีขึ้นพอสมควรเมื่อใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลยูโรต่อเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯ (EU-USD) ที่กำหนดขึ้นในแต่ละปี เศรษฐกิจสหภาพยุโรปในปี 2567 อาจดีกว่าที่คาดไว้โดยพิจารณาจากความสามารถในการรอดจากการตัดการใช้พลังงานราคาถูกลงของรัสเซีย การสิ้นสุดการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหภาพยุโรป และตลาดแรงงานยังคงแข็งแกร่งมาก หากสหภาพยุโรปเข้าร่วมกับการเติบโตใน GDP แล้ว การขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะมีผลการดำเนินงานที่ดีมากในปี 2567

การนำเข้าแร่เหล็กจากออสเตรเลียไปยังจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 จากปีก่อนหน้าเป็น 737.8 ล้านตัน การนำเข้าจากบราซิลเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.7 จากปีก่อนหน้าเป็น 248.9 ล้านตัน (ตามข้อมูลจาก Dewry) ระยะทางในแง่ตันไมล์ที่ยาวขึ้นเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับระยะทางในแง่ตันไมล์ที่สั้นกว่า ส่งผลกระทบเชิงบวกต่อภาคส่วนเรือขนาดเคปไซส์

ดัชนี BDI เริ่มต้นปี 2566 ที่ 1,250 จุด และเพิ่มขึ้นร้อยละ 68 มาอยู่ที่ 2,094 จุด ถึงจุดสูงสุดที่ 3,346 จุด เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 และต่ำสุดที่ 530 จุด ในวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2566 มีอัตราการกระจายที่ร้อยละ 531 ระหว่างจุดสูงสุดและจุดต่ำสุด อัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 13,561 เหรียญสหรัฐฯ ในวันที่ 3 มกราคม 2566 และจุดสูงสุดที่ 54,584 เหรียญสหรัฐฯ ในวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ต่ำสุดที่ 2,246 เหรียญสหรัฐฯ ในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 และปิดปีที่ 28,177 เหรียญ

สหรัฐในวันที่ 22 ธันวาคม 2566 ด้วยค่าเฉลี่ย 16,389 เหรียญสหรัฐเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จากปีก่อนหน้า เรือขนาดเคปไซส์ใช้เวลา ร้อยละ 74 ไปกับภาระขนแร่เหล็ก และร้อยละ 19 ของเวลาทั้งหมดไปกับภาระขนถ่านหิน เมื่อคุณมีความเสี่ยงในการกระจุกตัวของประเภทสินค้าที่บรรทุกและมีลูกค้ารายใหญ่เพียงรายเดียวนั้นคือจีน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 60 ของการนำเข้าแร่เหล็กทั้งหมด คุณกำลังเตรียมพร้อมสำหรับความผันผวน อัตราค่าระวางของเรือขนาด ปานาแมกซ์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 12,944 เหรียญสหรัฐ และจุดสูงสุดที่ 21,966 เหรียญสหรัฐในวันที่ 4 ธันวาคม 2566 และจุดต่ำสุดที่ 7,277 เหรียญสหรัฐในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2566 และปิดปีที่ 17,183 เหรียญสหรัฐ ด้วยค่าเฉลี่ย 12,854 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 38 จากปีก่อนหน้า อัตราค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 10,646 เหรียญสหรัฐ และจุดสูงสุดที่ 17,213 เหรียญสหรัฐในวันที่ 5 ธันวาคม 2566 และจุดต่ำสุดที่ 6,874 เหรียญสหรัฐในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 และปิดปีที่ 15,063 เหรียญสหรัฐ ด้วยค่าเฉลี่ย 11,240 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 49 จากปีก่อนหน้า อัตราค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไซส์เริ่มต้นปี 2566 ที่ 11,051 เหรียญสหรัฐใน และจุดสูงสุดที่ 16,340 เหรียญสหรัฐในวันที่ 15 ธันวาคม 2566 และจุดต่ำสุดที่ 7,007 เหรียญสหรัฐในวันที่ 7 สิงหาคม 2566 และปิดปีที่ 15,813 เหรียญสหรัฐ ด้วยค่าเฉลี่ย 10,420 เหรียญสหรัฐลดลงร้อยละ 51 จากปีก่อนหน้า เรือที่มีขนาดเล็กกว่า พร้อมความหลากหลายอย่างแท้จริงในแง่ของการบรรทุกสินค้าและการเข้าเทียบท่าเรือที่มีความสะดวกมากกว่า มีเสถียรภาพมากกว่าในตลาดอัตราค่าระวางของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีความผันผวนในปัจจุบัน การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ ซึ่งประเมินโดย Clarksons อยู่ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.08 (ข้อมูลจาก Clarksons World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ในช่วงปี 2566 สูงกว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิที่ร้อยละ 2.9 (ข้อมูลจาก Clarksons DBTO ธันวาคม 2566) ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2566 เป็นบวกทุกไตรมาส สิ้นสุดปีด้วยกำไรสุทธิรวม 20.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปี 2566 เป็นปีที่มีเรื่องราวของการชะลอตัวของฝั่งอุปสงค์อย่างค่อยเป็นค่อยไป ปะทะกับอุปทานที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อยพร้อมกับความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือที่ลดลง การปล่อยเรือจำนวนมากขึ้นเข้าสู่ตลาด แม้ว่าความเร็วของกองเรือโลกจะลดลง 0.2 นอต (ข้อมูลจาก Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ในช่วง 3 ไตรมาสแรกของปีนั้นคล้ายๆ หากแต่ไตรมาสสี่ได้รับผลกระทบจากการรวมตัวกันของเหตุการณ์นี้ อัตราค่าระวาง ณ สิ้นสุดปี 2566 อยู่ในระดับที่สูงเนื่องจากปัญหาคลองสองสาย โดยสภาพอากาศเลวร้ายทำให้เกิดความไร้ประสิทธิภาพทั้งในทะเลและในท่าเรือ บีบให้อุปทานตึงตัวยิ่งขึ้น สิ่งนี้เป็นเครื่องยืนยันว่าอุปสงค์และอุปทานอยู่ในจุดสมดุล และตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะมีความผันผวนสูงและอัตราการเคลื่อนไหวที่รวดเร็วในทั้งสองทิศทางดังที่เราได้เห็นในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 โดยหากมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในอุปสงค์และ/หรืออุปทาน อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือมีเพียงร้อยละ 8.33 ต่อยกความหวังในปีหน้าที่ดีขึ้น

ตามข้อมูลของ Clarksons DBTO ธันวาคม 2566 ในปี 2567 คาดว่าอุปสงค์ในแ่งตันไมล์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 ในขณะที่อุปทานสุทธิเพิ่มขึ้นโดยคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 2.3 เราหวังว่าด้วยแผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน การเติบโตของอุปสงค์ในแ่งตันไมล์จะพุ่งสูงขึ้นในปี 2567 การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบที่ดำเนินการโดย IMO ในปี 2566 ผ่าน EEXI และ CII น่าจะช่วยชะลอการเติบโตของกองเรือโลกได้ในปี 2567 ส่งผลให้เกิดการปลดระวางเรือมากขึ้น และด้วยเหตุนี้จึงลดอุปทานที่มีประสิทธิภาพลง ระหว่างปัจจัยทั้งสองนี้ (อุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นและอุปทานที่ลดลง) ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานจะแคบลงโดยเอื้อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ และเราอาจได้เห็นในปี 2567 จะคล้ายกันแม้ว่าจะเพิ่มขึ้นจากปี 2566

การบูรณะที่จำเป็นในฉนวนกาซาและยูเครน เมื่อสงครามสิ้นสุดลง จะเป็นข่าวดีสำหรับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดย Olaf Scholz ระบุว่างบประมาณการฟื้นฟูสำหรับยูเครนเป็นงบประมาณที่สูงกว่างบประมาณของแผนการมาร์แชลเมื่อสิ้นสุดปีที่ 1 ของสงครามการแห่งการล้างผลาญนี้ และเรากำลังเข้าใจถึงวัฏจักรรอบปีที่สองของสงครามดังกล่าวในไม่ช้า

แรงจูงใจในการสั่งต่อเรือใหม่จะยังคงอยู่ในระดับต่ำด้วยมูลค่าของเรือที่มากขึ้นในตลาดมือสอง

การนำเข้าถ่านหินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าในอีก 6 ปีข้างหน้า ซึ่งถือเป็นอีกครั้งที่ต้องให้เครดิตกับคำพูดที่มีชื่อเสียงโดย Mark Twain ซึ่งกล่าวว่าข่าวลือเรื่องการสิ้นสุดการขนส่งถ่านหินนั้นเกินจริงไปมาก

การส่งออกข้าวของอินเดียลดลงร้อยละ 17.5 จากปีที่แล้วเป็น 16.7 ล้านตันในช่วง 11 เดือนของปี 2566

การนำเข้าถ่านหินของอินเดียเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.6 เป็น 212.8 ล้านตันในช่วง 11 เดือนของปี 2566

จีนนำเข้าถั่วเหลืองในปริมาณ 101.8 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จีนนำเข้าข้าวโพดในปริมาณ 27.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 31.6 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565

จีนนำเข้าข้าวสาลีในปริมาณ 12.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.5 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565  
จีนนำเข้าแร่เหล็กในปริมาณ 1,180.6 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565  
จีนนำเข้าถ่านหินในปริมาณ 474.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 61.8 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565  
จีนผลิตเหล็กในปริมาณ 1,017.5 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565  
จีนส่งออกเหล็กในปริมาณ 91.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 35.1 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565  
ดัชนี PMI เฉลี่ยของจีนอยู่ที่ 49.9 จุดในปี 2566  
อัตราการเติบโต GDP ของจีนอยู่ที่ร้อยละ 5.2 ในปี 2566

คำสั่งต่อเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ในปี 2566 อยู่ที่ 1.6 ล้าน TEU ส่งผลให้คำสั่งต่อเรือทั้งหมดเป็น 6.9 ล้าน TEU อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือสำหรับเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ณ ต้นปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 25 เทียบกับต้นปี 2566 ที่ร้อยละ 28 (ข้อมูลจาก Clarksons CIM มกราคม 2567)

ดัชนี SCFI สำหรับเอเชีย-ยุโรปดิ่งลงระหว่างปี 2566 โดยลดลงร้อยละ 82 จาก 4,846 เหรียญสหรัฐเป็น 882 เหรียญสหรัฐต่อ TEU ในจีน-ยุโรปเหนือ และลดลงร้อยละ 71 จาก 5,282 เหรียญสหรัฐเป็น 1,543 เหรียญสหรัฐต่อ TEU ใน China-Med SCFI สำหรับเส้นทางสายทรานแปซิฟิกลดลงร้อยละ 72 จาก 5,656 เหรียญสหรัฐเป็น 1,607 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ใน China-USWC และลดลงร้อยละ 70 จาก 8,514 เหรียญสหรัฐเป็น 2,529 เหรียญสหรัฐต่อ FEU ใน China-USEC

อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือ ณ ต้นปี 2567 สำหรับกลุ่มสินค้าแห้งเทกองมีปริมาณร้อยละ 8.33 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณประมาณ 84.54 ล้านเดเวทตัน หรือร้อยละ 8.48 ของกองเรือในปัจจุบัน ณ ต้นปี 2566 เรือเหล่านี้จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมสำหรับการรีไซเคิลในปี 2567 เนื่องจากแรงกดดันจากกฎเกณฑ์ใหม่ EEXI/CII ที่มีผลบังคับใช้ในปี 2566 การรีไซเคิลของเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองเพิ่มขึ้นจาก 4.76 ล้านเดเวทตันในปี 2565 เป็น 5.37 ล้านเดเวทตันในปี 2566 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.8)

การที่พีเอสแอลอยู่ในกลุ่มเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเน้นหมายความว่าอัตราการเติบโตสุทธิของภาคอุปทานจะอยู่ในระดับเพียงร้อยละ 3.2 ในปี 2567 ตามข้อมูลจาก Clarksons DBTO ธันวาคม 2566

จากการคาดการณ์ของ Clarkson ในปี 2567 และปี 2568 อุปสงค์ในแ่งต้นไมล์จะอยู่ที่ร้อยละ 1.5 และร้อยละ 1.5 ในขณะที่การเติบโตของอุปทานสุทธิจะอยู่ที่ร้อยละ 2.3 และร้อยละ 1.1 ในแต่ละปีสำหรับสองปีนี้ (ตามข้อมูลจาก Clarksons DBTO ธันวาคม 2566)

แนวโน้มตลาดเมื่อต้นปี 2567 สามารถอนุมานได้โดยการเปรียบเทียบคำสั่งต่อเรือใหม่ที่ปริมาณ 83.01 ล้านเดเวทตันต่อกองเรือในปัจจุบันที่มีอายุ 20 ปีหรือมากกว่าที่ปริมาณ 84.54 ล้านเดเวทตัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 8.48 ของกองเรือในปัจจุบัน

การคาดการณ์การเติบโตของอุปทานของพีเอสแอลภายในสิ้นปี 2567 และปี 2568 อยู่ที่ร้อยละ 2.45 และร้อยละ 1.78 (จาก 996.58 ล้านเดเวทตันเป็น 1,021.02 ล้านเดเวทตันภายในสิ้นปี 2567 และจากนั้นเป็น 1,039.20 ล้านเดเวทตันภายในสิ้นปี 2568) โดยคิดแบบอนุรักษ์นิยมว่าการรีไซเคิลเพียง 10 ล้านเดเวทตันต่อปี และอัตราการส่งมอบล่าช้าเพียงร้อยละ 5 ต่อปีในปี 2567 และปี 2568

## การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เริ่มต้นปี 2566 ด้วยอุปทาน 966.03 ล้านเดเวทตันและเพิ่มขึ้นเป็น 966.58 ล้านเดเวทตัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.16) ณ ต้นปี 2567 หากคำนวณอัตราการส่งมอบล่าช้าที่ร้อยละ 5.00 (อัตราการส่งมอบล่าช้าที่แท้จริงคือร้อยละ 1.38 ในปี 2566) กับการส่งมอบตามกำหนดการในปี 2567 และปี 2568 และสมมติว่ามีการปลดระวางเรือถึง 10 ล้านเดเวทตัน (อัตราการปลดระวางเรือที่แท้จริงคือ 5.37 ล้านเดเวทตันในระหว่างปี 2566) จะเหลือการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 2.45 (เพิ่มขึ้นจาก 996.58 ล้านเดเวทตันเป็น 1,021.02 ล้านเดเวทตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 352.36 ล้านเดเวทตันเป็น 365.35 ล้านเดเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 644.22 ล้านเดเวทตันเป็น 655.67 ล้านเดเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) ภายในสิ้นปี 2567 และร้อยละ 1.78 ภายในสิ้นปี 2568 (เพิ่มขึ้นจาก 1,021.02 ล้านเดเวทตันเป็น

1,039.20 ล้านเดทเวทตัน โดยที่เพิ่มขึ้นจาก 365.35 ล้านเดทเวทตันเป็น 374.09 ล้านเดทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ และเพิ่มขึ้นจาก 655.67 ล้านเดทเวทตันเป็น 665.12 ล้านเดทเวทตันสำหรับกลุ่มเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) การจัดการนำถ่วงเรือ และการลดความเร็วในการเล่นเรือลงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี 2567 เนื่องจากกฎระเบียบของ EEXI/CII จะช่วยเพิ่มความตึงตัวของภาคอุตสาหกรรม

## ความแตกต่างในปี 2546 - ปี 2552, ปี 2553 - ปี 2563, ปี 2564, ปี 2565, ปี 2566 และอนาคต:

### ความแตกต่างในปี 2546 - ปี 2552, ปี 2553 - ปี 2563, ปี 2564, ปี 2565, ปี 2566 และอนาคต

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	ปี 2546-ปี 2552	ปี 2553 - ปี 2563	ปี 2564 - ปี 2565	ปี 2566	1 เดือนแรก ของปี 2567
เรือขนาดเคปไซส์	67,101*	14,924***	24,807**	16,389**	20,789**
เรือขนาดปานามาแมกซ์	32,793*	10,965***	23,836**	12,854**	14,309**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013^^	10,765***	24,475**	11,240**	12,211**
เรือขนาดแอสดีไซส์	18,753^^	8,789***	23,533**	10,420**	11,445**
อุปทานพันล้านตัน-ไมล์ ต่อปี	+5.4%	+4.3%	+0.95%	5.08%	1.49%
ความเร็วเฉลี่ย (นอต)	13.5^^^	11.5^^^	11.3	11.0	10.9
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	เงินเข้าสู่องค์การการค้าโลกในปี 2544	578 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2552)	667 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2564) 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2565)^	1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ^	417 พันล้านเหรียญสหรัฐ^
สัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+36.02%	+26.23%	+6.96%	+7.16%	+8.33%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	+18.38%	+11.27%	+6.76%	+8.07%	+8.48%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.3%	+2.9% (WFR +3.16)	+2.3%

### ปี 2565 และอนาคต

- ณ ต้นปี 2565 เป็นครั้งแรกในรอบทศวรรษ ที่อัตราส่วนเรือเก่าอายุ 20 ปีหรือมากกว่ามีปริมาณมากกว่าอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ และ ณ ต้นเดือนมกราคม 2567 มีปริมาณร้อยละ 8.48 ต่อร้อยละ 8.33 ตามลำดับ

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

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

\*\*\* รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น

^ จากการคำนวณของ Bloomberg แผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจะมูลค่า 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565! Bloomberg รายงานแผนกระตุ้นเศรษฐกิจภาคการก่อสร้างมูลค่า 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2566 และ CNBC รายงานแผนกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 2 ล้านล้านหยวน

^^ อัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีสำหรับเรือขนาด 32,000 เดทเวทตัน โดยอัตราค่าเช่าเรือระยะยาวเป็นระยะเวลา 1 ปีที่สำหรับเรือขนาด 52,000 เดทเวทตัน 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 ณ วันที่ 30 มกราคม 2567 Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 28 มกราคม 2567 และ Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ข้อมูลการเติบโตของอุปทานจาก Clarksons DBTO ณ เดือนธันวาคม 2566 และ World Fleet Register ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หากคุณดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำมีอัตราสูงสุดสำหรับเรือขนาดเคปไซส์เมื่อเทียบกับอีกสามช่วงเวลา สำหรับเรือขนาดปานามาแมกซ์และเรือขนาดซูปราแมกซ์ในช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 อัตราค่าเช่าเหมาลำสูงกว่าช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า แต่เกือบจะเท่ากับอัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 ถึงปี 2565 สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำในปี 2564 ถึงปี 2565 สูงกว่าปี 2553 ถึงปี 2563 เกือบ 3 เท่า และสูงกว่าในปี 2546 ถึงปี 2552 เกือบ 1.5 เท่า อย่างไรก็ตาม อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแง่ตันไมล์ในช่วงระยะเวลาลดลงจากช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 จาก

ร้อยละ 5.4 เป็นร้อยละ 4.3 (ปี 2553 ถึงปี 2563) และร้อยละ 0.95 (ปี 2564 ถึงปี 2565) ถึงกระนั้นพีเอสแอลมีผลการดำเนินงานในปี 2565 ดีกว่าปี 2564! สิ่งที่แตกต่างกันออกไปคือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่เฉลี่ยต่อกองเรือสูงสุดในปี 2546 ถึงปี 2552 โดยลดลงร้อยละ 27 ในปี 2553 ถึงปี 2563 ลดลงร้อยละ 81 ในปี 2564 ถึงปี 2565 ความแตกต่างที่มีนัยสำคัญอื่น ๆ ก็คือ อัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือคือ 2 เท่าของกองเรืออายุ 20 ปีในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็น 2.3 เท่า ในปี 2553 ถึงปี 2563 เป็นเพียง 1 เท่าในปี 2564 ถึงปี 2565 และเป็นเพียง 0.9 ในปี 2566 โดยมีอัตราที่คล้ายกันในต้นปี 2567 ที่ 1 เท่า ความเร็วเฉลี่ยลดลงจาก 13.5 นอตในปี 2546 ถึงปี 2552 ถึงร้อยละ 18.5 เป็น 11 นอต ในปี 2566 ซึ่งช่วยกระชับอุปทานสุทธิที่มีประสิทธิภาพของเรือสิ่งนี้บ่งบอกถึงการเติบโตของอุปทานที่อ่อนแอในอนาคตและบ่งชี้ว่าตลาดที่แข็งแกร่งสามารถดำเนินต่อไปได้อีกระยะหนึ่ง

ดัชนี BDI เริ่มต้นในปี 2566 ที่ 1,250 เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2566 ไปจนถึง 530 เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2566 และจุดสูงสุดที่ 3,346 เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2566 และหลังจากนั้นก็ลดลงไปจนถึงสิ้นปี เหตุใดอัตราค่าระวางจึงเพิ่มขึ้นในลักษณะนี้และค่อย ๆ ลดลงอย่างมากในช่วงสิ้นปี อุปสงค์และอุปทานสำหรับสินค้าเทกองแห่งในช่วงต้นปี 2564 อยู่ในจุดสมดุลที่สมบูรณ์แบบ และเนื่องจากอุปสงค์ในแง่ต้นไมล์โดยประมาณของ Clarksons ในช่วงปี 2564 เพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 3.44 (ข้อมูลจาก Clarksons World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) เมื่อเทียบกับการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.6 (ข้อมูลจาก Clarksons DBTO ณ เดือนธันวาคม 2566) อัตราค่าระวางเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2564 นั้นเป็นผลจากความไร้ประสิทธิภาพที่ลดลงของประสิทธิภาพของเรือสุทธิ! แต่ในช่วงปี 2565 เมื่อจินตคติสินใจครอบครองภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ควบคุมไม่ได้โดยปล่อยให้เอเวอร์แกรนด์และกลุ่มบริษัทในเครือล่มสลาย กำหนดการควบคุมป้องกันมลพิษอย่างเข้มงวดในโรงไฟฟ้าที่ใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงหลังการประชุม COP26 การผลิตเหล็กที่ลดลง และยืนยันกันว่าต้องมีห้องฟ้าสีครามในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกช่วงฤดูหนาว อุปสงค์ที่จำเป็นในแง่ต้นไมล์ได้รับผลกระทบและลดลงถึงร้อยละ 1.53 ตามข้อมูลจาก Clarksons (World Seaborne Trade Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ประกอบกับอุปทานสุทธิที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 ตามข้อมูลจาก Clarksons (DBTO ณ เดือนธันวาคม 2566) ด้วยความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือที่ลดลง ทำให้มีเรือออกสู่ตลาดมากขึ้น แม้ว่าความเร็วของกองเรือโลกจะลดลง 0.2 นอต (ข้อมูลจาก Clarksons Speed Timeseries ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ด้วยเหตุนี้อัตราค่าระวางในปี 2565 ได้ลดลงในไตรมาสสี่ ด้วยเหตุผลตรงกันข้ามกับที่อัตราพุ่งขึ้นสูงสุดสูงสุดในไตรมาสสี่ของปี 2564 การอัดฉีดเม็ดเงินและการขึ้นอัตราคอเบี้ยตั้งแต่เดือนมีนาคม 2565 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ ไม่ได้ช่วยภาคอุปสงค์ในปี 2565 ด้วยอุปสงค์และอุปทานที่เข้าสู่จุดสมดุลในปี 2564 อัตราค่าระวางได้พุ่งสูงขึ้น แต่อัตราการเช่าเหมาล่าช้าลงในช่วงปี 2565 เนื่องจากการชะลอตัวของอุปสงค์ในจีน (ด้วยเหตุผลที่กล่าวถึงแล้ว) และอุปสงค์ในส่วนอื่นของโลกที่ชะลอตัวลงเนื่องจากธนาคารกลางขึ้นอัตราคอเบี้ยอย่างรวดเร็วเพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อ ด้วยเหตุนี้ ความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือต่าง ๆ มีมากขึ้นในปี 2564 ซึ่งช่วยให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วได้เริ่มคลี่คลายลงในช่วงปี 2565 โดยปล่อยเรือจำนวนมากขึ้นสู่ตลาดที่ทำหายอุปสงค์ซึ่งเติบโตที่ลดลงร้อยละ 1.25 ส่งผลให้อัตราค่าระวางลดลงในไตรมาสสี่ของปี 2565 และลดลงจนถึงไตรมาสแรกของปี 2566 อัตราค่าระวางยังคงชะลอตัวอย่างต่อเนื่องในช่วงไตรมาสสองและไตรมาสสามแต่กลับพุ่งสูงขึ้นในไตรมาสสี่ของปี 2566 เนื่องจากความไร้ประสิทธิภาพของกองเรือได้กลับมาบีบหนทางอีกครั้งเนื่องจากสภาพอากาศเลวร้ายในทะเลและในท่าเรือ ปริมาณการสัญจรผ่านคลองปานามาลดลงครั้งหนึ่งเนื่องจากการขาดแคลนน้ำ คลองสุเอซได้รับผลกระทบจากกลุ่มกบฏฮูตี ผลักดันให้มีการโจมตีและการให้ความช่วยเหลือสู่ฉนวนกาซาโดยการยิงใส่เรือที่อิสราเอลเป็นเจ้าของและ/หรือควบคุมเรือซึ่งพยายามจะผ่านทะเลแดง และอุปทานแร่เหล็กของบราซิลเพิ่มขึ้นเนื่องจากสภาพอากาศที่แห้งแล้ง ทั้งนี้ สภาพอากาศที่แห้งแล้งในแม่น้ำมิสซิสซิปปีและในแม่น้ำอเมซอนส่งผลให้เรือบรรทุกขนส่งธัญพืชไปยังจุดส่งออกได้น้อยลง ส่งผลให้เกิดความแออัดที่นิวยอร์ก ลินส์ สหรัฐอเมริกา และท่าเรือส่งออกธัญพืชทางตอนใต้ของบราซิล ความผันผวนอย่างมากในแต่ละปีเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยของอุปสงค์และอุปทาน จะเป็นสถานการณ์ที่ได้เห็นในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งกองในปี 2567 และในปีต่อ ๆ ไป!

เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดเฮนตี้ไซส์ มีอัตรากำไรที่น้อยกว่ามากเมื่อเปรียบเทียบกับเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ กล่าวคือเรือขนาดปานามาแมกซ์และเรือขนาดเคปไซส์ เนื่องจากเหตุผลที่แสดงไว้ในที่นี้ และยังเป็นเพราะกลุ่มเรือขนาดดังกล่าวมีอัตราการเติบโตสุทธิที่ช้าที่สุดในแง่เดทเวทตันของอุปสงค์ของเรือในปี 2564 - ปี 2565 รวมกันที่ 18.88 ล้านเดทเวทตัน (เรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) เทียบกับ 40.16 ล้านเดทเวทตัน (เรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ)

ประเทศจีนยังคงต้องการที่อยู่อาศัยจำนวนมากในราคาที่ไม่แพง แต่ไม่ใช่ประเภทของบ้านหรือที่สร้างโดยบริษัท Evergrande และเพื่อนร่วมชาติของบริษัทดังกล่าวทุกรายที่ลงทุนเพียงเพื่อทำกำไร แต่ไม่มีใครอาศัยอยู่ โดยปล่อยให้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ต้องทนทุกข์ทรมาน ในที่สุดจีนก็พยายามจะควบคุมภาคส่วนนี้และทำให้พวกเขามุ่งเน้นไปที่ที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงที่คนทั่วไปต้องการ อยากรู้เป็นเจ้าของและอยู่อาศัย ผ่านทางนโยบายต่าง ๆ เช่น อัตราส่วนเงินสำรองที่ลดลงเมื่อเร็ว ๆ นี้สำหรับธนาคาร การปรับลดอัตราดอกเบี้ย และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับที่อยู่อาศัยที่ลดลง อาจต้องใช้เวลานานกว่านี้ แต่สำนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เริ่มสร้างที่อยู่อาศัยราคาไม่แพงครั้งใหญ่ สิ่งนี้มีแนวโน้มที่จะผลักดันความต้องการเหล็กให้กลับสู่ระดับก่อนการล่มสลายของ Evergrande นั่นจะเป็นชัยชนะที่ยิ่งใหญ่สำหรับกลุ่มภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกองโดยเฉพะอย่างยิ่ง ในขณะที่จีนมีผู้ซื้อเชิงพาณิชย์รายใหญ่และผู้บริโภคเหล็กอีกสี่ราย ได้แก่ ภาคโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ส่งออกเหล็ก ตู้ต่อเรือและผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้า

คงจะเห็นได้ว่าสาเหตุทั้งหมดของการชะลอตัวเริ่มต้นในไตรมาสสี่ของปี 2565 และสิ้นสุดลงในช่วงสิ้นไตรมาสสามก่อนจะเพิ่มขึ้นในไตรมาสสี่ของปี 2566 มาจากการที่ประเทศจีนตัดสินใจยกเลิกนโยบายปลอดโควิดและหันมาอยู่กับ โควิด ในต้นปี 2566 (กลุ่มสินค้าแห่งเทกองขึ้นอยู่กับเงินเป็นอย่างมาก) หรือในสวนอื่น ๆ ของโลก (ธนาคารกลางสหรัฐขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างมากในระหว่างปี 2565 และบางช่วงของปี 2566 เพื่อต่อสู้กับเงินเฟ้อและสัญญาว่าจะตรึงอัตราดอกเบี้ยที่สูงให้นานกว่านี้) การตัดสินใจเหล่านี้ทำให้อุปสงค์ลดลง แต่กำลังกลับตรงกันข้ามด้วยการที่จีนมีความมุ่งมั่นอย่างมากในการเพิ่มอุปสงค์โดยอนุญาตให้นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ได้รับอนุญาต 50 รายได้รับอนุญาตให้กู้ยืมจากธนาคารได้ ธนาคารกลางของสหรัฐฯ ยืนยันว่าจะลดอัตราดอกเบี้ยลง 75 bps ในปี 2567 โดยอ้างอิงจากแผนภูมิจุดล่วงหน้า การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศยังคงสร้างความไร้ประสิทธิภาพให้กับกองเรือโลกมากขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วยสภาพอากาศเลวร้าย คลองสองสายที่ผลักดันให้เรือใช้เส้นทางที่ยาวขึ้นซึ่งช่วยเพิ่มความต้องการในแ่งต้นไม่ล้จะทำให้อุปสงค์กลับมาเฟื่องฟูอีกครั้งและเราอาจมีปีที่ดีขึ้นในปี 2567 มากกว่าที่เราทำในปี 2566

## ทิศทางอุตสาหกรรม

คาดว่าภาคอุปทานของเรือสั่งต่อใหม่จะลดลงในอีกสองสามปีข้างหน้า โดยเริ่มต้นปี 2566 อุปทานเรืออยู่ที่ 966.03 ล้านเดทเวทตันและจนถึงสิ้นปีเพิ่มขึ้นเป็น 996.58 ล้านเดทเวทตัน ในระหว่างปีเรือปริมาณ 5.37 ล้านเดทเวทตันได้ถูกรีไซเคิล และมีการส่งมอบเรือใหม่ 35.92 ล้านเดทเวทตัน ส่งผลให้กองเรือขยายตัวร้อยละ 3.16 ปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่อยู่ที่ 83.01 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569) หรือประมาณร้อยละ 8.33 ของปริมาณกองเรือโลกในต้นปี 2567 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือเติบโตสุทธิร้อยละ 3.41 ในปี 2566 สำหรับกลุ่มเรือขนาดแสนดีไซส์/ขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ และปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่สำหรับกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรืออยู่ที่ 33.95 ล้านเดทเวทตัน (กำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569) หรือประมาณร้อยละ 9.63 ของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือของโลกในต้นปี 2567 คำสั่งต่อเรือใหม่ล่วงหน้าที่อยู่ในระดับต่ำจะช่วยลดแรงกดดันจากด้านอุปทาน

ในขณะที่ด้านอุปทานดูเหมือนจะน่าสนใจหากมองโดยผิวเผิน ข้อเท็จจริงข้างต้นที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้ไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบด้านกฎระเบียบที่กำลังจะเกิดขึ้นหรืออายุปัจจุบันของกองเรือ ในต้นปี 2567 ร้อยละ 8.48 (ปริมาณ 84.54 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 12.32 หรือปริมาณ 43.41 ล้านเดทเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) มีอายุมากกว่า 20 ปี และร้อยละ 14.24 (ปริมาณ 153.75 ล้านเดทเวทตัน) ของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก (ร้อยละ 18.17 หรือปริมาณ 64.01 ล้านเดทเวทตันของกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ) จะมีอายุมากกว่า 20 ปีภายในสิ้นปี 2569 หากเรือเหล่านี้ไม่ถูกรีไซเคิลก่อนถึงเวลานั้น ข้อสรุปประการแรกที่ได้จากข้อมูลข้างต้นคือปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่เป็นปริมาณการทดแทนเรือเก่าและไม่ใช่เป็นการเพิ่มปริมาณเรือ ประการที่สองเรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปี ได้ถูกออกแบบ สร้าง และส่งมอบในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 19.7 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลต่อมาราคาน้ำมันได้ร่วงลงถึง 10 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงวิกฤตการณ์การเงินในเอเชียในช่วงปี 2541 ถึงปี 2543 ดังนั้นเรือได้ถูกออกแบบโดยเน้นการใช้พลังงานมากกว่าการประหยัดเชื้อเพลิง เรือที่มีอายุมากกว่า 20 ปีหรือเก่ากว่าจะพบว่าเป็นการยากที่จะแข่งขันกับเรือที่อายุน้อยกว่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มีความเห็นว่าในปี 2567 การรีไซเคิลจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และการสั่งต่อเรือใหม่จะลดลงเนื่องจากกฎเกณฑ์ใหม่เช่น EEXI และ CII จะมีผลใช้บังคับแบบเต็มรูปแบบในวันที่ 1 มกราคม 2567 เรือที่มีอายุ 20 ปีหรือเก่ากว่ามีปริมาณ 84.54 ล้านเดทเวทตัน หรือร้อยละ 8.48 ของกองเรือ

ในปัจจุบัน (ปริมาณ 43.41 ล้านเดทเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 12.32 และปริมาณ 41.12 ล้านเดทเวทตันเป็นเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือร้อยละ 6.38) ณ ต้นปี 2567 จะเป็นตัวเลือกที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการรีไซเคิล เนื่องจากเรือเก่าเหล่านั้นต้องลงทุนสำหรับการสำรวจเรือพิเศษที่มีราคาแพง และต้องเผชิญกับการรีไซเคิลเนื่องจากกฎเกณฑ์ข้อบังคับใหม่ EEXI และ CII ในปี 2567

**เรือขนาดเคปไซส์** (มากกว่า 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,327 ลำ ขนาดระวางรวม 425.06 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 103 ลำ ขนาดระวางรวม 21.01 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 4.94 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 238 ลำ ขนาดระวางรวม 40.58 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 9.55 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

**เรือขนาดปานาแมกซ์** (70,000 - 90,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 2,746 ลำ ขนาดระวางรวม 219.16 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 341 ลำ ขนาดระวางรวม 28.05 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 12.80 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 646 ลำ ขนาดระวางรวม 49.16 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 22.43 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

**เรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์** (40,000 - 70,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 4,154 ลำ ขนาดระวางรวม 234.16 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 526 ลำ ขนาดระวางรวม 29.21 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 12.48 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 781 ลำ ขนาดระวางรวม 39.93 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 17.05 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

**เรือขนาดแฮนดี้ไซส์** (10,000 - 40,000 เดทเวทตัน - มีเรือจำนวน 4,439 ลำ ขนาดระวางรวม 118.20 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นปี 2567) มีเรือจำนวน 176 ลำ ขนาดระวางรวม 4.73 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 4.00 ของขนาดระวางทั้งหมดที่จะถูกส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 ในเรือขนาดนี้มีเรือจำนวน 1,003 ลำ ขนาดระวางรวม 24.08 ล้านเดทเวทตันหรือร้อยละ 20.37 ที่จะมีอายุเกิน 20 ปี ภายในสิ้นปี 2569 และคาดว่าจะถูกรีไซเคิลในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569

เมื่อพิจารณาตัวเลขอุปทานของเรือที่กล่าวมาข้างต้น ควรต้องคำนึงถึงอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือที่ร้อยละ 1.38 และอัตราการรีไซเคิลเรือที่ 5.37 ล้านเดทเวทตันในปี 2566 อัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือเฉลี่ยในช่วงห้าปีที่ผ่านมา (ปี 2562 ถึงปี 2566) อยู่ที่ร้อยละ 2.10 โดยประมาณและมีอัตราการรีไซเคิลเรืออยู่ที่ 7.55 ล้านเดทเวทตันต่อปีในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2562 ถึงปี 2566) ซึ่งอัตราความล่าช้าในการส่งมอบเรือและอัตราการรีไซเคิลเรือนี้จะสวนทางกับดัชนี BDI และปริมาณสินค้าในตลาด

กองเรือโลกขยายตัวสุทธิร้อยละ 3.16 ในปี 2566 (ข้อมูลจาก Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566) ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า ในปี 2567 คาดการณ์ว่ากองเรือโลกจะขยายตัวร้อยละ 2.3 ขณะที่อุปสงค์ในแ่งตัน-ไมล์ (สำหรับการค้าทางทะเลสำหรับสินค้าแห่งเทกอง) จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.49 ในปี 2567 ช่องว่างระหว่างการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปสงค์และการคาดการณ์การเติบโตภาคอุปทานในปี 2567 น่าจะทำให้ตลาดเติบโตอย่างแข็งแกร่งแต่ก็มีความผันผวนมากขึ้น เนื่องจากจุดสมดุลของอุปสงค์และอุปทานได้มาถึงแล้วตั้งแต่ปี 2564 ตลาดจะมีความผันผวนอย่างรุนแรงเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปสงค์หรือการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยของอุปทานย่อมส่งผลกระทบต่อดัชนี BDI

**การรีไซเคิลเรือ:** ตลาดค่าระวางเป็นปัจจัยหลักในการรีไซเคิลเรือ ยิ่งตลาดการขนส่งสินค้าซบเซามากเท่าไรปริมาณเรือที่ถูกส่งไปเพื่อรีไซเคิลก็ยิ่งมีเพิ่มมากขึ้น กฎระเบียบที่ส่งผลกระทบต่ออุปทานเช่น EEXI และ CII จะส่งผลกระทบต่อปริมาณ เดทเวทตันของเรือที่ส่งไปรีไซเคิล ปริมาณการส่งมอบเรือใหม่ในปี 2566 อยู่ที่ 35.92 ล้านเดทเวทตัน ซึ่งน้อยกว่าเมื่อเทียบกับปริมาณการส่งมอบเรือใหม่โดยเฉลี่ยในทศวรรษนี้ที่มีการส่งมอบเรือใหม่ในปริมาณ 40.76 ล้านเดทเวทตันต่อปี (ปี 2557 ถึงปี 2566)

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

## ภูมิศาสตร์การเมือง อัตรารายเงินเพื่อ และสงคราม

จากบทความเดียวกันของ Kimathi จาก Reuters Digital ฉบับลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2566 เขียนว่า “เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDG) 16 ของสหประชาชาติกล่าวถึงสันติภาพ ความยุติธรรม และสถาบันที่เข้มแข็งโดยเฉพาะ แม้ว่าไม่ได้กล่าวถึงประเด็นด้านมนุษยธรรมภายใต้ความขัดแย้งอย่างชัดเจน แต่ก็เน้นย้ำถึงการส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุม การลดความรุนแรง การยุติการละเมิด และการรับประกันการเข้าถึงความยุติธรรมสำหรับทุกคน ทั่วโลกได้เรียกร้องให้มีการหยุดยิงในสงครามอิสราเอล-ฮามาส แต่กลับไม่ได้รับการเอาใจใส่ โดยขัดขวางไม่ให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมเข้าสู่ฉนวนกาซาที่อิสราเอลปิดล้อมอยู่ เนื่องจากการขาดแคลนอาหาร เชื้อเพลิง น้ำดื่ม และยารักษาโรคแยะลง คลินิกที่นี่ เพื่อตอบสนองของรอยเตอร์เกี่ยวกับสิ่งที่หน่วยงานของสหประชาชาติบางแห่งเรียกว่า “หายนะด้านมนุษยธรรม” ที่ล้อมรอบพื้นที่เล็ก ๆ ที่มีประชากร 2.3 ล้านคน นักข่าวอาวุโสของรอยเตอร์ซึ่งมีประสบการณ์เกือบ 25 ปีเกี่ยวกับความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลกับปาเลสไตน์ในคาล อัล-มูห์ราบี แบ่งปันรายงานเชิงลึกเกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่ที่นี่”

ดังที่เรากล่าวซ้ำแล้วซ้ำเล่า ไม่มีผู้ชนะในสงคราม มีเพียงผู้แพ้เท่านั้น ผู้แพ้ที่ใหญ่ที่สุดคือผู้ที่ขาดเข็มทิศทางศีลธรรม ผู้ใช้กฎของป่าที่ “อำนาจคือความชอบธรรม” ตัดสินความคิดเห็นของโลกแบบผิดพลาด และจะจบลงที่ด้านที่ผิดของประวัติศาสตร์ อย่างไรก็ตาม ความสูญเสียครั้งใหญ่ที่สุดจะรู้สึกได้ลึกที่สุดจากพ่อแม่ คู่สมรส คู่ครอง พี่ชาย พี่สาว และพี่น้องของผู้ที่ถูกนำไปสังหารโดยผู้นำที่ไม่เอาใจใส่ของพวกเขา ซึ่งลูก ๆ ไม่เคยเสี่ยงต่อการเสียชีวิต ภาพด้านบนและบทกลอนอันสะเทือนใจที่ตามมาที่ยืนยันได้ทั้งหมด

ภูมิศาสตร์การเมืองทำให้เกิดความกังวลและความปวดหัวอย่างสูงสุดสำหรับซีอีโอทั่วโลก Alan Murray จาก Fortune ผู้ดูแลจดหมายข่าว CEO รายงานจากกรุงดาวอสที่ซึ่ง World Economic Forum กำลังดำเนินการอยู่ว่า “ผู้เข้าร่วม 2,800 ราย รวมถึง CEO จากบริษัทที่ใหญ่ที่สุดในโลก รวมถึงผู้นำของรัฐบาล หัวข้อใหญ่สี่หัวข้อที่กำหนดในวาระการประชุม ได้แก่ เศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การปฏิวัติ AI และภูมิศาสตร์การเมือง แต่สิ่งสุดท้ายนั้นมีแนวโน้มที่จะถูกรอรับว่าเมื่อพิจารณาจากความตึงเครียดที่เพิ่มขึ้นในทะเลแดงและการโต้เถียงอันดุเดือดและยึดเชื้อที่ทวีความรุนแรงขึ้นเหนือได้หวัน” ดังนั้น สิ่งที่เรามุ่งเน้นคือการว่าภูมิศาสตร์การเมืองส่งผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าแห่งเอกอองอย่างไร การหยุดชะงักในทะเลแดงโดยกลุ่มกบฏฮูตีในเยเมนที่ยังโคโรนและจรวดใส่เรือที่อิสราเอลเป็นเจ้าของหรือมีความเกี่ยวข้อง หรือเรือเหล่านั้นที่มีการซื้อขายหรือกำลังค้าขายกับอิสราเอล และที่มีความเกี่ยวข้องกับสหรัฐอเมริกา หรือสหราชอาณาจักร ได้บังคับให้เรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์และเรืออื่น ๆ ต้องใช้เส้นทางที่ไกลขึ้นรอบแหลมกู๊ดโฮปไปทางทิศตะวันตกและด้านหลัง เพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์สำหรับภาคการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกโจมตี สินค้าแห่งเอกอองประมาณ 325 ล้านตันหรือร้อยละ 7 (คิดเป็นร้อยละ 12 เมื่อคำนวณในปริมาณอุปสงค์ในแ่งตันไมล์) มีการขนส่งผ่านทะเลแดง/คลองสุเอซ โดยร้อยละ 40 ทำการขนส่งด้วยเรือขนาดซูปราแมกซ์/อัตรามาแมกซ์และอีกร้อยละ 17 ขนส่งด้วยเรือขนาดแฮนดีไซส์ และที่เหลือถูกขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าแห่งเอกอองประเภทที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ยิ่งสงครามของอิสราเอลกับกลุ่มฮามาสกินเวลานานเท่าใดก็จะเพิ่มความเสี่ยงสำหรับเรือที่เดินทางผ่านคลองสุเอซไปทางทิศตะวันตกและด้านหลัง และนั่นจะเพิ่มอุปสงค์ในแ่งตันไมล์ขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

รอยเตอร์รายงานว่ สมเด็จพระสันตะปาปาฟรานซิสทรงเรียกร้องให้ผู้นำทางการเมือง เศรษฐกิจ และธุรกิจของ WEF มองข้ามผลกำไร และพยายามรักษา “โลกที่ถูกทำลายลงเรื่อย ๆ ซึ่งผู้คนหลายล้านคน ทั้งผู้ชาย ผู้หญิง พ่อ แม่ เด็ก ผู้ซึ่งเราไม่รู้จักยังคงทนทุกข์ทรมานต่อไปไม่น้อยจากผลกระทบของความขัดแย้งที่ยืดเยื้อและสงครามที่เกิดขึ้นจริง” ในข้อความที่เป็นลายลักษณ์อักษรถึงผู้ขับเครื่องบินและผู้เข้าโลก ฟรานซิสเรียกร้องให้พวกเขาจัดการกับความอยุติธรรมที่เป็นต้นตอของความขัดแย้ง โดยหลักแล้วคือความอดอยากและการแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติเพื่อประโยชน์ของคนไม่กี่คน

รอยเตอร์ลงท้ายด้วย เลขานุการสหประชาชาติ อันโตนิโอ กูเตอร์เรส กล่าวว่าฝ่ายที่ทำสงคราม “เพิกเฉยต่อกฎหมายระหว่างประเทศ เหยียบย่ำอนุสัญญาเจนีวา และกระตั้งละเมิดกฎบัตรสหประชาชาติ โลกกำลังยืนหยัดในขณะที่พลเรือนซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงและเด็กถูกสังหาร พิการ์ ถูกโจมตี ถูกบังคับออกจากบ้าน และถูกปฏิเสธการเข้าถึงความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม ผมขอย้ำอีกครั้งว่าให้มีการหยุดยิงทันทีเพื่อมนุษยธรรมในฉนวนกาซา และกระบวนการที่นำไปสู่สันติภาพที่ยั่งยืนสำหรับชาวอิสราเอลและชาวปาเลสไตน์ โดยอิงจากวิธีแก้ปัญหาแบบสองรัฐ”



ผลที่ตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจที่สำคัญของสงครามรัสเซีย-ยูเครนและระบอบการคว่ำบาตรที่สหรัฐฯ และผู้ให้การสนับสนุน ได้บังคับใช้กับโลกการขนส่ง โดยพยายามจำกัดการส่งออกน้ำมันออกจากรัสเซีย ส่งผลให้เกิด “กองเรือมืด” ที่มีขนาดใหญ่และเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ ประกอบด้วยเรือบรรทุกน้ำมันเก่าที่อ่อนแอ ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันเหล่านี้ยังคงถูกปิดกั้นอย่างซับซ้อนภายใต้บริษัทจำลองซึ่งรับบทเป็นฉากหน้า ทำให้แทบเป็นไปไม่ได้เลยที่จะระบุตัวผู้รับผลประโยชน์ ไม่ต้องพูดถึงการติดตามเจ้าของผลประโยชน์เลย โลกการขนส่งกำลังรอคอยน้ำมันรั่วไหลครั้งใหญ่จากหนึ่งในเรือบรรทุกน้ำมันในกองเรือมืดซึ่งไม่มีประกัน พวกเราในโลกการขนส่ง/ประกันภัย สงสัยว่าประเทศใดจะได้รับผลกระทบจากการรั่วไหลของน้ำมันบนแนวชายฝั่งอันบริสุทธิ์ของประเทศนี้ และใครจะช่วยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดที่เกิดจากเรือลำใดลำหนึ่งที่ไม่มีการประกันเหล่านี้ ตามมาด้วยบทความจาก TradeWinds ที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อที่ละเอียดอ่อนมากขึ้น

ในหนังสือของเขา War is a Racket โดย Smedley D. Butler พลตรีนาวิกโยธินสหรัฐฯ (ซึ่งเกษียณแล้ว) เขียนว่า “สงครามเป็นเรื่องของคนรวย” มันเป็นเช่นนั้นเสมอมาอาจเป็นวิธีที่เก่าแก่ที่สุด ทำกำไรได้ง่ายที่สุด และเลวร้ายที่สุดอย่างแน่นอน เป็นประเทศเดียวเท่านั้นที่อยู่ในขอบเขต มีเพียงประเทศเดียวที่ผลกำไรถูกคำนวณเป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯและความสูญเสียในชีวิต ทั้งนี้ เชื่อว่าเร็กเกตอริบายได้ดีที่สุดว่าเป็นสิ่งที่ไม่ใช่สิ่งที่คนส่วนใหญ่คิด มีเพียงกลุ่ม “คนใน” กลุ่มเล็ก ๆ เท่านั้นที่รู้ว่ามันเกี่ยวกับอะไร จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ของคนส่วนน้อย โดยที่คนจำนวนมากต้องเสียค่าใช้จ่าย เมื่อสิ้นสงครามแล้ว มีคนเพียงไม่กี่คนที่สร้างความมั่งคั่งมหาศาล ประเทศที่สิ้นสงครามแล้วจะได้ดินแดนเพิ่มเติมหากพวกเขาได้รับชัยชนะ พวกเขาแค่เอาเงินไป ดินแดนที่เพิ่งได้มานี้ถูกเอารัดเอาเปรียบโดยคนไม่กี่คนในทันที คนไม่กี่คนที่ยอมคว่ำเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯจากเลือดในสงคราม โดยมีสาธารณชนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย” โดยพื้นฐานแล้วหนังสือเล่มนี้ยืนยันสิ่งที่เราพูดมาตลอดเกี่ยวกับสงคราม มีเพียงบริษัทที่จัดหาเครื่องจักรในการทำสงครามเท่านั้นที่ได้กำไรจากสงคราม บุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสงครามต่างสูญเสียจากมัน

รอยเตอร์กล่าวว่า “เมื่อเผชิญกับจำนวนผู้เสียชีวิตที่เพิ่มขึ้นจากการโจมตีครั้งใหม่ของอิสราเอลในฉนวนกาซาตอนใต้ ฝ่ายบริหารของไบเดนจึงพยายามกดดันพันธมิตรของตนให้ลดการเสียชีวิตของพลเรือนให้เหลือน้อยที่สุด ขณะเดียวกันก็หยุดยั้งมาตรการที่อาจบังคับให้อิสราเอลรับฟัง เช่น การข่มขู่ที่จะจำกัดความช่วยเหลือทางทหาร”

นับตั้งแต่ที่กล่าวมาข้างต้น รอยเตอร์ได้ระบุว่า “ครอบครัวชาวกาซาต้องการสิ่งจำเป็นพื้นฐาน เนื่องจากหน่วยงานของสหประชาชาติเตือนถึงการขาดแคลนอย่างรุนแรง สำหรับ น้ำสะอาด อาหารและยา” WHO มองว่าเป็น “ข่าวดี” ที่อิสราเอลเปิดจุดผ่านแดน Kerem Shalom เพื่อรับสิ่งของช่วยเหลือ”

บลูมเบิร์กกล่าวว่า ประชาชนชิบตีใจ ไบเดน แห่งสหรัฐฯ เตือนอิสราเอลว่ากำลัง “เริ่มสูญเสีย” การสนับสนุนจากพันธมิตร โดยกล่าวว่าปฏิบัติการที่ระเบิดที่คร่าชีวิตพลเรือนหลายพันคนในฉนวนกาซานั้น “เกิดขึ้นตามอำเภอใจ”

บลูมเบิร์กยังกล่าวอีกว่า “ในช่วง 11 สัปดาห์นับตั้งแต่กลุ่มฮามาสโจมตีอิสราเอลตอนใต้ด้วยการรุกรานอย่างน่าประหลาดใจ สังหารชาวอิสราเอลไป 1,200 รายและลักพาตัวอีกหลายร้อยคน กองทัพอิสราเอลได้ทำลายล้างพื้นที่ส่วนใหญ่ในฉนวนกาซา ชาวปาเลสไตน์มากกว่า 20,000 คนถูกสังหาร ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงและเด็ก ในพื้นที่ยากจนและหนาแน่นของเขตยึดครอง เจ้าหน้าที่สาธารณสุขท้องถิ่นกล่าว จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด (ข้อมูล ณ สิ้นเดือนมกราคม 2567) มีประมาณ 27,000 คน

บทความ “พบกับบริษัทที่ทำกำไรจากสงครามของอิสราเอลในฉนวนกาซา” ที่เขียนโดยเจสซิกา คอร์เบตต์ ระบุว่า ณ วันพุธ (20 ธันวาคม) ฐานข้อมูลออนไลน์ของกลุ่มแควกเกอร์ในสหรัฐฯ แสดงลิสต์รายชื่อบริษัทมากกว่าสองโหลที่ทำกำไรจากการนองเลือดในฉนวนกาซา ซึ่งกองกำลังอิสราเอลใช้เวลา 10 สัปดาห์ที่ผ่านมาต่อสู้กับสิ่งที่ผู้เชี่ยวชาญเรียกว่าสงคราม “การฆ่าล้างเผ่าพันธุ์” ซึ่งส่งผลให้หุ้นของบริษัทผลิตภัณฑ์ป้องกันราคาสูงขึ้น โปรดอ่านบทความที่เปิดเผยรายชื่อบริษัทที่รีดเงินจากชีวิตของผู้บริสุทธิ์

บลูมเบิร์ก รายงาน ว่า “สงครามของไต้หวันอาจต้องแลกด้วยเลือดและทรัพย์สินมหาศาล ถึงขนาดผู้ที่แม้แต่ผู้ที่ไม่พอใจกับสถานการณ์ที่เป็นอยู่ที่สุดก็มีเหตุผลที่จะไม่เสี่ยง Bloomberg Economics ประมาณการความเสียหายของสงครามดังกล่าวไว้ที่ประมาณ 10 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งเท่ากับประมาณร้อยละ 10 ของ GDP โลก ซึ่งไม่น้อยไปกว่าผลกระทบจากสงครามของรัสเซียกับยูเครน การระบาดใหญ่ของ Covid-19 และวิกฤตการณ์ทางการเงินในปี 2551” เรารู้ว่าผู้ชนะการเลือก

ตั้งซึ่งเป็นผู้นำได้หันเป็นเหยี่ยวต่อต้านจีน และสงสัยว่าพวกเขามีความรู้เกี่ยวกับวาทกรรมของพวกเขาที่อาจสร้างความเสียหายให้กับโลกหรือไม่?

ผลที่ตามมาโดยไม่ได้ตั้งใจอีกประการหนึ่งของการโจมตีในทะเลแดงก็คือเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ทุกลำที่แล่นผ่านเส้นทางอ้อมผ่านแหลมกู๊ดโฮป (COGH) แทนที่จะเป็นเส้นทางที่สั้นกว่าผ่านคลองสุเอซส่งผลให้เจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ดังนั้น ลูกค้าของพวกเขาในสหภาพยุโรปจึงต้องจ่ายเพิ่มอีก 1 ล้านเหรียญสหรัฐสำหรับค่าใช้จ่ายทางคาร์บอน (EUAs) ที่พวกเขาต้องซื้อเนื่องจากปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่เพิ่มขึ้นจากการเดินทางระยะไกลขึ้น นอกจากนี้ยังหมายความว่าคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดขึ้นจากการเดินทางที่ยาวนานดังกล่าวจะเพิ่มขึ้น และไม่เป็นการช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิจากภาคการขนส่งที่ยากจะลดลง

จดหมายข่าว CEO ของ Fortune รายงานว่า “สหรัฐฯ แซงหน้ากาตาร์จนกลายเป็นซัพพลายเออร์ก๊าซ LNG ที่สำคัญที่สุดของสหภาพยุโรป” และขณะนี้สหภาพยุโรปกลายเป็นตลาดส่งออกก๊าซ LNG ที่สำคัญที่สุดของสหรัฐฯ ความสัมพันธ์ดังกล่าวจะมีความสำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ ในปีต่อ ๆ ไป Tim Figures ซึ่งเป็นหุ้นส่วนของ BCG ที่เชี่ยวชาญด้านภูมิรัฐศาสตร์และการค้าให้ข้อมูลผ่านทางโทรศัพท์จากลอนดอนในสัปดาห์นี้”

รอยเตอร์รายงานว่า แอฟริกาใต้กล่าวหาอิสราเอลว่าควบคุมชาวปาเลสไตน์ให้กระทำการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ในการเริ่มการพิจารณาคดีในคดีที่นำขึ้นสู่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (ICJ) ประเทศนี้เรียกร้องให้ระงับการรณรงค์ทางทหารของอิสราเอลในฉนวนกาซาอย่างฉุกเฉิน การสกัดกั้นดังกล่าวมีเนื้อหาว่า การโต้แย้งของ “อิสราเอล” ต่อข้อกล่าวหาเรื่องการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์นั้นอ่อนแอพอ ๆ กับการนำเสนอข้อเท็จจริงที่เป็นเอกสารในขณะที่ยังกล่าวหาของแอฟริกาได้นั้นดูมีน้ำหนักมาก ทีมทนายความและเจ้าหน้าที่ชาวอิสราเอลยื่นคำแก้ต่างที่กรุงเฮกเมื่อวันศุกร์ในวันที่สองหลังจากคดีฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ที่รัฐบาลแอฟริกาได้นำเสนอต่อหน้า ICJ โดยทนายความแสดงให้เห็นว่าอิสราเอลเป็นเหยื่อของการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์อย่างแท้จริง ไม่ใช่ในฉนวนกาซา อีกทั้ง กล่าวหาแอฟริกาได้ว่าสนับสนุนกลุ่มฮามาส และวาดภาพรัฐบาลของแอฟริกาได้ว่าทำหน้าที่เป็นหน่วยงานทางกฎหมายของกลุ่มติดอาวุธปาเลสไตน์ที่เป็นผู้นำการโจมตีร้ายแรงในอิสราเอลเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม มีข้อเท็จจริงทางเล็กลง และตอนนี้เราก็เห็นได้ชัดเจนว่าความเป็นจริงที่เกิดขึ้นก็มีทางเลือกเช่นกัน

ในบทความ Chris Hedges ที่ชื่อ “มันอาจจะเป็นการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ แต่มันจะไม่หยุด” เขียนว่า ชาวปาเลสไตน์เป็นเหยื่อของ “อาชญากรรมแห่งอาชญากรรม” ไม่ใช่ผู้กระทำผิด ประชาชนซึ่งครั้งหนึ่งเคยต้องการการปกป้องจากการฆ่าล้างเผ่าพันธุ์ต่างกำลังทำการดังกล่าว คำตัดสินของศาล (ICJ) ตั้งคำถามถึงเหตุผลของ “รัฐยิว” และทำทนายการไม่ต้องรับโทษที่อิสราเอลได้รับนับตั้งแต่ก่อตั้งรัฐเมื่อ 75 ปีที่แล้ว หากต้องการคำอธิบายคำตัดสินที่ตัดสินโดย ICJ โปรดอ่านบทความนี้

บทความของ Julia Conley ชื่อ “US Court Hears Case Alleging Biden Complicit in Israel’s Genocide in Gaza” คู่มือคำที่จะอ่าน

อีกหนึ่งบทความอื่นที่น่าสนใจคือบทความโดย Ryan Grimm ชื่อ “What Are We Doing??”

รอยเตอร์กำลังสืบสวนคดีฆาตกรรมนักข่าวคนหนึ่งของพวกเขา “เกือบสองเดือนหลังจากการเสียชีวิตของอิสซัม อับดุลเลาะห์ ที่ชายแดนเลบานอน การสืบสวนของรอยเตอร์พบว่าพลขับรถถังของอิสราเอลสังหารเขาด้วยการยิงกระสุนสองนัดติดต่อกันอย่างรวดเร็ว กฎหมายมนุษยธรรมระหว่างประเทศห้ามการโจมตีนักข่าวเนื่องจากภารกิจของพวกเขาในสื่อมีขอบเขตการคุ้มครองเต็มรูปแบบที่มอบให้กับพลเรือนและไม่ถือเป็นเป้าหมายทางทหาร” โดยทั่วไป IDF ตอบกลับดังนี้ “กองทัพอิสราเอลตอบสนองต่อการสอบสวนของรอยเตอร์ที่ตัดสินว่า กองกำลังของพวกเขาสังหารนักข่าวรอยเตอร์ อิสซัม อับดุลเลาะห์ ทางตอนใต้ของเลบานอนเมื่อวันที่ 13 ตุลาคม โดยกล่าวว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นในเขตการสู้รบที่ยังคุกรุ่นอยู่และอยู่ระหว่างการตรวจสอบ”

คณะกรรมการคุ้มครองนักข่าว (Committee to Protect Journalists: CPJ) รายงานว่า “สงครามอิสราเอล-กาซาส่งผลกระทบต่อนักข่าวอย่างรุนแรง ณ วันที่ 9 ธันวาคม การสอบสวนเบื้องต้นของ CPJ พบว่านักข่าวและเจ้าหน้าที่สื่ออย่างน้อย 63 คนอยู่ในหมู่ผู้เสียชีวิตมากกว่า 18,000 คนนับตั้งแต่สงครามเริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม โดยมีชาวปาเลสไตน์เสียชีวิตมากกว่า 17,000 รายในฉนวนกาซาและเวสต์แบงก์ และเสียชีวิต 1,200 รายในอิสราเอล

ในบทความเรื่อง “เหตุใดเศรษฐศาสตร์กระแสหลักถึงมีอัตราเงินเฟ้อผิดพลาด” ใน Project Syndicate เจมส์ กัลเบรธ กล่าวว่า การวินิจฉัยภาวะเงินเฟ้อที่ผิดพลาดของ “นักเศรษฐศาสตร์ชั้นนำ” ในปี 2564 ถึงปี 2565 ถือเป็นตอนล่าสุดในความล้มเหลวที่เกิดขึ้นต่อเนื่องมายาวนาน จากการไม่คาดการณ์สถานการณ์ทางการเงินในปี 2551 วิกฤตการณ์เพื่อสนับสนุนความเข้มงวดในการทำลายตนเองในปี 2553 นักเศรษฐศาสตร์กระแสหลักจำเป็นต้องตรวจสอบความเชื่อหลักของตนอีกครั้ง หรือวิชาชีพนั้นจำเป็นต้องมีกระแสหลักใหม่ โดยบทความนี้ควรค่าแก่การอ่าน

ในบทความอีกบทความหนึ่งชื่อ “A Victory Lap for the Transitory Inflation Team” ใน Project Syndicate โจเซฟ สติกลิทซ์ กล่าวว่า กว่าสองปีหลังจากที่นักเศรษฐศาสตร์แบ่งแนวความคิดออกเป็นสองฝ่ายที่เป็นปฏิปักษ์ในเรื่องธรรมชาติของภาวะเงินเฟ้อหลังการแพร่ระบาด ตอนนี้เรารู้แล้วว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายถูก การยุบตัวของเงินเฟ้อเป็นการยืนยันว่าการขึ้นราคาก่อนหน้านี้เป็นการดำเนินการ “ชั่วคราว” ซึ่งได้รับแรงหนุนส่วนใหญ่จากการหยุดชะงักของอุปทานและการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ในภาคส่วนต่าง ๆ บทความดังกล่าวนี้เป็นอีกหนึ่งบทความที่ควรค่าแก่การอ่าน

## กฎเกณฑ์

“คนเขลามักจะรีบเร่งในขณะที่คนฉลาดคิดอย่างรอบคอบก่อนจะลงมือทำ” สามารถอธิบายได้อย่างง่ายดายมาถึงเจ้าของที่รีบเร่งสั่งต่อเรือขับเคลื่อนสองเชื้อเพลิงในขณะนี้ สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เราจะเป็นกลุ่มสุดท้ายในภาคการขนส่งที่จะสั่งต่อเรือใหม่ซึ่งพร้อมสำหรับเชื้อเพลิงแห่งอนาคต และเหตุผลก็คือ อยู่ต่อเรือไม่ต้องการต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง หากพวกเขาสามารถต่อเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เรือขนส่งก๊าซ เรือขนส่งรถยนต์ เรือขนส่งนอกชายฝั่งที่มีมูลค่าสูงกว่าได้ ณ ที่ว่างในอยู่ต่อเรือ และภายในกลุ่มเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เรือซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือจะเป็นกลุ่มสุดท้ายที่จะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เนื่องจากท่าเรือต่าง ๆ ที่เรือเหล่านี้มีกำหนดเส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าอยู่นอกเส้นทางหลักจนทำให้ความพร้อมใช้เชื้อเพลิงซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมจะกลายเป็นปัญหา จากนั้น เราก็มียุทธศาสตร์ใหม่ ซึ่งเป็นลูกค้ำของเราที่ไม่ต้องการจ่ายเงินเพิ่มสำหรับเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าว และพวกเขาก็ไม่เต็มใจที่จะเซ็นสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวมากกว่า 5 ปี หากไม่มีกรณีที่สามารถทำได้ในเชิงพาณิชย์ เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมได้อย่างไร? วิธีเดียวกันก็คือหาก IMO กำหนดเส้นทางตายและภาษีคาร์บอนสากลทั่วโลก ในขณะเดียวกัน ผู้ที่สั่งต่อเรือเครื่องยนต์ LNG จะต้องจัดการกับความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซมีเทนที่มีราคาแพง โดยผู้ที่ให้บริการเรือขนส่งสินค้าที่ใช้เครื่องยนต์เมทานอลได้ตระหนักอย่างซ้ ๆ ว่าต้นทุนของเมทานอลสีเขียวจะสูงกว่าต้นทุนของแอมโมเนียสีเขียวหลายเท่า การเริ่มต้นเป็นคนแรกดูเหมือนจะไม่ใช้ความคิดที่ดีที่สุดในการเลือกเชื้อเพลิงสำหรับเรือในอนาคตของคุณ

ระบบการซื้อขายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสหภาพยุโรป (European Union Emissions Trading System: EU ETS) สำหรับการขนส่งสินค้าได้มีผลบังคับใช้ในต้นปี 2567 และคาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายกว่า 3,600 ล้านดอลลาร์ในปี 2567 ดังนั้น เรือที่มีประสิทธิภาพสูงสุดจะทำการค้าขายกับสหภาพยุโรป ชำระราคาของ ETS เรียกเก็บเงินจากลูกค้า และเรือที่มีประสิทธิภาพน้อยกว่าก็จะไปค้าขายที่อื่นต่อไป ปริมาณ CO2 ทั้งหมดที่สร้างขึ้นจะไม่ลดลงเลยแม้แต่น้อยเนื่องจากภาษีนี้ แต่สหภาพยุโรปจะเก็บเงินได้ 3,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่าน ETS ซึ่งบุคคลในสหภาพยุโรปทั่วไปจะต้องจ่ายเงินให้ อย่างไรก็ตาม หาก IMO จะเรียกเก็บภาษี CO2 ทั่วโลกที่เป็นสากล เรือทุกลำจะต้องจ่ายเงินไม่ว่าพวกเขาจะซื้อขายที่ไหนก็ตาม CO2 โดยรวมจะลดลง และเรือที่ไม่มีประสิทธิภาพจะถูกบังคับให้ไปจบลงที่อุปสรรควางเรือที่ซึ่งเรือเหล่านั้นควรอยู่ วิธีแก้ปัญหามาแบบได้ประโยชน์กันทุกฝ่ายแต่ความเข้าใจในเชิงพาณิชย์ดูเหมือนจะไม่สอดคล้องกับหน่วยงานกำกับดูแล

บทความใน Splash ที่อ้างอิงรายงานของสวีเดนแสดงให้เห็นชัดเจนว่ามีสารปนเปื้อนถึงร้อยละ 90 ในการปล่อยน้ำออกจากเครื่องจักรขับเคลื่อนความเร็วสูง ดังที่เราได้กล่าวไว้ซ้ำแล้วซ้ำอีก เครื่องจักรขับเคลื่อนความเร็วสูงเป็นเครื่องมือทางเศรษฐกิจที่ช่วยให้เรือสามารถถ่ายโอนมลพิษจากท้องฟ้าลงสู่ทะเลพร้อมทั้งทำกำไรในระหว่างนั้น ประเทศส่วนใหญ่ไม่อนุญาตให้มีการปล่อยน้ำจากเครื่องจักรขับเคลื่อนความเร็วสูงสู่ท่าเรือของตนเนื่องจากพวกเขาตระหนักดีว่ามีสิ่งปนเปื้อน

บทความที่เขียนโดยวิล เวคินบลูมเบิร์กในหัวข้อ โครงการนิวเคลียร์ขนาดเล็กแห่งแรกของสหรัฐฯ ถูกยกเลิกหลังจากต้นทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 53 ระบุว่า บริษัท NuScale Power Corp ซึ่งเป็นบริษัทแรกที่ได้รับการอนุมัติจากสหรัฐฯ สำหรับการออกแบบ SMR กำลังยกเลิกแผนการสร้างโรงไฟฟ้าสำหรับผู้ใช้บริการยูทาห์เนื่องจากต้นทุนพุ่งสูงขึ้น การตัดสินใจยุติโครงการตอกย้ำถึงอุปสรรคที่อุตสาหกรรมต้องเผชิญในการวางเครื่องปฏิกรณ์แบบโมดูลาร์ขนาดเล็กเครื่องแรกเข้าสู่บริการ

เชิงพาณิชย์ในประเทศ บริษัทกล่าวในปี 2564 ที่จะส่งพลังงานที่ 58 เหยี่ยสหรัฐต่อเมกะวัตต์-ชั่วโมง แต่ตัวเลขดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 53 เป็น 89 เหยี่ยสหรัฐ เป็นอีกครั้งที่ดูเหมือนว่า SMR จะไม่สามารถส่งมอบตามสัญญาที่ให้ไว้ได้

รายงานของ Bloomberg จาก COP28 ระบุว่า “ปราศจากการดำเนินการใด ๆ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั่วโลกจากการปศุสัตว์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 47 ภายในปี 2593 จากระดับปี 2558 องค์การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติกล่าว” สุดท้ายนี้ อุตสาหกรรมปศุสัตว์ที่มีส่วนรับผิดชอบร้อยละ 15 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดจะได้รับรู้ถึงความร้อนจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศถึงเวลาแล้วเช่นกัน

FT เพิ่มสิ่งนี้เพื่อการวัดผลที่ดีขึ้นของ ข้อตกลงครั้ง “ประวัติศาสตร์” ในการยกเลิกการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลได้บรรลุข้อตกลงในการประชุมสุดยอดสภาพภูมิอากาศของ COP28 ในดูไบ ซึ่งกำหนดเส้นทางสู่การปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ทั่วโลกภายในปี 2593 ข้อตกลงนี้ยังห่างไกลจากความสมบูรณ์แบบมาก บทความซึ่งเขียนโดยคณะบรรณาธิการ FT แท้จริงแล้วผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซรายใหญ่ดูเหมือนไม่สะทกสะท้านกับการประกาศดังกล่าว ซึ่งเป็นสัญญาณเริ่มต้นว่าอาจไม่ลดการผลิตไฮโดรคาร์บอนลงมากเท่าที่ควร แต่มันเป็นการก้าวไปข้างหน้า แทนที่จะเป็นการล่าถอยที่เคยหวาดกลัว สิ่งนี้จะเพียงพอหรือไม่?

บลูมเบิร์กกล่าวว่า “เป็นครั้งแรกในรอบกว่า 50 ปีที่สหรัฐฯ ได้ให้การอนุญาตสำหรับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ชนิดใหม่ Kairos Power สตาร์ทอัพในแคลิฟอร์เนียซึ่งได้รับใบอนุญาตก่อสร้างจากคณะกรรมการกำกับดูแลนิวเคลียร์เพื่อสร้างเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ Hermes ในรัฐเทนเนสซี แม้ว่าเครื่องปฏิกรณ์เชิงพาณิชย์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันจะถูกทำให้เย็นลงด้วยน้ำ แต่เทคโนโลยี Kairos จะใช้เกลือฟลูออไรด์หลอมเหลวเป็นสารหล่อเย็น”

## ความไม่เท่าเทียมกัน

หนึ่งในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติคือการช่วยให้ผู้คนหลุดพ้นจากความยากจน สิ่งนี้เกิดขึ้นในประเทศจีนในระดับใหญ่และการบริโภคเนื้อสัตว์ที่นั่นก็พุ่งสูงขึ้น เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองบรรทุกทุกส่วนผสมอาหารสัตว์ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับแนวทางการกินเนื้อสัตว์ที่ประสบความสำเร็จในประเทศจีน คนจีนกินผัก เมื่อเข้าสู่ชนชั้นกลาง อาหารของพวกเขาจะอุดมไปด้วยเนื้อสัตว์ และเมื่อพวกเขากลายเป็นคนรวยมาก ซึ่งก็คือ ส่วนหนึ่งของชนชั้นสูงร้อยละ 1 ของโลก พวกเขาจะกลับไปรับประทานอาหารมังสวิรัติที่เน้นพืชเป็นหลัก โชคดีสำหรับสินค้าแห่งเทกองที่มีผู้คนชนชั้นกลางอีกหลายพันล้านคน หรือผู้ที่กำลังจะไปถึงสถานะนั้นในไม่ช้า และเริ่มบริโภคอาหารที่อุดมด้วยเนื้อสัตว์มากขึ้น ส่งผลให้อุปสงค์ของส่วนผสมอาหารสัตว์เพิ่มมากขึ้น เมื่อเทียบกับปริมาณมากนี้ ตัวเลขที่น้อยกว่ามากเลื่อนไปสู่กลุ่มชนชั้นสูง ร้อยละ 1 เมื่อต้องการธัญพืช 2.5 กิโลกรัมต่อการเปลี่ยนน้ำหนักตัว 1 กิโลกรัม และเนื้อแดงต้องการเมล็ดพืชมากกว่า 6 กิโลกรัมจึงจะมีน้ำหนัก 1 กิโลกรัม ความเชื่อมโยงระหว่างความไม่เท่าเทียมกันกับความต้องการสินค้าแห่งเทกองจึงค่อนข้างชัดเจน ยิ่งความไม่เท่าเทียมกันน้อยลง อุปสงค์ของอาหารที่อุดมด้วยเนื้อสัตว์ส่งผลให้อุปสงค์สำหรับส่วนผสมอาหารสัตว์มากขึ้นตามไปด้วย และด้วยเหตุนี้ ความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจึงเพิ่มมากขึ้น

รอยเตอร์ระบุว่า “รายงานของอีอกซ์แฟม พบว่าความมั่งคั่งรวมของชายที่ร่ำรวยที่สุด 5 อันดับแรกของโลกเพิ่มขึ้นกว่าสองเท่าเป็น 869,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐนับตั้งแต่ปี 2563 ในขณะที่ผู้คน 5 พันล้านคนมีฐานะยากจนลง ในขณะที่เดียวกันคนงานเกือบ 800 ล้านคนพบว่าค่าจ้างของพวกเขาในช่วงสองปีที่ผ่านมาไม่สามารถตามอัตราเงินเฟ้อได้ ส่งผลให้โดยเฉลี่ยเท่ากับสูญเสียรายได้ต่อปี 25 วันต่อคนงานหนึ่งคน ตามการวิเคราะห์ของนักวิเคราะห์จาก Oxfam ผู้ที่ร่ำรวยที่สุดในโลกร้อยละ 1 เป็นเจ้าของสินทรัพย์ทางการเงินทั่วโลกถึงร้อยละ 43 ดังนั้น คนรวยร่ำรวยขึ้นและคนจนกลับยากจนลง ช่างเป็นโลกที่ไม่เท่าเทียมกันจริง ๆ

บลูมเบิร์กรายงานว่า ชื่อของโบอิงและเครื่องบินรุ่น 737 แม็กซ์ที่มีปัญหานั้นเชื่อมโยงกับความปลอดภัยเครื่องบินที่เลวร้ายที่สุดและความล้มเหลวในการออกแบบในประวัติศาสตร์การบินครั้งล่าสุด โดยมีผู้เสียชีวิต 346 รายในเหตุเครื่องบินโบอิง 737 Max ของบริษัท Lion Air เที่ยวบิน 610 ตกในปลายปี 2561 และสายการบินเอธิโอเปียแอร์ไลน์ เที่ยวบิน 302 ในเวลาไม่ถึงห้าเดือนต่อมา ครั้งหนึ่งบริษัทเคยมีชื่อเสียงในด้านความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือ แต่กลับมุ่งเน้นที่การสร้างภาพพจน์ให้กับผู้ถือหุ้นมากขึ้น ลัทธิทุนนิยมที่ไร้การควบคุมและเกินความจำเป็นของบริษัทต่าง ๆ เช่น Boeing เป็นตัวอย่างที่ชัดเจน

สำนักข่าวรอยเตอร์รายงานว่า ผู้พิพากษาในรัฐเดลาแวร์ปฏิเสธแผนการจ่ายเงินครั้งใหญ่ของบริษัท Tesla ของ Elon Musk มูลค่า 56,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเรียกค่าชดเชยที่ได้รับจากคณะกรรมการของผู้ผลิต EV ว่า “เป็นจำนวนเงินที่ไม่อาจประมาณการได้” ซึ่งไม่ยุติธรรมต่อผู้ถือหุ้น คำตัดสินดังกล่าวซึ่งสามารถอุทธรณ์ได้ส่งผลให้แผนการจ่ายค่าชดเชยครั้งใหญ่ที่สุดในอเมริกาเป็นโมฆะ

ในบทความสั้น ๆ แต่น่าสนใจชื่อ “This Is What Inflation Does To Our Kids” จอห์น รูบินอกกล่าวว่า “เศรษฐศาสตร์กระแสหลักพรรณนาถึงภาวะเงินเฟ้อ ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นสกุลเงินที่สูญเสียกำลังซื้อเล็กน้อยในแต่ละปี ตามความจำเป็นในการหล่อลื่นฟันเฟืองทางการค้า สิ่งที่เราคาดเดาเหมือนจะไม่เข้าใจ (หรือต้องการให้เราที่เหลือนำไป) ก็คือภาวะเงินเฟ้อยังเป็นเครื่องมือในการกระจายความมั่งคั่งจากชนชั้นหนึ่งไปยังอีกชนชั้นหนึ่งอีกด้วย มันผลักดันราคาหุ้น พันธบัตร และอสังหาริมทรัพย์ให้สูงขึ้น ทำให้เจ้าของสินทรัพย์เหล่านั้นมีฐานะร่ำรวยขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็ทำให้ชีวิตประจำวันยากขึ้นมากสำหรับผู้ที่ใช้ชีวิตแบบเงินเดือนชนเดือน และคุณก็เข้าใจแล้ว เศรษฐศาสตร์แบบคลาสสิก (mis) ใช้เพื่อสร้างความไม่เท่าเทียมทางการเงินโดยเฉพาะสำหรับผู้หางานครั้งแรกตามที่อธิบายไว้ในวิดีโอนี้โดยคนรุ่นใหม่ผู้รอบรู้ในบทความเดียวกัน

ในบทความใน New York Times หัวข้อ “India’s daughters” Amanda Taub เขียนว่า ในประเทศอื่น ๆ หลากหลายประเทศทั่วโลก การมีส่วนร่วมของแรงงานสตรีได้ขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่อินเดียมีอัตราการจ้างงานอย่างเป็นทางการต่ำที่สุดแห่งหนึ่งของโลกสำหรับผู้หญิง เฟอร์เซ็นต์ของผู้หญิงที่ทำงานโดยได้รับค่าจ้างลดลงอย่างรวดเร็วในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เมื่อปีที่แล้วร้อยละ 24 มีงานที่ได้รับค่าจ้าง โดยลดลงจากร้อยละ 29 ในปี 2553 ในประเทศจีนเมื่อเปรียบเทียบแล้ว อัตราดังกล่าวอยู่ที่ประมาณร้อยละ 60 หากปราศจากหนทางหาเลี้ยงชีพ ผู้หญิงจำนวนมากก็ไม่สามารถหนีจากการแต่งงานที่รุนแรงได้ การข่มขืนโดยคู่สมรสไม่ได้ถือเป็นความผิดทางอาญาในอินเดีย และผู้หญิงหลายพันคนถูกฆ่าในแต่ละปีโดยสามีของพวกเขา ตัวอย่างที่ด้านบนของบทความได้กล่าวไว้แล้วทั้งหมด โดยที่ทีมงานของ The Times ใช้เวลาสองปีที่ผ่านมารายงานเรื่องสำคัญ ๆ ความท้าทายทางเศรษฐกิจสำหรับอินเดีย ในแง่มุมของความไม่เท่าเทียมกันทางเพศ

บทความโดย Jonathan Watts ใน The Guardian เรื่อง คนรวยที่สุดร้อยละ 1 มีส่วนในการปล่อยก๊าซคาร์บอนมากกว่าคนจนที่สุดร้อยละ 66 ระบุว่า ในช่วงหกเดือนที่ผ่านมา The Guardian ได้ทำงานร่วมกับ Oxfam และ Stockholm Environment Institute และผู้เชี่ยวชาญอื่น ๆ บนพื้นฐานพิเศษ เพื่อจัดทำการศึกษาพิเศษ The Great Carbon Divide โดยสำรวจสาเหตุและผลที่ตามมาของความไม่เท่าเทียมกันของการปล่อยคาร์บอนและผลกระทบต่อไม่สมส่วนของคุณค่าที่ร่ำรวยอย่างมากซึ่งถูกเรียกว่า “กลุ่มผู้ก่อมลพิษ” ความยุติธรรมด้านสภาพภูมิอากาศจะเป็นประเด็นสำคัญในวาระการประชุมสุดยอดด้านสภาพอากาศของ UN Cop28 ในเดือนนี้ในสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ โปรดอ่านบทความนี้

ความแตกต่างด้านค่าจ้างระหว่างซีอีโอและพนักงานทั่วไปกลายเป็นเรื่องอนาจารในสหรัฐอเมริกา ในปี 2508 โดยทั่วไปแล้ว CEO จะได้รับค่าตอบแทนเป็น 20 เท่าของค่าจ้างพนักงานทั่วไป ภายในปี 2522 อัตราส่วนระหว่างเงินเดือนของ CEO และอัตราส่วนของพนักงานเฉลี่ยอยู่ที่ 33 ต่อ 1 ในปี 2564 อัตราส่วนค่าจ้างของ CEO ต่อมัธยฐานของพนักงานเพิ่มขึ้นเป็น 399 ต่อ 1 นับตั้งแต่ช่วงปลายทศวรรษ 2513 ค่าตอบแทนของ CEO เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 1,200 ในเวลาเดียวกัน ค่าจ้างของพนักงานชาวอเมริกันทั่วไปก็เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 นี่เป็นส่วนหนึ่งของเรื่องราวของการที่ระบบทุนนิยมอเมริกันถูกควบคุมโดยกลุ่มผู้นำระดับสูง มันนำเราโดยตรงไปสู่คณาธิปไตย ปกครองโดยคนที่รวยที่สุดเพียงไม่กี่คน และทำให้ประชาธิปไตยตกอยู่ในความเสี่ยง ข้อมูลเหล่านี้มาจากบทความของ Robert Reich

Fortune ระบุว่า “รัฐแคลิฟอร์เนียแม้จะมีประชากรคิดเป็นร้อยละ 12 ของสหรัฐอเมริกา แต่ก็มีคนไร้บ้านถึงร้อยละ 22” เมื่อพิจารณาว่าสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ร่ำรวยที่สุดในโลก ก็อาจเป็นประเทศที่มีความไม่เท่าเทียมกันมากที่สุดภายในจำนวนประชากรด้วย

Bloomberg กล่าวว่า “ตัวเลขล่าสุดของรัฐบาลกลางสหรัฐฯ แสดงให้เห็นภาพที่ชัดเจน โดยมีจำนวนประชากรไร้บ้านเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 ในช่วงปี 2565 ถึงปี 2566 ซึ่งรวมถึงจำนวนครอบครัวที่มีเด็กในสถานสงเคราะห์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วด้วย เหตุปัจจัยใดเป็นตัวขับเคลื่อนวิกฤตนี้? อีกบทความหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างอย่างสิ้นเชิงภายในประชากรสหรัฐ

รายงานของรอยเตอร์จาก COP28 กล่าวว่า จนถึงขณะนี้ UN Women ได้เปิดตัวรายงาน “Feminist Climate Justice: A Framework for Action” ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะผลักดันผู้หญิงและเด็กผู้หญิงมากถึง 158 ล้านคนเข้าสู่ความยากจน และจำนวนดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นเป็น 236 ล้านคนภายในปี 2593 นำเสียดายที่ความไม่เท่าเทียมกันดูเหมือนจะเพิ่มมากขึ้น

รายงานของ Bloomberg ระบุว่า “ครอบครัวที่ร่ำรวยที่สุดในโลกมีรายได้เพิ่มขึ้น 1.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐนับตั้งแต่การจัดอันดับครั้งล่าสุด และตัวเลขใหม่จากตะวันออกกลางไม่ได้เป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงที่น่าสังเกตเท่านั้น

ในบรรดาผู้ที่ทำกำไรได้มากที่สุดคือครอบครัวที่อยู่เบื้องหลังแบรนด์หรู Hermes ซึ่งเพิ่มเงิน 56,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐจนกลายเป็นผู้ที่รวยเป็นอันดับสามของโลก การเพิ่มขึ้นของความไม่เท่าเทียมยังคงดำเนินต่อไป

จากข้อมูลของรอยเตอร์ องค์กรสหประชาชาติคาดว่าในปีหน้าจะมีผู้หิวโหยสูงสุดเป็นประวัติการณ์ถึง 49.5 ล้านคนในแอฟริกาตะวันตกและแอฟริกากลางในปีหน้า เนื่องจากความขัดแย้งการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและราคาอาหารที่สูงลิ่ว

## การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่ตามมา กำลังส่งผลกระทบต่อตลาดการขนส่งสินค้า สภาพเศรษฐกิจโลก (The World Economic Forum: WFO) ณ กรุงดาวอสได้ขอให้ผู้นำ 1,490 คนเลือกความเสี่ยงที่พวกเขาเชื่อว่ามีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดวิกฤตการณ์ที่สำคัญในระดับโลก และร้อยละ 66 ตอบว่าสภาพอากาศสุดขั้ว สภาพอากาศในทะเลใต้ รับการทดสอบอย่างหนักโดยคลื่นสูง 10 เมตรซึ่งขณะนี้ถือว่าเป็นเรื่องปกติในช่วงที่สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย สิ่งนี้จะส่งผลให้เกิดความล่าช้าของเรือในทะเล และยิ่งเกิดความล่าช้ามากขึ้นเมื่อเรือที่ล่าช้าจากสภาพอากาศเหล่านั้นไปถึงท่าเรือในที่สุด โดยมีคิว ณ ท่าเรือที่ยาว เนื่องจากสภาพอากาศอันเลวร้ายบนบกซึ่งคุณคงพอเคาได้ ความล่าช้าเหล่านี้รุนแรงขึ้นจากการขาดแคลนน้ำในทะเลสาบ Gatun ส่งผลให้เรือต้องจอดรอที่คลองปานามาเป็นเวลานาน โดยเรือหลายลำตัดสินใจที่จะใช้เส้นทางยาวรอบ ๆ แหลมกูดโฮปแทนที่จะลอดผ่านคลองส่งผลให้ระยะทางในแ่งตันไมล์เพิ่มขึ้น อีกทั้งต้องประสบกับความล่าช้าที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากสภาพอากาศในทะเล ระดับน้ำต่ำในแม่น้ำ ท่าเรือส่งออกธัญพืชในอเมริกาใต้ และในแม่น้ำมิสซิสซิปปีในอเมริกาเหนือ ยังส่งผลให้การมาถึงของธัญพืชล่าช้าซึ่งนำไปสู่ความแออัดอย่างมีนัยสำคัญในประเทศผู้ส่งออกธัญพืชหลักเหล่านี้ นี่คือการขาดบางประการที่ทำให้อัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าในมหาสมุทรแอตแลนติกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงกลางเดือนพฤศจิกายน ซึ่งเป็นช่วงที่ฤดูกาลจะมีอัตราลดลงตั้งแต่กลางเดือนพฤศจิกายนจนถึงสองสัปดาห์หลังตรุษจีน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีนเผชิญกับอุณหภูมิฤดูร้อนที่สูงมาก ตามมาด้วยฝนตกหนักและขณะนี้อากาศหนาวเย็นในสัปดาห์ที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายนและต่อเนื่องในเดือนธันวาคม ส่งผลให้การเก็บเกี่ยวธัญพืชที่ผลผลิตได้รับผลกระทบจากความร้อนจัดและน้ำท่วมต้องหยุดชะงัก ประเทศจีนซึ่งมีเป้าหมายความมั่นคงทางอาหารจะยังคงซื้อธัญพืชต่อไปในไตรมาสสี่ของปี 2566 ในปี 2567 และปีต่อไป ความเชื่อมโยงระหว่างการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองนั้นชัดเจนอยู่แล้ว

บลูมเบิร์ก รายงานว่า “ถึงแม้จะมีความท้าทายในปี 2566 แต่โลกก็ทุ่มเงินไปกับพลังงานสะอาดถึง 1.7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งมากกว่า 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐที่ลงทุนในเชื้อเพลิงฟอสซิล การใช้งานรถยนต์พลังงานแสงอาทิตย์และรถยนต์ไฟฟ้าจำนวนมากในจินคิดเป็นสัดส่วนส่วนใหญ่ของการใช้จ่ายดังกล่าว และดูเหมือนว่าเงินมีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการในวงกว้าง”

บลูมเบิร์ก รายงานว่า “จินคิดตั้งแผงโซลาร์เซลล์ในปี 2566 มากกว่าที่สหรัฐฯ หรือประเทศอื่น ๆ เคยสร้างมา” ประเทศจีนได้เพิ่มพลังงานแสงอาทิตย์ 216.9 กิกะวัตต์ในปีที่แล้ว ซึ่งทำลายสถิติก่อนหน้านี้ที่ 87.4 กิกะวัตต์ในปี 2565 ซึ่งน้อยกว่า 175.2 กิกะวัตต์ในสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นตลาดพลังงานแสงอาทิตย์ที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลก การขยายพื้นที่ดังกล่าวช่วยเพิ่มปริมาณพลังงานทดแทนจำนวนมหาศาล”

Scott Dance ของ Washington Post เขียนว่า ในปีแห่งภาวะโลกร้อนอย่างน่าประหลาดใจกำลังใกล้เข้ามา อุณหภูมิเฉลี่ยรายปีที่สูงเป็นประวัติการณ์ก็ได้รับการยืนยันแล้ว ตอนนี้นักวิทยาศาสตร์บางคนคาดเดาแล้วว่าปี 2567 อาจจะร้อนกว่าที่เป็นอยู่มากขึ้นอีก การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่มีน้ำทะเลอุ่นขึ้นจะส่งผลกระทบต่อคลื่นที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ในช่วงที่สภาพอากาศเลวร้ายในทะเลบ่อยครั้งมากขึ้นเรื่อย ๆ

ตามข้อมูลของบลูมเบิร์ก ฝนตกหนักที่กระทบฮ่องกงในเดือนกันยายนนี้ ถือเป็นฝนตกหนักที่สุดนับตั้งแต่เริ่มบันทึก

ในปี 2427 ส่งผลให้เกิดความเสียหายกว่า 100 ล้านเหรียญสหรัฐ และถือเป็นเหตุการณ์ทางสถิติ 1 ใน 500 ปี นำเสียดายที่สภาพอากาศไม่มีความทรงจำ ดังนั้น เหตุการณ์ดังกล่าวอาจเกิดซ้ำอีกครั้งในปีหน้า

บลูมเบิร์กรายงานว่า ตามข้อมูลของศูนย์ไฟป่าแคนาดา ยังมีไฟป่าอีก 330 จุดที่กำลังลุกไหม้ทั่วแคนาดา โดยมีเหตุการณ์ไฟป่าถึง 85 ครั้งที่เกิดการลุกลามจนควบคุมไม่ได้ จนถึงปี 2566 เกิดเพลิงไหม้ไปแล้ว 6,647 ครั้ง เผาผลาญพื้นที่ไปแล้ว 18.5 ล้านเฮกตาร์ ซึ่งมีขนาดประมาณมลรัฐนอร์ทดาโกตา

บทความชื่อ World's Largest Iceberg Breaks Free in Antarctica ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน ระบุว่า ภูเขาน้ำแข็งที่ใหญ่ที่สุดในโลกซึ่งมีน้ำหนักราวหนึ่งล้านล้านตัน A23a ครอบคลุมพื้นที่เกือบ 1,500 ตารางไมล์ ซึ่งใหญ่ประมาณสามเท่าของมหานครนิวยอร์กได้พังทลายลงจากแผ่นน้ำแข็งหลักบริเวณพื้นทะเลเวดเคลล์แล้ว และเริ่มลอยไปทางมหาสมุทรใต้ มาร์ซออธิบายว่า “ภูเขาน้ำแข็งขนาดนี้มีศักยภาพที่จะอยู่รอดได้เป็นเวลานานในมหาสมุทรใต้ แม้ว่าจะอ่อนกว่ามากก็ตาม และมันสามารถเคลื่อนตัวไปทางเหนือขึ้นไปถึงแอฟริกาใต้ซึ่งอาจขัดขวางการขนส่ง” รอยเตอร์รายงาน ตามที่อธิบายไว้ในย่อหน้าเริ่มต้นของหัวข้อนี้ การเดินทางทางทะเลจะยากขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากสภาพอากาศกำลังเข้าสู่สัดส่วนที่ยิ่งใหญ่ ขณะนี้ ด้วยศักยภาพของภูเขาน้ำแข็งขนาดมหึมาที่จะไปถึงแหลมกู๊ดโฮป และปัญหาคลองปานามาที่ผลักดันเรือไปยังแหลมกู๊ดโฮปมากขึ้น เราจึงมองเห็นการหยุดชะงักในทะเลอันเนื่องมาจากปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศมากยิ่งขึ้น

บลูมเบิร์กระบุว่า ปริมาณการใช้ถ่านหินโดยรวมจะแตะระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่มากกว่า 8,500 ล้านตัน ในปีนี้ (ปี2567) จากนั้นจะเริ่มลดลงอย่างช้า ๆ โดยใช้เวลานาน ตามรายงานจากสำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ

บลูมเบิร์กมีตัวอย่างที่น่าสนใจเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ “โลกกำลังเข้าสู่ปีที่สองของปรากฏการณ์สภาพอากาศเอลนีโญ” นักวิทยาศาสตร์ด้านสภาพภูมิอากาศคาดการณ์ว่าอุณหภูมิจะทำลายสถิติมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้เกิดพายุ ไฟป่า และน้ำท่วมที่อันตรายยิ่งขึ้น ด้วยข้อบ่งชี้ทั้งหมดที่ชี้ให้เห็นถึงสภาพอากาศที่อบอุ่นอย่างต่อเนื่องทั่วมหาสมุทร ปี 2567 อาจลุกลามเข้าสู่ปีที่ห้าที่มีพายุเฮอริเคนที่มีความรุนแรงมากที่สุด นักวิทยาศาสตร์จะจับตาดูขั้วโลกด้วย ที่ซึ่งน้ำแข็งละลายในอัตราที่น่าตกใจ เรือจะยังคงล่าช้าในทะเลเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

Bloomberg ระบุว่า “ความสามารถในการกักเก็บคาร์บอนในปัจจุบันของโลกอยู่ที่ 45 ล้าน ตามข้อมูลของสำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (International Energy Agency) โดยตัวเลขดังกล่าวเป็นเพียงร้อยละ 4 ของการกักเก็บคาร์บอนที่จำเป็นภายในปี 2573 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 และแม้จะมีการลงทุนหลายพันล้านเหรียญสหรัฐในเทคโนโลยีนี้ก็ตาม หวังว่านี่จะไม่จบลงด้วยการลงทุนสูงไปโดยสูญเปล่า

รอยเตอร์รายงานว่า “น้ำท่วมฉับพลันในลิเบียในเดือนกันยายนก่อให้เกิดภัยพิบัติด้านสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม ซึ่งต้องใช้เงิน 1.8 พันล้านเหรียญสหรัฐในการฟื้นฟู ตามรายงานของธนาคารโลก สหประชาชาติ และสหภาพยุโรป”

## Bloomberg บอกเราว่า “เกิดอะไรขึ้นที่ COP28”

**วันที่ 1:** ผู้แทนจากเกือบ 200 ประเทศเห็นพ้องในรายละเอียดสำหรับการดำเนินกองทุนสูญเสียและความเสียหาย ซึ่งเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ออกแบบมาเพื่อช่วยประเทศที่มีความเปราะบางในการรับมือกับสภาพอากาศที่รุนแรงมากขึ้นซึ่งเกิดจากภาวะโลกร้อน

**วันที่ 2:** สุลต่าน อัล จาเบอร์ ประธาน COP28 ประกาศว่าสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์จะทุ่มเงิน 3 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐเข้ากองทุนการเงินเพื่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เรียกว่า Alterra ซึ่งเขานามว่าเป็น “มาตรการที่ไม่เหมือนใคร”

**วันที่ 3:** Exxon Mobil Corp. และ Aramco ของซาอุดีอาระเบีย นำคำมั่นสัญญาโดยผู้ผลิตน้ำมันและก๊าซ 50 รายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของตนเอง

**วันที่ 4:** ธนาคารโลกกล่าวว่ากำลังทำงานร่วมกับกลุ่มหัวหน้าฝ่ายการเงิน 15 แห่งเพื่อลดความเสี่ยงในการลงทุนในโครงการด้านสภาพภูมิอากาศในประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และดึงดูดเงินทุนภาคเอกชนเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

**วันที่ 5:** หลังจากบทความใน The Guardian รายงานว่าประธาน COP28 พบว่า “ไม่มีวิทยาศาสตร์” ใดที่จะสนับสนุนการเลิกใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลเพื่อรักษาอุณหภูมิให้ร้อนต่ำกว่า 1.5 องศาเซลเซียส สุลต่าน อัล จาเบอร์ กล่าวว่าเขาถูกเข้าใจผิด

**วันที่ 6:** จอห์น เคอร์รี่ ทูตด้านสภาพอากาศของสหรัฐฯ วิศวกรผู้ผลิตน้ำมันบางรายในสหรัฐฯ ที่ไม่ได้ดำเนินการมากพอที่จะต่อสู้กับภาวะโลกร้อน และเรียกบริษัท Chevron Corp. มาเพื่อตรวจสอบอย่างละเอียด

**วันที่ 7:** วลาดิเมียร์ ปูตินบินไปยังสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ ซึ่งเป็นการเดินทางครั้งแรกของเขาไปยังตะวันออกกลางนับตั้งแต่รัฐเซียบุกยูเครน เพื่อหารือเกี่ยวกับพลังงาน

**วันที่ 14:** COP28 จบลงด้วยการเรียกร้องให้ประเทศต่างๆ เปลี่ยนระบบพลังงานจากเชื้อเพลิงฟอสซิลอย่างรวดเร็วในลักษณะที่ยุติธรรมและเป็นระเบียบ แม้ว่าจะอยู่ในข้อตกลงที่ไม่มีผลผูกพันก็ตาม

## อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) นั้นได้มีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันในการที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมให้ได้มากยิ่งขึ้น มาตรฐานที่เพิ่มขึ้นโดย IMO ได้ก่อให้เกิดการวิจัยและพัฒนาของเทคโนโลยีสีเขียวสำหรับอุตสาหกรรมการเดินทางเรือ

อนุสัญญาการจัดการน้ำถ่วงเรือของ IMO มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2560 และได้กำหนดให้เรือทุกลำต้องมีรับรองการจัดการน้ำถ่วงเรือ เรือใหม่ที่ถูกสร้างขึ้น (วันที่วางกระดูกงู) หลังจากวันที่ข้างต้นจำเป็นต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองโดย IMO และกองเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันจำเป็นต้องติดตั้งระบบดังกล่าวในขณะที่ทำการตรวจสภาพที่เกี่ยวข้องกับการต่ออายุ IOPP ครั้งแรก (International Oil Pollution Prevention) หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ภายในสิ้นปี 2566 ระบบบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้รับการรับรองจาก USCG และ IMO ได้รับการติดตั้งบนเรือ 38 ลำในกองเรือของพีเอสแอล

## การลดคาร์บอนในการขนส่งและภาพรวมของกรอบการกำกับดูแล

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

แม้ว่าข้อตกลงปารีสจะไม่รวมการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ แต่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มุ่งมั่นที่จะมีส่วนร่วมในความพยายามในการจัดการกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เด่นชัดในแผนกลยุทธ์ ดังนั้น ในเดือนเมษายนของปี 2561 IMO จึงใช้กลยุทธ์เริ่มต้นในการลดก๊าซเรือนกระจก (GHG) จากเรือ เช่น การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) มีเทน (CH<sub>4</sub>) และไนตรัสออกไซด์ (N<sub>2</sub>O) ซึ่งแสดงเป็นปริมาณ CO<sub>2</sub>e (เทียบเท่าคาร์บอนไดออกไซด์) ในเดือนกรกฎาคม 2566 การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 80 (MEPD 80) IMO ได้นำยุทธศาสตร์ IMO ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเลตามแผนการดำเนินการติดตามผลที่ตกลงกันไว้มาบังคับใช้

กลยุทธ์เริ่มต้นของ IMO มีดังนี้

1. การลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนเฉลี่ย (การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่ง) ของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 40 ภายในปี 2573 โดยพยายามให้ถึงร้อยละ 70 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับระดับปี 2551
2. ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งทางทะเลอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเทียบกับปี 2551 ในขณะที่พยายามยุติการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดภายในศตวรรษนี้
3. การใช้เทคโนโลยี การใช้เชื้อเพลิงและ/หรือแหล่งพลังงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์หรือใกล้ศูนย์ ซึ่งต้องมีการใช้อย่างน้อยร้อยละ 5 โดยมุ่งมั่นให้ถึงร้อยละ 10 ของพลังงานที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศภายในปี 2566
4. ในปี 2566 ยุทธศาสตร์ IMO เบื้องต้นเกี่ยวกับการลดการปล่อย GHG จากเรือ (IMO GHG) ได้เสนอให้มีการตรวจสอบเชิงบังคับเพื่อให้บรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์จากการขนส่งระหว่างประเทศ กล่าวคือ



- ก. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 20 โดยตั้งเป้าไว้ที่ร้อยละ 30 ภายในปี 2573 เมื่อเทียบกับปี 2551 และ
  - ข. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมต่อปีจากการขนส่งระหว่างประเทศอย่างน้อยร้อยละ 70 โดยมุ่งมั่นที่จะให้ร้อยละ 80 ภายในปี 2583 เมื่อเทียบกับปี 2551
5. เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งระหว่างประเทศโดยเร็วที่สุด และเพื่อให้บรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในหรือประมาณปี 2593 โดยคำนึงถึงสถานการณ์ของประเทศต่าง ๆ ขณะเดียวกันก็ยังคงมีความพยายามในการยุติการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยสอดคล้องกับเป้าหมายอุณหภูมิระยะยาวที่กำหนดไว้ในมาตรา 2 ของข้อตกลงปารีส

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

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

## การปล่อยมลพิษจากการขนส่งทางทะเล

แม้ว่าการขนส่งทางทะเลจะเป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมากที่สุด แต่ก็มีประมาณการว่ามีส่วนในการปล่อย CO2 ทั่วโลกประมาณร้อยละ 2.2 ในปี 2555 เนื่องจากการขนส่งทางทะเลยังคงเติบโตควบคู่ไปกับการค้าโลก จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีความรู้ระดับโลกเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการควบคุมการปล่อยมลพิษอย่างมีประสิทธิภาพของภาคการเดินเรือ

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

การประชุมครั้งที่แปดสิบของคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ IMO (MEPC-80) ซึ่งจัดขึ้นในเดือนกรกฎาคม 2566 ได้นำแนวปฏิบัติเกี่ยวกับวัฏจักรความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจกของเชื้อเพลิงทางทะเล (แนวปฏิบัติ LSA) แนวทางเหล่านี้มีเป้าหมายที่จะครอบคลุมวัฏจักรเชื้อเพลิงทั้งหมด (โดยมีขอบเขตเฉพาะ) ตั้งแต่การสกัด การเพาะปลูก การนำกลับมาใช้ใหม่ การเปลี่ยนวัตถุดิบเป็นผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิง การขนส่ง รวมถึงการขนส่งเชื้อเพลิงจากโรงงานผลิตหรือคลังเก็บไปยังผู้ใช้ปลายทาง/การเติมเชื้อเพลิงให้แก่เรือ และสุดท้ายคือการใช้เชื้อเพลิงบนเรือ ขอบเขตของแนวปฏิบัติเหล่านี้คือเพื่อจัดการกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกี่ยวข้องกับวงจรชีวิตทั้งหมดของเชื้อเพลิง (Well-to-Tank: WtT) การปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดตั้งแต่จุดที่เชื้อเพลิงถูกเก็บไว้ในเรือจนถึงจุดที่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกถูกปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศเป็นก๊าซไอเสีย (Tank-to-Wake: TtW) และ การประเมินที่ครอบคลุมเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการใช้เชื้อเพลิงเฉพาะสำหรับการขับเคลื่อนทางทะเลและการผลิตพลังงาน (Well-to-Wake: WtW) รวมถึงความเข้มข้นของก๊าซเรือนกระจก (GHG) ที่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงทางทะเล/พลังงานที่ใช้ในการขับเคลื่อนเรือและการผลิตไฟฟ้าบนเรือโดยก๊าซเรือนกระจกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) มีเทน (CH4) และไนตรัสออกไซด์ (N2O)

## 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 CO<sub>2</sub> ลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

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

อย่างไรก็ตาม ในระหว่างการประชุม MEPC-75 มีการตัดสินใจที่จะเลื่อนวันที่มีผลบังคับใช้ของระยะที่ 3 จากวันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นวันที่ 1 เมษายน 2565 สำหรับเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกก๊าซขนาดใหญ่ (ขนาดระหว่าง 15,000 เดทเวตตันขึ้นไป) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกก๊าซ LNG และเรือสำราญที่มีแรงขับสูง ข้อกำหนดการลดความเข้มของคาร์บอนจะใช้กับเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ โดยเริ่มจากอัตราการลดลงร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 30 สำหรับเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ขนาดเล็กและเพิ่มสูงถึงร้อยละ 50 สำหรับเรือขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ (ขนาดระหว่าง 200,000 เดทเวตตันขึ้นไป) นอกจากนี้ยังมีการพิจารณาที่จะเปิดตัว EEDI ระยะที่สี่ในปี 2570

นอกเหนือจากข้อกำหนดข้างต้นตั้งแต่ปี 2562 ภายใต้ IMO Data Collection System (IMO-DCS) เรือที่มีขนาด 5,000 กรอสตันขึ้นไปจะต้องรวบรวมและรายงานข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงภายใต้ SEEMP Part II เรือเหล่านี้คิดเป็นเกือบร้อยละ 85 ของการปล่อย CO<sub>2</sub> จากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ข้อมูลที่รวบรวมจะเป็นพื้นฐานที่มั่นคงในการตัดสินใจเกี่ยวกับมาตรการเพิ่มเติมในอนาคต

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

สหภาพยุโรป (EU) ยังได้ใช้ระบบการซื้อขายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสหภาพยุโรป (EU ETS) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอีกร้อยละ 55 ภายในปี 2573 เทียบกับปี 2533 และทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 ตามกฎระเบียบดังกล่าว เรือขนส่งสินค้าหรือเรือขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ในสหภาพยุโรปที่มีขนาด 5,000 กรอสตันขึ้นไปจะถูกกำหนดให้ต้องจ่ายค่าชดเชยสำหรับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์นับตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป ซึ่งจะมีระยะเวลาสามปี โดยจะมีขอบเขตเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 40 ของการปล่อยก๊าซในปี 2567 ถึงร้อยละ 70 ในปี 2568 และร้อยละ 100 ในปี 2569 โดย EU ETS ในขั้นต้นจะครอบคลุมเพียงแก่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และจะขยายให้ครอบคลุมการปล่อยก๊าซมีเทนและไนตรัสออกไซด์ตั้งแต่ปี 2569 เป็นต้นไป เรือนอกชายฝั่งและเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปที่มีขนาดระหว่าง 400 ถึง 5,000 กรอสตัน จะต้องรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วย และเรือเหล่านี้จะถูกรวมอยู่ใน EU ETS ในภายหลัง

## มาตรการทางเทคนิค Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)

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

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

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

- การนำการจำกัดกำลังเครื่องยนต์หรือการจำกัดกำลังเพลามาใช้
- การเพิ่มความจุของเรือ (โดยการเพิ่มน้ำหนักบรรทุก (เดทเวทตัน) หรือน้ำหนักรวม (กรอสตัน) ถ้าเป็นไปได้ในเชิงโครงสร้าง)
- อุปกรณ์เพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อน เช่น ใบพัดประสิทธิภาพสูง ครีบฝากรอบ ใบพัด สีที่มีแรงเสียดทานต่ำ 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 ระหว่างปี หรือการต่ออายุครั้งแรกของ International Air Pollution Prevention ใบรับรอง (IAPP) ภายในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 สำหรับเรือที่ส่งมอบก่อนวันที่ 1 มกราคม 2566 หรือเมื่อมีการสำรวจเบื้องต้นของ IEEC สำหรับเรือที่ส่งมอบในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566

สำหรับกองเรือของพีเอสแอล ตามการคำนวณของ EEXI เรือจำนวน 23 ลำถูกกำหนดให้ใช้การจำกัดกำลังของเครื่องยนต์ และเรือจำนวน 20 ลำในจำนวนนี้ได้ทำการติดตั้ง EPL ในระหว่างการสำรวจ IAPP ตามระยะ/ประจำปีในปี 2566 ส่วนเรืออีก 3 ลำที่เหลือจะมีการติดตั้ง EPL ภายในไตรมาสแรกของปี 2567

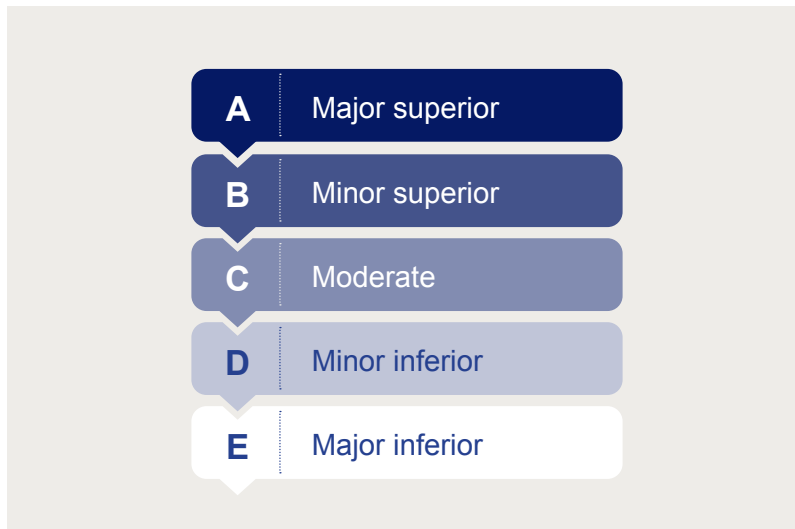
## มาตรการปฏิบัติการ ตวงบังชี้ความเข้มของคาร์บอน (CII) และการวางแผนบริหารการใช้พลังงานของเรือ (SEEMP)

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 ธันวาคมในปีปฏิทินนั้น ๆ 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)



ตัวบ่งชี้ความเข้มของคาร์บอนในการดำเนินงานประจำปีที่ได้รับจะอ้างอิงตาม IMO-DCS ต้องส่งข้อมูลการปล่อยมลพิษผ่าน IMO-DCS นอกเหนือจากข้อกำหนดการใช้เชื้อเพลิงที่มีอยู่ อย่างน้อยที่สุดการรายงานการปล่อยมลพิษต้องรวม AER (สำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เรือขนส่งสินค้าที่เป็นของเหลว เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เรือขนส่งสินค้าทั่วไป เรือขนส่งก๊าซ LNG เรือบรรทุกก๊าซ เรือขนส่งสินค้ารวม และเรือขนส่งตู้สินค้าแช่เย็น)

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

1. การจัดอันดับ CII ของเรือพร้อมกับคำอธิบายของวิธีการที่ใช้ในการคำนวณ CII ปฏิบัติการประจำปีของเรือ
2. CII การปฏิบัติงานประจำปีที่จำเป็นสำหรับสามปีถัดไป
3. แผนการดำเนินการที่จัดทำเป็นเอกสารว่าจะบรรลุ CII ในการปฏิบัติงานประจำปีที่จำเป็นในช่วงสามปีข้างหน้าได้อย่างไร 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	การลดความเข้มข้นประจำปี (จากการอ้างอิงปี 2562)
2566	ร้อยละ 5
2567	ร้อยละ 7
2568	ร้อยละ 9
2569	ร้อยละ 11
2570 - 2573	ยังอยู่ระหว่างการพิจารณา

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

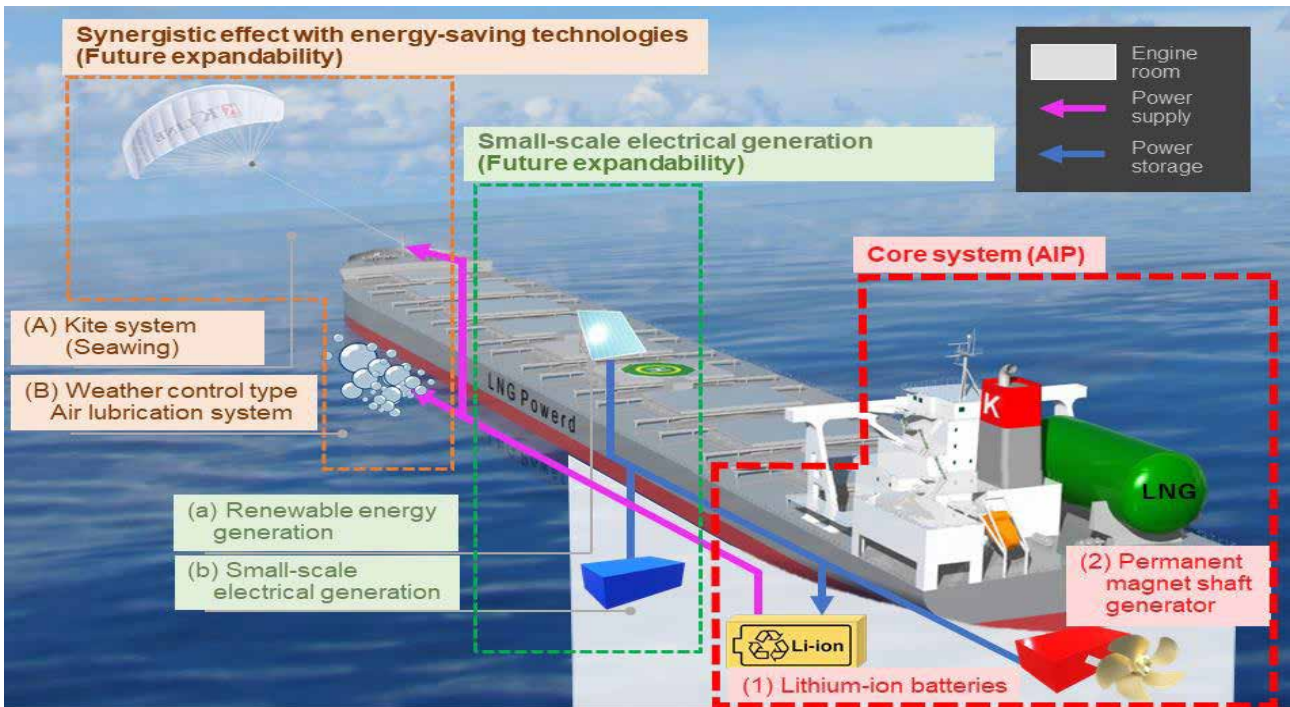
ประเภทของเรือ	2564			2565			2566		
	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์	จำนวนเรือ	ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)	ค่าเฉลี่ยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์
เรือขนส่งซีเมนต์	4	42,216.46	13.75	4	44,476.70	13.60	4	44,718.23	15.27
เรือขนาดแฮนด์ไซส์	15	198,769.11	7.89	17	195,721.21	7.52	17	210,967.64	6.71
เรือขนาดซูพราแมกซ์	9	149,800.48	6.42	9	144,056.00	5.98	9	152,163.23	5.45
เรือขนาดอัลตราแมกซ์	8	131,048.50	4.55	8	107,570.11	4.43	8	117,742.69	4.25
<b>รวม</b>	<b>36</b>	<b>521,834.64</b>	<b>7.42</b>	<b>38</b>	<b>491,824.02</b>	<b>7.14</b>	<b>38</b>	<b>525,591.79</b>	<b>6.80</b>

ดังนั้นสามารถสังเกตได้จากตาราง ค่า CII เฉลี่ยสำหรับกองเรือของพีเอสแอลในปี 2566 คือ 6.80 กรัมของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์

## การพัฒนาอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีใหม่อื่น ๆ

ภาคการเงินของการเดินเรือและการเช่าเหมาลำได้ตระหนักถึงบทบาทของพวกเขานในการทำให้การขนส่งทางทะเลเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้นโดยการสร้างหลักการโพไซดอนและกฎบัตรการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นกรอบการทำงานสำหรับสถาบันการเงินและผลประโยชน์ของภาคการขนส่งสินค้าทางทะเล (รวมถึงผู้เช่าเรือและเจ้าของสินค้า) เพื่อให้แน่ใจว่าผลประโยชน์ของพวกเขาสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ในกลยุทธ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ IMO

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



นอกจากอุปกรณ์สำหรับลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายใต้ AIPs ล่าสุดแล้ว เป้าหมายคือการลดการปล่อยก๊าซในอนาคดด้วยการติดตั้งเทคโนโลยีทางเลือกต่าง ๆ



ภาพจาก: Tsuneshi

แม้ว่า LNG ยังคงเป็นตัวเลือกเชื้อเพลิงที่ได้รับความนิยมมากที่สุดสำหรับเรือซึ่งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แต่เรือที่เผาไหม้เชื้อเพลิงเมทานอลก็มีสัดส่วนไม่น้อยสำหรับคำสั่งต่อเรือใหม่ในปีนี้ เมทานอลสามารถแบ่งได้เป็นเมทานอลจากฟอสซิลและเมทานอลหมุนเวียน เมทานอลจากฟอสซิลผลิตจากถ่านหินหรือก๊าซธรรมชาติ เมทานอลหมุนเวียนสามารถผลิตได้จากสิ่งต่าง ๆ เช่น ชีวมวลหรือคาร์บอนไดออกไซด์ที่จับได้ร่วมกับไฮโดรเจนสีเขียว เมทานอลเป็นของเหลวที่ระดับความดันในชั้นบรรยากาศ และสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงได้ร้อยละ 7 การปล่อยก๊าซออกไซด์ของซัลเฟอร์ (Sox) ลดลงได้ร้อยละ 9 และการปล่อยไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) ลดลงได้ร้อยละ 60 เมทานอลยังย่อยสลายทางชีวภาพอย่างรวดเร็วในน้ำ ซึ่งส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าพลังงานทางเลือกอื่น ๆ

ในปี 2566 สมาคมจัดลำดับชั้นเรือ ClassNK ได้ออกการอนุมัติในหลักการ (AIPs) สำหรับการออกแบบสี่แบบ ซึ่งรวมถึงการออกแบบเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของเชื้อเพลิงกลุ่มเมทานอลขนาดระวาง 210,000 เดทเวทตัน ที่พัฒนาโดย Marine Design & Research Institute of China (MARIC) สำหรับความสำเร็จเหล่านี้สมาคมจัดลำดับชั้นเรือ ClassNK ได้ดำเนินการตรวจสอบตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งสอดคล้องกับประเภทเรือที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวทางสำหรับเรือที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือก

บริษัทต่อเรือของญี่ปุ่น Tsuneishi Shipbuilding ได้รับคำสั่งซื้อเรือที่ใช้เชื้อเพลิงเมทานอลสำหรับเรือขนาดคามซาร์แมกซ์ AEROLINE (ขนาดระวาง 81,200 เดทเวทตัน) และ TESS66 AEROLINE (ขนาดระวาง 65,700 เดทเวทตัน) จากบริษัท Mitsui & Co., Ltd และบริษัท Kambara Kisen ตามลำดับ การออกแบบทั้งสองนี้ใช้เมทานอลที่ผลิตโดยการสังเคราะห์คาร์บอนไดออกไซด์ที่นำกลับมาใช้ใหม่และไฮโดรเจนที่ผลิตโดยใช้แหล่งพลังงานหมุนเวียน รวมถึงไบโอเมทานอลที่ได้จากก๊าซชีวภาพ การออกแบบของเรือช่วยเพิ่มพื้นที่บรรทุกสินค้าให้ได้ปริมาณสูงสุด ในขณะที่เดียวกันก็รับประกันความจุถังของถังเมทานอลที่เพียงพอเพื่อให้มีระยะการเดินทางที่ต้องการในเส้นทางต่าง ๆ ขณะเดียวกันก็เพิ่มพื้นที่บรรทุกสินค้าให้สูงสุด

บริษัท Lloyd's Register (LR) บริษัท Cargil International, Minerva Dry inc และบริษัท Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co Ltd (NACKS) ได้ร่วมมือกันในการออกแบบเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดคามซาร์แมกซ์ที่สามารถเผาไหม้เชื้อเพลิงเมทานอลและเรือขับเคลื่อนด้วยใบพัด (rotor sail) การออกแบบนี้จะช่วยให้มีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกที่ประหยัดพลังงานแบบใหม่ซึ่งสอดคล้องกับกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมใหม่และที่กำลังจะมีขึ้นซึ่งกำหนดข้อกำหนดในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

ยังคงมีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการใช้เทคโนโลยีเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากเรือที่ให้บริการบริษัท Eastern Pacific Shipping ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในสิงคโปร์รายงานว่า บริษัทได้ติดตั้งเทคโนโลยีการกรองและดักจับคาร์บอนจากบริษัท Value Marine สตาร์ทอัพชาวคัตซ์เรียบร้อยแล้ว การติดตั้งแล้วเสร็จในต้นปี 2566 บนเรือบรรทุกสารเคมี Pacific Cobalt ซึ่งเป็นเรือขนาด 49,886 เดทเวทตัน บริหารงานโดย Eastern Pacific โมดูลการดักจับคาร์บอนและการจัดเก็บ (CCS) ของ Value Marine ที่เพิ่มเข้าไปในระบบสามารถดักจับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้มากถึงร้อยละ 40 จากเครื่องยนต์หลักและเครื่องยนต์เสริมของเรือ

โครงการพลังงานนิวเคลียร์ในภาคการขนส่งทางทะเล: ขณะนี้ทั่วโลกมีโครงการซึ่งเกี่ยวข้องกับการใช้พลังงานนิวเคลียร์ในภาคการขนส่งทางทะเลเป็นจำนวนมากซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ บริษัท CORE POWER จากสหราชอาณาจักร ร่วมกับบริษัท Terra Power บริษัท Southern Company และกลุ่มบริษัทด้านพลังงานจากอะตอมเครือ Orano จากฝรั่งเศส กำลังพัฒนาเครื่องปฏิกรณ์เกลือหลอมเหลวแบบแยกส่วนเพื่อขับเคลื่อนเรือและให้พลังงานที่เชื่อถือได้สำหรับการผลิตพลังงานสีเขียวสังเคราะห์จากไฮโดรเจน เครื่องปฏิกรณ์ต้นแบบเครื่องแรกมีกำหนดเริ่มการทดลองในปี 2568

ในเกาหลีใต้ อุตสาหกรรมเรือรายใหญ่อย่าง Samsung Heavy Industries ได้ร่วมมือกับสถาบันวิจัยพลังงานปรมาณูของเกาหลี ในขณะที่ Seaborg Technologies ในแคนาดา กำลังสร้างเรือผลิตไฟฟ้า และชาวแคนาดากำลังทำงานร่วมกับ NuScale เพื่อพัฒนาโรงไฟฟ้าทางทะเล

เมื่อเร็ว ๆ นี้ ในงานนิทรรศการ Marintec China ในเซี่ยงไฮ้ วัตถุประสงค์เรือ Jiangnan ได้ประกาศการออกแบบเรือต้นแบบขนาด 24,000 TEU ที่ขับเคลื่อนโดยเทคโนโลยีเครื่องปฏิกรณ์หลอมเหลว (MSR) ใหม่ที่กำลังได้รับการพัฒนา การออกแบบเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์นิวเคลียร์ขนาดใหญ่พิเศษที่นำเสนอจะบรรลุ “การปล่อยมลพิษเป็นศูนย์” อย่างแท้จริงในระหว่างรอบการทำงานของเรือประเภทนี้

ความสนใจยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในศักยภาพของใบเรือรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้ความช่วยเหลือในการขับเคลื่อนเรือด้วยพลังงานลมสำหรับเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ ในการพัฒนาล่าสุด บริษัทในเครือด้านการเดินเรือในสิงคโปร์ของบริษัการค้า Marubeni ของญี่ปุ่น ได้ประกาศแผนการทดสอบแนวคิดใบเรือระบบดูดอากาศบนเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดใหญ่อำเภอหนึ่งในกองเรือ ตามที่บริษัทต่าง ๆ ระบุ เรือลำนี้จะเป็นใบเรือระบบดูดอากาศที่ใหญ่ที่สุดที่เคยสร้างและติดตั้งบนเรือ และเป็นการใช้งานครั้งแรกของเทคโนโลยีรูปแบบดังกล่าวนี้บนเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดปานามาแมกซ์

บริษัท Deltamarine ได้พัฒนาแนวคิดนวัตกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ซึ่งใช้แอมโมเนียที่มีความหนาแน่นยาวนานร่วมกับบริษัท PGT เรือเหล่านี้จะได้รับการติดตั้งแคแรกเกอร์แอมโมเนีย ซึ่งจะช่วยให้เรือสามารถใช้เชื้อเพลิงไฮโดรเจนได้ เรือที่วางแผนไว้จะมีคุณลักษณะเพิ่มเติมของอุปกรณ์ที่พัฒนาโดยบริษัท PGT ในออสโล เรือแต่ละลำจะติดตั้งเซลล์เชื้อเพลิง TECO 2030 ขนาด 12 เมกะวัตต์ เพื่อใช้ขับเคลื่อนหลักบนเรือ ระบบเซลล์เชื้อเพลิง TECO 2030 จะได้รับการติดตั้งร่วมกับแอมโมเนียของ PGT ไปจนถึงแคแรกเกอร์ไฮโดรเจน การเติมเชื้อเพลิงแอมโมเนียและการแตกตัวเป็นไฮโดรเจนบนเรือจะช่วยแก้ปัญหาการจัดเก็บและโครงสร้างพื้นฐานของไฮโดรเจนในฐานะเชื้อเพลิงทางทะเล และปูทางไปสู่การขนส่งทางทะเลน้ำลึกที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์



## ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ

**บทนำ:** ในโลกธุรกิจในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาของบริษัทต่าง ๆ ตระหนักถึงความสำคัญของการลงทุนในทรัพยากรมนุษย์เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันและปรับตัวให้เข้ากับความท้าทายที่พัฒนาอยู่ตลอดเวลา โครงการริเริ่มที่เป็นแบบอย่างประการหนึ่งคือฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของพีเอสแอล ซึ่งเป็นโครงการฝึกอบรมภายในองค์กรที่ออกแบบมาเพื่อส่งเสริมการพัฒนาทักษะให้แก่คนประจำเรือของบริษัทฯ แนวทางเชิงกลยุทธ์นี้ไม่เพียงแต่เป็นประโยชน์ต่อพนักงานแต่ละคนเท่านั้น แต่ยังมีส่วนช่วยต่อการเติบโตและความสำเร็จโดยรวมขององค์กรอีกด้วย

ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ เป็นหน่วยงานอิสระเฉพาะทางภายในบริษัทฯ ที่อุทิศตนเพื่อฝึกฝนทักษะและความสามารถของคนประจำเรือ คนเหล่านี้คือนักเดินเรือที่ทำงานบนกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งต้องใช้ทักษะที่หลากหลายเพื่อนำทางความรับผิดชอบที่แตกต่างกันอย่างมีประสิทธิภาพ ฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือเป็นศูนย์รวมของความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการเรียนรู้และการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยยอมรับว่าพนักงานที่มีความรู้ความเข้าใจอย่างครบถ้วนโดยเชี่ยวชาญคือกุญแจสู่ความสำเร็จที่ยั่งยืน

**หลักสูตรซึ่งจัดการอบรมโดยฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือ:** หลักสูตรที่เปิดสอนในฝ่ายฝึกอบรมคนประจำเรือของบริษัทฯ นั้น มีทั้งหลักสูตรที่ได้รับใบอนุญาตและหลักสูตรที่ออกแบบตามความต้องการ หลักสูตร MRM เป็นหลักสูตรสำหรับฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือ นายช่าง ลูกเรือ และพนักงานประจำสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานเดินเรือที่ทำงานบนฝั่ง ให้มีความรู้ความเข้าใจถึงขีดความสามารถและขีดจำกัดของมนุษย์ และเพื่อเสริมสร้างให้เกิดทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัยและการทำงานเป็นทีม หลักสูตร MRM นี้ได้มีการยอมรับกันอย่างกว้างขวางว่าเป็นวิธีการที่ดีที่สุดในการช่วยเพิ่มทักษะและพัฒนาร่วมกันเป็นทีม และลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่มีสาเหตุมาจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) รวมทั้งการจัดการทรัพยากรและการทำงานเป็นทีมที่ไม่มีประสิทธิภาพ หลักสูตร MRM นี้ได้รับอนุญาตให้ทำการสอนและออกใบรับรองโดย ALL Academy International AB ซึ่งเป็นบริษัทพัฒนาการฝึกอบรมอิสระที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดความผิดพลาดของมนุษย์และการจัดการทรัพยากรมนุษย์เป็นหลัก ALL Academy เป็นบริษัทที่อยู่เบื้องหลังโปรแกรมการฝึกอบรม Maritime Resource Management (MRM)<sup>TM</sup> ซึ่งได้กลายเป็นมาตรฐานอุตสาหกรรมสำหรับการฝึกอบรมการจัดการทรัพยากร

นอกจากหลักสูตร MRM แล้ว ภายในศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีห้องฝึกอบรมต่าง ๆ สำหรับโปรแกรมการฝึกต่าง ๆ เช่นโปรแกรมการฝึกโดยใช้วีดิทัศน์ (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”) หลักสูตรแนะนำแก้ไขปัญหาการทำงานบนเรือ (Maritime Professional Briefing “MPB”) หลักสูตรอบรมการใช้ภาษาอังกฤษ (ซึ่งแบ่งเป็น 5 ระดับ) สำหรับความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการเดินเรือ เป็นต้น การฝึกอบรมของบริษัทฯ ยังมีกรอบรมเรื่อง VTS (Vessel Traffic Separation) และ SMCP (Standard Marine Communication Phrases) ในหลักสูตร BTM and MRM โดยคาดหวังว่าจะพัฒนาทักษะการสื่อสารของเจ้าหน้าที่ประจำเรือในการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ VTS โดยใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวกับการเดินเรือต่าง ๆ ที่เป็นไปตามมาตรฐาน หลักสูตรต่าง ๆ เหล่านี้ถูกปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอและได้จัดให้มีกิจกรรมการอบรมของบริษัทฯ ซึ่งจะปูพื้นฐานที่แข็งแกร่งให้กับนายประจำเรือและยังทำให้นายประจำเรือและวิศวกรของบริษัทฯ ตามการพัฒนาการล่าสุดในการบริหารจัดการเรือได้ทัน

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

**ภาพรวมการฝึกอบรมปี 2566:** ในภาพรวมการฝึกอบรมประจำปี 2566 นี้ บริษัทฯ จะสำรวจแนวโน้มหลัก หลักสูตร และการพัฒนาที่กำหนดคฤมิตศน์ของการพัฒนาทางวิชาชีพเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ ในช่วงปี 2566 บริษัทฯ ยังคงฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือของบริษัทฯ โดยใช้ระบบไฮบริดทั้งแบบออนไลน์ และ ณ สำนักงานของบริษัทฯ บางหลักสูตร เช่น BTC I และ BTMC ถูกรวมเข้าด้วยกันโดยใช้ PSL Bridge Simulator ทั้งแบบออนไลน์ และ ณ สำนักงานของบริษัทฯ เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวนทั้งสิ้น 1,153 รายเข้าร่วมหลักสูตรทั้งหมด 22 หลักสูตรที่ได้มีการดำเนินการในระหว่างปี ซึ่งเป็นข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการฝึกอบรมลูกเรือของบริษัทฯ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สูงซึ่งบริษัทฯ ยังคงรายจ่ายดังกล่าวไว้

### การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่เกิดขึ้นในปี 2566

1. เนื้อหาการฝึกอบรมของ BTC – II และ BTM ถูกรวมเข้าด้วยกันเป็น “หลักสูตร Bridge Team Management and Competency” BTMC
2. หลักสูตรการตรวจสอบเรือ (The Vessel Inspection Course) ถูกแทนที่ด้วยหลักสูตร “It’s My Ship” แม้ว่าเดิมทีหลักสูตรการตรวจสอบเรือจะได้รับการออกแบบมาเพื่อเตรียมเรือสำหรับการตรวจสอบโดยบุคคลที่สาม แต่ปัจจุบัน “It’s My Ship” เน้นย้ำถึงการบำรุงรักษาเรืออย่างต่อเนื่องเพื่อรักษามาตรฐานระดับสูงตลอดเวลา

### มีอะไรใหม่ในปี 2566

การสำรวจสุขภาพจิตจะดำเนินการก่อนเข้าร่วม โดยใช้แบบสอบถามที่กำหนดโดยกรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข รัฐบาลไทย

## สรุปหลักสูตรที่จัดการอบรมในปี 2566

ชื่อหลักสูตร	จำนวนชั้นเรียนที่เปิดดำเนินการในปี 2566	จำนวนเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่จะเข้ารับการฝึกอบรมในปี 2566	ระยะเวลาสำหรับการฝึกอบรมในปี 2566 (ชั่วโมง)
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรบุคคลในการเดินเรือ และการติดต่อสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางน้ำ	10	177	531
หลักสูตรการนำเรือเบื้องต้น	5	29	87
หลักสูตรการบริหารจัดการเกี่ยวกับการนำเรือ และการติดต่อสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางน้ำ	9	115	345
หลักสูตรการบรรยายสรุปวิชาชีพที่สำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการบนเรือ	12	182	728
หลักสูตรอบรมหลักสูตรนายเรือประจำฝ่ายเดินเรือ	5	27	81
หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับต้นเรือ	9	38	114
หลักสูตรอบรมความรู้ความสามารถในระดับนายเรือ	7	24	48
หลักสูตรการใช้อุปกรณ์การเดินเรือที่ให้ข้อมูลและแสดงผลด้วยแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS)	5	30	90
หลักสูตรการตรวจเรือ	4	24	24
หลักสูตรการตรวจสอบเรือ (It's my ship)	4	106	530
หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ชั้นพื้นฐาน	5	35	175
หลักสูตรอบรมการดำเนินการของเครื่องยนต์รุ่น RT-Flex ชั้นสูง	5	49	245
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME ชั้นพื้นฐาน	5	35	175
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME ชั้นสูง	5	54	270
หลักสูตรการดำเนินงานเครื่องยนต์รุ่น ME-B	10	158	632
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นพื้นฐาน	6	67	670
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษเบื้องต้นสำหรับคนประจำเรือ	6	94	940
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นกลาง	7	35	350
หลักสูตรอบรมภาษาอังกฤษขั้นสูง	2	9	90
หลักสูตรอบรมด้านระบบความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ	1	11	11
การฝึกอบรมด้านสุขภาพจิต	2	31	31
<b>รวม</b>	<b>114</b>	<b>1,153</b>	<b>5,636</b>

### แผนการดำเนินการสำหรับปี 2567

หลักสูตรใหม่ที่มีแผนเปิดดำเนินการฝึกอบรมในปี 2567 มีดังนี้

- หลักสูตรความปลอดภัยของเรือสำหรับต้นกล:** หลักสูตรนี้ออกแบบมาเพื่อเพิ่มความตระหนักในความรับผิดชอบและหน้าที่ของต้นกลที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยบนเรือ (Safety Officers)
- การจัดการสารอันตรายในรูปแบบของสินค้าแห่งเทกองและสินค้าบรรจุหีบห่อ:** หลักสูตรนี้ออกแบบมาสำหรับเจ้าหน้าที่บนคาค้ำเรือทุกคน และจะมุ่งเน้นไปที่การจัดการสารอันตรายที่บรรจุบนเรืออย่างปลอดภัยไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบของแข็งหรือในบรรจุภัณฑ์
- การบำรุงรักษาฝากระวางสินค้า:** หลักสูตรนี้เน้นย้ำถึงความสำคัญของกัปตันและต้นเรือในการทำความเข้าใจวิธีการตรวจสอบและบำรุงรักษาฝากระวางสินค้าที่ถูกต้อง

4. **หลักสูตรการฝึกอบรมการผูกมัดสินค้าก่อนซุงที่บรรทุกบนฝาระวางสินค้า:** เพื่อถ่ายทอดทักษะการการผูกมัดสินค้าก่อนซุงที่บรรทุกบนฝาระวางสินค้าให้กับเจ้าหน้าที่คาดฟ้าทุกคน

## โครงการร่วมทุน

International Seaports (Haldia) Pvt Ltd. บริษัทร่วมทุนนี้เป็นการลงทุนในอุตสาหกรรมท่าเรือเพียงแห่งเดียวของบริษัทฯ ซึ่งตั้งอยู่ที่เมืองท่าฮาลเดีย (โดยบริษัทฯ ได้ร่วมทุนประมาณร้อยละ 22.4 ของเงินลงทุนทั้งหมด) และได้ดำเนินงานภายใต้แผนการลงทุนในโครงการท่าเรือของบริษัทฯ บริษัทร่วมทุนนี้มีผลการดำเนินงานที่ดีต่อเนื่องและจนถึงปัจจุบันเราได้รับเงินปันผลรวมทั้งสิ้น 6.58 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณร้อยละ 323 ของเงินลงทุนเริ่มแรกเมื่อปี 2545 ถึงปี 2546

## อุปสงค์

### อุปสงค์

สภาพแวดล้อมสำหรับปี 2567 จะมีลักษณะผันผวนอย่างสุดขีดเช่นเดียวกับในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 ด้วยเหตุผลเดียวกันกับที่อุปสงค์/อุปทานเข้าสู่จุดสมดุลที่สมบูรณณ์แบบเมื่อปี 2564 ความเสี่ยงด้านลบสำหรับปี 2567 รวมถึงความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ร้อนระอุเช่น ยูเครน อิสราเอล และได้หวัน จีนนำเข้าถ่านหินและแร่เหล็กในปริมาณที่น้อยลง อสังหาริมทรัพย์ การผลิตเหล็ก การผลิตปูนซีเมนต์/อลูมิเนียมชะลอตัวและส่งผลเสียต่ออัตรา GDP ในประเทศจีน ธนาคารกลางสหรัฐส่งสัญญาณถึงการลดวงเงินในการอัดฉีดเม็ดเงินเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกา การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยในสหรัฐอเมริกา และประเทศเศรษฐกิจหลักอื่น ๆ ลดลงไม่รวดเร็วพอ ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นส่งผลลบต่ออัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลก และการตั้งภาษีอากรในอัตราสูงที่เพิ่มมากขึ้น แต่สิ่งเหล่านี้ไม่ใช่ความหายนะและความเศร้าโศกทั้งหมด ศักยภาพด้านบวกสำหรับปี 2567 ประกอบด้วยมาตรการกระตุ้นทางการเงินของรัฐบาลบางประเทศ จีนปรับลดอัตราดอกเบี้ย ลดข้อกำหนดอัตราส่วนสำรองของธนาคาร ลดดอกเบี้ยจำนอง และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจในอุตสาหกรรมที่ใช้เหล็ก จีนนำเข้าแร่เหล็กคุณภาพสูงมากขึ้นเพื่อต่อสู้กับมลภาวะ จีนนำเข้าถ่านหินมากขึ้นเพื่อลดมลพิษ คำสั่งต่อเรือใหม่ชะลอลงเนื่องจากกฎระเบียบอันท้าทายซึ่งครอบคลุมเชื้อเพลิงในอนาคต การขาดแหล่งเงินทุนแบบดั้งเดิมสำหรับ “เรือเผาไหม้เชื้อเพลิงใหม่” ที่จะสิ้นสุดอายุการใช้งานก่อนอายุการใช้งานที่แท้จริง เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงทำได้ดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ และค่าเงินที่อ่อนค่าลงในยูโรโซนและญี่ปุ่นช่วยให้พวกเขาส่งออกทางเศรษฐกิจได้อย่างหมดปัญหา ที่สำคัญที่สุดด้วยความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์บริเวณยูเครน อิสราเอล จีนยกเลิกการห้ามนำเข้าถ่านหินจากออสเตรเลียอย่างไม่เป็นทางการ และรัฐบาลจีนได้เพิ่มมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจให้มากที่สุดเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เศรษฐกิจของพวกเขาดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ทั้งหมดจะช่วยสนับสนุนในด้านอุปสงค์ ในช่วงเวลาที่ผ่านมาอุปทานไม่แสดงสัญญาณการเติบโตใด ๆ นอกจากการเติบโตที่ช้าที่สุดในประวัติศาสตร์ของศตวรรษนี้

## อุปทาน

ภายใต้สภาวะปัจจุบัน ประมาณร้อยละ 14.24 (หรือปริมาณ 153.75ล้านเคทเวทตัน) ของกองเรือที่มีอยู่ทั่วโลกจะมีอายุมากกว่า 20 ปี ระหว่างปี 2567 ถึงปี 2569 หากไม่มีเรือลำใดถูกรีไซเคิลจนถึงสิ้นปี 2569 เรือเหล่านี้จะอยู่ภายใต้แรงกดดันทางการเงินอย่างมหาศาลอันเนื่องมาจากข้อกำหนดด้านกฎระเบียบที่จะเกิดขึ้น ขึ้นอยู่กับความท้าทายของตลาดอัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองว่าจะออกมาในรูปแบบใด และแรงกดดันด้านกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นสำหรับเรือที่มีอายุมากกว่าในช่วงปี 2567 ถึงปี 2569 โดยเรือเหล่านี้จำนวนมากจะถูกบังคับให้ต้องตัดสินใจมุ่งหน้าไปยังอูร์ไซเคิลเรือในเอเชีย

สำหรับเรือใหม่ร้อยละ 8.33 (หรือปริมาณ 83.01 ล้านเคทเวทตัน) ที่มีกำหนดส่งมอบจนถึงสิ้นปี 2569 การขาดเงินทุนสำหรับเรือที่เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงประกอบกับอัตราการส่งมอบที่ล่าช้าของอุตสาหกรรม จะช่วยชะลอการเข้ามาดำเนินการในตลาดการขนส่งสินค้าแห่งเทกองของเรือใหม่เหล่านั้น

## ด้านการเงิน

เมื่อต้นปี 2566 นักเศรษฐศาสตร์ทุกคนต่างก็คาดการณ์ว่าธนาคารกลางสหรัฐจะกระตุ้นให้เกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก ซึ่งจะทำให้การเติบโตของ GDP โลกซาลง ประเด็นเดียวของการคาดเดาคือความรุนแรงของภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่คาดการณ์ไว้ว่ามีโอกาสเกิดขึ้นอย่างมาก นักวิเคราะห์เหล่านั้นคาดการณ์ผิดอย่างมาก! สหรัฐฯ มีอัตราการเติบโตของ GDP พุ่งสูงถึงร้อยละ 4.9 ในไตรมาสสามของปี 2566 การเติบโตของ GDP ของจีนในปีนี้อยู่สูงกว่าร้อยละ 5 ในขณะที่ของอินเดียสูงกว่าร้อยละ 7 กลุ่มประเทศที่มีภาวะชะลอตัวมีเพียงกลุ่มประเทศในยุโรป ซึ่งมีอัตราการเติบโตค่อนข้างหนึ่งที่น้อยกว่าร้อยละ 0.5 โดยส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการสูญเสียพลังงานต้นทุนต่ำจากรัสเซีย นักเศรษฐศาสตร์อาจรู้สึกเงินอายุกับความไร้ศักยภาพของการคาดการณ์ของตนที่ได้คาดการณ์ไว้ทั้งหมด ดูเหมือนว่านักเศรษฐศาสตร์เหล่านั้นจะไม่มีทางเลือกที่จะคาดการณ์ถึงภาวะถดถอยในปี 2567 เราอาจต้องรอนานกว่านี้อีกสักหน่อยสำหรับความเป็นไปได้ที่ภาวะเศรษฐกิจถดถอยจะเกิดขึ้นหรือปรากฏให้เห็นชัดเจน!

ในขณะที่เดียวกัน หนังสือพิมพ์และช่องข่าวธุรกิจก็เต็มไปด้วยบทความเกี่ยวกับภาคสังหาริมทรัพย์ของจีนที่กำลังย่ำแย่ ซึ่งทำให้เกิดบรรยากาศซึมเศร้าไปทั่วทุกภาคส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคธุรกิจเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ในทางกลับกัน จีนมีแนวคิดที่แตกต่างด้วยการนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์หลักแทบทุกชนิดส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าแห่งเทกองแต่ละระดับ สูงสุดครั้งใหม่ในปี 2566 ความอ่อนแอในภาคสังหาริมทรัพย์ได้รับการชดเชยอย่างง่ายดายด้วยการเติบโตในภาคยานยนต์ การต่อเรือ และโครงสร้างพื้นฐาน โดยสิ่งที่คนส่วนใหญ่ไม่รู้ก็คือ ปี 2566 ถือเป็นปีสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ของ จีน เนื่องจากเป็นปีที่จีนได้สถาปนาตนเองเป็นผู้ส่งออกรถยนต์รายใหญ่ที่สุดของโลก

ภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกที่กำลังจะเกิดขึ้น ประกอบกับความหายนะและความตกต่ำของภาคสังหาริมทรัพย์ของ จีน เป็นเรื่องที่มีการพูดถึงในห้องประชุมของผู้เข้าร่วมจากตลาดการเงินจำนวนมาก ส่งผลให้ความพร้อมด้านเงินทุนสำหรับ อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลลดลงจาก 16,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 เหลือเพียง 7,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2566 ผู้เข้าร่วมจากภาคอุตสาหกรรมขนส่งก็ค่อนข้างเฉยเมยเช่นกัน หลายรายได้ใช้รายได้พิเศษของปี 2564 และปี 2565 เพื่อ สร้างส่วนสำรองเงินสดจำนวนมากในงบดุลแล้ว นอกจากนี้ คำสั่งต่อเรือใหม่ในภาคเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองและเรือบรรทุก น้ำมันยังคงค่อนข้างเงียบงัน นี่เป็นเพราะความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเชื้อเพลิงในอนาคต กำลังการผลิตที่จำกัดของตู้ต่อเรือ และ ราคาที่สูง ซึ่งทั้งหมดนี้มีส่วนทำให้อุปสงค์ทางการเงินอยู่ในระดับต่ำ

อุปสงค์ด้านการขนส่งทั่วโลกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีความจำเป็นเร่งด่วนสำหรับบริษัทต่าง ๆ ในการปรับปรุงกอง เรือที่เก่าของตนให้ทันสมัย กองเรือของบริษัท กำลังแสดงสัญญาณแห่งวัย โดยขณะนี้อายุเฉลี่ยอยู่ที่ 12 ปี ด้วยความตระหนัก ถึงความจำเป็นในการรักษาความสามารถในการแข่งขัน บริษัทฯ ได้เริ่มกระบวนการลดอายุกองเรือ ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลง นามในสัญญาเงินกู้ 6 ฉบับ โดยวงเงินส่วนใหญ่จะนำไปใช้ในการจัดหาเรือใหม่

หัวข้อ ESG (สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล) ยังคงเป็นจุดสนใจที่สำคัญสำหรับผู้เข้าร่วมลงทุนในอุตสาหกรรม การเงิน โดยนักการเงินจำนวนมากในปัจจุบันต้องการองค์ประกอบด้านความยั่งยืนในทุกธุรกรรมทางการเงิน อย่างไรก็ตาม นักการเงินและผู้เข้าร่วมลงทุนในอุตสาหกรรมเหล่านี้ยังคงมองถึงความเป็นจริงเกี่ยวกับความเป็นไปได้ของโครงการริเริ่มเหล่านี้ โดยยอมรับข้อจำกัดที่ถูกกำหนดโดยเทคโนโลยีในปัจจุบันและความสามารถเชิงพาณิชย์

ข้อมูลจาก Clarksons ระบุว่า อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล (ไม่รวมการขนส่งนอกชายฝั่ง) โดยรวมระดมทุนได้ 6,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากตลาดทุนในปี 2566 เทียบกับ 15,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 โดย 6,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มาจากหุ้นกู้ และประมาณ 557 ล้านดอลลาร์สหรัฐมาจากหุ้นทุนที่ขายแบบทั่วไปและหุ้นทุนที่ขายในวงจำกัด ซึ่งจากการระดม ทุนสาธารณะประมาณ 319 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่านการเสนอขายเบื้องต้น (IPOs) ลดลงจาก 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐที่ระดมทุน ผ่านการเสนอขายหุ้น IPOs ในปี 2565 บริษัทเจ้าของเรือคอนเทนเนอร์ JJ Shipping มีการเสนอขายหุ้น IPO สำหรับภาคการ ขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในปี 2566 โดยระดมทุนได้ 305 ล้านดอลลาร์สหรัฐผ่านการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เซี่ยงไฮ้ ในขณะที่ การเสนอขายหุ้น IPO ที่ใหญ่เป็นอันดับสองคือบริษัทขนส่งสินค้าแห่งเทกองของจีน Shipping Fujian Highton ซึ่งระดมทุน ได้ประมาณ 208 ล้านดอลลาร์สหรัฐในตลาดหลักทรัพย์เซี่ยงไฮ้ การออกหุ้นกู้ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลถูกครอบครอง โดยภาคการเดินเรือสำราญ ในขณะที่การออกตราสารทุนถูกครอบครองโดยภาคการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

## บทส่งท้าย

เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่า บริษัทฯ ได้กำลังไขว่คว้าโอกาสดี ๆ ที่มีอยู่ในตลาด โดยบริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งที่จะมอบสัญญาแห่งความสำเร็จสู่นาคตนี้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่าน ด้วยการทำงานอย่างทุ่มเท และเสียสละของพนักงานที่เป็นมืออาชีพของบริษัทฯ ทั้งที่ประจำในสำนักงานและที่ประจำการบนเรือของบริษัทฯ ทุกคน

ในนามคณะกรรมการ  
บริษัท พรี่เซียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา  
ประธานคณะกรรมการบริษัท



นายคาลิต มอยนูดดิน อาซิม  
กรรมการผู้จัดการ

12 กุมภาพันธ์ 2567

ส่วนที่

# 1 การประกอบธุรกิจ และผลการดำเนินงาน



# ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) (พีเอสแอล หรือ บริษัทฯ) ก่อตั้งในปี 2532 และเข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2536 โดยดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของและบริหารจัดการ การเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของแบบไม่ประจำเส้นทาง พีเอสแอลได้จัดโครงสร้างของบริษัทฯ เหมือนกับ โครงสร้างบริษัทเดินเรืออื่น ๆ ทั่วโลก ประกอบด้วยบริษัทย่อยเป็นเจ้าของเรือเพียง 1 ลำ (บางบริษัทย่อยอาจ เป็นเจ้าของเรือ 2 หรือ 3 ลำ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 พีเอสแอลมีเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของจำนวน 38 ลำ รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ (“กองเรือ”) ซึ่งกองเรือของพีเอสแอลมีขนาดระวางรวมทั้งสิ้น 1,657,579 เดทเวทตัน กองเรือประกอบด้วย เรือ 20 ลำ เป็นเรือธงไทย และเรือ 18 ลำเป็นเรือธงสิงคโปร์ โดยเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ (Ultramax) จำนวน 8 ลำ เรือขนาดซูปราแมกซ์ (Supramax) จำนวน 9 ลำ และเรือขนาดแฮนด์ไซส์ (Handysize) จำนวน 21 ลำ (รวมเรือขนส่งซีเมนต์ จำนวน 4 ลำ)

พีเอสแอลจัดเป็นหนึ่งในบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือประเภทที่มีอุปกรณ์ ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ (Geared Sector) (ขนาด 10,000 ถึง 69,000 เดทเวทตัน) สำหรับขนส่งสินค้าแห่งแรกของใน ตลาดการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้ประกอบด้วยเรือขนาดต่าง ๆ โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1) กลุ่มเรือแฮนด์ไซส์ คือ เรือที่มีขนาด 10,000 - 40,500 เดทเวทตัน และ 2) กลุ่มเรือซูปราแมกซ์/อัลตราแมกซ์ คือ เรือที่มีขนาด 40,501 - 69,999 เดทเวทตัน ในอดีตบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักในกลุ่มเรือแฮนด์ไซส์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่จะขยายกองเรือของบริษัทฯ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น มีอายุเฉลี่ยน้อยลง ทันสมัย และเป็นเรือที่มีประสิทธิภาพ ในด้าน การประหยัดน้ำมัน ตามที่จะกล่าวต่อไปในส่วนของ “ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม” ของรายงานประจำปีฉบับนี้

ผู้ควบคุมบริหารการเดินเรือด้านเทคนิคของกองเรือพีเอสแอล คือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของพีเอสแอล และเป็นบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 และมาตรฐานระบบ การจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001) โดย บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด เป็นหนึ่งใน บรรดาบริษัทให้บริการบริหารเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเพียงไม่กี่แห่งที่ได้ไปรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 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 มุ่งมั่นในการดำเนินงานโดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อประสิทธิผลในการดำเนินงานสูงสุดนอกจากนั้น บริษัทฯ ยังมุ่งมั่นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

### » ความใส่ใจต่อชุมชน

การพัฒนาชุมชนต่าง ๆ ถือเป็นเรื่องที่สำคัญเป็นอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่าง ๆ รวมทั้งให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีความเหมาะสมของศูนย์ศึกษาพิเศษนำวิ และมีการดำเนินการต่าง ๆ อีกมากมาย

## » การรักษาสิ่งแวดล้อม

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

## การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (ตั้งแต่ปี 2564 ถึงปี 2566)

### 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 ล้านดอลลาร์สหรัฐ 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 ล้านดอลลาร์สหรัฐจาก Credit Agricole Corporate and Investment Bank

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า บริษัทฯ ย่อยบางบริษัทในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเชียส กลอรี่ส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเชียส วิสคอม ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเชียส บริดจส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเชียส สปาร์คส์ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเชียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี ลิมิเตด

และ บริษัท พีริเชียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้และบริษัทฯ และบริษัท พีริเชียส ซิฟปีง (สิงคโปร์) ฟิทีอี ลิมิเตด (“PSSP”) บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยดังกล่าว 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 เรือคารณี นารี เรือบารนี นารี เรือเบญจมาศ นารี และเรืออัญญา นารี ตามลำดับ

- **รายงานการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 4**

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้รุ่น PSL211A บางส่วนก่อนวันครบกำหนดจำนวนร้อยละ 45 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้างทั้งหมด (จำนวน 2,584.80 ล้านบาท) เป็นเงินจำนวน 1,163.16 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ชำระคืนเงินต้นดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้ในวันที่ 22 กรกฎาคม 2564 ภายหลังจากการไถ่ถอนหุ้นกู้บางส่วนก่อนวันครบกำหนด ครั้งที่ 4 ดังกล่าว หุ้นกู้รุ่น PSL211A มีเงินต้นคงค้างจำนวน 1,421.64 ล้านบาท

- **สัญญาเงินกู้เพื่อความยั่งยืนจำนวน 85 ล้านเหรียญสหรัฐ จากบริษัทการเงินระหว่างประเทศ (International Finance Corporation) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน)**

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า บริษัทย่อยบางบริษัทในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท พีริเชียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี ลิมิเตด ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืน แบบมีหลักประกันจำนวน 85,000,000 เหรียญสหรัฐ กับบริษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรีไฟแนนซ์เรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ กล่าวคือ เรืออภิญญา นารี เรือบุญญา นารี เรือชญญา นารี และ เรือคนยา นารี เรือชนสินค้าแห่งเทกองขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ (เรืออภิรดี 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 โดยกำหนดวันที่สิทธิผู้ถือหุ้น (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 แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบถึงความคืบหน้าของข่าวการจับกุมลูกเรือสัญชาติไทยจำนวน 22 ราย บนเรือซังกรสิงคโปร์ของบริษัท พีริเชียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ เรือชญาณี นารี ภายได้ขอกกล่าวหาถือลอบขนยาเสพติดเข้าประเทศในจีเรีย



- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือวิกา นารี**

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า เรือวิกา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 11 ถึง 13 เดือน กับบริษัท Navision Chartering A/S ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 22 ตุลาคม 2564 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 102 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

- **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

- **การทำการรายการเกี่ยวโยงกัน**

เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2564 เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 ได้มีมติอนุมัติการทำรายการเกี่ยวโยงกัน กล่าวคือ การซื้อห้องชุดหนึ่งห้อง ณ อาคารชุดเพชรสทิจ ทาวเวอร์ส โดยบริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จากนายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และกรรมการของบริษัทย่อย และนายมูนิร์ มอยนูดดิน ฮาซิม น้องชายของคุณคาลิด

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือลติกา นารี**

เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2564 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือลติกา นารี เรือขนาดแสนดีไซส์ของบริษัทฯ 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)

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสวีดา นารี**

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่าเรือสวีดา 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

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสาคิว นารี**

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

- **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 บาทต่อหุ้นโดยกำหนดวันที่ให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 12 เมษายน 2565 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 28 เมษายน 2565

- **การเปลี่ยนแปลงในคณะกรรมการบริษัท**

ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2565 ซึ่งได้จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 4 เมษายน 2565 นางลิน เย็น คีอก ซึ่งพ้นจากตำแหน่งกรรมการตามวาระได้ขอสละสิทธิ์ในการเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่ง

- **การแต่งตั้งคณะกรรมการชุกย่อย**

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติตั้งต่อไปนี้ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท 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. ภวิดา ปานะนนท์ กรรมการอิสระ เป็นกรรมการสรรหา โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2565
- แก้ไขวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการชุกย่อยทั้งหมด (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 สำหรับ

ปี 2565 จากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 จำนวน 0.50 บาทต่อหุ้น โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 25 พฤษภาคม 2565 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 8 มิถุนายน 2565

- **การซื้อขายเรือมือสองจำนวน 2 ลำ**

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

- **การรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 35,882 เดกวัตต์**

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 พีริเซียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 17,100,000 เหรียญสหรัฐ (“สัญญา”) กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้สำหรับค้ำเงินหรือรีไฟแนนซ์เงินกู้ของผู้ถือหุ้นซึ่งใช้เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานกิจการของผู้กู้ และเพื่อให้เงินกู้แก่บริษัทในเครือเพื่อใช้สนับสนุนการซื้อเรือของผู้ค้ำประกัน

- **การรับมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งที่สอง ขนาด 35,882 เดกวัตต์**

เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2565 บริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้รับมอบเรือ “ภวิดา 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 โดยกำหนดวันให้สิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) ในการรับเงินปันผลคือวันที่ 29 สิงหาคม 2565 และวันจ่ายเงินปันผลคือวันที่ 12 กันยายน 2565

- **การเลิกกิจการของบริษัทย่อย**

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการเลิกกิจการของบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ จำนวน 6 บริษัท (“บริษัทย่อย”) กล่าวคือ บริษัท พีริเซียส แคปปิตอลส์ จำกัด บริษัท พีริเซียส ไดมอนด์ส จำกัด บริษัท พีริเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด บริษัท พีริเซียส มิเนอร์อัลส์ จำกัด บริษัท พีริเซียส มูนส์ จำกัด และบริษัท พีริเซียส รีสอร์ทส์ จำกัด เหตุผลของการเลิกกิจการคือ ไม่มีการดำเนินกิจการใด ๆ เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทย่อยนี้มิได้เป็นเจ้าของเรือ

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 3 ฉบับ**

เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวต่าง ๆ สำหรับเรือของบริษัทฯ เมื่อไม่นานมานี้ ดังนี้

- เรือบาร์นี นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 12 ถึง 15 เดือน กับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 98 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)

- เรืออิสรานารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวเป็นระยะเวลา 12 ถึง 15 เดือน กับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ในฐานะผู้เช่า นับตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 115 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรือวิกานารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซส์ของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวกับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเดนมาร์ก ในฐานะผู้เช่า ไปอีกระยะเวลา 11.5 ถึง 14.5 เดือน โดยเริ่มทำสัญญานับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 และมีอัตราค่าระวางขั้นต่ำแบบผันแปรที่ร้อยละ 102 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

#### • การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือเวรียา นารี

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

#### • การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสุนิสา นารี

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

#### • การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือชญาณี นารี

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

#### • การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3 สำหรับปี 2565

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

#### • การเปลี่ยนแปลงของฝ่ายบริหารและกรรมการบริหาร

เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบว่า นายประธาน महाลิงกัม ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร ของบริษัทฯ และได้ทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2536 จะเกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ ในทุกตำแหน่ง ณ สิ้นปี 2565 ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งให้นายจันตราเชการ์ สีวรามัน เวนกาทารามัน ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ) และได้ทำงานกับบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2535 เข้าดำรงตำแหน่ง กรรมการ (เทคนิค) และกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหาร แทนคุณประธาน โดยมีผลนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป ดังนั้น ภายหลังจากการแต่งตั้งดังกล่าวนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป คณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ จะประกอบไปด้วย นายคาลิด ฮาจิม นายกอดัม คูรานา และนายจันตราเชการ์ สีวรามัน เวนกาทารามัน

- **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 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 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 2565 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 92.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

## ปี 2566

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือลติกา นารี**

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

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือรัตน นารี**

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

- **การต่อสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสวิตา นารี**

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

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือสาวีตรี นารี**

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

- **การจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2565**

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

- **การแต่งตั้งกรรมการใหม่**

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

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

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

- **การแต่งตั้งคณะกรรมการชด้อย**

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

- การรวมคณะกรรมการสรรหาและคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนเข้าด้วยกัน โดยใช้ชื่อว่าคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน ซึ่งประกอบด้วยสมาชิกดังต่อไปนี้
  1. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์ (กรรมการอิสระ) ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
  2. นางกวิยู (แจ็กกี้) หวัง (กรรมการอิสระ) กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
  3. นายกิริต ซาห์ (กรรมการ) กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
- การปรับปรุงโครงสร้างของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ให้เป็นดังนี้
  1. ศาสตราจารย์ ดร. ภविดา ปานะนนท์ (กรรมการอิสระ) ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
  2. นายกำธร ศิลาอ่อน (กรรมการอิสระ) กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
  3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์ (กรรมการอิสระ) กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
  4. นางกวิยู (แจ็กกี้) หวัง (กรรมการอิสระ) กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
  5. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม (กรรมการผู้จัดการ) กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 1 สำหรับปี 2566**

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

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือกวิดา นารี**

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

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

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

- **การจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่**

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

1. บริษัท 프리เซียส บรีส พีทีอี ลิมิเตด
2. บริษัท 프리เซียส โทปาซ พีทีอี ลิมิเตด
3. บริษัท 프리เซียส เวฟส์ พีทีอี ลิมิเตด
4. บริษัท 프리เซียส เจด พีทีอี ลิมิเตด
5. บริษัท 프리เซียส ทิวลิปส์ พีทีอี ลิมิเตด
6. บริษัท 프리เซียส ไวโอเลตส์ พีทีอี ลิมิเตด
7. บริษัท 프리เซียส เดซี่ส์ พีทีอี ลิมิเตด
8. บริษัท 프리เซียส แมริโกลด์ พีทีอี ลิมิเตด
9. บริษัท ยูนิตี้ เว็นเจอร์ส พีทีอี ลิมิเตด

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 2 สำหรับปี 2566**

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

- **การเข้าทำสัญญาเช่าระยะยาวสำหรับเรือภัทรา นารี**

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

- **สัญญาเงินกู้ใหม่จำนวน 26.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย**

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

- **การต่อสัญญาเช่าระยะยาวจำนวน 7 ฉบับ**

เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบถึงการต่อสัญญาเช่าระยะยาวต่าง ๆ สำหรับเรือของบริษัทฯ เมื่อไม่นานมานี้ ดังนี้

- เรือบาร์นิ นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 15 พฤศจิกายน 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 100 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรืออิสรา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 118 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรือสุนิสา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 23 พฤศจิกายน 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 118 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรือชฎานิ นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 7 ธันวาคม 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 100 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรือสโรชา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Intergis Co., Ltd. ประเทศเกาหลีใต้ ออกไปอีก 12 ถึง 15 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 24 มกราคม 2567 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 118 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Supramax Index (BSI)
- เรือล้านนา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซส์ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Dampskibsselskabet Norden A/S ประเทศเดนมาร์ก ออกไปอีก 10 ถึง 14 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2566 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 94.50 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)
- เรือลติกา นารี ซึ่งเป็นเรือขนาดแฮนด์ไซส์ ได้ขยายระยะเวลาตามสัญญาเช่ากับบริษัท Dampskibsselskabet Norden A/S ประเทศเดนมาร์ก ออกไปอีก 10 ถึง 14 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 5 มกราคม 2567 โดยมีอัตราค่าระวางขั้นต้นแบบผันแปรที่ร้อยละ 94.5 ของอัตราค่าระวางเฉลี่ยในช่วง 15 วันก่อนหน้าของดัชนี Baltic Exchange Handysize Index (BHSI)

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

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2566 บริษัทฯ ย่อยบางบริษัทในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัท พรินเซส เวฟส์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พรินเซส บรีส พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พรินเซส โทปาซ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พรินเซส เจด พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พรินเซส ไวโอเลตส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท พรินเซส ทิวลิปส์ พีทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันวงเงินรวม 105,000,000 เหรียญสหรัฐ (“เงินกู้”) กับ บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคาร Credit Agricole Corporate and Investment Bank โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกที่ไม่เกินหก (6) ลำ



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

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

- **การจัดตั้งบริษัทย่อยใหม่**

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

- **การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลครั้งที่ 3 สำหรับปี 2566**

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

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

เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทราบว่า เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยบางบริษัทในประเทศสิงคโปร์ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นเต็มจำนวน กล่าวคือ บริษัท พีริเชียส เดซี่ส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท พีริเชียส แมริโกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามในสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกัน จำนวน 18,000,000 เหรียญสหรัฐ (“เงินกู้”) กับธนาคาร SinoPac Capital International (HK) Limited ฮ่องกง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดแสนดีไซส์จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ เรือจามจู้รี นารี และเรือจรรยา นารี

# ลักษณะการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรม

## 1. โครงสร้างรายได้

เรือของพีเอสแอล (PSL) มีรูปแบบการให้บริการสำหรับขนส่งสินค้าแบ่งเป็น การให้เช่าเป็นระยะเวลา หรือ การให้เช่าเป็นรายเที่ยว

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

**1.2 การให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter):** การให้บริการลักษณะนี้ Charterer จะชำระค่าระวาง (Freight) ให้พีเอสแอลสำหรับการรับขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังอีกท่าเรือปลายทางใด ๆ ตามที่ตกลง (โดยมีการคิดราคาเป็นเหรียญสหรัฐฯ ต่อตัน) ดังนั้น พีเอสแอลจึงเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายสำหรับเที่ยวการเดินทางเรือ (voyage costs) ซึ่งรวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายที่ท่าเรือ

โครงสร้างรายได้จากการดำเนินงานของพีเอสแอลในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา

รายได้	2564		2565		2566	
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	ร้อยละของ รายได้รวม
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	7,722.88	87.62	8,992.49	98.31	5,016.04	96.59
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	888.87	10.08	132.30	1.45	78.62	1.51
<b>รวมรายได้จากการเดินเรือ</b>	<b>8,611.75</b>	<b>97.70</b>	<b>9,124.79</b>	<b>99.76</b>	<b>5,094.66</b>	<b>98.10</b>
รายได้อื่น	202.54	2.30	21.85	0.24	98.32	1.90
<b>รวมรายได้</b>	<b>8,814.29</b>	<b>100.00</b>	<b>9,146.64</b>	<b>100.00</b>	<b>5,192.98</b>	<b>100.00</b>

## 2. ลักษณะของธุรกิจ

พีเอสแอลบริหารกองเรือแบบไม่ประจำเส้นทาง โดยไม่มีการกำหนดท่าเรือปลายทางไว้ล่วงหน้า สินค้าพื้นฐานที่กองเรือพีเอสแอลขนส่ง คือ ซีเมนต์ สินค้าทางการเกษตร เหล็ก ปูน สินแร่ และเนื้อแร่ ถ่านหิน และ ไม้ซุง ในทางภูมิศาสตร์ พีเอสแอลได้แบ่งเครือข่ายการขนส่งสินค้าของกองเรือของบริษัทฯ อย่างกว้าง 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 ซึ่งมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจึงเป็นที่ต้องการมากกว่าเมื่อเทียบกับเรือขนาดใหญ่กว่าที่ไม่มีอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าเรือขนาดใหญ่จะสามารถประหยัดต้นทุนจากการมีขนาดใหญ่กว่าได้ก็ตาม

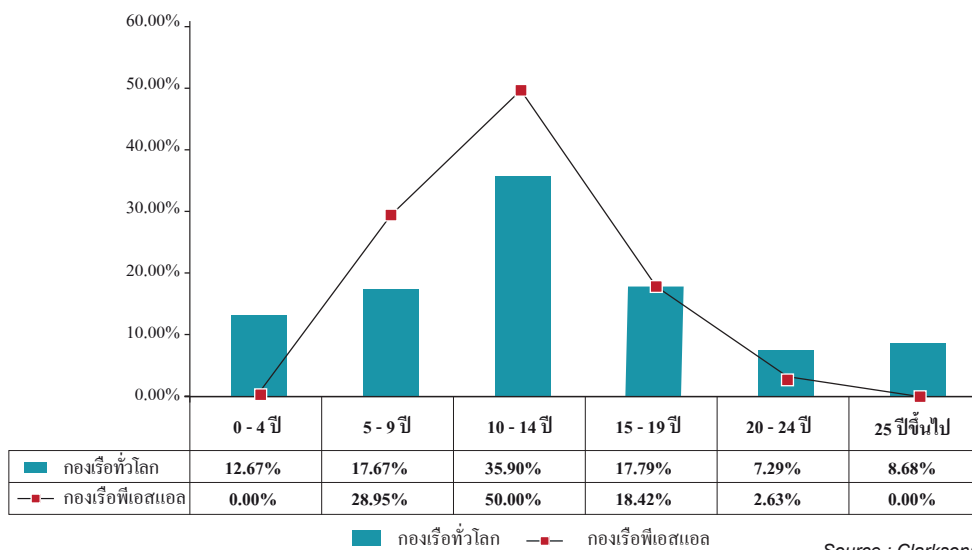
เรือแต่ละลำสามารถขนส่งไปได้ทั่วโลกโดยขึ้นอยู่กับความต้องการของ Charterers ที่ผ่านมาพบว่ามีการให้บริการ ทั้ง 2 ลักษณะ คือ การให้เช่าเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเป็นรายเที่ยวโดยมีระยะเวลาการเช่าประมาณ 1 - 3 เดือน จนถึง ปี 2547 สัดส่วนการเช่าทั้งสองแบบอยู่ในอัตราใกล้เคียงกัน หลังจากนั้น การให้เช่าเป็นระยะเวลาได้เพิ่มขึ้นคิดเป็น สัดส่วนประมาณร้อยละ 90 การให้เช่าเป็นระยะเวลามีทั้งการเช่าในอัตราค่าระวางแบบคงที่เป็นรอบหรือการเช่าในอัตรา คงที่แบบตามระยะเวลา สำหรับการให้บริการเช่าเรือ ในปี 2565 ถึงปี 2566 มีเรือจำนวนมากในกองเรือของพีเอสแอล ได้มีการทำสัญญาให้เช่าเรือโดยอ้างอิงกับดัชนีระยะเวลาประมาณ 12 เดือน อัตราค่าระวางแบบผันแปรนี้จะช่วยให้ พีเอสแอลได้ประโยชน์ในช่วงภาวะตลาดขาขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็จะทำให้พีเอสแอลมีความเสี่ยงช่วงภาวะตลาดขาลง

ความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่จำกัดเส้นทางและประเภทของสินค้าซึ่งเป็นสินค้าพื้นฐานที่จำเป็น ที่ขนส่งโดยใช้เรือชนิดที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ทำให้พีเอสแอลสามารถลด ความเสี่ยงจากผลกระทบ อันเกิดขึ้นในภูมิภาคใด ๆ ประเภทสินค้าและสภาพเศรษฐกิจ

## 2.1 อายุกองเรือ

กองเรือพีเอสแอลมีอายุเฉลี่ยปัจจุบันที่ประมาณ 12 ปี ซึ่งน้อยกว่าอายุเฉลี่ยของกองเรือทั่วโลกที่ ประมาณ 12.9 ปี กราฟต่อไปนี้เป็นกราฟวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าทั่วโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน และ กองเรือพีเอสแอล ณ วันที่ 1 มกราคม 2567

การวิเคราะห์อายุของกองเรือขนส่งสินค้าขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน



## 2.2 การดำเนินงานธุรกิจ

รายได้ของพีเอสแอลมีการกระจายแหล่งที่มาของรายได้เป็นอย่างดีดังนี้

### 1. ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2564		2565		2566	
ซีเมนต์	125	32.22%	115	31.68%	144	35.12%
สินค้าการเกษตร	67	17.27%	60	16.53%	46	11.22%
เหล็ก	35	9.02%	45	12.39%	46	11.22%

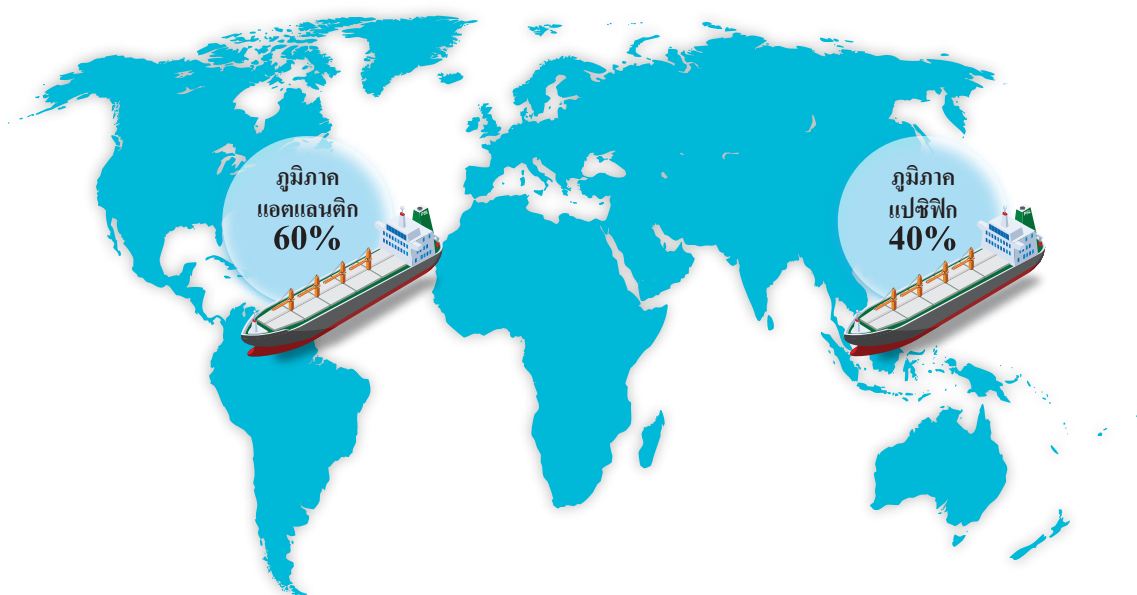
ประเภทสินค้า	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2564		2565		2566	
ปื๋ย	40	10.31%	20	5.50%	26	6.34%
แร่ธาตุและสินแร่	39	10.05%	60	16.53%	67	16.34%
ถ่านหิน	26	6.70%	22	6.06%	23	5.61%
ผลิตภัณฑ์จากไม้และซุง	21	5.41%	11	3.03%	13	3.17%
หินโค้ก	6	1.55%	10	2.75%	14	3.41%
อื่นๆ	29	7.47%	20	5.53%	31	7.57%
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>388</b>	<b>100.00%</b>	<b>363</b>	<b>100.00%</b>	<b>410</b>	<b>100.00%</b>

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

ลักษณะการให้บริการ	จำนวนเที่ยวของการเดินเรือและร้อยละ (%) ของจำนวนเที่ยวการเดินเรือรวม					
	2564		2565		2566	
การให้เช่าเป็นรายเที่ยว	24	6.19%	3	0.83%	2	0.49%
การให้เช่าเป็นระยะเวลา	364	93.81%	360	99.17%	408	99.51%

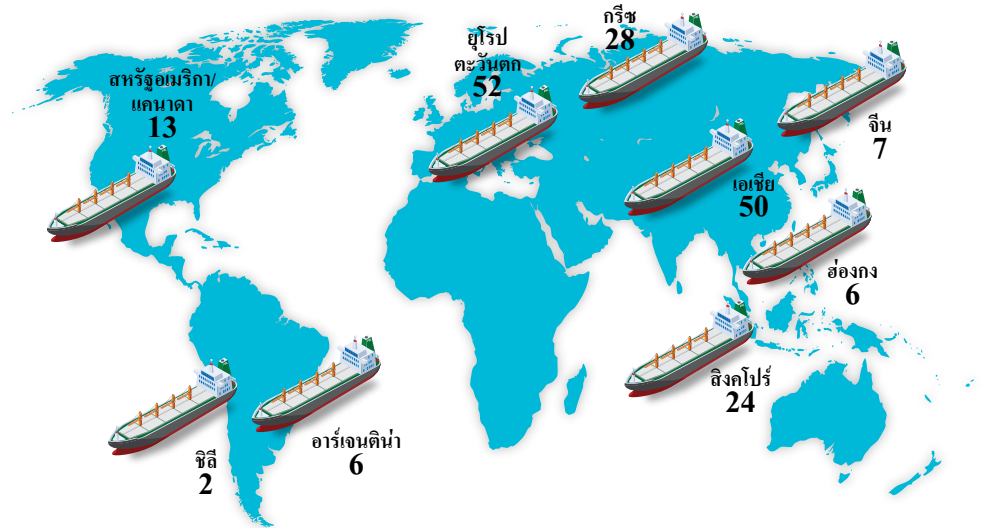
## 3. พื้นที่ในการให้บริการขนส่งสำหรับปี 2566

### พื้นที่ในการให้บริการขนส่งของพีเอสแอล



#### 4. เครื่องมือการตลาดและที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่

#### ที่ตั้งของนายหน้ารายใหญ่

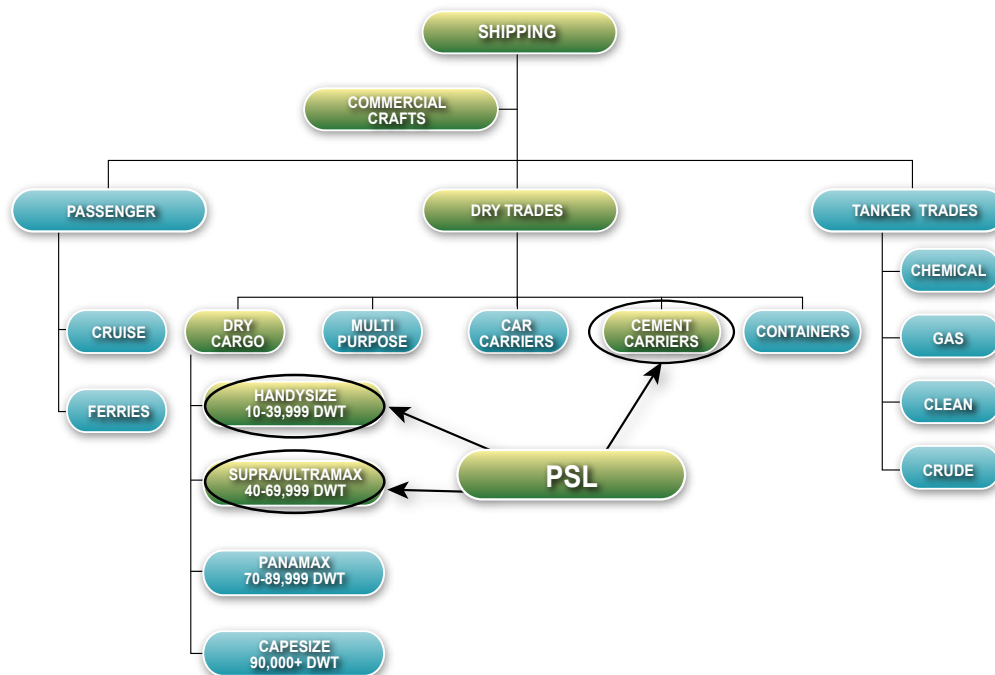


จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าพีเอสแอลมีเครือข่ายการตลาดที่ครอบคลุมทั่วโลก โดยมีการติดต่อกันทางอินเทอร์เน็ตทำให้การติดต่อนั้นครอบคลุมและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังสามารถลดต้นทุนในการดำเนินงาน

### 3. โครงสร้างอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมการเดินทางเรือทางทะเลสามารถจำแนกอย่างกว้าง ๆ ได้ดังนี้

#### TYPE OF VESSELS



### 3.1 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกอง (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 ในการใช้บริการเรือเดินทะเลในกลุ่มนี้ค่อนข้างหลากหลายอันเนื่องมาจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้หลายชนิดและทำเรือจำนวนมากที่เรือกลุ่มนี้สามารถให้บริการได้ ส่งผลให้รายได้มีความผันผวนน้อยกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ของเรือที่มีขนาดใหญ่กว่าซึ่งไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ

ในด้านอุปทานนั้นค่อนข้างมีการกระจายตัว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กองเรือโลกขนาดระวาง 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีประมาณ 8,593 ลำ โดยเจ้าของเรือรายใหญ่ที่สุดมีเรือเพียง 114 ลำ หรือคิด เป็นประมาณร้อยละ 1.45 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน เจ้าของเรือส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนรายย่อยที่มีเรือเพียงไม่กี่ลำ บริษัทฯ มีเรือจำนวน 38 ลำ หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 0.47 ของส่วนแบ่งในตลาดของความสามารถในการขนส่งคิดเป็นหน่วยเดทเวทตัน

จากอดีตที่ผ่านมาอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเป็นอุตสาหกรรมที่มีวัฏจักรโดยแต่ละรอบของวัฏจักรจะมีช่วงที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าลดลงต่ำลงสองปีถึงสามปี หลังจากนั้นจะมีการปรับตัวของอุปทานและอุปสงค์ ก่อนที่อัตราค่าเช่าขนส่งสินค้าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ตัวอย่างเช่น ต้องใช้ระยะเวลาสามปีในการฟื้นตัวของ ภาคอุปทานจากช่วงตกต่ำอันเนื่องมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชียในปี 2540 ทำให้ความต้องการใช้ บริการขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยลงและต่อมาราคาเรือบรรทุกสินค้าก็ค่อย ๆ ปรับเพิ่มขึ้นในทุกภูมิภาคของโลก ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าแห้งเทกองมากขึ้นในปี 2543 และยังคงปรับเพิ่มขึ้นจนถึงครั้งแรก ของปี 2544 นอกจากนี้ราคาซื้อขายเหล็กที่สูงขึ้นก็ช่วยสร้างแรงจูงใจให้มีการขายเรือเก่าเพิ่มขึ้น

จากปี 2544 ตลาดได้ปรับตัวลดลงอีกครั้งอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายอย่างตลาดการขนส่งทางเรือได้ เริ่มมีการปรับตัวดีขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้น ซึ่งตลาดได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสสาม/ไตรมาสสี่ ของปี 2546 - 2547 และจนถึงครึ่งปีแรกของปี 2548 หลังจากนั้นตลาดก็ได้เผชิญกับการปรับตัว ของอัตราค่าระวางอีกครั้ง โดยผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นว่าเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปทานของเรือ ประกอบกับการลดลงของการปลดระวางเรือเก่า ซึ่งอย่างไรก็ตามก็เป็นสิ่งที่สวนทางกับการคาดการณ์ เนื่องจากตลาด ได้ปรับตัวขึ้นจากสิ้นไตรมาสสองของปี 2549 และในระหว่างปี 2550 ตลาดได้ปรับตัว พุ่งสูงขึ้นและถึงจุดสูงสุดตามดัชนี Baltic Dry Index (BDI - โปรดดูคำอธิบายด้านล่างในหัวข้อ 3.3) ที่ขึ้น ไปถึง 11,039 จุด ณ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2550 ก่อนที่จะปรับตัวต่ำลงจนถึงสิ้นเดือนมกราคม 2551 ตลาดได้ เริ่มปรับตัวสูงขึ้น อีกครั้งจนแตะระดับสูงสุดที่ 11,793 จุด เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2551 เนื่องจากวิกฤตการณ์การเงินโลก (Global Financial Crisis) และภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจส่งผลให้ตลาดปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงระดับ 663 จุด เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 และปิดท้ายที่ 774 จุด ณ สิ้นปี 2551 เนื่องจากจำนวนเรือ ในตลาดมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงปี 2552 ถึงปี 2555 ทำให้ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองต้องเผชิญ ภาวะตกต่ำเป็นเวลายาวนานตั้งแต่ปี 2554 ถึงปี 2559 โดยดัชนี BDI ได้แตะระดับต่ำสุดในประวัติศาสตร์ที่ 290 จุด เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2559 และค่าเฉลี่ยดัชนี BDI สำหรับปี 2559 อยู่ที่ 673 จุดซึ่งถือเป็น ค่าเฉลี่ยดัชนี BDI ที่ต่ำ ที่สุดในประวัติศาสตร์

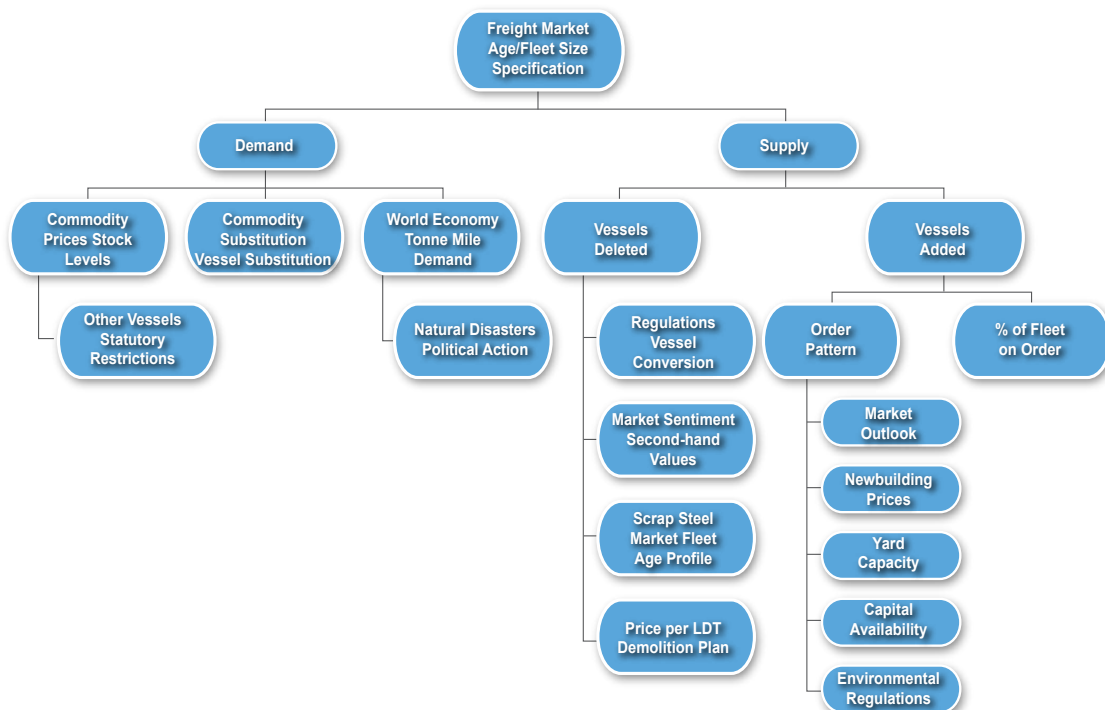
ตั้งแต่ปี 2559 ดัชนี BDI ได้ปรับตัวขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นผลจากความกดดันด้านอุปทานที่ลดลง เนื่องจากการส่งต่อเรือใหม่ลดลง ในช่วงครึ่งแรกของปี 2562 อุบัติเหตุในเหมืองแร่ Vale ที่บราซิล สภาพอากาศที่เลวร้ายที่ออสเตรเลีย และไข้หวัดหมูแอฟริการะบาดที่จีนได้ทำให้อัตราค่าระวางเรือลดลง โชคดีที่ตลาด ได้ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งในช่วงครึ่งปีหลัง โดยดัชนี BDI แตะจุดสูงสุดในรอบ 10 ปีในเดือนกันยายน 2562 ต่อมาได้เกิดเหตุการณ์ซึ่งร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ใด ๆ ที่เคยเกิดขึ้น นั่นก็คือ การระบาดของไวรัส Covid-19 ซึ่งทำให้อัตราค่าระวางเรือลดลงอย่างมากในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนพฤษภาคม 2563 อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 เป็นต้นมาปริมาณอุปสงค์ได้มีการฟื้นตัวขึ้นเนื่องจากภาคเศรษฐกิจทั่วโลกได้กลับ มาเปิดดำเนินการ นอกจากนี้ แผนกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนจำนวน 667 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเน้นไปที่ ภาคอุตสาหกรรมเหล็ก ได้ช่วยกระตุ้นอุปสงค์ของสินค้าโภคภัณฑ์ต่าง ๆ การฟื้นตัวของภาคอุปสงค์ และการลดลงของภาคอุปทานส่งผลทำให้อัตราค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงปลายปี 2563 และตลอดปี 2564 ในปี 2564 ตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองยังอยู่ในช่วงขาขึ้น โดยได้รับการสนับสนุนจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศเศรษฐกิจหลัก ๆ ประกอบกับจำนวนการส่งต่อเรือที่มีจำนวนน้อย ดัชนี BDI ได้ปรับตัวสูงขึ้นโดยแตะระดับที่ 5,650 จุดซึ่งสูงสุดในรอบ 13 ปีในวันที่ 7 ตุลาคม 2564 หลังจากนั้นได้ปรับตัวลดลงและ ณ สิ้นปี 2564 อยู่ที่ 2,217 จุด

ในปี 2565 ตลาดสินค้าแห่งแรกของอังกฤษมีแนวโน้มขาขึ้น อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางได้อ่อนตัวลงในครึ่งหลังของปี เนื่องจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของสหรัฐอเมริกา ภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ถดถอยในจีน และการลดลงของการขนส่งสินค้าออกจากยูเครนเนื่องจากสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ดัชนี BDI ณ สิ้นปี ปิดที่ 1,515 จุด ในปี 2566 เราเผชิญกับเหตุการณ์ไม่น้อยกว่า 3 วัฏจักร วัฏจักรแรกในเดือนมกราคมและเดือนกุมภาพันธ์ เมื่อเงินเผชิญกับการระบาดของโควิดที่เพิ่มสูงขึ้นส่งผลให้การค้าลดลงอย่างมาก ตามมาด้วยการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางตั้งแต่เดือนมีนาคมจนถึงเดือนมิถุนายน เนื่องจากการส่งออกธัญพืชจากอเมริกาใต้มีปริมาณมากในช่วงกลางเดือนกรกฎาคม ข้อตกลงในการขนส่งธัญพืชทางทะเลดำซึ่งได้รับการสนับสนุนจากองค์การสหประชาชาติเพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออกของยูเครนได้สิ้นสุดลง และมีเรือมากกว่า 200 ลำ หลั่งไหลเข้ามาในตลาดในช่วงข้ามคืน ส่งผลให้อัตราค่าระวางลดลง เดือนกรกฎาคมเป็นช่วงเวลาที่ตามปกติมักมีการเพิ่มขึ้นของการส่งออกธัญพืชจากภูมิภาคทะเลดำ ดังนั้นช่วงเวลาที่การสิ้นสุดการใช้ข้อตกลงดังกล่าวนี้จึงไม่ค่อยดีนัก เดือนตุลาคมเป็นช่วงเวลาที่การส่งออกสินค้าโภคภัณฑ์แห้งพื้นทวีปอเมริกาและส่งผลให้อัตราค่าระวางเพิ่มขึ้น ถึงแม้จะไม่มากเท่าที่คาดหวัง ซึ่งเป็นผลจากระดับน้ำในแม่น้ำมิสซิสซิปปีที่อยู่ในระดับต่ำ ในทางกลับกัน ในบราซิลฝนตกที่มากเกินไปส่งผลให้การส่งออกชะงักงันและมีเรือขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นจำนวนมาก ปัจจัยต่างๆที่กล่าวมาข้างต้นนี้ย่อมเป็นปัจจัยเชิงบวก เนื่องจากช่วยลดปริมาณจำนวนเรือที่ให้บริการการขนส่ง และในที่สุด ในภูมิภาคอเมริกาเหนือได้มีฝนตก ซึ่งส่งผลให้มีสินค้าส่งออกจำนวนมากจากแม่น้ำมิสซิสซิปปี พร้อมกับข้อจำกัดของอัตราเงินเฟ้อที่ลดลงปานกลาง ทำให้อัตราค่าระวางพุ่งสูงขึ้น การเปลี่ยนแปลงต่างๆอย่างมีนัยสำคัญของอัตราค่าระวางทั้งหมดนี้เกิดขึ้นในช่วงเวลาเพียง 12 เดือน ซึ่งเป็นเครื่องแสดงให้เห็นว่าอุปสงค์และอุปทานมีความสมดุลกันมากเพียงใด! เราเริ่มต้นปีด้วยความสิ้นหวัง แต่จบลงด้วยความสำเร็จสำหรับปี 2566 ดัชนี BDI ปิดที่ 2,094 จุด

### 3.2 ภาพรวมของอุปสงค์และอุปทาน

ในขณะที่สภาพและอายุของกองเรือของบริษัทฯ นั้นมีผลต่อรายได้และค่าใช้จ่าย ตารางด้านล่างนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงปัจจัยภายนอกอันหลากหลายที่มีผลต่ออุปสงค์และอุปทานที่เป็นตัวผลักดัน อุตสาหกรรมการขนส่งและเป็นตัวสร้างวงจรของธุรกิจ

#### FREIGHT MARKET : DEMAND and SUPPLY



### 3.3 ดัชนีตลาดการขนส่งทางเรือ

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

#### ดัชนีค่าระวางเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกอง

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

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

ดัชนีค่าระวางเรือ (BDI) คำนวณได้จากสูตรดังนี้

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

#### ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI)

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

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือ ดังต่อไปนี้

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

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 58,328 เดทเวทตัน ที่อัตรากินน้ำลึก 12.80 เมตร ไม่มีการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน
- ความยาว 189.99 เมตร ความกว้าง 32.26 เมตร 5 ฝาระวาง มีพื้นที่ 72,360 ลูกบาศก์เมตรสำหรับบรรทุกสินค้า
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 33 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 32 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 24 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 12.5 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 23 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 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 และญี่ปุ่นตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 2:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 35 - 40 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืน ให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศออสเตรเลียหรือมหาสมุทรแปซิฟิก สำหรับการเดินเรือแบบรายเที่ยวเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20
- เส้นทางที่ 3:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 55 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 4ก:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5
- เส้นทางที่ 4ข:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งของประเทศสหรัฐอเมริกาบริเวณอ่าวเม็กซิโก (US Gulf) น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10
- เส้นทางที่ 5:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 60 - 65 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนเหนือ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 5
- เส้นทางที่ 8:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกของประเทศอินเดีย น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 15
- เส้นทางที่ 9:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่แอฟริกาตะวันตก สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาตอนใต้ ระยะเวลาประมาณ 45 - 50 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่าง Skaw/Passero น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 7.5

**เส้นทางที่ 10:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือที่มีเส้นทางผ่านประเทศอินโดนีเซีย ระยะเวลาประมาณ 20 - 25 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ประเทศจีนตอนใต้ น้ำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่านายหน้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5-10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

#### ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดีไซส์ (BHSI)

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

ตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2563 ดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนดีไซส์คำนวณโดยใช้ประเภทของเรือดังต่อไปนี้

- เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือประเภทที่มีระวางชั้นเดียว ขนาดระวางบรรทุก 38,200 เดทเวทตัน 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 ความเร็วขณะเรือเปล่า 14 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมงที่อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 24 เมตริกตันต่อวัน
- ความเร็วขณะบรรทุกสินค้าเต็มลำ 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 18 เมตริกตันต่อวัน ความเร็วขณะเรือเปล่า 12 ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่เรือวิ่งกลางทะเล 17 เมตริกตันต่อวัน
- มีเครื่องยนต์สินค้า 4 ตัว ซึ่งแต่ละตัวสามารถยกน้ำหนักสินค้าได้ 30 เมตริกตัน
- มีอายุการใช้งานมากที่สุดไม่เกิน 15 ปี

#### การกำหนดเส้นทางขนส่งสินค้า

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

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

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

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

**เส้นทางที่ 5:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยวเรือ ระยะเวลาประมาณ 30 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศสิงคโปร์/ญี่ปุ่นรวมถึงประเทศจีน น้ำหนัก ในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20

**เส้นทางที่ 6:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยว ระยะเวลาประมาณ 40 - 45 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น นำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 20

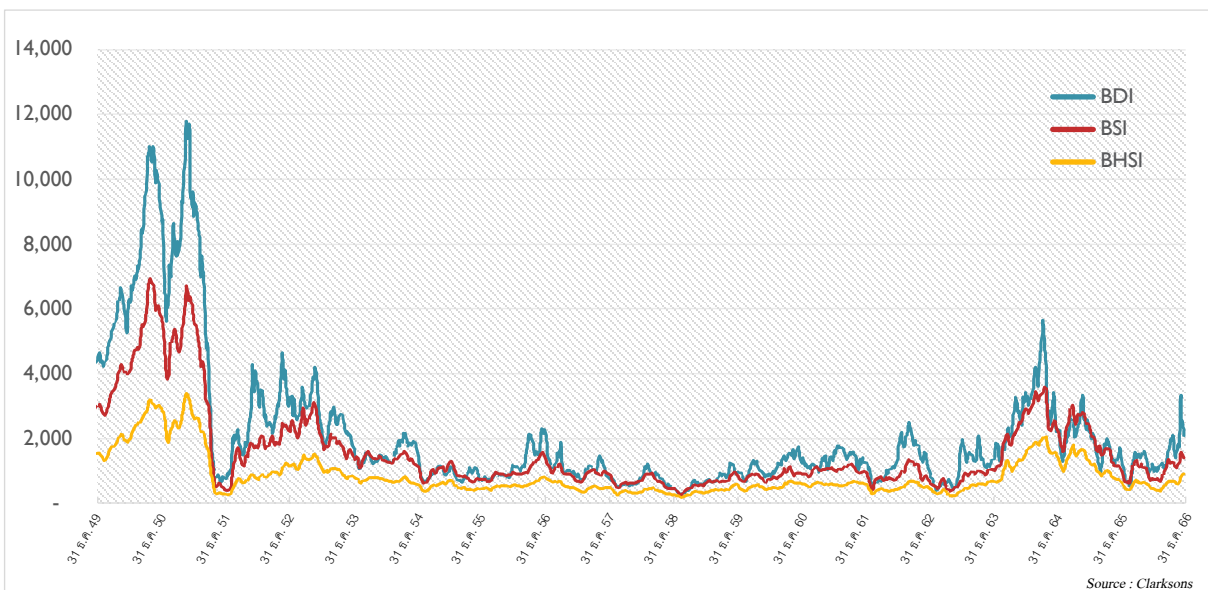
**เส้นทางที่ 7:** มีการส่งมอบเรือให้ผู้เช่าภายในเขตพื้นที่ระหว่างประเทศจีนตอนเหนือ/เกาหลีใต้/ญี่ปุ่น สำหรับการเช่าเหมาลำแบบเป็นระยะเวลาหนึ่งเที่ยว ระยะเวลาประมาณ 25 - 30 วัน โดยมีการส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือภายในเขตพื้นที่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นำหนักในการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 10

ทุกเส้นทางทั้งหมดข้างต้น อยู่บนสมมติฐานว่ามีการจ่ายค่าขนถ่ายสินค้ารวมทั้งหมดร้อยละ 5 ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด และมีการตกลงเช่าเรือกันภายใน 5 - 10 วัน ก่อนที่เรือจะว่างหลังจากขนถ่ายสินค้าของเที่ยวที่แล้วเสร็จสิ้นลง

ทั้งนี้ กราฟด้านล่างเป็นการแสดงถึงความเปลี่ยนแปลงของดัชนี BDI ดัชนี BSI และดัชนี BHSI ตั้งแต่ปี 2549 จนถึงสิ้นปี 2566

**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	2,094	22 ธันวาคม 2566	1,369	22 ธันวาคม 2566	879	22 ธันวาคม 2566



### 3.4 กฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือ

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

กฎหมายและกฎระเบียบที่สำคัญที่ใช้ควบคุมในธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

## 1. รัฐเจ้าของธง (Flag State)

ประเทศที่เรือได้จดทะเบียนขึ้นสัญชาติคือ รัฐเจ้าของธง ซึ่งการจดทะเบียนดังกล่าวส่งผลให้เรือได้รับการคุ้มครองทางกฎหมายและทางกายภาพภายใต้ธงดังกล่าวหรือรัฐเจ้าของธง ซึ่งโดยปกติจะครอบคลุมด้านต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น ความปลอดภัยทางด้านสินค้า และความปลอดภัยของทุกชีวิตบนเรือนั้น ๆ รัฐเจ้าของธงมีอำนาจทางกฎหมายและสามารถบังคับใช้กฎหมายกับเรือที่จดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงนั้น ๆ ซึ่งรวมไปถึงกฎหมายในเรื่องการตรวจเรือ การออกใบรับรองเรือ ความปลอดภัย และการปล่อยมลพิษ เจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือที่จดทะเบียนภายใต้รัฐเจ้าของธงจะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่ถูกกำหนดไว้โดยรัฐเจ้าของธงเพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างครบถ้วน

รัฐเจ้าของธงจะมีการออกใบทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่เรือแต่ละลำต้องมีตามกฎหมายภายในประเทศและตามกฎหมายสากลขององค์การสหประชาชาติสำหรับการเดินเรือในทะเล ใบทะเบียนเรือซึ่งออกโดยประเทศต่าง ๆ จะมีการระบุสัญชาติของเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งเจ้าของเรือจะใช้สำหรับเป็นหลักฐานสำคัญทางกฎหมายในการประกอบการเดินเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 พีเอสแอลมีเรือจดทะเบียนภายใต้ธงไทยจำนวน 20 ลำ และมีเรือจดทะเบียนภายใต้ธงสิงคโปร์จำนวน 18 ลำ

## 2. องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization “IMO”) เป็นองค์การหรือทบวงการชำนัญพิเศษองค์การหนึ่งที่อยู่ภายใต้องค์การสหประชาชาติ (United Nations “UN”) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติเกี่ยวกับธุรกิจการเดินเรือเพื่อความปลอดภัยในชีวิต 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 Watch-keeping “STCW”) อนุสัญญาแรงงานทางทะเล (Maritime Labour Convention “MLC”) อนุสัญญาเหล่านี้ถือเป็น 4 อนุสัญญาหลักที่ใช้ควบคุมธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

อนุสัญญาหลายฉบับของ IMO ยังคงถูกนำกลับมาทบทวนและปรับปรุงเพื่อให้ทันกับเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ รัฐเจ้าของธง (Flag States) ยังเป็นสมาชิกของ IMO ซึ่งได้ลงนามยอมรับกฎระเบียบและข้อบังคับเหล่านี้ ทั้งนี้ ข้อบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการ ป้องกันมลพิษจากเรือ (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 จึงได้ออกกฎหมายให้เรือทุกลำจำเป็นต้องมีการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง มาตรการดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มีนาคม 2561 โดยได้เริ่มการบันทึกและจัดทำรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ วิธีการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้จะถูกรวมอยู่ในแผน SEEMP

- เมื่อได้ทำการตรวจสอบข้อมูลที่น่าส่งมาแล้ว เจ้าหน้าที่จะออกหนังสือรับรองให้เรือว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

- จากนั้นเจ้าหน้าที่จะจัดส่งข้อมูลที่รวบรวมมาได้ให้ IMO ซึ่งทาง IMO จะทำการจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแบบไม่ระบุชื่อเรือ

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

การเปลี่ยนจากน้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันร้อยละ 3.5 เป็นค่ากำมะถันร้อยละ 0.5 ในปี 2563ถือเป็นเรื่องที่ทำนายในช่วงแรก เนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนถึงความเพียงพอและต้นทุนของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปอย่างรวดเร็วและหลังจากที่มีการบังคับใช้กฎดังกล่าวมาแล้ว 3 ปี ก็พบว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับความเพียงพอของน้ำมันเชื้อเพลิง ตามข้อกำหนด กล่าวคือ น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.5 นั้นมีเพียงพอ เจ้าของเรือมีทางเลือก คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (Scrubber) บนเรือซึ่งจะทำให้สามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูง (ร้อยละ 3.5) (HSFO) เครื่องดักจับเขม่าควันจะล้างและลดปริมาณค่ากำมะถันจากไอเสียให้อยู่ในปริมาณที่ไม่เกินร้อยละ 0.5 (VLSFO) การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันนั้นถือเป็นเรื่องที่ทำนายสำหรับเจ้าของเรือทั้งในด้านการเทคนิคและด้านการจัดหาเงินทุน ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ข้อบกพร่องหลายอย่างของแบบเครื่องดักจับเขม่าควันที่ขายในท้องตลาด ได้ปรากฏขึ้นซึ่งบ่อยครั้งส่งผลทำให้เครื่องยนต์ขัดข้องกลางทะเล นอกจากนี้ในบางกรณี เรือต้องหยุดนิ่งและไม่สามารถแล่นได้เลย เนื่องจากเครื่องดักจับเขม่าควันเกิดความเสียหายอย่างมาก และในบางกรณีเกิดปัญหากับเครื่องยนต์หลักที่ใช้ในการแล่นเรืออีกด้วย ดังนั้น ในหลาย ๆ ประเทศได้มีการห้ามการเปลี่ยนถ่ายน้ำที่ใช้ล้างเครื่องดักจับเขม่าควันระบบเปิดในบริเวณน่านน้ำของประเทศนั้น ๆ และเป็นไปได้ว่าจะมีการห้ามดังกล่าวในหลาย ๆ ประเทศทั่วโลก เนื่องจากส่วนต่างระหว่างราคาน้ำมัน HSFO และ VLSFO ได้ลดลงอย่างมาก จึงแสดงให้เห็นว่าการที่พีเอสแอลตัดสินใจไม่ติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือและใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ (VLSFO) เพียงอย่างเดียวนั้นเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้อง

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

Energy Efficiency Existing Ship Index “EEXI” คือ ดัชนีที่มีการออกแบบมาเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการชี้วัดการใช้พลังงานบนเรือ สำหรับเรือที่สร้างภายหลังปี 2556 นั้นจะอ้างอิงถึงดัชนีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ (EEDI) โดยดัชนีดังกล่าวจะวัดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์ โดยกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับกำลังของเครื่องยนต์ที่มีการติดตั้งอยู่บนเรือ ความสามารถในการขนส่งของเรือ และความเร็วของเรือ โดยทาง IMO มีการกำหนดค่าสูงสุดของ EEXI ที่สามารถใช้ในการแล่นเรือได้ในเรือแต่ละลำ คือ ค่า EEXI ที่กำหนด (required EEXI) ค่าดังกล่าวจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าโดยจำแนกตามขนาดของเรือและประเภทของเรือ การคำนวณค่า EEXI ของเรือแต่ละลำ คือ ค่า EEXI ที่ควรเป็น (attained EEXI) ถ้าค่า EEXI ที่ควรเป็นนั้นมากกว่าค่า EEXI ที่กำหนด จะต้องมีการปรับปรุงแก้ไขค่า EEXI ที่ควรเป็นให้เป็นไปตามค่า EEXI ที่กำหนด การปรับปรุงแก้ไขดังกล่าวสามารถทำได้โดยการติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน เช่น Mewis Duct และการกำหนดกำลังของเครื่องยนต์ Engine Power Limitation (EPL) ภายใต้ EPL อัตราการใช้พลังงานเครื่องยนต์สูงสุดอย่างต่อเนื่องซึ่งคืออัตราที่เครื่องยนต์ถูกสร้างและออกแบบมาในครั้งแรก อาจถูกกำหนดจากการจำกัดทางด้านเครื่องยนต์หรือการจำกัดทางด้านอิเล็กทรอนิกส์ (สำหรับเครื่องยนต์ MAN ME และ Wartsila Flex) กองเรือของพีเอสแอลจำนวน 9 ลำนั้นถือว่าผ่านเกณฑ์ EEXI ที่จะบังคับใช้แล้ว คือ มีค่า EEXI ที่ควรเป็นน้อยกว่าค่า EEXI ที่กำหนด ดังนั้นจึงไม่ต้องการปรับปรุงใด ๆ ในเรือ 11 ลำดังกล่าว กฎ EEXI นั้นไม่บังคับใช้กับเรือขนส่งซีเมนต์ ดังนั้นจึงไม่ต้องการปรับปรุงใด ๆ

ในเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำของบริษัทฯ ทั้งนี้ เรือของบริษัทฯ จำนวน 23 ลำ ได้รับการติดตั้ง EPL แล้ว อย่างไรก็ตาม มีเรือจำนวนเพียง 16 ลำเท่านั้นที่ต้องลดความเร็วในการแล่นเรือลงซึ่งจะทำให้ความเร็วในการแล่นเรือลดลง ประกอบกับมีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลง

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

### 3. สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)

สมาคมจัดชั้นเรือต่าง ๆ เป็นองค์กรที่กำหนดและบังคับใช้มาตรฐานทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบเรือ การต่อเรือ และการตรวจสอบเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ บนเรือ

บทบาทของการจัดชั้นเรือและสมาคมจัดชั้นเรือได้เริ่มมีขึ้นในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) และในกฎหมายว่าด้วยเรือของเส้นแวงน้ำบรรทุกในปี 2531 ด้วยทักษะและความสามารถทางด้านเทคนิค สมาคมจัดชั้นเรือได้รับการยอมรับว่ามีความสามารถในการตรวจสอบเรือได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้นรัฐเจ้าของธงจึงมอบหมายการตรวจสอบเรือและการออกใบรับรองเรือให้แก่สมาคมจัดชั้นเรือภายใต้ข้อกำหนดของ IMO

ใบรับรองการจัดชั้นเรือที่ออกโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับนั้นเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับเจ้าของเรือที่จะทำการจดทะเบียนและทำประกันภัยทางทะเลสำหรับเรือ นั้น ๆ

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

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

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

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (The Carriage of Goods by Sea Act: COGSA) มีขึ้นในปี 2467 ที่กรุงบรัสเซลส์ภายหลังจากที่มีการประชุมเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือหลายครั้ง 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 โดยมีใบรับรองใน 2 ระดับที่รัฐบาลของรัฐเจ้าของธงจะเป็นผู้ออกหรือมอบหมายให้องค์กรที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ออกแทน ได้แก่ 1. ใบรับรองแสดงถึงการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับนี้ (Document of Compliance: DOC) ซึ่งเป็นหลักฐานที่ออกให้แก่บริษัทเพื่อเป็นการยืนยันว่าเจ้าของเรือหรือผู้บริหารเรือได้มีการจัดให้มีระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นที่น่าพอใจ (Safety Management System: SMS) และ 2. ใบรับรองการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Certificate: SMC) ซึ่งจะออกให้เรือหลังจากที่ได้มีการตรวจสอบจนเป็นที่น่าพอใจแล้วว่าเจ้าของเรือและระบบการดำเนินงานบนเรือเป็นไปตามระบบการบริหารความปลอดภัยตามที่ได้รับอนุมัติ ประมวลข้อบังคับนี้มีไว้เพื่อให้มั่นใจว่า ไม่เพียงแต่เรือเท่านั้นที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองแต่ยังรวมถึงบริษัทผู้บริหารเรือที่จะต้องได้รับการตรวจรับรองดังกล่าวด้วยเช่นกัน

ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยของบริษัท และของเรือได้รับการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอเพื่อเป็นการยืนยันว่าทั้งบริษัท และเรือของบริษัท 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 เมืองท่าต่างๆ และบริษัทขนส่งทางทะเลจะถูกร้องขอภายใต้ประมวลข้อบังคับของ ISPS Code เพื่อให้มีการกำหนดเจ้าหน้าที่ดูแลด้านความปลอดภัยบนเรืออย่างเหมาะสมบนเรือแต่ละลำ เมืองท่าและบริษัทขนส่งทางทะเล ผู้ดูแลความปลอดภัยต่าง ๆ เหล่านี้ที่ ผู้ดูแลความปลอดภัยที่ท่าเรือ (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 ของกฎหมายพาณิชย์นาวี นอกเหนือจาก SOLAS MARPOL และ STCW

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

อนุสัญญา MLC 2006 ได้กำหนดหัวข้อการทำงานบนเรือ ไว้ดังต่อไปนี้

หัวข้อที่ 1 ข้อกำหนดขั้นต่ำในการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ

หัวข้อที่ 2 สภาพการจ้างงาน

หัวข้อที่ 3 ที่พักอาศัย สิ่งอำนวยความสะดวก อาหาร และการจัดหาและการจัดเตรียมอาหาร

หัวข้อที่ 4 การคุ้มครองสุขภาพ การรักษาพยาบาล สวัสดิการ และการคุ้มครองด้านประกันสังคม

หัวข้อที่ 5 การปฏิบัติตามและการบังคับใช้ - ขั้นตอนในการร้องเรียนบนเรือ

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

ประเทศสิงคโปร์ได้เข้าร่วมรับรองอนุสัญญา MLC ไปก่อนหน้าแล้ว เรือของบริษัทฯ ที่ชักธงสิงคโปร์ทุกลำก็ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในอนุสัญญาอย่างครบถ้วน

ในเดือนเมษายน 2557 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เห็นชอบให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายประการในอนุสัญญา MLC โดยมีการนำหลักการที่ได้มีการให้ความเห็นชอบกันในปี 2552 โดย คณะทำงานของ IMO/ILO ซึ่งดูแลเกี่ยวกับหลักประกันทางการเงิน การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีผล บังคับใช้ในวันที่ 18 มกราคม 2560 ภายหลังจากวันที่ดังกล่าว เรือที่อยู่ภายใต้ MLC ต้องมีหนังสือรับรองที่ออกโดยบริษัทประกันหรือผู้ให้การรับประกันทางการเงินอื่น ๆ ซึ่งให้การรับรองว่ามีการประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่น ๆ ที่เพียงพอสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการส่งลูกเรือกลับ รวมถึงการจ่ายค่าแรงงาน 4 เดือนตามสิทธิที่ลูกเรือจะได้รับจากการที่ถูกเลิกจ้าง หนังสือรับรองดังกล่าวยังต้องให้การรับรองครอบคลุมไปถึงการเรียกร้องค่าชดเชยในกรณีที่ถูกเรือได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต P+I Clubs ของเรือแต่ละลำ ได้ทำการออกหนังสือรับรองดังกล่าวให้กับเรือทุกๆ ลำของกองเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รับหนังสือรับรองดังกล่าวสำหรับเรือแต่ละลำจาก P+I Clubs ที่ดูแลรับผิดชอบเรือแต่ละลำแล้ว

ตามข้อกำหนดของ MLC 2006 องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ขอให้รัฐบาลต่างๆ ทำให้มั่นใจว่าคนประจำเรือ จะถูกส่งตัวกลับภูมิลำเนาและมีการลดความเสี่ยงการติดเชื้อไวรัส 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 และตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสุขอนามัย สาธารณะ



IHR 2005 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2550 และรวมถึงใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ ซึ่งเป็นเอกสารที่แสดงว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดทางด้านสุขาภิบาลทางทะเลและกฎการกักกันอย่างเข้มงวดตาม มาตรา 39 ของ IHR 2005 ซึ่งกำหนดโดยองค์การอนามัยโลก ใบรับรองดังกล่าวเป็นเครื่องพิสูจน์ว่าเรือไม่เป็นแหล่ง แพร่กระจายเชื้อโรคและอาจมีการเรียกดูใบรับรองดังกล่าวในกรณีที่เรือจะเข้าเทียบท่าเรือในบางแห่ง ใบรับรอง SSC อาจจะต้องมีสำหรับเรือทุกลำในการขนส่งระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็เรือที่เดินเรือระหว่างประเทศหรือเรือที่เดินเรือ ตามแนวชายฝั่งหรือทะเล ซึ่งใบรับรองดังกล่าวสามารถต่ออายุได้ ณ ท่าเรือต่าง ๆ ที่ได้รับอนุญาตให้สามารถต่ออายุ ใบรับรอง SSC ได้

ใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือ (SSC) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท กล่าวคือ ใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาล บนเรือ (SSCC) จะออกให้เมื่อพบว่ามีความเสี่ยงทางด้านสุขภาพ และได้มีการดำเนินการตามมาตรการควบคุมเรียบร้อยแล้ว และใบรับรองการควบคุมสุขาภิบาลบนเรือที่ได้รับการยกเว้น (SSCEC) จะออกให้เมื่อพบว่าเรือได้ถูกตรวจสอบ แล้วพบว่าไม่มีพาหะ หรือเชื้อโรค หรือคนประจำเรือที่เจ็บป่วย

เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับใบรับรอง SSCEC

## 9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

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

ในปี 2532 IMO ได้ตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตรายของสารประกอบออร์กาโนดีน ในเดือน พฤศจิกายน 2542 IMO จึงได้ออกข้อกำหนดที่เรียกว่า MEPC เพื่อพัฒนาเครื่องมือซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับทั่วโลก ในการจัดการกับผลกระทบอันเป็นอันตรายของระบบกันเปรียงซึ่งถูกนำมาใช้กับเรือ

เครื่องมือดังกล่าวต่อมาได้พัฒนาเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ ซึ่งได้ รับการรับรองเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2544 โดยห้ามใช้สารประกอบออร์กาโนดีนในการทาสีกันเปรียงบนตัวเรือและออก กฎป้องกันสำหรับในอนาคตโดยไม่ให้ใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายอื่น ๆ ในระบบการป้องกันเปรียงของเรือ โดยอนุสัญญา ดังกล่าวมีผลบังคับใช้ในวันที่ 17 กันยายน 2551

อนุสัญญานี้ได้ระบุว่า ระบบการป้องกันเปรียง ได้แก่ “การทาสารเคลือบ การทาสี การป้องกันพื้นผิว พื้นผิวและ เครื่องมืออื่น ๆ ที่ใช้บนเรือในการควบคุมและป้องกันการเกาะติดของสิ่งมีชีวิตที่ไม่ต้องการ”

สีทากันเปรียงใช้สำหรับทาเคลือบท้องเรือเพื่อป้องกันสิ่งมีชีวิตในทะเล เช่น สาหร่ายและหอยขนาดเล็ก ๆ ที่อาจ เกาะติดไปกับตัวเรือซึ่งจะมีผลทำให้เรือแล่นได้ช้าลงและใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น

การแก้ไขอนุสัญญา IMO สำหรับการควบคุมระบบการป้องกันเปรียงของเรือที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทาง ทะเลสำหรับเรือ (อนุสัญญา AFS) – MEPC.331 (76) – ห้ามใช้ระบบกันเปรียงของเรือที่มีส่วนประกอบของสาร ไซบูทริน (Cybutryne)

การแก้ไขเหล่านี้หมายความว่าระบบป้องกันเปรียงของเรือที่มีส่วนประกอบของสารไซบูทรินจะไม่สามารถนำไป ใช้หรือนำไปใช้ซ้ำกับเรือใด ๆ ภายในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566

เรือที่ใช้ระบบป้องกันเปรียงของเรือที่มีส่วนประกอบของสารไซบูทรินในชั้นสีเคลือบภายนอกของตัวเรือในวันที่ 1 มกราคม 2566 จะต้องนำสีป้องกันเปรียงนั้นออก หรือใช้สีที่เป็น การป้องกันสารนี้ที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน AFS โดยการดำเนินการเอาสีกันเปรียงที่มีส่วนผสมของสารไซบูทรินออกจากสีทาตัวเรือจะต้องดำเนินการภายในเวลาไม่ช้ากว่า การต่ออายุใบอนุญาตของระบบการป้องกันเปรียงของเรือในครั้งถัดไปซึ่งจะมีขึ้นหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 แต่ไม่เกิน 60 เดือน หลังจากการขอต่ออายุใบอนุญาตใช้สีที่มีส่วนผสมของสารไซบูทรินครั้งล่าสุดของเรือของระบบการป้องกันเปรียง

เรือของบริษัทฯ ทุกลำได้รับการตรวจสอบเพื่อยืนยันว่าเรือได้มีการปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวและได้ใบรับรอง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ

## 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 เป็นอนุสัญญาแรกที่ได้มีการกำหนดข้อบังคับพื้นฐานสำหรับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของคนประจำเรือในระดับมาตรฐานสากล ซึ่งก่อนหน้านี้ มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของนายประจำเรือและลูกเรือ ได้ถูกกำหนดขึ้นเองโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งไม่ได้มีการอ้างอิงถึงวิธีการปฏิบัติของประเทศอื่น ๆ เป็นผลให้เกิดความแตกต่างและความหลากหลายของมาตรฐานและขั้นตอนการปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการเดินเรืออย่างมาก ทั้ง ๆ ที่การเดินเรือนั้นถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรม ที่เป็นสากลที่สุดก็ตาม ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่เกี่ยวกับการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และ การเข้าเวรยามของคนประจำเรือ ซึ่งทุกประเทศจะต้องมีมาตรฐานอย่างน้อยหรือมากกว่ามาตรฐานของอนุสัญญาดังกล่าว

ในปี 2538 มีการปรับปรุงอนุสัญญาซึ่งได้รับการรับรองจากการประชุม ถือเป็น การแก้ไขอนุสัญญาครั้งใหญ่ เพื่อให้มีมาตรฐานที่เข้มงวดมากขึ้น

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

## 11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004

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

เนื่องจากเรือต้องใช้น้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ปริมาณมาก ในการสร้างสมดุลด้านการทรงตัวของเรือ ภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ แต่น้ำถ่วงเรือนี้มีสิ่งมีชีวิตสายพันธุ์ต่าง ๆ ปะปนอยู่ ดังนั้น เมื่อน้ำถ่วงเรือจากสถานที่หนึ่งถูกปล่อยออกไปสู่อีกสถานที่หนึ่งเมื่อมีการขนสินค้าขึ้นเรือ ทำให้เกิดปัญหาการแพร่กระจายของสิ่งมีชีวิตในน้ำเหล่านั้นไปทำลายระบบนิเวศน์ชีวภาพของอีกสถานที่หนึ่ง การขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ในรอบ 2 - 3 ทศวรรษที่ผ่านมาทำให้เกิดผลกระทบดังกล่าวมากขึ้น โดยในหลายพื้นที่ทั่วโลกกำลังเกิดผลกระทบอย่างรุนแรง มีข้อมูลจำนวนมาก ได้แสดงให้เห็นว่าอัตราการทำลายที่มีต่อระบบชีวภาพนั้นได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยบางพื้นที่ได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณ ในขณะที่พื้นที่ใหม่ ๆ ซึ่งได้รับผลกระทบนี้เกิดขึ้นตลอดเวลา ปัจจุบันกฎข้อบังคับนี้ได้กำหนด ให้เรือจะต้องเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water) ในบริเวณที่เป็นทะเลเปิดก่อนที่จะเข้าเทียบท่า และปล่อยน้ำถ่วงเรือออกในท่าเรือต่างๆ กฎข้อบังคับใหม่ได้กำหนดให้เรือต้องมีการบำบัดน้ำถ่วงเรือ ที่มีอยู่ในถังต่างๆ บนเรือด้วยการใช้ระบบการบำบัดน้ำถ่วงเรือที่ได้ผ่านการรับรองแล้ว (BWTS) โดยจะต้องติดตั้งระบบนี้บนเรือทุกลำ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือ และตะกอนมีผลบังคับใช้ในวันที่ 8 กันยายน 2560 ซึ่งเป็นระยะเวลา 12 เดือนนับจากวันที่มีจำนวนสมาชิก 30 ประเทศเข้าร่วมรับรองอนุสัญญา ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35 ของขนาดระวางเรือของกองเรือโลก เรือทุกลำจะต้องมีใบรับรอง สำหรับการจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Management certificate) เรือต่อใหม่ที่มีการวางกระดูกงูเรือ ตั้งแต่ หรือหลังจากวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องจัดให้มีอุปกรณ์จัดการน้ำถ่วงเรือตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เรือเก่าทุกลำที่ต้องขึ้นมาก่อนวันที่ 8 กันยายน 2560 จะต้องติดตั้งอุปกรณ์

จัดการนำถ่วงเรือพร้อมกับทำการตรวจสอบระบบของเรือให้แล้วเสร็จภายในครั้งแรกของการต่ออายุหนังสือรับรองด้านการป้องกันมลภาวะจากน้ำมันของเรือ (IOPP) นับจากวันที่ 8 กันยายน 2562 อุปกรณ์จัดการนำถ่วงเรือ ทั้งหมดตามที่ IMO ได้อนุมัติไปแล้วและมีอยู่ในท้องตลาดในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ อันเข้มงวดของหน่วยงานป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) USCG ได้กำหนดระยะเวลาสำหรับการติดตั้งระบบจัดการนำถ่วงเรือที่แตกต่างไปจากอนุสัญญาข้างต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวนระบบจัดการนำถ่วงเรือในตลาดที่ได้รับการอนุมัติจาก USCG

MEPC ได้รับรองการแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและจัดการนำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (อนุสัญญา BMW) เกี่ยวกับการว่าจ้างทดสอบระบบการจัดการนำถ่วงเรือและรูปแบบของใบรับรองการจัดการนำถ่วงเรือระหว่างประเทศ การแก้ไขนี้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มิถุนายน 2565

คณะกรรมการยังอนุมัติแนวทางการแก้ไขสำหรับการทดสอบระบบการจัดการนำถ่วงเรือ (BMW.2/ Cir.70/Rev.1) และแก้ไขคำแนะนำเกี่ยวกับการสูมตัวอย่างนำถ่วงเรือและการวิเคราะห์เพื่อเป็นการทดลองตามอนุสัญญาและแนวทางปฏิบัติของ BMW (G2) (BMW.2/Cir.42/Rev.2)

ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2566 เรือของบริษัทฯ จำนวน 38 ลำได้มีการติดตั้งระบบจัดการนำถ่วงเรือที่ผ่านการอนุมัติจากทั้งทาง IMO และ USCG

## 12. การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Risk Management)

ในปัจจุบันภัยคุกคามความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์มีความหลากหลาย ความถี่ และความซับซ้อนที่มากขึ้น ตัวอย่างเช่น การคิดไวรัสโทรจันจากการใช้ USB ซึ่งมีโปรแกรมแฝงเพื่อดึงข้อมูลเชิงพาณิชย์ที่สำคัญ หรืออีเมลที่มีรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการเดินเรือถูกส่งไปยังกลุ่มคนที่ไม่รู้จัก หรือการทำลายระบบไอทีของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ หรือการแทรกแซงระบบควบคุม ติดตามและระบุตำแหน่ง (Automatic Identification System: AIS) และระบบแสดงข้อมูลแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Chart Display and Information System: ECDIS) ที่ใช้บนเรือ ทั้งนี้ มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นบ่อยครั้งมากอย่างมีนัยสำคัญและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น ผู้โจมตีได้ใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ ในการเจาะระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งส่วนใหญ่ จะมีเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง ในปัจจุบันเรือใช้ระบบนำทางด้วยดาวเทียม (Global Navigation Satellite System: GNSS) และ ECDIS ร่วมกับ AIS เป็นประจำ การโจมตีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global Positioning Satellites: GPS) อาจเป็นภัยคุกคามทำให้เรือไม่สามารถทราบถึงตำแหน่งที่แม่นยำในทะเล หรือในขณะที่กำลังนำเรือเข้าเทียบท่า

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

ในไตรมาสแรกของปี 2563 PSL ได้ตรวจสอบระบบไอทีที่ทั้งระบบตามแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์ที่กำหนดโดย BIMCO ซึ่งทำการตรวจสอบโดย Lloyds Register และนำผลการวิเคราะห์ของระบบความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์ของ PSL จากการตรวจสอบดังกล่าว PSL ได้ทำการแก้ไขจุดบกพร่องทั้งหมด นอกจากนี้ PSL ได้จัดให้มีการทำการทดสอบการเจาะเข้าระบบ (graybox penetration test) และได้้นำผลการทดสอบมาเพิ่มมาตรการป้องกันต่าง ๆ

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

### 13. ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการบริหารจัดการเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) (International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))

IMO ได้รับรอง Polar Code และการแก้ไขเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องในปี 2557 - ปี 2558 เพื่อบังคับใช้ภายใต้ SOLAS และ MARPOL ซึ่ง Polar Code มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2560 ถือเป็นเรื่องสำคัญที่ IMO ได้ ทำเพื่อป้องกันเรือและคนซึ่งอยู่บนเรือทั้งที่เป็นลูกเรือและผู้โดยสารในน่านน้ำบริเวณขั้วโลกทั้งสองแห่ง 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 นี้ใช้บังคับสำหรับความเสียหายของมลพิษจากน้ำมันที่เกิดขึ้นภายในอาณาเขตประเทศของภาคีสมาชิก 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 เพื่อกำหนดกฎหมายขั้นพื้นฐานให้แก่อำนาจสำหรับการเคลื่อนย้ายเรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือที่จะมีผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อความปลอดภัยของชีวิต สินค้า และทรัพย์สินในทะเล รวมไปถึงความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล อนุสัญญานี้กำหนดให้เจ้าของเรือที่มีเรือขนาดตั้งแต่ 300 ตันกรอสขึ้นไปทำประกันและรักษาสภาพประกันภัยหรือความมั่นคงทางการเงินอื่น ๆ เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายในการค้นหา การระบุที่หมาย และเคลื่อนย้ายซากเรือ ใบบรรองที่ออกโดยรัฐคู่ภาคีเพื่อเป็นการรับรองว่าเรือ ได้มีการทำประกันที่จำเป็นแล้ว

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

### 16. ประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code)

อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินในทะเล ปี 2517 (SOLAS Convention) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมได้มีการกำหนดเกี่ยวกับแง่มุมต่าง ๆ ของความปลอดภัยทางทะเลและในข้อบังคับในบทที่ 6 ที่กำกับกับการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง ข้อบังคับเหล่านี้ถูกขยายเพิ่มเติมในประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง (IMSBC Code)

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

อันตรายหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทะเลที่เป็นของแข็งคือความเสียหายทางโครงสร้างของตัวเรือที่เกิดจากการกระจายน้ำหนักสินค้าที่ไม่ถูกต้อง การสูญเสียหรือลดทอนความสามารถในการทรงตัวของเรือในระหว่างการเดินทางและปฏิกิริยาทางเคมีที่เกิดจากตัวสินค้านั้นๆ ดังนั้น วัตถุประสงค์หลักของประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าทะเลที่เป็นของแข็ง (IMSBC Code) คือเพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดเก็บและขนส่งสินค้าที่เป็นของแข็งอย่างปลอดภัย โดยการให้ข้อมูลเกี่ยวกับความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าที่เป็นของแข็งบางประเภท และคำแนะนำเกี่ยวกับขั้นตอนที่ควรดำเนินการเมื่อมีการจะขนส่งสินค้าที่เป็นของแข็ง การปฏิบัติตามประมวลกฎหมายในเรื่องนี้จะทำให้เกิดความสอดคล้องในการปฏิบัติขั้นตอนที่ควรทำ และการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนถ่ายสินค้าลงเรือ การใช้สินค้าปรับแต่งการทรงตัวของเรือ การเดินทาง และการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือได้อย่างถูกต้อง เหมาะสมและปลอดภัย

ประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าทะเลที่เป็นของแข็ง (IMSBC) ซึ่งได้รับรองเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2551 ตามมติหัวข้อ MSC 268(85) และมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มกราคม 2554 ซึ่งเป็นวันที่ประมวลข้อบังคับนี้กลายเป็นข้อบังคับภายใต้อนุสัญญา SOLAS ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

การปฏิบัติตามข้อกำหนดของประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าทะเลที่เป็นของแข็ง (IMSBC) ที่ได้รับการแก้ไขเริ่มต้นบังคับใช้ในวันที่ 1 ธันวาคม 2566

การแก้ไขประมวลกฎหมายทางเรือ 06-21 ซึ่งเริ่มใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2566 ได้ประสบความสำเร็จในการรับรองอย่างเป็นทางการจาก IMO เนื่องจากผลกระทบของโควิด จากนั้นมีการนำมาใช้แก้ไขใน IMSBC Code อย่างมีนัยสำคัญ โดยรายละเอียดมีดังนี้

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

การปฏิบัติตามข้อกำหนด IMSBC Code ที่แก้ไขเพิ่มเติมมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566

## 17. ประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย

### (The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code)

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

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

ประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย ได้รับการพัฒนาให้เป็นประมวลกฎหมายระหว่างประเทศสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ เพื่อเสริมสร้างและปรับปรุงการขนส่งสินค้าอันตรายให้มีความปลอดภัย และเพื่อป้องกันการก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม ประมวลกฎหมายฉบับนี้ กำหนดรายละเอียดข้อกำหนดที่ใช้กับสาร วัสดุ หรือสิ่งของแต่ละรายการ ครอบคลุมเรื่องต่างๆ เช่น การบรรจุหีบห่อ การขนส่งทางตู้ และการจัดเก็บ รวมถึงการอ้างอิงโดยเฉพาะเรื่องการแยกสารที่เข้ากันไม่ได้

ประมวลกฎหมายฉบับนี้เริ่มต้นนำมาใช้ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2508 เป็นลักษณะของข้อแนะนำสำหรับการปฏิบัติงาน ในปี พ.ศ. 2545 ที่ประชุมสมัชชาใหญ่ในสมัยประชุมที่ 17 ได้รับรองประมวลกฎหมายทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย ตามมติ A.716 (17) และได้ตัดสินใจให้มีการบังคับใช้ประมวลกฎหมายฉบับนี้ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินในทะเล ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2547 อย่างไรก็ตาม บางส่วนของประมวลกฎหมายฉบับนี้ยังคงมีสถานะเป็นเพียงแค่ข้อแนะนำเท่านั้น

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

## 18. อนุสัญญาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ (FAL Convention)

เพื่อให้การขนส่งระหว่างประเทศประสบความสำเร็จ แนวทางสากลที่เป็นหนึ่งเดียวในการอำนวยความสะดวกถือเป็นสิ่งสำคัญ นี่คือจุดประสงค์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เรียกว่าอนุสัญญาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ (FAL Convention)

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

ในภาคผนวก อนุสัญญาว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ประกอบด้วยมาตรฐานและแนวปฏิบัติที่แนะนำและกฎเกณฑ์เพื่อลดความซับซ้อนของพิธีการ ข้อกำหนดด้านเอกสาร และขั้นตอนเกี่ยวกับการมาถึง การพักคอย และการออกเดินทางของเรือ

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

ตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ.2562 อนุสัญญา FAL กำหนดให้เรือและท่าเรือทำการแลกเปลี่ยนประกาศ FAL ทางอิเล็กทรอนิกส์ และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2567 เป็นต้นไป จะใช้แนวทางแบบหน้าต่างเดียว (single window) ในทุกท่าเรือ

## 19. กฎระเบียบของภูมิภาค และกฎระเบียบของท้องถิ่นทั่วโลก

ธุรกิจการเดินเรือ อยู่ภายใต้กฎระเบียบและอนุสัญญาอื่น ๆ อีกมากมาย เช่น

- พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act (EPA)) องค์กรพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นองค์กรอิสระของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาในการดูแลและป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม
- ระบบการกำจัดและปลดปล่อยของเสียของสหรัฐอเมริกา (US National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)) คือ ระบบที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบในส่วนของพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา เพื่อที่จะลดปริมาณมลพิษที่จะเกิดขึ้นในน่านน้ำของ สหรัฐอเมริกา (ในระยะ 3 ไมล์ทะเล) สำหรับเรือที่มีความยาวมากกว่า 79 ฟุต กฎข้อบังคับได้ออกเป็นเอกสารที่เรียกว่า “Vessel General Permit (VGP)” ซึ่งกฎข้อบังคับเหล่านี้เป็นส่วนที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม เช่น MARPOL กฎข้อบังคับ VGP ได้มีข้อกำหนดสำหรับเรือทุกลำ เกี่ยวกับเทคโนโลยีและขอบเขตของการถ่ายเทของเสียทั้งหมด 26 ชนิดที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในระหว่างการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ 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”) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา โดยตั้งแต่เดือนมกราคม 2557 มีการใช้ขอบเขตของ NTVRP กว้างมากขึ้น และครอบคลุมเรือจำนวนมากขึ้น โดยจะต้อง

มีการทำสัญญากับบริษัทประกันอัคคีภัยทางทะเล (Salvage and Marine Fire Fighting) รวมถึงองค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับน้ำมันรั่วไหล (Oil spill response organizations)

- ตาม California Air Resources Board (CARB) เรือที่อยู่ภายในบริเวณ 24 ไมล์ทะเลของชายฝั่งแคลิฟอร์เนียจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรืออย่างเคร่งครัด เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2557 โดยปริมาณค่ากำมะถันที่มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้อง ไม่เกินร้อยละ 0.1 สำหรับทั้ง Marine Gas Oil และน้ำมันดีเซล
- สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อมสหรัฐ (US Environmental Protection Agency “EPA”) ได้กำหนดให้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2555 เรือทุกลำจะต้องมีมาตรการควบคุมและจัดทำรายงานการดำเนินการป้องกันเรือจากเฟรียง (bio-fouling activity) ในขณะที่เดินเรืออยู่ในน่านน้ำของสหรัฐอเมริกา
- นิวซีแลนด์ได้เริ่มบังคับใช้กฎอย่างเข้มงวดสำหรับเฟรียงที่เกาะมาได้ตั้งเรือในเดือนพฤษภาคม 2561 ซึ่งภายใต้กฎข้อบังคับนี้เรือที่มีจุดหมายปลายทางและต้องเทียบท่าที่นิวซีแลนด์นั้นต้องได้รับการทำความสะอาดใต้ท้องเรือและส่วนประกอบของเรือ ไม่เกิน 30 วันก่อนที่จะเทียบท่าที่นิวซีแลนด์หรือภายใน 24 ชั่วโมงหลังจากมาถึงท่าเรือ
- ในส่วนของสหภาพยุโรปนั้น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาไหม้ภายในอาณาเขตของสหภาพยุโรปจะต้องมีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.1
- ประเทศตุรกีซึ่งไม่ใช่สมาชิกของสหภาพยุโรปแต่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับมลพิษค่ากำมะถันเช่นเดียวกับทางสหภาพยุโรป ดังนั้น เรือทุกลำจะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่เทียบท่าที่ตุรกี หรือดำเนินการในน่านน้ำของประเทศตุรกี ข้อกำหนดดังกล่าวไม่ใช่กับการผ่านช่องแคบของประเทศตุรกี ได้แก่ ช่องแคบบอสฟอรัส ช่องแคบดาร์เดเนลส์ และทะเลมาร์มารา นอกเสียจากการผ่านทางดังกล่าวจะใช้เวลาเกินกว่า 2 ชั่วโมงขึ้นไปในการจอดทอดสมอ หรือจอดรอในท่าเพื่อรอการผ่านทาง
- เมืองท่าในแถบทะเลดำ กล่าวคือ ประเทศบัลแกเรีย ประเทศจอร์เจีย ประเทศโรมาเนีย สหพันธรัฐรัสเซีย ประเทศยูเครน และประเทศตุรกี ซึ่งเป็นสมาชิกของ ‘The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution’ โดยเรือที่เข้าเมืองท่าดังกล่าวจะต้องมีการปฏิบัติตามข้อบังคับที่เข้มงวดมากกว่าข้อบังคับของ MARPOL และของสหรัฐอเมริกา การปล่อยน้ำอ้วกรือ สิ่งปฏิกูล น้ำเสียจากการซักล้าง หรือแม้แต่ น้ำเสียจากการล้างคาน้ำเรือ จะต้องถูกตรวจสอบอย่างละเอียดโดยเจ้าหน้าที่
- ประเทศจีนบังคับใช้ข้อกำหนดเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562
  - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 เรือทุกลำต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.50 ในขณะที่อยู่ในชายฝั่งพื้นที่ควบคุมมลพิษ (ECA) เช่น ในทะเลอาณาเขตของประเทศจีน (รวมถึงบริเวณเขตควบคุมมลพิษที่ชายฝั่งไห่หนาน)
  - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เรือทุกลำที่เข้ามายังบริเวณเขตควบคุมมลพิษ (แม่น้ำแยงซี และ แม่น้ำซีเจียง) ต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่เทียบท่าในบริเวณเขตควบคุมมลพิษ
  - ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 เรือทุกลำต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ในขณะที่ทำการเทียบท่าในเขตควบคุมมลพิษทางชายฝั่งไห่หนาน
  - เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในความพยายามในการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ ทางกรีนอาจตัดสินใจใช้กฎเกณฑ์ที่เข้มงวดมากขึ้น โดยอาจกำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพมากขึ้นในอนาคต ภายใต้การพิจารณาให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำที่ร้อยละ 0.10 ในพื้นที่ชายฝั่งในเขตควบคุมมลพิษตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568
- สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) เป็นประเทศล่าสุดที่มีการประกาศกำหนดพื้นที่ควบคุมค่ากำมะถันซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กันยายน 2563 การบังคับใช้ข้อกำหนดค่ากำมะถันของเกาหลีใต้จะใช้บังคับสำหรับ 6 เมืองท่า และพื้นที่ควบคุมที่กำหนดเริ่มแรกในแต่ละเมืองท่า (ปูซาน อินชอน อิลซาน ยอซู กวางยาง รวมถึง

ฮาดง พยองแท็ก-ดงจิน) โดยตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2563 เรือจะต้องเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำไม่เกินร้อยละ 0.10 ภายใน 1 ชั่วโมงหลังจากที่มีการทอดสมอหรือจอดเรือเสร็จ ไปจนถึง 1 ชั่วโมงก่อนที่จะมีการทอดสมอหรือออกจากท่าเทียบท่า

- ในวันที่ 1 มกราคม 2565 ข้อกำหนดในเขตควบคุมการปล่อยมลพิษจากกำมะถันของเกาหลีใต้มีความเข้มงวดขึ้น และเรือทุกลำต้องเปลี่ยนไปใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.10 เมื่อเข้าสู่เขตควบคุมการปล่อยมลพิษจากกำมะถันของเกาหลีใต้
- วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นวันที่มีผลบังคับใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำหรือน้ำมันเชื้อเพลิงอื่นๆ ที่มีค่ากำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.50 โดยบังคับใช้สำหรับเรือทุกลำที่ดำเนินการทั่วโลก ยกเว้นเรือที่มีการติดเครื่องดักจับเขม่าควันที่สามารถจับค่ากำมะถันส่วนเกินจากไอเสียที่ถูกปล่อยออกมา
- จากวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 ฉบับแก้ไขของ MARPOL จะมีผลบังคับใช้โดยจะมีการแนะนำการห้ามใช้และการมีไว้บนเรือเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงหนัก (HFO) สำหรับเรือที่แล่นอยู่ในบริเวณน่านน้ำอาร์กติก ข้อห้ามจะครอบคลุมถึงการใช้และการมีไว้บนเรือเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันที่มีความหนาแน่นที่อุณหภูมิ 15 องศาเซลเซียส สูงกว่า 900 กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เมตร หรือน้ำมันที่มีค่าความหนืดจุดศาสตราจารย์ที่อุณหภูมิ 50 องศาเซลเซียส สูงกว่า 180 มิลลิเมตรต่อวินาที เรือที่มีภารกิจในการรักษาความปลอดภัยของเรือลำอื่นหรือเรือที่ทำหน้าที่ในการปฏิบัติการค้นหาและกู้ภัยและเรือที่ใช้สำหรับการเตรียมพร้อมในการรับมือกับการรั่วไหลของน้ำมันจะได้รับการยกเว้น เรือที่เป็นไปตามมาตรฐานการต่อเรือบางประการเกี่ยวกับการป้องกันถังก้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องปฏิบัติตามนับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2572 เป็นต้นไป กลุ่มประเทศสมาชิกของ MARPOL ที่มีแนวเขตแดนชายฝั่งอยู่ในน่านน้ำของเขตอาร์กติกอาจได้รับการยกเว้นชั่วคราวสำหรับเรือที่ชักธงของกลุ่มสมาชิก ในขณะที่เรือยังแล่นใช้งานอยู่ในทะเลจนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572
- การจัดอันดับ CII เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 โดยอ้างอิงตามปริมาณการใช้กำมะถันเชื้อเพลิงประจำปีของเรือแต่ละลำ 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) นับตั้งแต่สิ้นปี 2562 เรือที่มีขนาด 5,000 ตันกรอสและมากกว่าจะต้องเก็บรวบรวมข้อมูลและรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (โดยรายงานเป็นรายปี) โดยส่งให้รัฐเจ้าของธงหรือหน่วยงานที่กำหนด โดยจะต้องส่งรายงานภายใน 3 เดือนนับจากวันสิ้นปีปฏิทินในแต่ละปี ข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงนี้จะถูกตรวจสอบและนำเสนอไปยังศูนย์รวบรวมข้อมูลของทาง IMO ภายหลังจากการตรวจสอบจะได้รับหนังสือรับรองการปฏิบัติตามกฎดังกล่าวโดยออกให้ก่อนวันที่ 31 พฤษภาคม

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ข้อมูลที่จัดเก็บและรายงานที่ได้จัดทำโดยเรือของบริษัทฯ ได้รับการสอบถามจากสถาบันตรวจสอบสภาพและจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ

- EU MRV (การติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบ ของสหภาพยุโรป) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2560 เป็นต้นมา เรือทุกลำที่มีขนาด 5,000 ตันกรอสหรือมากกว่าที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตามและตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ การรายงานผลและแผนการตรวจสอบ (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ ต้องนำเสนอแผน MRV ให้แก่หน่วยงาน



ที่มีหน้าที่รับผิดชอบภายหลังสิ้นปีปฏิทินโดยนำส่งก่อนวันที่ 30 เมษายน ในวันที่ 30 มิถุนายน ของทุกปีหลังจากผ่านพ้นช่วงที่มีการจัดส่งรายงาน เรือจะได้รับเอกสารรับรองที่ถือว่ามีการปฏิบัติตามกฎที่ออกโดยผู้ตรวจสอบซึ่งจะต้องมีและเก็บรักษาไว้บนเรือ

เรือทุกลำของบริษัทฯ ที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรป ได้มีการจัดส่งข้อมูลตามที่ EU MRV กำหนดและได้รับ หนังสือรับรองจากสถาบันตรวจสอบ และจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับ

- UK MRV (การติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบ ของสหราชอาณาจักร) - เนื่องจากเหตุการณ์ Brexit EU MRV เลยไม่สามารถบังคับใช้สำหรับเรือที่เทียบท่าที่สหราชอาณาจักร เนื่องจาก สหราชอาณาจักรไม่ได้ถือเป็นส่วนหนึ่งของ EU MRV อีกต่อไป แต่เพื่อเป็นการใช้กฎเกณฑ์แบบ เดียวกันกับทาง EU ทางสหราชอาณาจักรได้ออกกฎเกณฑ์ที่มีลักษณะเหมือนกัน เรียกว่า UK MRV ซึ่งจะต้องมีการติดตาม การรายงาน และการตรวจสอบมลพิษสำหรับเรือที่เทียบท่าที่สหราชอาณาจักร บริษัทขนส่งทางทะเลจะต้องนำส่งรายงานการปล่อยมลพิษครั้งแรกตามแบบ UK MRV ให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ ในต้นปี 2566 ซึ่งจะมีการติดตามผลเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565
- อนุสัญญาการรีไซเคิลเรือ เนื่องจากมีความกังวลหลายประการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม การให้ความสำคัญเกี่ยวกับการ ใช้วัสดุที่ไม่เป็นมลพิษในการออกแบบเรือ สร้างเรือและการนำเรือไปใช้งานถือว่ามีความสำคัญมากขึ้น 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 ปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการจัดทำบัญชีรายการของวัสดุ/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 และการซื้อขายสิทธิการปล่อยมลพิษของ สหภาพยุโรป
- เริ่มต้นจากปี 2568 บริษัทขนส่งจะต้องเข้าร่วมการซื้อขายสิทธิการปล่อยมลพิษของสหภาพยุโรปโดยอ้างอิง จาก EU MRV เพื่อให้การเปลี่ยนผ่านเป็นไปอย่างราบรื่น บริษัทขนส่งมีเวลา 3 ปีในการซื้อขายสิทธิสำหรับ มลพิษที่ตนเองปล่อย โดยเป็นไปตามระยะเวลาดังนี้

- ก) ร้อยละ 40 ของมลพิษที่ได้รับการรับรองในปี 2567
- ข) ร้อยละ 70 ของมลพิษที่ได้รับการรับรองในปี 2568
- ค) ร้อยละ 100 ของมลพิษที่ได้รับการรับรองในปี 2569

บริษัทที่ถูกควบคุมจะต้องซื้อขายสิทธิในการปล่อยมลพิษให้เพียงพอภายในวันที่ 30 เมษายนของทุกปี โดยครอบคลุมมลพิษที่ปล่อยในปีก่อนหน้า ในกรณีที่การซื้อขายสิทธิในการปล่อยมลพิษไม่เพียงพอ บริษัทที่ถูกควบคุมจะต้องรับผิดชอบในการจ่ายชำระค่าปรับสำหรับค่ามลพิษส่วนเกินในขณะที่ประเทศสมาชิกจะระบรายชื่อบริษัทขนส่งที่ไม่สามารถซื้อขายสิทธิในการปล่อยมลพิษได้อย่างเพียงพอ

- จากวันที่ 1 พฤษภาคม 2567 เป็นต้นไป ทะเลเมดิเตอร์เรเนียนจะถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ECA) สำหรับซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx) และฝุ่นละออง (PM) อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดเหล่านี้จะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2568 และหลังจากนั้นจะบังคับใช้สำหรับเรือที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีปริมาณกำมะถัน 0.10% m/m หรือเรือที่ใช้ระบบทำความสะอาดก๊าซไอเสีย (EGCS) ขณะแล่นผ่านพื้นที่ควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกบริเวณทะเลเมดิเตอร์เรเนียน
  - กฎระเบียบใหม่ 43A ในบทที่ 9 ของอนุสัญญาฯ ระหว่างประเทศเพื่อป้องกันมลภาวะจากเรือ ภาคผนวก 1 จะเสนอให้มีการห้ามใช้และการมีไว้บนเรือสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงหนักหรือน้ำมันเตาในน่านน้ำของเขตอาร์กติกในและหลังวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 ข้อห้ามจะครอบคลุมถึงการใช้และการมีไว้บนเรือเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันที่มีความหนาแน่นที่อุณหภูมิ 15 องศาเซลเซียส สูงกว่า 900 กิโลกรัมต่อลูกบาศก์เมตร หรือน้ำมันที่มีความหนืดจลศาสตร์ที่ 50 องศาเซลเซียส สูงกว่า 180 มิลลิเมตรต่อวินาที อย่างไรก็ตาม มิได้ห้ามขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงหนักหรือน้ำมันเตาในลักษณะเป็นสินค้า
- การบังคับใช้กฎหมายข้อนี้จะใช้กับเรือทุกลำ ยกเว้นเรือที่มีส่วนร่วมในการรักษาความปลอดภัยของเรือหรือในปฏิบัติการค้นหาและกู้ภัย และเรือที่ใช้สำหรับการเตรียมพร้อมและปฏิบัติการเก็บกวาดการรั่วไหลของน้ำมัน
- ข้อยกเว้นสำหรับเรือที่มีถึงน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกปกป้องจากตัวเรือสองชั้น และการยกเว้นสำหรับเรือที่ชักธงของประเทศที่มีแนวเขตแดนชายฝั่งอยู่ในน่านน้ำของชายฝั่งทะเลอาร์กติก ที่จะอนุญาตให้เรือเหล่านี้ยังสามารถมีน้ำมันเชื้อเพลิงหนักหรือน้ำมันเตาไว้บนเรือเพื่อใช้เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ต่อไปจนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572

## 20. การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่า (PSC)

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

ความรับผิดชอบหลักเบื้องต้นของมาตรฐานของเรือเป็นหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง แต่การตรวจเรือโดยรัฐเมืองท่าจะเป็นการควบคุมให้มีความปลอดภัยโดยรวมเพื่อระบุว่าเรือไม่ได้มาตรฐานในด้านใดและจะมีการดำเนินมาตรการต่อเรือที่ไม่ได้มาตรฐาน

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

กรณีเจ้าพนักงานตรวจเรือของเมืองท่าที่นั่น ๆ ตรวจพบการไม่ปฏิบัติตามกฎอย่างมีสาระสำคัญ อาจสั่งให้มีการกักเรือซึ่งจะทำให้เกิดความล่าช้าต่อการปฏิบัติงานของเรือ และเรือจะไม่สามารถออกจากเมืองท่าที่นั่นได้ จนกว่าการไม่ปฏิบัติตามกฎอย่างมีสาระสำคัญนั้นจะได้รับการแก้ไข

# กองเรือ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

ลำดับที่	ชื่อเรือ	สัญชาติ	ปีที่สร้าง	ขนาดระวางบรรทุก (เดทเวทตัน)	*มูลค่าสุทธิตามบัญชี (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	**มูลค่าที่เอาประกันภัย (ล้านเหรียญสหรัฐฯ)	
1	รัตนะ นารี	ไทย	2545	28,442	5.21	6.00	
2	รจเรข นารี	ไทย	2548	29,870	8.66	8.70	
3	นลินี นารี	ไทย	2548	31,699	9.69	9.70	
4	จามจุรี นารี	สิงคโปร์	2548	33,733	9.54	9.60	
5	จรณา นารี	สิงคโปร์	2548	33,720	9.88	9.90	
6	มุกดา นารี	ไทย	2552	30,162	10.53	10.50	
7	มยุรี นารี	ไทย	2551	30,193	10.14	10.20	
8	มัลลิกา นารี	ไทย	2551	30,195	9.99	10.00	
9	ล้านนา นารี	ไทย	2555	33,843	13.64	13.70	
10	ลติกา นารี	ไทย	2555	33,869	13.82	13.90	
11	อนัญญา นารี	สิงคโปร์	2554	33,857	18.06	18.10	
12	เบญจมาศ นารี	สิงคโปร์	2555	33,780	18.63	18.70	
13	จินตนา นารี	สิงคโปร์	2556	33,945	16.74	16.80	
14	วิภา นารี	สิงคโปร์	2558	38,851	16.59	17.80	
15	วิยะดา นารี	สิงคโปร์	2559	38,716	16.81	19.00	
16	ภัทรา นารี	ไทย	2560	35,882	24.32	24.40	
17	ภวิดา นารี	ไทย	2561	35,892	26.43	26.50	
<b>เรือขนาดแฮนด์ไซส์ 17 ลำ</b>				<b>รวม</b>	<b>566,649</b>	<b>238.68</b>	<b>243.50</b>
				<b>ค่าเฉลี่ย</b>	<b>33,332</b>	<b>14.04</b>	<b>14.32</b>
18	กาญจนา นารี	ไทย	2554	56,920	16.75	16.80	
19	กิระณา นารี	ไทย	2554	56,823	17.09	17.10	
20	วริษา นารี	ไทย	2553	53,839	10.22	11.25	
21	วริษา นารี	ไทย	2554	53,833	10.39	12.00	
22	วิกานดา นารี	ไทย	2556	53,857	12.46	13.50	
23	อภิรดี นารี	สิงคโปร์	2555	56,512	18.59	18.60	
24	บารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,441	18.63	18.70	
25	ชญาณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,548	18.65	18.70	
26	คารณี นารี	สิงคโปร์	2555	56,588	18.50	18.50	
<b>เรือขนาดซูเปอร์แมกซ์ 9 ลำ</b>				<b>รวม</b>	<b>501,361</b>	<b>141.29</b>	<b>145.15</b>
				<b>ค่าเฉลี่ย</b>	<b>55,707</b>	<b>15.70</b>	<b>16.13</b>
27	อินทรา นารี	ไทย	2557	63,468	19.35	22.00	
28	อิสรา นารี	ไทย	2557	63,516	19.75	22.00	
29	สรีดา นารี	ไทย	2558	62,964	19.88	23.25	
30	สาริกา นารี	ไทย	2558	63,023	19.50	23.25	
31	สาวตรี นารี	สิงคโปร์	2559	63,016	19.62	24.50	
32	สวิตา นารี	สิงคโปร์	2559	62,970	19.94	24.50	
33	สุนิสา นารี	ไทย	2559	63,007	20.10	24.50	
34	สโรชา นารี	สิงคโปร์	2560	63,047	21.28	26.00	
<b>เรือขนาดอัลตราแมกซ์ 8 ลำ</b>				<b>รวม</b>	<b>505,011</b>	<b>159.42</b>	<b>190.00</b>
				<b>ค่าเฉลี่ย</b>	<b>63,126</b>	<b>19.93</b>	<b>23.75</b>
35	อภิัญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,136	16.46	24.00	
36	บุญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,159	16.90	24.10	
37	ชัญญา นารี	สิงคโปร์	2557	21,114	16.72	24.00	
38	คนยา นารี	สิงคโปร์	2558	21,149	17.32	24.70	
<b>เรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ</b>				<b>รวม</b>	<b>84,558</b>	<b>67.40</b>	<b>96.80</b>
				<b>ค่าเฉลี่ย</b>	<b>21,140</b>	<b>16.86</b>	<b>24.20</b>
<b>รวมเรือทั้งหมด</b>				<b>รวมเรือทั้งหมด</b>	<b>1,657,579</b>	<b>606.78</b>	<b>675.45</b>
<b>38 ลำ</b>				<b>ค่าเฉลี่ย</b>	<b>43,621</b>	<b>15.97</b>	<b>17.78</b>

หมายเหตุ \* มูลค่าสุทธิตามบัญชีตามงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐหรืออเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566  
 \*\* มูลค่าที่เอาประกันภัย หมายถึง มูลค่าที่ตกลงกันไว้ซึ่งจะได้รับจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อตัวเรือ

# โครงสร้างกลุ่มบริษัท



## บริษัท พีรียาส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประเทศไทย (PSL)

เจ้าของเรือ

ให้บริการ

บริษัท แอลโซซีเอท  
บัลค์ แคริเออร์ ฟิร่าอี่ จำกัด  
ประเทศสิงคโปร์  
100%

บริษัท  
ในลำดับที่ 1 ถึง 25  
ตามตารางหน้า 86  
ประเทศไทย  
99.99%

บริษัท พีรียาส  
ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ  
ประเทศปานามา  
99.99%

บริษัท พีรียาส  
ชิปปิ้ง (ยูเค) จำกัด  
ประเทศอังกฤษ  
100%

บริษัท พีรียาส ชิปปิ้ง  
(สิงคโปร์) ฟิร่าอี่ จำกัด  
ประเทศสิงคโปร์  
100%

บริษัทในลำดับ  
ที่ 50 ถึง 53  
ตามตารางหน้า 87  
ประเทศสิงคโปร์  
100%\*

บริษัทในลำดับ  
ที่ 28 ถึง 48  
ตามตารางหน้า 86-87  
ประเทศสิงคโปร์  
100%\*

\* แสดงการถือหุ้นทางอ้อมของ PSL

บริษัทโฮลดิ้ง

การดำเนินงาน  
เกี่ยวกับท่าเรือ

ผู้บริหารเรือ

บริษัท เกรท เซอร์เคิล  
ชิปปิง เอเยนซี จำกัด  
ประเทศไทย

99.99%

บริษัท อินเทอร์เน็ต  
เนชั่นแนล ซัพพอร์ตส์  
(ฮาลเดย์) ไพรเวท ลิมิเตด  
ประเทศอินเดีย  
22.40%\*

ลำดับในกรอบ

บริษัท  
จัดตั้งขึ้นในประเทศ  
อัตราร้อยละของการถือหุ้น

# ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566)

ชื่อบริษัท	บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อหลักทรัพย์ (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย)	PSL
ประเภทธุรกิจ	เจ้าของเรือและโฮลดิ้งคัมพานี
ทะเบียนเลขที่	0107537000629
วันที่จัดตั้งบริษัท	1 ธันวาคม 2532
วันที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด	18 กุมภาพันธ์ 2537
วันแรกของการจดทะเบียนเข้าในตลาดหลักทรัพย์	16 กันยายน 2536
ที่ตั้งสำนักงาน	เลขที่ 8 ชั้นที่ 7, 8, และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย
รายละเอียดสำหรับการติดต่อ	โทรศัพท์: 66-2 696-8800 โทรสาร: 66-2 236-7654 E-mail: ir@preciousshipping.com Home page: <a href="http://www.preciousshipping.com">http://www.preciousshipping.com</a>
อันดับความน่าเชื่อถือของบริษัท	BBB โดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ประกาศเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2566
<b>หุ้นสามัญ</b>	
ทุนจดทะเบียน	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
หุ้นที่ออกและเรียกชำระเต็มมูลค่าแล้ว	1,559,291,862 บาท (1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท)
นายทะเบียนหลักทรัพย์	• บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 66-2 009-9000 โทรสาร : 66-2 009-9991 ศูนย์บริการข้อมูล : 66-2 009-9999 E-mail : contact.tsd@set.or.th Website : <a href="http://www.tsd.co.th">http://www.tsd.co.th</a>
ธนาคารหลัก	• ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 10 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 66-2 208-7000, 8000 โทรสาร : 66-2 255-9391-3 Website : <a href="http://www.ktb.co.th">http://www.ktb.co.th</a> • ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราษฎร์บูรณะ กรุงเทพฯ 10140 โทรศัพท์ : 66-2 888-8800 โทรสาร : 66-2 888-8882 Website : <a href="http://www.kasikornbank.com">http://www.kasikornbank.com</a>

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

ชื่อ และ ประเภทธุรกิจ ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของนิติบุคคลนั้น

ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
1	บริษัท พรีเมียม เม้าท์ทิลล์ 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 แลนด์ จำกัด	บาท	306,000,000	306,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
5	บริษัท พรีเมียม เลคส์ จำกัด	บาท	184,000,000	184,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
6	บริษัท พรีเมียม โอเชียนส์ จำกัด	บาท	175,000,000	175,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
7	บริษัท พรีเมียม แพลนเนตส์ จำกัด	บาท	270,000,000	270,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
8	บริษัท พรีเมียม แซฟไฟร์ส จำกัด	บาท	144,000,000	144,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
9	บริษัท พรีเมียม เอ็มเมอรัลส์ จำกัด	บาท	366,000,000	366,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
10	บริษัท พรีเมียม รูบี้ส์ จำกัด	บาท	259,360,000	259,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
11	บริษัท พรีเมียม โอปอลส์ จำกัด	บาท	249,360,000	249,360,000	99.99	เจ้าของเรือ
12	บริษัท พรีเมียม เพิร์ลส์ จำกัด	บาท	173,000,000	173,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
13	บริษัท พรีเมียม ฟลาวเวอร์ส จำกัด	บาท	336,000,000	336,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
14	บริษัท พรีเมียม ฟอเรสต์ จำกัด	บาท	286,000,000	286,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
15	บริษัท พรีเมียม ทรีส์ จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
16	บริษัท พรีเมียม ฟอนต์ส จำกัด	บาท	124,000,000	124,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
17	บริษัท พรีเมียม เว็นเจอร์ส จำกัด	บาท	202,000,000	202,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
18	บริษัท พรีเมียม จัสมินส์ จำกัด	บาท	567,000,000	567,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
19	บริษัท พรีเมียม ออกิดส์ จำกัด	บาท	217,000,000	217,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
20	บริษัท พรีเมียม ลากูเนส จำกัด	บาท	140,000,000	140,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
21	บริษัท พรีเมียม คอมเม็ทส์ จำกัด	บาท	141,000,000	141,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
22	บริษัท พรีเมียม ออานามันท์ส จำกัด	บาท	156,000,000	156,000,000	99.99	เจ้าของเรือ
23	บริษัท พรีเมียม วินัส จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
24	บริษัท พรีเมียม เนปจูน จำกัด	บาท	298,800,000	298,800,000	99.99	เจ้าของเรือ
25	บริษัท บงกช โซลคิงส์ จำกัด	บาท	1,000,000	1,000,000	99.99	โซลคิง คัมพานี/ การลงทุน
26	บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี่ จำกัด	บาท	210,000,000	210,000,000	99.99	ผู้บริหารเรือ
27	บริษัท พรีเมียม ซิปป์ (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	20,000,000	15,000,000	100	โซลคิง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ
28	บริษัท พรีเมียม คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
29	บริษัท พรีเมียม สปราร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ



ลำดับ	ชื่อบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	สกุลเงิน	ทุนจดทะเบียน	ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ
30	บริษัท พีริเซียส วิตันส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	280,000	280,000	100*	เจ้าของเรือ
31	บริษัท พีริเซียส บริดจส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
32	บริษัท พีริเซียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
33	บริษัท พีริเซียส ฟราแกรนซ์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
34	บริษัท พีริเซียส ธอทส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
35	บริษัท พีริเซียส ไทคส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
36	บริษัท พีริเซียส สกายส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
37	บริษัท พีริเซียส กลอรีส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
38	บริษัท พีริเซียส วิตคอม ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
39	บริษัท พีริเซียส เกรซ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
40	บริษัท พีริเซียส บริส ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
41	บริษัท พีริเซียส โทปาซ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
42	บริษัท พีริเซียส เวฟส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
43	บริษัท พีริเซียส เจด ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
44	บริษัท พีริเซียส ทิวลิปส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
45	บริษัท พีริเซียส ไวโอเลตส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	1	1	100*	เจ้าของเรือ
46	บริษัท พีริเซียส เคซีส์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	180,000	180,000	100*	เจ้าของเรือ
47	บริษัท พีริเซียส แมริโกลด์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสิงคโปร์	180,000	180,000	100*	เจ้าของเรือ
48	บริษัท ยูนิค เว็นเจอร์ส ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	1	1	100*	โฮลดิ้ง คัมพานี/ การลงทุน
49	บริษัท แอสโซซิเอท บัลด์ แคริเออร์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	2	2	100	โฮลดิ้ง คัมพานี
50	บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
51	บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
52	บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
53	บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี่ ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	150,000	150,000	100*	เจ้าของเรือ
54	บริษัท พีริเซียส ซิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	99.99	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ
55	บริษัท พีริเซียส ซิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	เหรียญสหรัฐ	10,000	10,000	100	ให้บริการเช่าเรือ
56	บริษัท อินเตอร์เนชันแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	อินเดียรูปี	445,000,000	440,580,200	22.40*	ผู้บริหารการ จัดการท่าเทียบ เรือ

\* (แสดงการถือหุ้นทางอ้อม)

## สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ดังกล่าว

บริษัทย่อยที่ 1-25	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/27-28 ชั้น 7 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8800 โทรสาร : 66-2 236-7654, 633-8460
บริษัทย่อยที่ 26	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 8/35 อาคารคาเธ่ย์เฮ้าส์ ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 ประเทศไทย โทรศัพท์ : 66-2 696-8900 โทรสาร : 66-2 237-7842, 633-8468
บริษัทย่อยที่ 27-53	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 20 McCallum Street, #19-01 Tokio Marine Centre, 069046 Republic of Singapore.
บริษัทย่อยที่ 54	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ c/o ADR Building, 13 <sup>th</sup> Floor, Samuel Lewis Avenue, Republic of Panama.
บริษัทย่อยที่ 55	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 130 Shaftesbury Avenue, 2 <sup>nd</sup> Floor London W1D 5EU United Kingdom.
บริษัทร่วมที่ 56	สำนักงานจดทะเบียนเลขที่ 105, Park Street, Flat No. 27 Kohinoor Building, 5 <sup>th</sup> Floor, Kolkata - 700 016, West Bengal, India.

# ผู้ถือหุ้นรายใหญ่และนโยบายการจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ตามสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

ลำดับที่	ชื่อ	ณ วันที่		ณ วันที่	
		31 ธันวาคม 2566		31 ธันวาคม 2565	
		จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
	บริษัท โกลเบ็ทซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	442,857,535	28.40%	442,857,535	28.40%
	บริษัท เกรนเทรค จำกัด (จำนวน 922,500 หุ้น ถือภายใต้บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด)	131,008,766	8.40%	131,008,766	8.40%
	NKS Investment Ltd. (ถือภายใต้ Bank Julius Baer & Co. Ltd.)	108,054,537	6.93%	108,054,537	6.93%
	บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด	11,465,009	0.74%	11,465,009	0.74%
	Eastern Energy Pte Ltd.	555,000	0.04%	555,000	0.04%
<b>1</b>	<b>รวมจำนวนหุ้นที่ถือโดยและอยู่ภายใต้การควบคุมของตระกูลซาร์* / **</b>	<b>693,940,847</b>	<b>44.51%</b>	<b>693,940,847</b>	<b>44.51%</b>
<b>2</b>	<b>บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด</b>	<b>145,282,905</b>	<b>9.32%</b>	<b>150,212,693</b>	<b>9.63%</b>
<b>3</b>	<b>นายคาลิด มอญูดดิน ฮาซิม (จำนวน 121,386,275 หุ้น ถือภายใต้ Bank Julius Baer &amp; Co. Ltd. และจำนวน 140,000 หุ้น ถือภายใต้บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด)</b>	<b>121,526,275</b>	<b>7.79%</b>	<b>121,526,275</b>	<b>7.79%</b>
<b>4</b>	<b>กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นระยะยาวปันผล LTF</b>	<b>33,356,500</b>	<b>2.14%</b>	<b>33,707,800</b>	<b>2.16%</b>
<b>5</b>	<b>SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED</b>	<b>15,677,335</b>	<b>1.00%</b>	<b>34,324,059</b>	<b>2.20%</b>
<b>6</b>	<b>BANQUE PICTET &amp; CIE SA</b>	<b>14,452,100</b>	<b>0.93%</b>	<b>14,428,500</b>	<b>0.93%</b>
<b>7</b>	<b>กองทุนเปิด กรุงศรีหุ้นปันผลเพื่อการเลี้ยงชีพ</b>	<b>11,935,500</b>	<b>0.76%</b>	<b>11,291,700</b>	<b>0.72%</b>
<b>8</b>	<b>นายสุพจน์ ทรัพย์ทวีชัยกุล</b>	<b>10,600,000</b>	<b>0.68%</b>	<b>-</b>	<b>0.00%</b>
<b>9</b>	<b>DBS BANK LTD. AC DBS NOMINEES-PB CLIENTS</b>	<b>10,502,900</b>	<b>0.67%</b>	<b>10,502,900</b>	<b>0.67%</b>
<b>10</b>	<b>กองทุนเปิด บัวหลวงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเลี้ยงชีพ (IN-RMF)</b>	<b>8,217,500</b>	<b>0.53%</b>	<b>-</b>	<b>0.00%</b>
<b>11</b>	<b>ผู้ถือหุ้นรายอื่น ๆ (นอกจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรกข้างต้น)</b>	<b>493,800,000</b>	<b>31.67%</b>	<b>489,357,088</b>	<b>31.39%</b>
	<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>1,559,291,862</b>	<b>100.00%</b>	<b>1,559,291,862</b>	<b>100.00%</b>
		<b>ผู้ถือหุ้น : 19,974 ราย</b>		<b>ผู้ถือหุ้น : 17,614 ราย</b>	

\* ตระกูลซาร์ ประกอบไปด้วย 1. นางสาวนิชิตา ซาร์ 2. นางสาวสมิหรา ซาร์ 3. นายอิษฎ์ชาญ ซาร์ และ 4. นางแองเจลิ่ กิริต ซาร์

\*\* 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 ที่อาจส่งผลเสียต่อธุรกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ ยังกำหนดมาตรการป้องกันและบรรเทาผลกระทบต่างๆ กำหนดโครงสร้างการรายงาน และการติดตามการดำเนินการ เพื่อเป็นสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้าก่อนเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์นั้นจะเกิดขึ้น

ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญและเห็นถึงคุณค่าของการบริหารความเสี่ยง จึงได้กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการความเสี่ยงตามด้านล่างนี้เพื่อดูแลความเสี่ยงต่างๆ ในเชิงรุกทั่วทั้งองค์กรและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการประเมินความเสี่ยงเป็นประจำ

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

## 2. ปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ

การดำเนินธุรกิจทั่วโลกและสภาพแวดล้อมที่มีการแข่งขัน ทำให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงหลากหลายรูปแบบ ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงทางการตลาดจากความไม่สมดุลของอุปสงค์และอุปทานและภาวะเศรษฐกิจในวงกว้าง ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับทิศทางโดยรวม และความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ความเสี่ยงจากการดำเนินงานซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทฯ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักของกระบวนการที่สำคัญในอนาคต ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ กฎหมาย และข้อบังคับ ความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับผลประกอบการและความมั่นคงทางการเงินของบริษัทฯ และความเสี่ยงจากการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ความเสี่ยงทั้งหมดที่กล่าวถึงข้างต้นครอบคลุมหลักของมิตติความยั่งยืน ได้แก่ ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม (E), ความเสี่ยงด้านสังคม (S), และความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G) ซึ่งแสดงไว้ในตารางด้านล่างนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยง (ERM) ขึ้นภายในองค์กรเพื่อระบุ ประเมิน และจัดการกับความเสี่ยงเหล่านี้

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงทางการตลาด	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากการแข่งขันด้านอุปทานที่เพิ่มขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>นอกเหนือจากการดำเนินงานในสภาพแวดล้อมที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวดแล้ว บริษัทฯ ยังต้องแข่งขันกับผู้ให้บริการที่มีความคล้ายคลึงกันจากทั่วทุกมุมโลก ซึ่งอาจมีความเป็นไปได้ว่าอุปทานส่วนเกินของเรืออาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการควบคุมของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อว่าการมีกองเรือที่มีประสิทธิภาพมีความสำคัญต่อการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีกลยุทธ์ในการขยายกองเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้นและมีประสิทธิภาพในการประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น</li> <li>เพื่อเป็นการประเมินความสมดุลของอุปสงค์และอุปทาน บริษัทฯ ได้ทำการติดตามและบันทึกข้อมูลตัวชี้วัดที่สำคัญที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ เช่น ขนาดกองเรือทั่วโลก คำสั่งต่อเรือใหม่ และอัตราการปลดระวางเรือ</li> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะใช้ความก้าวหน้า ทางเทคโนโลยีและวิถีปฏิบัติที่ดีที่สุดในอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการแข่งขันอย่างมีประสิทธิภาพ</li> </ul>
ความเสี่ยงทางการตลาด	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราค่าระวางสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าแห้งทางกองซึ่งได้รับอิทธิพลจากปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาคที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>อัตราค่าระวางอาจมีความผันผวนอย่างมากซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานทางการเงินและกำไรของบริษัทฯ</li> <li>สัดส่วนรายได้ของกองเรือของบริษัทฯ ส่วนใหญ่เชื่อมโยงกับอัตราค่าระวางเรือขนาดแอสตี้ไซส์ หรือ ขนาดซูปราแมกซ์ ซึ่งจะส่งผลให้รายได้เพิ่มขึ้นเมื่อตลาดแข็งแกร่ง ในขณะที่เดียวกันก็ทำให้บริษัทฯ มีรายได้ลดลงเมื่อตลาดอ่อนแอ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้ได้รับอิทธิพลจากสภาวะตลาดในวงกว้างและไม่ได้ขึ้นอยู่กับผลการควบคุมของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความเห็นว่าท่ามกลางตลาดที่มีความผันผวนเป็นอย่างมากซึ่งอัตราค่าระวางสามารถเพิ่มขึ้นและลดลงอย่างรวดเร็ว นั้น จะเป็นการรอบคอบที่จะทำสัญญาเมื่อค่าระวางอยู่ในอัตราที่สูงและเหมาะสม เมื่อโอกาสเอื้ออำนวย เพื่อรองรับหากเกิดการตกลงอย่างรวดเร็วของอัตราค่าระวางในตลาดค่าระวางปัจจุบัน (Spot Market) กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวนี้ได้พิสูจน์แล้วเมื่อ บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าตลาดภายใต้สถานการณ์ที่ตลาดมีความผันผวนในอดีตที่ผ่านมา</li> <li>บริษัทฯ ใช้กลยุทธ์การป้องกันความเสี่ยงต่างๆ เช่น การซื้อขายอนุพันธ์ค่าระวางเรือ เพื่อลดผลกระทบของอัตราค่าระวางที่ผันผวนและปัจจัยจากเศรษฐกิจมหภาค</li> <li>อัตราค่าระวางของเรือผันผวนตามขนาดและประเภทของเรือ กล่าวคือ อัตราค่าระวางของเรือขนาดใหญ่ประเภทที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือจะมีความผันผวนทางรายได้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกองเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ ซึ่งได้แก่ เรือขนาดแอสตี้ไซส์ เรือขนาดซูปราแมกซ์ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ ทำให้บริษัทฯ มีความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือได้ในระดับที่ต่ำกว่า บริษัทฯ เชื่อว่าเรือส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ที่อยู่ในกลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ มีข้อได้เปรียบจากอุปสงค์ที่มีความหลากหลาย ดังนั้น จึงถือเป็นการป้องกันความผันผวนของวัฏจักรทางธุรกิจ</li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากการหาเรือใหม่ทดแทนเรือเก่า</li> <li>ความเสี่ยงจากกองเรือที่มีอายุมาก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ ซึ่งคือเรือมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุการใช้งานในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกจำหน่ายหรือถูกรีไซเคิล ส่งผลให้ความสามารถของกองเรือลดลง และถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือบริษัทฯ ต้องดำเนินแผนการทดแทนเรือที่ขายหรือที่รีไซเคิลไป</li> <li>อายุกองเรือที่เพิ่มขึ้นของบริษัทฯ อาจส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงขึ้นในอนาคต ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงที่สำคัญต่อผลการดำเนินงาน ความมั่นคงทางการเงิน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ</li> <li>การเติบโตในอนาคตของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ รวมถึงการเลือกซื้อเรือที่เหมาะสมในราคาที่สมเหตุสมผล การจัดซื้อเรือต่อใหม่จากอุตสาหกรรม/หรือบริษัทเรือ การมีเงินทุนที่เพียงพอ ตลอดจนการเข้าซื้อบริษัทอื่น หรือการร่วมลงทุนและการบูรณาการธุรกิจที่ได้มา มีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจเผชิญกับความเสี่ยงที่ไม่ได้รับผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน หรือไม่สามารถบรรลุเป้าหมายทางกลยุทธ์ได้</li> <li>นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าเรือแล้ว บริษัทฯ อาจจะไม่สามารถปล่อยเช่าเรือ ในอัตราที่คาดหวังไว้ได้ ซึ่งจะนำไปสู่ผลขาดทุนจากการดำเนินงาน (รวมถึงการสูญเสียเงินสด) หากเกิดการขาดทุนหรือ หากอัตราค่าระวางยังคงตกต่ำอยู่เช่นนี้ต่อไปอาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน หรือที่แย่กว่านั้นคือ บริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้มีหลักประกัน และตราสารหนี้ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะพัฒนากองเรืออย่างมีกลยุทธ์ ในขณะที่เดียวกันก็คงไว้ซึ่งการกระจายอายุและควบคุมปริมาณการปล่อยมลพิษของกองเรือ</li> <li>ในระหว่างปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเรือใหม่หลายฉบับกับผู้ต่อเรือสามแห่งในประเทศจีน เพื่อส่งมอบเรือขนส่งซีเมนต์และเรือขนส่งสินค้าแห่งกองเรือหลายลำ</li> <li>ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือขนาดแสนดีไซส์มือสองจำนวนสองลำ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่จะลดอายุกองเรือและขยายกองเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น</li> </ul>
ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทกับสัญญาการต่อเรือ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การไม่ส่งมอบเรือหรือการส่งมอบเรือล่าช้าที่สั่งซื้อภายใต้สัญญาการต่อเรือตามแผนการขยายกองเรือของบริษัทฯ อาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการขยายกองเรือที่วางไว้ และอาจส่งผลให้เกิดผลขาดทุนจากการดำเนินงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบอย่างละเอียดก่อนลงนามในสัญญาต่อเรือเพื่อประเมินและป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้น</li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (ต่อ)	ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม (E)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศเป็นปัญหาที่เร่งด่วนที่สุดในปัจจุบัน และบริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดขึ้นเพื่อรับมือกับความเสียหายจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ ทั้งนี้ ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้ามีแนวโน้มว่ารัฐบาลและหน่วยงานกำกับดูแลทั่วโลกจะออกกฎระเบียบที่เข้มงวดมากขึ้นเพื่อควบคุมการปล่อยมลพิษซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อดำเนินงานของบริษัทฯ</li> <li>ความถี่ของการเกิดพายุเพิ่มขึ้น 4-5 เท่า นับตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 เหตุการณ์สภาพอากาศสุดขั้วและสภาพอากาศที่รุนแรงถือเป็นภัยคุกคามที่ร้ายแรงต่อลูกเรือและทรัพย์สินของบริษัทฯ</li> <li>การวิเคราะห์ที่ครอบคลุมความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้เปิดเผยอยู่ใน “รายงานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD)”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศถือเป็นความท้าทายเชิงระบบที่ต้องอาศัยความร่วมมือกันและอยู่นอกเหนือการควบคุมโดยตรงของแต่ละบริษัท บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และปรับตัวให้เข้ากับสถานะที่เปลี่ยนแปลง</li> <li>โครงสร้างในการกำกับดูแลของบริษัทฯ ทำให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินงานเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องสิ่งแวดล้อม จึงได้กำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งนโยบายนี้เป็นไปตามมาตรฐาน ISO ควบคู่กับการจัดทำแนวทางปฏิบัติภายใน ที่แสดงถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการระบุประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมในทุกกิจกรรมทางธุรกิจ</li> <li>บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>รวมความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศไว้ในแนวทางการจัดการความเสี่ยง เพื่อเตรียมความพร้อมและลดผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ</li> <li>คณะกรรมการบริษัทฯ ควบคุมดูแลการตอบสนองของบริษัทฯ ต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ รวมถึงกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่ดูแลให้แน่ใจว่าปัจจัยด้านสภาพอากาศถูกนำไปพิจารณาในการวางแผนทางการเงิน การตัดสินใจ และกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว</li> <li>ทีมผู้บริหารระดับสูงดูแลภาพรวม การระบุและประเมินความเสี่ยงและโอกาสของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงเนื่องจากการตรวจสอบที่เข้มงวดมากขึ้นและความคาดหวังที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้มีส่วนได้เสีย เช่น นักลงทุน ผู้ให้กู้ ผู้เช่าเรือ รัฐบาล และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (“ESG”)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อกังวลเกี่ยวกับปัจจัยด้าน ESG อาจทำให้ผู้ให้กู้และนักลงทุนสถาบันแยกบริษัทฯ ออกจากเรือออกจากพอร์ตการลงทุนโดยสิ้นเชิง ซึ่งการกระทำดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ถึงตลาดทุนของบริษัทฯ และอาจเพิ่มต้นทุนทางการเงินของบริษัทฯ</li> <li>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ออกใหม่อาจสูงขึ้น เนื่องจากการตรวจสอบปัจจัยด้าน ESG มีความเข้มงวดมากขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินการตามแผนปฏิบัติงานบรรลุผลสำเร็จ จึงได้มีการจัดตั้งคณะทำงาน ESG ภายในขึ้น ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากแผนกต่างๆ ซึ่งคณะทำงานนี้มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนฝ่ายบริหารในการประเมินแนวปฏิบัติด้าน ESG และการนำแนวปฏิบัติไปดำเนินการ</li> <li>บริษัทฯ ใช้แนวทางเชิงรุกในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับประเด็นด้าน ESG (สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล) อย่างมีประสิทธิภาพ แนวทางนี้รวมถึงมาตรการดังต่อไปนี้: <ul style="list-style-type: none"> <li>กลยุทธ์ ESG ที่แข็งแกร่ง: บริษัทฯ วางกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายให้สอดคล้องกับแนวคิดการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่เป็นที่ยอมรับ เพื่อแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและความโปร่งใส</li> <li>การลงทุนในเทคโนโลยีสีเขียว: บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสำรวจเทคโนโลยีที่เป็นนวัตกรรมและปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>การให้ความสำคัญกับความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน: บริษัทฯ จัดให้มีแนวทางปฏิบัติด้านแรงงานที่เป็นธรรมเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย และลงทุนในการฝึกอบรมและการพัฒนาพนักงานเพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อม การทำงานที่ดี</li> <li>การเสริมสร้างการกำกับดูแลกิจการ: บริษัทฯ ดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงการรายงานทางการเงิน กระบวนการตัดสินใจ และมาตรการต่อต้านการทุจริต เพื่อให้มั่นใจว่า บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบ และมีจริยธรรม</li> <li>การมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย: บริษัทฯ สื่อสารความพยายามและการดำเนินงานด้าน ESG ไปยังนักลงทุน ผู้ให้กู้ ผู้เช่าเรือ รัฐบาล และชุมชน เพื่อส่งเสริมให้เกิดการทำงานร่วมกันเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน</li> </ul> </li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากนโยบายของภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>นโยบายภาครัฐมีผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่ง การเปลี่ยนแปลงนโยบายของภาครัฐอาจส่งผลกระทบต่อค่าประเมินธุรกิจของบริษัท รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีของรายได้จากการเดินเรือและค่าระวาง ภาษีนำเข้าและส่งออก ภาษีท่าเรือ นโยบายการค้าและนโยบายป้องกันการค้ากีดกันทางการค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้ขึ้นอยู่กับนอกเหนือการควบคุมของบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัท มีการใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อให้แน่ใจว่าบริษัท ดำเนินธุรกิจตามนโยบายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดและมีความคุ้มค่าทางด้านต้นทุน</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว</li> <li>ความเสี่ยงจากอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความกังวลเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจถดถอยในประเทศสำคัญๆ เช่น สหรัฐฯ และจีน อาจส่งผลให้ปริมาณการค้าโลกลดลง และส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้า</li> <li>อัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นอาจส่งผลให้ต้นทุนการกู้ยืมของบริษัท เพิ่มขึ้น และส่งผลเสียต่อฐานะทางการเงินของบริษัท ต้นทุนเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ และค่าแรงที่เพิ่มขึ้น สร้างแรงกดดันต่ออัตราการทำกำไรของบริษัทขนส่งและส่งผลกระทบต่อความคุ้มค่าในการขนส่งสินค้า ซึ่งปัจจัยทั้งหมดเหล่านี้ อาจส่งผลเสียต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัท</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจัยความเสี่ยงภายนอกเหล่านี้ขึ้นอยู่กับนอกเหนือการควบคุมของบริษัท โดยตรง อย่างไรก็ตาม โครงสร้างการกำกับดูแลของบริษัท ทำให้การดำเนินงานของบริษัทดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ ลดผลกระทบจากความเสี่ยงเหล่านี้ และช่วยให้บริษัท สามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงและสร้างการเติบโตในระยะยาว</li> <li>ตลาดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่มีความหลากหลาย ช่วยลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ทางเศรษฐกิจหรือทางภูมิรัฐศาสตร์ได้</li> <li>การใช้กลยุทธ์การประหยัดต้นทุน เช่น การปรับเปลี่ยนเส้นทางการใช้เทคโนโลยีที่ประหยัดเชื้อเพลิง การดำเนินการวิเคราะห้ต้นทุน-ผลประโยชน์ และการมีส่วนร่วมในการเจรจาสัญญาที่เป็นประโยชน์เพื่อรับมือกับความท้าทายของการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่าย</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์ (geopolitics) และความไม่มั่นคงทางการเมือง</li> <li>แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของมาตรการกีดกันทางการค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งต้องเผชิญกับภูมิรัฐศาสตร์และเหตุการณ์ทางภูมิรัฐศาสตร์ที่อาจส่งผลกระทบต่อทางลอบต่อการค้าทางทะเลระหว่างประเทศและการเดินเรือ การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศคู่ค้ารายใหญ่อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อความต้องการสินค้าแห่งเทกอง การค้าในภูมิภาคที่เต็มไปด้วยความขัดแย้งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ ความขัดแย้งเหล่านี้ อาจส่งผลให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นต่อลูกเรือ เนื่องจากเรืออาจตกเป็นเป้าหมายหรือถูกกักในพื้นที่ที่มีความขัดแย้ง</li> <li>นอกจากนี้ ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากสงครามหรือการสู้รบอื่นๆ ส่งผลให้ต้นทุนเชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายอื่นๆ สูงขึ้น ซึ่งทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทขนส่งสูงขึ้น</li> <li>ความขัดแย้งที่ยืดเยื้ออาจส่งผลกระทบต่อวงกว้าง รวมถึงผลกระทบต่อความต้องการสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆ</li> <li>มาตรการคว่ำบาตรต่อบางประเทศที่รุนแรงขึ้นอาจทำให้การปฏิบัติตามข้อกำหนดเป็นเรื่องที่ท้าทาย และการละเมิดอาจมีบทลงโทษและผลที่ตามมาอย่างรุนแรงต่อเจ้าของเรือและคู่สัญญา ซึ่งสิ่งนี้อาจนำไปสู่ความผันผวนที่เพิ่มมากขึ้น ค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น และส่งผลกระทบต่อความต้องการในการขนส่ง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัท ไม่สามารถควบคุมปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้ได้ อย่างไรก็ตาม การที่เรือของบริษัท เดินเรือในน่านน้ำสากลและให้บริการทั่วโลก ช่วยลดความเสี่ยงของการระงับตัวทางภูมิศาสตร์ในตลาดและฐานลูกค้าซึ่งหมายความว่า การเปลี่ยนแปลงเชิงลบในภูมิภาคใดภูมิภาคหนึ่ง เช่น สงครามหรือการเคลื่อนไหวทางการเมือง จะไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ของบริษัท อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจหรือสภาพแวดล้อมทางการเมืองของประเทศคู่ค้าที่สำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัท</li> <li>การปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้ได้ถูกกำกับดูแลโดยฝ่ายปฏิบัติการและทีมกฎหมายของบริษัท ขณะเดียวกันก็ดูแลให้แน่ใจว่าเรือของบริษัท จะหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง อย่างไรก็ตาม บริษัท ยังคงมีความเสี่ยงอยู่ระดับหนึ่งเนื่องจากเรือของบริษัท อาจต้องแล่นผ่านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงเพื่อให้เป็นไปตามเส้นทางที่ตกลงกันไว้หรือเพื่อให้ไปถึงท่าเรือปลายทางตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขของสัญญาเช่าที่ได้กำหนดไว้</li> <li>การให้ความร่วมมือ และมีส่วนร่วมในการพูดคุยกับชมรมประกันภัยและพันธมิตรในอุตสาหกรรมเป็นประจำ เพื่อระบุและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น</li> </ul>



ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากโรคระบาด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรง (Economic shock) เช่น หลังจากทั่วโลกต้องเผชิญกับการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการหาแหล่งเงินทุน การถูกจำกัดการเข้าถึงแหล่งเงินทุน อาจทำให้เกิดการขาดสภาพคล่อง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานธุรกิจ</li> <li>นอกจากผู้คนที่ล้มตายแล้ว การระบาดของโรคยังส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก และส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเพิ่มขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แม้ว่าปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้จะอยู่นอกเหนือการควบคุมโดยตรงของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนสำคัญเพื่อลดผลกระทบโดยใช้มาตรการต่างๆ ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>ระเบียบปฏิบัติด้านความปลอดภัย: เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของพนักงานและผู้มาติดต่อในระหว่างการแพร่ระบาดใหญ่หรือการระบาดที่มีความคล้ายคลึงกัน เช่น โควิด-19 บริษัทฯ ได้วางนโยบายและขั้นตอนปฏิบัติที่ครอบคลุม เช่น การสวมหน้ากาก มาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม และการยกระดับมาตรการการทำความสะอาด</li> <li>การสร้างความรู้ความตระหนักรู้: บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับความสำคัญของมาตรการด้านสาธารณสุข เช่น การฉีดวัคซีน และการนำหลักปฏิบัติด้านสุขอนามัยที่ดีมาใช้กับพนักงานและลูกค้า</li> <li>แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ: เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานจะไม่หยุดชะงักในช่วงที่เกิดโรคระบาด บริษัทฯ ได้วางโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยให้พนักงานสามารถทำงานจากที่บ้านได้ แม้ว่าสถานที่ทำงานที่บริษัทฯ จะปิดเนื่องจากการล็อกดาวน์หรือจากความกังวลด้านสุขภาพ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีมาตรการอื่นๆ เช่น การกระจายห่วงโซ่อุปทานและการจัดเก็บสิ่งของที่จำเป็นไว้บนเรือเพื่อเตรียมความพร้อม</li> </ul> </li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการลักลอบขนยาเสพติดหรือของเถื่อนอื่นๆ ขึ้นเรือของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปริมาณยาเสพติดผิดกฎหมายที่ขนส่งผ่าน การขนส่งเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้ภัยคุกคามต่อเรือและท่าเรือมีเพิ่มมากขึ้น มีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ จะเผชิญกับความเสียดังกล่าวในระหว่างการปฏิบัติงาน ซึ่งในระหว่างที่เรือของบริษัทฯ เข้าเทียบท่า ผู้ลักลอบขนของเถื่อนอาจพยายามซ่อนยาเสพติดและของเถื่อนอื่นๆ บนเรือ โดยที่ลูกเรืออาจรับรู้หรือไม่ก็ได้ สิ่งนี้อาจนำไปสู่การเรียกร้องของรัฐบาลต่อบริษัทฯ และการถูกกักเรือ ผลกระทบที่ตามมาจากการที่รัฐบาลหรือหน่วยงานกำกับดูแลมีข้อเรียกร้องหรือข้อจำกัดอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง ธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากประเทศการค้าบางแห่งเป็นตลาดที่สำคัญสำหรับอุตสาหกรรมการขนส่ง จึงไม่ควรละเว้นจากการดำเนินงานในภูมิภาคเหล่านี้โดยสิ้นเชิง</li> <li>บริษัทฯ ใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม ได้แก่ การเฝ้าระวังความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น การจ้างงานเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเรือลาดตระเวน ศูนย์ควบคุมคลื่น และนักค้ำน้ำเมื่อไปที่ท่าเรือที่มีความเสี่ยงสูงต่อการค้ายาเสพติด อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เข้มงวดเหล่านี้แล้ว บริษัทฯ เติบโตขึ้นก็ยังคงมีความเสี่ยงต่อการลักลอบขนยาเสพติดซึ่งใช้กลยุทธ์ขั้นสูงที่ก้าวหน้าในการลักลอบขนยาเสพติดขึ้นบนเรืออย่างลับๆ ด้วยเหตุนี้ จึงยังคงมีความเสี่ยงที่ผู้ลักลอบจะสามารถหลบหลีกมาตรการในการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่ทั้งหมดได้สำเร็จ</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>อุตสาหกรรมการขนส่งต้องเผชิญกับความเสียหายที่หลายหลายอยู่ตลอดเวลา ความเสี่ยงเหล่านี้รวมถึงความเป็นไปได้ของภัยพิบัติทางทะเลและอุบัติเหตุด้านสิ่งแวดล้อม</li> <li>อุบัติเหตุทางทะเลสามารถเกิดขึ้นได้จากปัจจัยหลายประการ รวมถึงข้อผิดพลาดของมนุษย์ ความล้มเหลวทางเทคนิค สภาพแวดล้อม ปัจจัยในการขนส่ง สภาพเส้นทาง และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเรียกร้องจำนวนมาก รวมถึงการสูญเสียบุคลากร ความเสียหายของสินค้าหรือทรัพย์สิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ระมัดระวังในประเด็นเหล่านี้และรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยและเทคนิคให้อยู่ในระดับสากลนอกเหนือจากการทำประกันภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> <li>การตรวจสอบภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อระบุและจัดการกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ล่วงหน้า</li> <li>จัดให้มีการฝึกอบรมที่ครอบคลุมแก่ลูกเรือเกี่ยวกับขั้นตอนด้านความปลอดภัย แนวทางปฏิบัติในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน และการใช้งานอุปกรณ์อย่างปลอดภัย</li> <li>ปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกเรือได้รับข้อมูลล่าสุดเกี่ยวกับกฎระเบียบด้านความปลอดภัยและแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด</li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นจากการโจรกรรมและรูปแบบความรุนแรงอื่นๆ อาจส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยและมาตรการรักษาความปลอดภัยอื่นๆ สูงขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรมและมีประสบการณ์มีประจำการบนเรือที่มีเที่ยวเดินทางผ่านบริเวณที่มีความเสี่ยงสูง</li> <li>จัดการฝึกอบรมให้แก่ลูกเรือเกี่ยวกับมาตรการและขั้นตอนด้านความปลอดภัย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเตรียมพร้อมในการเผชิญเหตุ</li> <li>ติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อสอดส่องดูแลสถานการณ์ต่างๆ บนเรือ</li> <li>ใช้ระบบสื่อสารและติดตามผ่านดาวเทียมเพื่อติดตามตำแหน่งของเรือแบบเรียลไทม์</li> <li>ทบทวนแผนเผชิญเหตุฉุกเฉินอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งรวมถึงขั้นตอนในการจัดการกับเหตุการณ์การโจรกรรม</li> <li>ทำประกันภัยเฉพาะที่ครอบคลุมความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการโจรกรรมเมื่อเรือเดินทางในพื้นที่เสี่ยงสูง</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาเชื้อเพลิง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ไม่ได้มีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลกโดยตรง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ในกรณีการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) ซึ่งบริษัทฯ ต้องเป็นผู้จ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลูกค้าจะเป็นผู้รับภาระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลง เนื่องจากอัตราค่าระวางที่กำหนดและเรียกเก็บจากลูกค้านั้น ได้รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น/ลดลงไว้ด้วย ซึ่งบริษัทฯ จะจองน้ำมันเชื้อเพลิงทันทีที่ลูกค้าตกลงรายการและในกรณีการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะตกเป็นภาระของลูกค้าโดยตรง</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากการขยายกองเรือ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การเติบโตในอนาคตของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ รวมถึงการเลือกซื้อเรือที่เหมาะสมในราคาที่เหมาะสม ผลการซื้อเรือคือใหม่จากผู้ต่อเรือและ/หรือบริษัทเรือ การมีเงินทุนที่เพียงพอ ตลอดจนการเข้าซื้อบริษัทอื่น หรือการร่วมลงทุนและการบูรณาการธุรกิจที่ได้มา มีความเป็นไปได้ที่บริษัทฯ อาจเผชิญกับความเสี่ยงที่ไม่ได้รับผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน หรือไม่สามารถบรรลุเป้าหมายทางกลยุทธ์ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการวิเคราะห์เชิงลึกเมื่อจะซื้อเรือหรือบริษัท เพื่อประเมินสถานะทางการเงินประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ</li> <li>หมั่นตรวจสอบสภาพตัวเรือและประวัติการบำรุงรักษาเรือ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน</li> <li>ติดตามและประเมินผลตอบแทนจากการลงทุนสำหรับการได้มาของเรือแต่ละลำ</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดการห่วงโซ่อุปทานและการขนส่งเสบียงและชิ้นส่วนอะไหล่เป็นสิ่งสำคัญต่อประสิทธิภาพในการเดินเรือของบริษัทฯ การปฏิบัติตามข้อบังคับทางเทคนิคที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลและการลดต้นทุนการดำเนินงาน การขาดแคลนวัสดุคงคลังอาจส่งผลเสียต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ</li> <li>มีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่ลูกค้าของบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาชิ้นส่วนและอะไหล่ที่มีคุณภาพที่น่าพอใจ หรือหากชิ้นส่วนอะไหล่ที่สำคัญส่งมอบไม่ทันเวลาหรือใช้งานไม่ได้ ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้า สถานการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลให้รายได้ลดลง ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับลูกค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ฝ่ายเทคนิคดูแลการวางแผนการบำรุงรักษาและการจัดการวัสดุคงคลัง เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดหาและการส่งมอบชิ้นส่วนที่จำเป็นบนเรือมีประสิทธิภาพ ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงจากการขาดแคลนวัสดุคงคลังและช่วยให้การดำเนินงานราบรื่น</li> <li>คัดเลือกคู่ค้าจากถิ่นฐานที่หลากหลาย</li> <li>การควบคุมคุณภาพที่เข้มงวด: มีขั้นตอนการควบคุมคุณภาพที่เข้มงวดเมื่อได้รับชิ้นส่วนอะไหล่จากคู่ค้า</li> <li>ดำเนินการตรวจสอบ ทดสอบ และทวนสอบกับข้อกำหนดที่ตกลงกันได้</li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>การหยุดทำงานเชิงพาณิชย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>นอกเหนือจากการลดลงของมูลค่าแล้ว บริษัทฯ ยังอาจไม่สามารถปล่อยเช่าเรือในอัตราที่คาดหวังไว้ได้ ทำให้บริษัทฯ เกิดความเสี่ยงจากการขาดทุนในการดำเนินธุรกิจ (รวมถึงการสูญเสียเงินสด) หากการขาดทุนหรือ อัตราค่าระวางที่ตกต่ำเกิดขึ้นเป็นระยะเวลานาน อาจส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงทางการเงิน หรือที่แย่กว่านั้นคือ บริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้เงินกู้มีหลักประกันและตราสารหนี้ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการวิจัยตลาดอย่างละเอียดเพื่อคาดการณ์อุปสงค์และแนวโน้มราคาในอุตสาหกรรมการขนส่ง</li> <li>สำรวจเครื่องมือทางการเงินและเครื่องมือบริหารความเสี่ยง เช่น การป้องกันความเสี่ยง เพื่อป้องกันความผันผวนของอัตราค่าระวาง</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)  ความเสี่ยงทางสังคม (S) (ความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากการขาดแคลนทักษะและการสูญเสียบุคลากรสำคัญ</li> <li>ความเสี่ยงด้านทรัพยากรมนุษย์และความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดการทรัพยากรมนุษย์มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ เนื่องจากจะช่วยให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ มีบุคลากรที่มีทักษะเหมาะสมเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ ได้แก่ การมีพนักงานที่ขาดคุณสมบัติและการสูญเสียบุคลากรสำคัญ กรณีนี้สามารถเกิดขึ้นได้หากบริษัทฯ ไม่สามารถสรรหาและรักษาบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมได้อย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>การจัดการและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรเหล่านั้นเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การขาดพนักงานที่มีทักษะหรือการขาดแคลนทักษะอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปรับตัวและการเติบโตทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้การสูญเสียบุคลากรสำคัญอาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงาน ประสิทธิภาพการทำงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้จัดการกับความเสี่ยงนี้โดยจัดให้มีนโยบายทางด้านบุคลากรที่เป็นธรรม และถือได้ว่าบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีคุณภาพ อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ริเริ่มสิ่งใหม่ๆ อย่างต่อเนื่องซึ่งรวมไปถึงการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง เพื่อจูงใจและคงไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณภาพ ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีปัญหาด้านบุคลากรในอนาคต แม้ว่าธุรกิจการเดินเรือระหว่างประเทศยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนลูกเรือที่มีประสบการณ์ โดยเฉพาะในส่วนของนายประจำเรือซึ่งจะต้องทำงานประจำบนเรือ</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงที่เกิดจากความล้มเหลวหรือขาดการควบคุมระบบหรือกระบวนการทำงานของบริษัทฯ อย่างเหมาะสม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนและนโยบายของบริษัทฯ (SOPs) ก่อให้เกิดความเสี่ยงในระดับสูงต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ความล้มเหลวของการควบคุมภายใน การไม่ปฏิบัติตามขั้นตอนและกระบวนการปฏิบัติงานบนเรือทำให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากการทุจริต การสูญเสียทรัพย์สินและ/หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับในการจัดการความเสี่ยงเหล่านี้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะหาโอกาสในการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในบริษัทฯ และปรับปรุงนโยบายให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ และเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในอุตสาหกรรม</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ยังเผชิญกับความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่เพียงพอของการกำกับดูแล ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ และทำลายความเชื่อมั่นของนักลงทุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของบริษัทฯ เช่น พนักงาน ชุมชน รัฐบาล ฯลฯ และตอบสนองต่อข้อกังวลจากผู้มีส่วนได้เสียเหล่านี้ อย่างทันทั่วทั้งที่ นโยบายจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ถูกนำมาใช้เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบการกำกับดูแลด้านจริยธรรม</li> <li>โครงสร้างการกำกับดูแลของบริษัทฯ ได้จัดทำขึ้น เพื่อให้เกิดความโปร่งใสสูงสุดในการรายงานการดำเนินงานและผลการดำเนินงานทางการเงิน</li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงทางสังคม (S)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ อยู่ภายใต้กฎหมายแรงงาน หลักสิทธิมนุษยชน ความปลอดภัยและกฎหมายหรือข้อบังคับท้องถิ่น การละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้สามารถส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หลักจริยธรรมและแนวปฏิบัติของบริษัทฯ ระบุถึงคำนิยามเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชนและสิทธิของลูกจ้าง ซึ่งบริษัทฯ ผนวกเข้ากับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ โดยกำหนดแนวปฏิบัติในการเคารพสิทธิมนุษยชน ตลอดจนการปฏิบัติต่อทุกคนอย่างเป็นธรรมในทุกขั้นตอนของการสรรหาพนักงาน ตั้งแต่การคัดเลือก การจ่ายค่าตอบแทน เวลาการทำงาน และวันหยุดงานที่มอบหมาย การประเมินผลงาน การเรียนรู้และพัฒนา วางแผนความก้าวหน้าในสายอาชีพ และอื่นๆ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ</li> <li>บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายเพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติสำหรับพนักงาน เพื่อให้แน่ใจว่ากฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านี้จะไม่ถูกละเมิด</li> </ul>
ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงที่การประกันภัยจะไม่คุ้มครองความสูญเสียทั้งหมด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะมีกรมธรรม์ประกันภัยหลากหลายแบบที่ครอบคลุมการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดจากการสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินของบริษัทฯ แต่ความเสี่ยงที่กรมธรรม์จะไม่ครอบคลุมความสูญเสียและ/หรือการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลที่สามยังคงมีอยู่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมขึ้นภายใน เพื่อให้ความรู้แก่พนักงานโดยเฉพาะ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการจัดสรรทรัพยากรเพื่อปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยและการมีขั้นตอนการบำรุงรักษาที่เข้มงวดสามารถลดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียได้ ซึ่งรวมถึงการจัดให้มีการตรวจสอบเป็นประจำ การฝึกอบรมลูกเรือที่ครอบคลุมและการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยระหว่างประเทศอย่างเข้มงวด</li> <li>เพิ่มความตระหนักในสถานการณ์และการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เช่น ระบบติดตามการเดินทาง ข้อมูลสภาพอากาศแบบเรียลไทม์ การเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางการเดินเรือ ฯลฯ</li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่	<p>ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)</p> <p>ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม (E)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ความท้าทายในการลดคาร์บอน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มลพิษทั่วโลกเป็นภัยคุกคามที่สำคัญต่อการอยู่รอดของโลก อุตสาหกรรมกรรมการขนส่งมีส่วนสำคัญในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ถือเป็นแหล่งการปล่อยมลพิษทั่วโลก เช่น คาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งมีส่วนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ข้อตกลงปารีส (Paris Agreement) ซึ่งประกาศใช้ในปี 2558 มีจุดมุ่งหมายในการจำกัดอุณหภูมิของโลกให้สูงขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียส และมีความพยายามที่จะควบคุมอุณหภูมิของโลกให้อยู่ที่ 1.5 องศาเซลเซียส COP27 ให้ความเห็นว่าการลดการขนส่งยังไม่สามารถปฏิบัติตามเป้าหมายเหล่านี้ได้และยังขาดแผนปฏิบัติการที่จำเป็นในการควบคุมอุณหภูมิโลกให้อยู่ที่ 1.5 องศา</li> <li>• เป็นเรื่องที่น่าทึ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่อุตสาหกรรมกรรมการขนส่งจะต้องดำเนินการลดการปล่อยก๊าซเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดคาร์บอน อย่างไรก็ตาม ความไม่แน่นอนจากเทคโนโลยีที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตอาจส่งผลต่อแผนการลดคาร์บอนที่บริษัทฯ มุ่งหวังไว้ การเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่ยั่งยืนและเชื้อเพลิงที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์เป็นสิ่งสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมการเดินทางในการบรรลุเป้าหมายการลดคาร์บอน อย่างไรก็ตาม การผลิตและความพร้อมใช้งานของเชื้อเพลิงเหล่านี้ยังอยู่ในระยะเริ่มต้น นอกจากนี้ ปัจจุบันยังไม่มีเชื้อเพลิงสีเขียวที่มีศักยภาพในเชิงพาณิชย์ที่สามารถทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนักได้ ดังนั้น ขอบเขตและความเร็วในการลดคาร์บอนของอุตสาหกรรมอาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจและการดำเนินงานของบริษัทในอนาคต</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการบินที่สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO โดยปล่อยก๊าซลดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ซึ่งเป็นปีฐาน</li> <li>• บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition ที่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยมลพิษให้เป็นศูนย์</li> <li>• เพื่อเป็นการลงทุนในอุปกรณ์ประหยัดพลังงานที่หลากหลาย บริษัทฯ ทำการสำรวจและประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นผ่านการทดลองและการศึกษาอีกด้วยเช่น: <ul style="list-style-type: none"> <li>- เซ็นเซอร์: เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องยนต์โดยการติดตั้งเซ็นเซอร์ ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาการปฏิบัติงานได้ทันที และปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง</li> <li>- อุปกรณ์ประหยัดพลังงาน: ติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ Mewis Ducts, Pre shrouded vanes หรือแม้แต่เปลี่ยนใบพัดใหม่ทั้งหมดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง</li> <li>- เชื้อเพลิง: ใช้สารเติมแต่งและเชื้อเพลิงชีวภาพเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก</li> </ul> </li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของกฎเกณฑ์ต่างๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากการขนส่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด ต้นทุนที่เกิดจากการปฏิบัติตามกฎระเบียบเพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมจึงเป็นหนึ่งในความเสี่ยงที่สำคัญที่สุดสำหรับอุตสาหกรรม การเดินเรือ ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้าประเทศต่างๆ รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศได้เริ่มบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ สำหรับเรือซึ่งเพิ่มความเข้มงวดมากขึ้นในเรื่องสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงในแง่ที่ว่าหลังจากที่รับมอบเรือสิ่งต่อใหม่ อาจมีประกาศใช้บังคับกฎเกณฑ์ใหม่ๆ ซึ่งอาจทำให้เรือสิ่งต่อใหม่นั้นไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว หรือไม่สามารถแข่งขันกับเรืออื่นๆ</li> <li>การปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้จำเป็นต้องมีการคิดแปรงเรือ การติดตั้งอุปกรณ์ราคาแพง หรือการแก้ไขเพิ่มเติม สิ่งนี้อาจทำให้มูลค่าการขายต่อลดลงหรือทำให้อายุการใช้งานของเรือสั้นลง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ฝ่ายการจัดการทางเทคนิคและฝ่ายบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ ได้ทำการประเมินความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบและรวมถึงความเสี่ยงในด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการเดินเรือที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>บริษัทฯ ดำเนินการวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นอย่างละเอียดก่อนที่จะซื้อเรือใดๆ การวิเคราะห์นี้คำนึงถึงสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุดและดีที่สุด ตลอดจนแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดของอุตสาหกรรม</li> <li>นอกจากนี้ บริษัทฯ จะขอคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญภายนอกเมื่อจำเป็น</li> </ul>
ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ หากไม่ได้รับการจัดการ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะระบุและประเมินผลกระทบของความเสี่ยงดังกล่าว อุตสาหกรรมการขนส่งมีความเสี่ยงจากการโจมตีทางไซเบอร์ที่มากขึ้น เนื่องจากการเปลี่ยนมาใช้ระบบดิจิทัลและระบบอัตโนมัติที่เพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ ได้ใช้ระบบสารสนเทศในการส่งและเก็บข้อมูลในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่สำคัญและเป็นความลับ โควิด-19 ช่วยเร่งผลักดัน ความพยายามของบริษัทฯ ในการก้าวไปสู่ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยจากการเปลี่ยนมาเป็นการทำงานทางไกล (Remote Working) อย่างไรก็ตาม การทำงานทางไกลของพนักงานได้เพิ่มความเสี่ยงต่อการถูกโจมตีทางไซเบอร์ และการขโมยข้อมูลเป็นอย่างมาก ส่งผลให้บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ และการเข้าถึงระบบข้อมูลสารสนเทศโดยไม่ได้รับอนุญาต ความผิดพลาดของระบบสารสนเทศอาจส่งผลกระทบต่อดำเนินงานของบริษัทฯ นอกจากนี้ การโจมตีทางด้านความปลอดภัยของข้อมูลอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียง การฟ้องร้องหรือการสูญเสียทางการเงินได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามนโยบายต่างๆ ที่ได้กำหนดเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคามต่อระบบสารสนเทศ บริษัทฯ ได้ดำเนินการมาตรการต่อไปเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์: <ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมความตระหนักของพนักงานในการใช้เทคโนโลยีผ่านโปรแกรมการฝึกอบรมต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความเข้าใจในการใช้เทคโนโลยีอย่างมีประสิทธิภาพ และป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์นอกจากนี้ จัดให้มีการทดสอบความรู้และความเข้าใจของพนักงานเกี่ยวกับนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศและความปลอดภัยทางไซเบอร์เป็นประจำทุกปี</li> <li>จัดทำนโยบายเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเป็นแนวทางในการรักษาความปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการดำเนินธุรกิจจากความเสี่ยงและภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>ติดตั้งไฟร์วอลล์รุ่นใหม่เพื่อป้องกันการรับส่งข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตที่เป็นอันตราย</li> <li>ติดตั้งโปรแกรมสแกนไวรัสและมัลแวร์เวอร์ชันล่าสุดเพื่อปกป้องข้อมูลของบริษัทฯ</li> <li>การกรองสแปมและสแกนไวรัสในอีเมลขาเข้าและขาออกทั้งหมด เลือกใช้ผู้ให้บริการอีเมลเซิร์ฟเวอร์ที่เชื่อถือได้และมั่นคงปลอดภัย ตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด</li> <li>นโยบายการสำรองข้อมูล เพื่อให้แน่ใจว่าสามารถกู้คืนข้อมูลได้ในกรณีที่ระบบหยุดทำงานหรือมีการโจมตีทางไซเบอร์</li> <li>บริษัทฯ ว่าจ้างบริษัทภายนอกให้ดำเนินการตรวจสอบหาช่องโหว่ของเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายและอุปกรณ์เครือข่าย (Vulnerability Assessment and Penetration Testing) และทดสอบเจาะระบบสารสนเทศ (Penetration Testing) เพื่อป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์</li> </ul> </li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การขนส่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีการควบคุมอย่างเข้มงวด ซึ่งอยู่ภายใต้กฎหมายและข้อบังคับที่ซับซ้อน รวมถึงกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม กฎระเบียบด้านความปลอดภัยระหว่างประเทศ และข้อกำหนดของเรือที่กำหนดโดยสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Societies)</li> <li>การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบระหว่างประเทศต่างๆ เหล่านี้อาจทำให้เกิดความเสี่ยงในการถูกกักเรือ ซึ่งทำให้เสียเวลาและนำไปสู่การสูญเสียรายได้หรือก่อให้เกิดการเรียกร้องค่าเสียหายจากลูกค้า</li> <li>การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อม หรือมาตรฐานการปล่อยมลพิษอาจส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางการเงินและความเสียหายต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ</li> <li>การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และ/หรือกฎระเบียบใดๆ อาจทำให้บริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงถูกปรับ และ/หรือถูกดำเนินคดีทางกฎหมาย เรือถูกลดอันดับการจัดชั้นเรือ เรือถูกกัก หรือข้อจำกัดของกฎระเบียบอื่นๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างระมัดระวังในประเด็นนี้ โดยได้จัดให้มีพนักงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมรับผิดชอบในเรื่องนี้ และได้วางระบบที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องรวมถึงฉบับแก้ไขเพิ่มเติมต่างๆ ทั้งหมด</li> </ul>
ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้นทุนการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นอันเป็นผลมาจากความคาดหวังที่สูงขึ้นของผู้มีส่วนร่วมในตลาดต่อการดำเนินการด้าน ESG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เรืออาจเผชิญกับข้อบังคับด้านกฎระเบียบที่เพิ่มขึ้นและ/หรือบทลงโทษเพิ่มเติมหากไม่สามารถบรรลุเป้าหมายตามเกณฑ์ดัชนีวัดประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่กำหนดไว้และอาจส่งผลให้เรือบางลำของบริษัทฯ ถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ไม่ดีในด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปล่อยเช่าเรือในอัตราค่าระวางที่สามารถแข่งขันกับตลาดได้ ตัวเรือและเครื่องจักรของเรือพาณิชย์ทุกลำต้องผ่านการจัดชั้นเรือโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่ผ่านการรับรองของประเทศที่เรือลำนั้นได้จดทะเบียนไว้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>นำหลักการด้าน ESG มาใช้ในการดำเนินธุรกิจหลัก การตัดสินใจ และการบริหารความเสี่ยง</li> <li>การเก็บรวบรวมและรายงานข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการใช้เชื้อเพลิงที่มีมาตรฐานเดียวกันและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ ESG เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่าย</li> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลงทุนในเทคโนโลยีประหยัดพลังงานเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของกองเรือ</li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>การไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานและระเบียบการของสมาคมจัดชั้นเรือ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดชั้นเรือเป็นการรับรองว่าเรือได้รับการตรวจสอบระยะเวลาที่กำหนด ได้รับการบำรุงรักษาตามมาตรฐาน และเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เมื่อเรือได้ผ่านการตรวจสอบด้วยตามกฎข้อบังคับแล้ว สมาคมจัดชั้นเรือจะออกไปสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือซึ่งทำให้อุปกรณ์สามารถแล่นได้ทั่วโลก เรือแต่ละลำจะต้องผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง (Drydocking Survey) และการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด (Special Survey) โดยจะมีตรวจสภาพเครื่องจักรเป็นประจำทุก 5 ปี เรือทุกลำจะต้องนำเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจสภาพท้องเรือทุก 30-36 เดือน หากเรือลำใดไม่ผ่านการจัดชั้นเรือ หรือไม่ผ่านการตรวจเรือประจำปี การตรวจสภาพเรือโดยเข้าอู่แห้ง หรือการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียดเรือลำดังกล่าวจะไม่สามารถทำประกันภัยและไม่สามารถปล่อยเช่าในน่านน้ำสากลได้ ดังนั้น การไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>วัฒนธรรมการปฏิบัติตามกฎระเบียบเชิงรุกซึ่งรวมถึงการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ การสื่อสารที่ชัดเจนเกี่ยวกับความคาดหวังในการปฏิบัติตามข้อกำหนด และการรายงานภายในที่มีประสิทธิภาพ</li> <li>ฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบภายในและวิเคราะห์ช่องว่างเพื่อระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับ</li> </ul>
ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>การไม่ปฏิบัติตามสัญญาให้เช่าเรือ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อกำหนดต่างๆ เช่น ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน และดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ ซึ่งคาดว่าจะในการปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาให้เช่าเรือจะมีความซับซ้อนมากยิ่งขึ้นในอนาคต ทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ (Charterer) ที่จำเป็นต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดใหม่ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม การไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาเช่าอาจส่งผลให้เกิดการเรียกร้องทางการเงิน ความเสียหายต่อชื่อเสียง และอาจส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับลูกค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความคาดหวังที่ชัดเจน เฉพาะเจาะจง และวัดผลได้</li> <li>การสื่อสารที่ต่อเนื่องสม่ำเสมอกับผู้เช่าเรือเกี่ยวกับผลการดำเนินงานด้าน ESG และความท้าทายที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>แก้ไขเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาเช่าเรือและปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงด้านการปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลและความเป็นส่วนตัว</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการรั่วไหลหรือการใช้ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้มีส่วนได้เสียในทางที่ไม่ถูกต้อง เช่น พนักงาน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้าทางธุรกิจ และผู้มาติดต่อ เป็นต้น บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลและถือว่าข้อมูลดังกล่าวเป็นทรัพย์สินที่สำคัญและประเมินค่ามิได้ บริษัทฯ เชื่อว่าความเป็นส่วนตัวของข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละรายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีความสำคัญและควรได้รับการปฏิบัติด้วยความระมัดระวังอย่างสูงสุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปกป้องและคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลผ่าน “นโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล” นโยบายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกรอบงานที่เหมาะสมสำหรับการจัดการข้อมูลส่วนบุคคล และเพื่อให้แน่ใจว่ามีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เพียงพอในการคุ้มครองและรักษาความปลอดภัยข้อมูลส่วนบุคคลที่บริษัทฯ รวบรวม ใช้ และเปิดเผย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง</li> <li>บริษัทฯ ได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีการเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละรายตามพระราชบัญญัติฯ และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>



ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงทางการเงิน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากลูกค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความสามารถของคู่ค้าแต่ละรายในการปฏิบัติตามภาระผูกพันภายใต้สัญญานั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ เช่น สภาพเศรษฐกิจปัจจุบันและสถานะทางการเงินของคู่ค้า การที่คู่ค้าไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันอาจส่งผลให้เกิดการสูญเสียอย่างมีนัยสำคัญและเกิดข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งข้อพิพาทดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อผลประกอบการในด้านต่างๆ เช่น สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจสอบสถานะของลูกค้าเพื่อประเมินสถานะทางการเงิน อันดับความน่าเชื่อถือ และชื่อเสียงของลูกค้าอย่างละเอียดถี่ถ้วนก่อนตกลงทำสัญญา</li> <li>หลีกเลี่ยงการพึ่งพาคู่ค้าเพียงรายเดียว</li> <li>ติดตามสถานะทางการเงินของลูกค้าและสถานะตลาดอย่างต่อเนื่องเพื่อระบุและแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ตั้งแต่เนิ่นๆ</li> </ul>
ความเสี่ยงทางการเงิน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รายได้และค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ รวมทั้งสินทรัพย์ส่วนใหญ่อของบริษัทฯ ได้แก่ เรือ ก็มีพื้นฐานเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เนื่องจากเรือมีตลาดการซื้อขายสากลที่เป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน (Functional Currency) ของบริษัทฯ คือสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงต่อการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากหนี้สินของบริษัทฯ ที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ กล่าวคือ หนี้สินที่อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐเมื่อเทียบเท่าเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอาจเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามอัตราแลกเปลี่ยน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้พยายามลดความเสี่ยงจากสกุลเงินอื่นๆ โดยให้วงเงินสินเชื่อและหนี้เงินกู้ยืมอยู่ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีที่หนี้เงินกู้ยืมต่างๆ อยู่ในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่มีเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและเงินต้นต่างสกุลเงิน (Cross Currency Swap) หรือสัญญาสิทธิเลือก (Option) ซึ่งเงินต้น และ/หรือดอกเบี้ยของหนี้สินได้ถูกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการประกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน</li> </ul>
ความเสี่ยงทางการเงิน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>วงเงินสินเชื่อหลายๆ วงเงินของบริษัทฯ ได้กำหนดดอกเบี้ยในอัตราลอยตัว ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ดังนั้น เงื่อนไขทางการเงินและการจัดการทางการเงินของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในขอบเขตของความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่ไม่มีการป้องกันความเสี่ยง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ เคยทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในอดีตและเป็นไปได้ว่าในอนาคตบริษัทฯ อาจทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย</li> </ul>
ความเสี่ยงทางการเงิน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เนื่องจากสินทรัพย์ของบริษัทฯ คือ เรือซึ่งมีอายุการใช้งานที่จำกัดและเมื่อเรือมีอายุมากในระดับหนึ่ง เรือเหล่านั้นจะต้องถูกขายเพื่อนำไปใช้ต่อหรือถูกรีไซเคิล ถ้าบริษัทฯ ต้องการคงระดับความสามารถของกองเรือโดยคำนึงถึงขนาดของกองเรือ บริษัทฯ ต้องดำเนินการทดแทนเรือที่ขายหรือรีไซเคิลไป ทั้งนี้ การซื้อเรือเข้ามาใหม่จะต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก ซึ่งอาจมาจากเงินทุนของบริษัทฯ จากเงินกู้ยืม หรือทั้งสองอย่างรวมกัน ซึ่งถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถระดมเงินทุนเพื่อนำมาใช้ซื้อเรือเพื่อคงระดับความสามารถของกำลังกองเรือได้ ความสามารถของกองเรือของบริษัทฯ ก็จะลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในด้านการระดมเงินทุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ได้นำหลักการ ESG มาใช้เพื่อเข้าถึงแหล่งเงินทุนที่หลากหลายมากขึ้นด้วยต้นทุนที่ต่ำลง บริษัทฯ ได้พิจารณาสินเชื่อที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือสินเชื่อที่เชื่อมโยงกับความยั่งยืน ตลอดจนสนับสนุนการบูรณาการหลักการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเข้ากับกระบวนการกู้ยืมเงินของบริษัทฯ</li> <li>ระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในเชิงรุกซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเงินทุน เช่น การตกต่ำของตลาด พฤติกรรมของคู่แข่ง หรือการเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบ</li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงทางการเงิน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>มูลค่าสินทรัพย์ลดลง</li> <li>การผิดเงื่อนไขหนี้สินของบริษัท</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางด้านگردการดำเนินงานและการเงินที่ระบุไว้ในเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ยืมที่บริษัทฯ ยังคงค้างชำระ ซึ่งกำหนดให้ต้องรักษาอัตราส่วนทางการเงินต่างๆ การไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ต่างๆ อาจส่งผลเสียต่อธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งอาจจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการรีไฟแนนซ์หนี้และการจ่ายเงินปันผล</li> <li>ราคาสถาของเรือมีความผันผวนอย่างมาก เนื่องจากความตกต่ำของมูลค่าเรือ อาจเป็นเหตุแห่งการผิดเงื่อนไขหนี้สินต่อมูลค่าเรือที่กำหนดในสัญญาเงินกู้ต่างๆ ของบริษัทฯ ซึ่งส่งผลให้ธนาคารผู้ให้กู้ อาจเรียกร้องให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้คืนล่วงหน้า และ/หรือ ให้หาหลักประกันเพิ่มเติม อันอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินและความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการทางการเงินของบริษัทฯ</li> <li>นอกจากนั้น สัญญาเงินกู้ต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ระบุเงื่อนไขและข้อกำหนดว่าบริษัทฯ อาจต้องได้รับความยินยอมจากผู้ให้กู้ก่อนที่จะเข้าทำธุรกรรมบางอย่าง อันรวมไปถึง การก่อหนี้เพิ่ม การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทุน การเพิ่มหรือการปรับเปลี่ยนแผนค่าใช้จ่ายลงทุน การขยายกิจการ การค้าประกัน การควบรวมบริษัท หรือการเข้าซื้อกิจการอื่นใด โดยไม่คำนึงถึงว่าบริษัทฯ จะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาต่างๆ ดังกล่าวได้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวได้ ธนาคารผู้ให้กู้สามารถเรียกให้บริษัทฯ ชำระเงินกู้ทั้งหมดหรือบางส่วนคืนได้ทันที ในกรณีที่บริษัทฯ ผิดเงื่อนไขบางข้อ หรือมีเหตุแห่งการผิดสัญญาเกิดขึ้น ธนาคารผู้ให้กู้ อาจยึดเรือที่จำนองไว้เป็นหลักประกัน</li> <li>สัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ มีการกำหนดเงื่อนไขว่าหากบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยมีการผิดสัญญาใดสัญญาหนึ่งเกินกว่าวงเงินที่กำหนดจะส่งผลให้เกิดการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross default) ซึ่งหากเกิดกรณีดังกล่าวขึ้น บริษัทฯ อาจไม่สามารถใช้คืนเงินกู้ดังกล่าวได้หรือไม่สามารถจัดหาเงินกู้เพิ่มเติมเพื่อรีไฟแนนซ์ได้ หรือแม้ว่ามีแหล่งเงินกู้ใหม่ แต่อาจมีข้อกำหนดเงื่อนไขที่ยอมรับไม่ได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การคาดการณ์ทางการเงินและวางแผนงบประมาณที่มีประสิทธิภาพ เพื่อคาดการณ์กระแสเงินสดและชำระหนี้ได้ตามต่อเวลา</li> <li>พิจารณาทางเลือกในการหาเงินทุนทางอื่นๆ ความเป็นไปได้ในการปรับโครงสร้างหนี้ และกลยุทธ์ในการลดต้นทุนที่เป็นไปได้เมื่อจำเป็นเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ</li> <li>ให้ความสำคัญกับการสื่อสารอย่างต่อเนื่องและโปร่งใสกับผู้ให้กู้ของบริษัทฯ โดยให้ข้อมูลทางการเงินอย่างสม่ำเสมอ รายงานความคืบหน้าของบริษัทฯ ในการบรรลุแผนงานต่างๆ และจัดการกับความท้าทายหรือข้อกังวลที่อาจเกิดขึ้นในเชิงรุก</li> <li>ใช้เงินทุนหรือเครื่องมือการจัดการความเสี่ยงอื่นๆ เช่น สัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของตลาด และเพื่อป้องกันความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการตกต่ำของตลาด</li> <li>ใช้กลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสถานะทางการเงิน เป้าหมายระยะยาว และความสัมพันธ์กับผู้ให้กู้เมื่อจำเป็น เพื่อลดจำนวนเงินกู้คงเหลือผ่านการชำระเงินคืนเป็นก้อน หรือการใช้เงินสดส่วนเกินของบริษัทฯ เพื่อชำระหนี้ค้าง</li> </ul>

ประเภทความเสี่ยง	ความเสี่ยงใน ESG	ความเสี่ยงที่สำคัญ	ผลกระทบ	กลยุทธ์ในการบรรเทา และบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงจากการลงทุน	ความเสี่ยงด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ (G)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความผันผวนของราคาหุ้นสามัญของบริษัทฯ</li> <li>การเปลี่ยนแปลงด้านภาษี</li> <li>ความเสี่ยงจากการควบคุม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ลงทุนที่ถือหุ้นหรือหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ยังต้องเผชิญกับความเสี่ยงอื่นๆ ด้วยเช่นกัน มูลค่าหลักทรัพย์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอาจผันผวนจากหลากหลายปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตลาดหุ้นไทย ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับใดๆ กับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กล่าวคือ ความไม่แน่นอนหรือความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจไทย นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ สงครามทางการค้า การยกเลิกแผนการกระตุ้นทางเศรษฐกิจของรัฐบาลประเทศส่งออกหลักๆ การชะลอตัวของเศรษฐกิจของประเทศในแถบเอเชียหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ</li> <li>ผู้ลงทุนอาจขาดทุนหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน ตัวอย่างเช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายภาษีอากรในการซื้อขายหุ้น</li> <li>หากประเทศไทยมีการควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนในเงินลงทุนที่ส่งเข้ามาในประเทศหรือส่งออกนอกประเทศค่าใช้จ่ายในการลงทุนของผู้ลงทุนอาจเพิ่มขึ้น และ/หรือผู้ลงทุนอาจไม่สามารถส่งเงินที่ได้จากการขายหุ้นออกนอกประเทศได้</li> <li>นอกจากนั้น ผู้ลงทุนยังมีความเสี่ยงอื่นๆ เช่น การขาดมาตรฐานในหลักการกำกับดูแลกิจการของบางบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การไม่เพียงพอของกฎหมายในการตรวจสอบและถ่วงดุลทางการบริหารของบริษัท สัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดเฉพาะเจาะจงอันอาจส่งผลให้เกิดการควบคุมที่มากเกินไปจากคนเหล่านั้น การขาดแคลนกรรมการบริษัทที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ เป็นต้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลที่เข้มแข็ง การกำกับดูแลของคณะกรรมการอิสระ และการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผล</li> <li>การจัดการความเสี่ยงเชิงรุกเพื่อระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น</li> <li>การสื่อสารผลการดำเนินงานทางการเงิน แผนการในอนาคต และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นแก่นักลงทุน</li> <li>สร้างความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับนักลงทุนผ่านการมีส่วนร่วมและการประชุมนักวิเคราะห์เป็นประจำเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกังวลและความคาดหวังของนักลงทุน</li> <li>เน้นกลยุทธ์การสร้างมูลค่าระยะยาวมากกว่าผลกำไรในระยะสั้น</li> <li>ติดตามแนวโน้มของตลาด กิจกรรมของคู่แข่ง และตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจ เพื่อคาดการณ์ปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดความผันผวน และจัดการความคาดหวังในเชิงรุก</li> <li>การกำหนดนโยบายการจ่ายเงินปันผลอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อสร้างรายได้ที่สม่ำเสมอให้กับนักลงทุนและส่งเสริมการถือครองในระยะยาว</li> </ul>

# การขับเคลื่อนธุรกิจ เพื่อความยั่งยืน

## สารบัญ

นโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	107
ห่วงโซ่คุณค่าของบริษัทฯ	107
ห่วงโซ่คุณค่าอย่างยั่งยืน	110
ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย	111
กระบวนการเชื่อมโยงกับผู้มีส่วนได้เสีย	111
การประเมินประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน	114
ประเด็นความยั่งยืน สำหรับปี 2566	115
การมีส่วนร่วมในเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	115
การดำเนินการสู่เป้าหมายความยั่งยืน	116
ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน	118
การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์	118
ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ	127
ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม	129
ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม	160

# การพัฒนาอย่างยั่งยืน

## นโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

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

### ห่วงโซ่คุณค่าของบริษัทฯ [GRI 102-9]

ในอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ห่วงโซ่คุณค่าในการปฏิบัติการทางทะเลจะพิจารณาว่ามีความยั่งยืนหากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าแห่งเทกอง เช่น ัญฟูพืช แร่ธาตุ และวัตถุดิบอื่นๆ ดำเนินไปในลักษณะที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ซึ่งรวมถึงการใช้เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การใช้เส้นทางที่มีประสิทธิภาพ และแนวปฏิบัติในการขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ ยังรวมถึงความพยายามในการลดการปล่อยมลพิษและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยการปฏิบัติตามแนวทางความยั่งยืนตลอดห่วงโซ่คุณค่า บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ในขณะที่ยกระดับการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมของบริษัทฯ



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

1. การดำเนินการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือที่ท่าเรือ รวมถึงการจัดการขนถ่ายสินค้า เช่น แร่ หรือ ัญฟูพืช ขึ้นเรือ และตรวจสอบให้แน่ใจว่าสินค้าที่บรรทุกบนเรือได้รับการรักษาความปลอดภัยและจัดเก็บอย่างเหมาะสม เพื่อทำการขนส่ง

แนวปฏิบัติดังต่อไปนี้ถูกนำมาใช้เพื่อปรับปรุงกระบวนการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือ

- การใช้อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพและมีความรวดเร็ว
- การหาเรือขึ้นตอนในการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือกับทีมงานบนฝั่งที่ทำเรือ เพื่อพิจารณาการดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ซึ่งสามารถช่วยลดความล่าช้าและช่วยให้การบริหารจัดการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น
- การจัดทำ "แบบรายการตรวจสอบความปลอดภัยบนเรือและบนฝั่ง" ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงาน (SOPs) เพื่อให้แน่ใจว่าได้มีการพิจารณาประเด็นสำคัญต่างๆ ในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน

2. การบริหารจัดการเรือขนส่งสินค้าแห่งกองทัพเรือในฐานะเจ้าของเรือจำเป็นต้องอาศัยความชำนาญและประสบการณ์สูงในการบริหารเรือและจัดการสินค้า 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 ได้วิเคราะห์รายละเอียดของภาระเมตเพื่อระบุหาที่มาของสาเหตุและดำเนินการแก้ไข และหาวิธีป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก

3. กระบวนการจัดซื้อวัสดุและชิ้นส่วนอะไหล่สำหรับเรือ ประกอบด้วยการระบุวัสดุ/อะไหล่ที่ต้องการ การเลือกคู่ค้าที่มีชื่อเสียงและ/หรือเชื่อถือได้ การขอใบเสนอราคา การตรวจสอบ และการจัดเก็บวัสดุ/อะไหล่บนเรือ การมีช่องทางการสื่อสารที่ชัดเจนถือเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องมี การส่งมอบตามเวลาและเงื่อนไขการชำระเงินตามที่ตกลงกันไว้ บริษัทฯ ปฏิบัติต่อคู่ค้าด้วยความเสมอภาคและสม่ำเสมอ และสร้างความสัมพันธ์ระยะยาวกับคู่ค้า บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าข้อกำหนดและเงื่อนไขการดำเนินงานปฏิบัติตามบรรทัดฐานและแนวปฏิบัติของอุตสาหกรรม บริษัทฯ ได้กำหนดแนวปฏิบัติสำหรับคู่ค้าขึ้น เพื่อแสดงความมุ่งมั่นที่จะร่วมมือกับคู่ค้าสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน และถือเป็นความพยายามของบริษัทฯ ที่จะสนับสนุนให้คู่ค้านำแนวปฏิบัติที่ดีไปใช้ เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคม

4. การดำเนินการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ การขนถ่ายสินค้าลงจากเรือเกี่ยวข้องกับการขนถ่ายและส่งมอบสินค้าในสภาพเดียวกับที่ขึ้นเรือ ก่อนถึงท่าเรือที่เป็นจุดหมาย กัปตันเรือจะวางแผนจัดลำดับการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ การวางแผนในการขนถ่ายจะช่วยให้เห็นตำแหน่งของสินค้าที่กระจายอยู่ภายในเรือและช่วยให้การขนถ่ายสินค้าออกเป็นไปอย่างปลอดภัย หลังจากขนถ่ายสินค้าเสร็จสิ้นแล้ว เรือจะแล่นไปยังท่าเรืออื่นเพื่อบรรทุกสินค้าสำหรับการขนส่งที่ต่อไป หรือแล่นไปยังอู่ต่อเรือเพื่อซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือ

5. การทำธุรกิจให้เข้าเรือ ฝ่ายการพาณิชย์ทำหน้าที่ดูแลด้านการพาณิชย์ในธุรกิจ ซึ่งรวมถึงการเจรจาต่อรองอัตราค่าเช่าเรือ การกำหนดตารางการเดินเรือ และกำหนดตำแหน่งที่เหมาะสมที่สุดในการนำเรือเข้ารับสินค้า ณ ท่าเรือที่เหมาะสม

- **การเจรจาต่อรองอัตราค่าเช่าเรือ** ฝ่ายการพาณิชย์ มีหน้าที่เจรจาต่อรองอัตราค่าเช่าเรือกับผู้เช่าเรือ ซึ่งเป็นค่าบริการที่เรียกเก็บจากการใช้เรือแบบรายเที่ยวหรือตามระยะเวลาเช่า
- **การให้เช่าเรือ** ฝ่ายการพาณิชย์มีหน้าที่ดูแลการเช่าเรือและส่งมอบเรือแก่ลูกเรือหรือCharterers 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 เป็นที่คาดหมายว่าหากในอนาคตมีเรือพาณิชย์รุ่นใหม่ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เรือเหล่านั้นก็จะเป็นส่วนหนึ่งในกองเรือของบริษัทฯ เช่นกัน

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

## ข้อมูล

## กรอบความยั่งยืนและกลยุทธ์

## ผู้มีส่วนได้เสีย

### ข้อมูล

**2565**

- ส่วนของผู้ถือหุ้น 476.32 ล้านเหรียญสหรัฐ\*
- สินทรัพย์รวม 703.19 ล้านเหรียญสหรัฐ\*
- อัตรการจ่ายปันผล ร้อยละ 56
- พนักงาน 983 คน (สำนักงานและลูกค้า)
- กองเรือของบริษัทฯ 38 ลำ
- 1,657,579 ต่บาทตัน
- อายุเฉลี่ย 11 ปี\*

(\* ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565)

### วิสัยทัศน์และพันธกิจ

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างอดิเยียมเพื่ออำนาจและความสามารถในการค้าโลก

### ผู้ถือหุ้น

### ลูกค้า

### ตู้ท่า

### เจ้าหนี้สถาบันการเงิน

### ผู้ออกกฎระเบียบ

### ชุมชนและสังคม

### องค์การเอกชน

### 2566

- ส่วนของผู้ถือหุ้น 474.70 ล้านเหรียญสหรัฐ\*
- สินทรัพย์รวม 711.38 ล้านเหรียญสหรัฐ\*
- กำไรสุทธิ 20.35 ล้านเหรียญสหรัฐ\*
- อัตรการจ่ายปันผล ร้อยละ 54
- พนักงาน 1,035 คน (สำนักงานและลูกค้า)
- กองเรือของบริษัทฯ 38 ลำ
- 1,657,579 ต่บาทตัน
- อายุเฉลี่ย 12 ปี\*
- ค่างานบริการโดยปริมาณการขนถ่ายต่อเที่ยว การขนส่งจาก 12.9 กรัม ต่อตันในสิ้นปี 2557 เป็น 6.8 ต่อตันในสิ้นปี 2566
- ลดปริมาณน้ำที่มาจากบนบกในปี 2566 ร้อยละ 26 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562
- คิดริเริ่มบริหารจัดการน้ำจืด ร้อยละ 100 ของกองเรือ
- การอบรมพนักงานประจำสำนักงาน 3,048 ชั่วโมง
- ชั่วโมงการอบรมต่อพนักงาน 22.09 ชั่วโมง
- การอบรมครูเรือ 37,002 ชั่วโมง
- ชั่วโมงการอบรมต่อครูเรือ 27.82 ชั่วโมง
- จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า
- รายงานผลการสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน ใช้ข้อมูลภายในกำกับศูนย์
- รายงานผลการจัดการละเมิดสิทธิมนุษยชน กำกับศูนย์
- รายงานการเปิดเผยข้อมูลของพนักงานในสำนักงาน กำกับศูนย์

(\* ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566)

### มุ่งเน้นเรื่องทรัพยากรบุคคล การดำเนินงาน และเทคโนโลยี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการบุคคลสำหรับการเติบโตและความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งเน้นพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานผ่านการอบรมภายในบริษัทฯ และโครงการพัฒนาต่าง ๆ สัมรับพนักงานภายในองค์กร

บริษัทฯ มุ่งเน้นในการดำเนินงานโดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้ เพื่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานสูงสุด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งมั่นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุง ประสิทธิภาพในการดำเนินงานและเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

### การดูแลรักษาสีสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ถือเป็นหนึ่งในภาคอุตสาหกรรมทางเดินเรือที่ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานที่เป็นมิตรกับบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการลดการปล่อยมลพิษจากเรือได้จากการแทนที่เรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่มีทันสมัย และมีประสิทธิภาพ ในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการมาตรการต่าง ๆ มากมายในการลดการ ใช้ น้ำมัน เชื้อเพลิง เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ Mewis Ducts บนใบพัดเรือ การทำความสะอาดตัวเรือ ด้านนอก ใช้น้ำและใบพัดเรือเป็นประจำ เพื่อลดแรงเสียดทานให้น้อยที่สุด การใช้สารเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันพรีริง) การหลีกเลี่ยงการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างสิ้นเปลืองบนเรือ และการพิจารณาการถอดสวิตช์ สัมรับ เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องจักรขับเคลื่อนปั๊ม (scubber) ที่ทำให้มีความเป็นกรดในมหาสมุทร

### ความใส่ใจต่อชุมชน

การพัฒนาชุมชนต่าง ๆ ถือเป็นเรื่องที่มีบริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่างๆ รวมทั้งให้การศึกษากับนักเรียนที่มีความเหมาะสมของสูงวัยที่หาอาชีพอื่นไม่ได้ และมีการดำเนินการต่างๆ อีกมากมาย

### ค่านิยม

- ความซื่อสัตย์สุจริต
- ความยั่งยืน
- ความเต็มเปี่ยมปฏิบัติ
- นวัตกรรม



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

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

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

### กระบวนการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสีย

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

ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งประเภทและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 9 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้  
หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้าง และรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสารรับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม	ช่องทางการสื่อสาร
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล</li> <li>การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ</li> <li>ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรม และโปร่งใส</li> <li>การบริหารความเสี่ยง</li> <li>ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน</li> <li>จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และในการให้ข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ</li> <li>การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ง่าย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ</li> <li>เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง แม่นยำและทันเวลา</li> <li>ตอบข้อสงสัยต่างๆ ทั้งหมด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ</li> <li>จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึง การจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (SET Opportunity Day) ทุกไตรมาส (วิดีโอสำหรับการประชุมและกิจกรรมต่างๆ ได้ถูกเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ)</li> <li>จดหมายข่าวรายไตรมาสจากกรรมการผู้จัดการ</li> <li>รายงานประจำปีและรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ</li> <li>สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และการจัดประชุม</li> </ul>
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>การบริการอย่างมีอาชีพในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม</li> <li>การปฏิบัติตามสัญญา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย</li> <li>ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมีอาชีพและให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า</li> <li>ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า</li> <li>ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที</li> <li>มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้มีส่วนได้เสียกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ</li> </ul>
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม</li> <li>ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ</li> <li>การพัฒนาความรู้ความสามารถ</li> <li>สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี</li> <li>ความปลอดภัยในการทำงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล</li> <li>ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน</li> <li>ให้ความสำคัญในการทำงาน</li> <li>พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทนสวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้</li> <li>ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ</li> <li>จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของพนักงาน</li> </ul>
เจ้าหนี้/สถาบันการเงิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด</li> <li>กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม</li> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา</li> <li>เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา รวมถึงเงื่อนไขที่กำหนดตามวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆ ที่ได้ตกลงกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล และคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี</li> <li>ตอบกลับข้อสงสัยอย่างทันทั่วทั้งที่</li> </ul>

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม	ช่องทางการสื่อสาร
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมคุณภาพชีวิต</li> <li>สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม</li> <li>การรักษาสิ่งแวดล้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สนับสนุนชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>จัดให้มีและบังคับใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>พบปะกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญในชุมชนเพื่อวางแผนและดำเนินโครงการพัฒนาชุมชน</li> </ul>
หน่วยงานกำกับดูแล	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ</li> <li>มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส</li> <li>เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย</li> <li>สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ</li> <li>มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างสม่ำเสมอ</li> <li>มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ</li> </ul>
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน</li> <li>กำหนดราคาที่ยุติธรรม</li> <li>รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ</li> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขการชำระเงิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปฏิบัติตามลูกค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจริยธรรมของอุตสาหกรรม</li> <li>ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา</li> <li>ชำระเงินตามกำหนด</li> <li>มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดการประเมินลูกค้า โดยใช้แบบสอบถาม/แบบสำรวจ</li> <li>มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์</li> </ul>
องค์กรอิสระ/องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร (NGOs)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาที่ยั่งยืน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หารือผ่านสมาคมอุตสาหกรรม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การมีส่วนร่วมโดยตรงเพื่อส่งเสริมความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด</li> </ul>
นักลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลตอบแทนจากการลงทุน</li> <li>การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ</li> <li>ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส</li> <li>การบริหารจัดการความเสี่ยง</li> <li>จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ</li> <li>การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ง่าย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี</li> <li>เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส ครบถ้วน และสม่ำเสมอ</li> <li>จัดทำข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง และครบถ้วน</li> <li>ยึดมั่นในมาตรฐานทางจริยธรรมและกฎหมาย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงกับผู้บริหาร</li> <li>การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่องทางตอบข้อซักถาม</li> <li>เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างสม่ำเสมอ</li> <li>การนำเสนอ (Presentation) และจัด Road Show 15 ครั้ง ในปี 2566</li> <li>จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ</li> </ul>

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

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

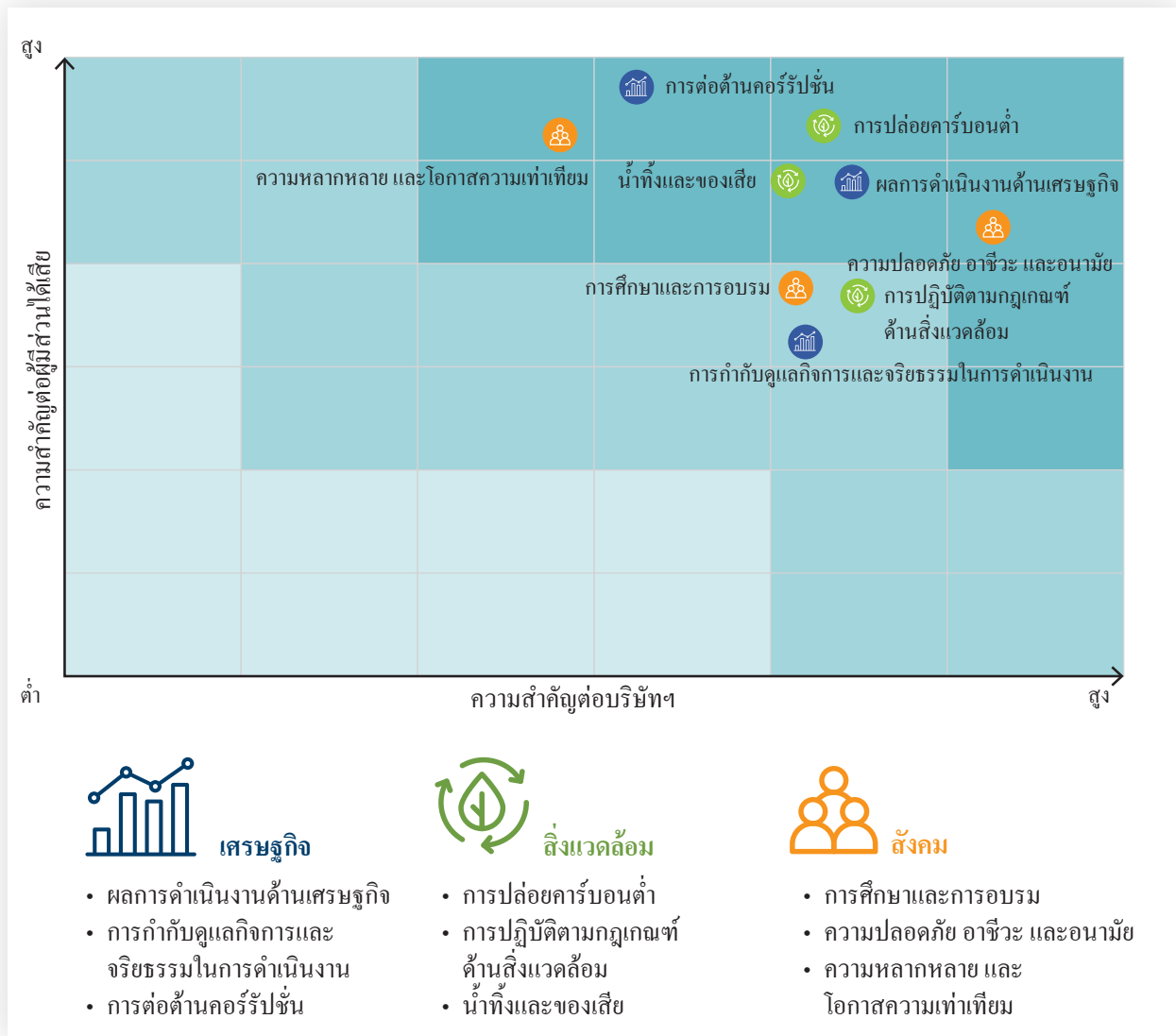
เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัท ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าได้มีการประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน

เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง 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 หัวข้อของตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนที่สะท้อนถึงการจัดลำดับความสำคัญด้านความยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯและผู้มีส่วนได้เสีย บริษัทฯให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหา และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย

## ประเด็นความยั่งยืน สำหรับปี 2566



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

บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) โดยบริษัทฯ ได้รวมเป้าหมายเหล่านี้ไว้ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้บริหารและพนักงานทุกคนพร้อมที่จะบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืนพร้อมกับการเติบโตทางธุรกิจ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่การส่งเสริมสุขภาพที่ดี และความเป็นอยู่ที่ดี การศึกษาที่มีคุณภาพ ความเสมอภาคทางเพศ งานที่เหมาะสมและการเติบโตทางเศรษฐกิจ การดำเนินการทางด้านภูมิอากาศ การเป็นองค์กรที่เข้มแข็งเพื่อสันติภาพ ความยุติธรรม และความร่วมมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย เป้าหมายเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ

## การดำเนินการสู่เป้าหมายความยั่งยืน

ประเด็น ความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของ บริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	การดำเนินการของบริษัทฯ ในปี 2566	SDGs
ความเสี่ยงและโอกาส ที่เกิดขึ้นจากการ เปลี่ยนแปลงของสภาพ ภูมิอากาศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานกำกับดูแล</li> <li>ผู้ถือหุ้น</li> <li>นักลงทุน</li> <li>ชุมชนและสังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ระบุและประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผนวกการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและสถานการณ์ภัยพิบัติเข้ากับกรอบการบริหารความเสี่ยง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำรายงานตามข้อเสนอแนะและแนวทางการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD framework) และผนวกความเสี่ยงด้านสภาพอากาศเข้ากับการบริหารความเสี่ยงองค์กร</li> </ul>	
คาร์บอนฟุตพริ้นท์และ การปล่อยก๊าซเรือน กระจก	<ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานกำกับดูแล</li> <li>ผู้เช่าเรือ</li> <li>ผู้ถือหุ้น</li> <li>นักลงทุน</li> <li>ชุมชนและสังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า (เดทเวทตันลงร้อยละ 40 ภายในปี 2573 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ซึ่งเป็นปีฐาน</li> <li>เป็นผู้ประกอบการขนส่งด้วยพลังงานใหม่ที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนและความเป็นกลางทางคาร์บอน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition กลุ่มพันธมิตรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนาเรือที่มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ในเชิงพาณิชย์</li> <li>ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า (เดทเวทตัน) ลงร้อยละ 47 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2557</li> <li>เรือของบริษัทฯ ทุกลำได้มีการวางแผนเส้นทางการเดินเรือเพื่อลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและเพื่อเพิ่มความปลอดภัย</li> <li>บรรลุเป้าหมายในการลดการใช้เชื้อเพลิงร้อยละ 5 ต่อลำเรือ โดยการติดตั้งท่อ wake equalizing ducts ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่คิดบริเวณใบจักรเรือ เพื่อช่วยลดอัตราการใช้น้ำมันบนเรือ 20 ลำ</li> <li>ติดตั้งเซ็นเซอร์บนเรือ 10 ลำ เพื่อรวบรวมและส่งข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและสมรรถนะการทำงานของเครื่องยนต์ โดยข้อมูลนี้จะถูกนำไปวิเคราะห์ในทันที เพื่อแจ้งเตือนล่วงหน้าเกี่ยวกับปัญหาเครื่องยนต์หรือตัวถัง เพื่อให้ได้รับการแก้ไขอย่างทันท่วงที ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยมลพิษ</li> <li>ศึกษาการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ B24 และ B34 เพื่อลดการปล่อยมลพิษ</li> <li>เปลี่ยนใบพัดบนเรือ 2 ลำ เพื่อลดการปล่อยมลพิษ</li> <li>ศึกษาสารเติมแตงน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อปรับปรุงการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดการปล่อยมลพิษ</li> <li>จัดทำแบบสำรวจเพื่อรวบรวมข้อมูลการปล่อยมลพิษ เพื่อจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของพนักงาน</li> <li>ริเริ่มโครงการเพื่อสร้างจิตสำนึกและส่งเสริมวิถีคาร์บอนต่ำและพฤติกรรมการอนุรักษ์พลังงานในหมู่พนักงาน</li> </ul>	

ประเด็น ความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของ บริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	การดำเนินการของบริษัทฯ ในปี 2566	SDGs
น้ำทิ้งและของเสีย	<ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานกำกับดูแล</li> <li>ชุมชนและสังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ปกป้องดูแลอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และจัดให้สิ่งแวดล้อมมีความสำคัญเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทำลายเรือด้วยวิธีที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>ลดปริมาณน้ำที่ส่งออกจากฝั่งร้อยละ 25 ภายในปี 2572 โดยเปรียบเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน</li> <li>ลดของเสียจากอาหารบนเรือลงร้อยละ 20 ภายในปี 2572 เทียบกับปี 2563 ที่เป็นปีฐาน</li> <li>รักษาการรั่วไหลของน้ำมันให้เป็นศูนย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>แม้จะไม่มีทำลายเรือในช่วงเวลานี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ และได้ใบรับรอง "การจัดเก็บวัตถุอันตราย (Inventory of Hazardous Materials Certificate)" ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าเมื่อเรือลำใดถูกทำลาย เรือลำนั้นจะถูกทำลายด้วยวิธีที่ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน</li> <li>ในปี 2566 บริษัทฯ ได้จัดแคมเปญ ภายใต้ชื่อ "Empowering Oceans Through Marine Life Guardianship" โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มจำนวนประชากรปูม้าในอ่าวไทยด้วยการปล่อยปูม้าลงทะเล ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของโครงการริเริ่มนี้ จะช่วยแก้ไขวิกฤติการประมงจากปัญหาการจับปลามากเกินไป ซึ่งมีผลกระทบต่อประชากรปูม้าในประเทศไทย</li> <li>ลดการใช้น้ำจืดจากฝั่งลงร้อยละ 26.48 ในปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน</li> <li>ความร่วมมือเชิงกลยุทธ์กับคู่ค้าท้องถิ่น โดยมีวัตถุประสงค์ในการรวบรวมและรีไซเคิลกระดาษที่ใช้แล้ว</li> </ul>	 
การต่อต้านคอร์รัปชัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>พนักงาน</li> <li>ผู้เช่าเรือ</li> <li>คู่ค้า</li> <li>หน่วยงานกำกับดูแล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรมและไม่ยอมรับการกระทำใดๆ ที่เกี่ยวกับการติดสินบนและการทุจริตคอร์รัปชัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การทุจริตคอร์รัปชันเป็นศูนย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดอบรมพนักงานทุกคน</li> <li>สื่อสารนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการต่อต้านคอร์รัปชันกับพนักงาน คู่ค้า สถาบันการเงินและผู้มีส่วนได้เสียรายอื่นๆ</li> <li>ไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรมใดๆ ในปี 2566</li> </ul>	
ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้ถือหุ้น</li> <li>พนักงาน</li> <li>นักลงทุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อสร้าง รักษาและเพิ่มมูลค่าระยะยาวให้กับผู้ถือหุ้น</li> <li>บริหารจัดการเงินลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>สร้างมูลค่าระยะยาวผ่านความยั่งยืน</li> <li>ควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</li> <li>มุ่งเน้นที่ความต้องการของลูกค้าและทำให้เหนือกว่าความคาดหวังของลูกค้า</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การประเมินผลประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานประจำปี</li> <li>พิจารณาลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน</li> <li>บรรลุเป้าหมายค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม</li> </ul>	

ประเด็น ความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของ บริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	การดำเนินการของบริษัทฯ ในปี 2566	SDGs
การฝึกอบรมและการ ศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> <li>พนักงาน</li> <li>ชุมชนและสังคม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพื่อเสริมสร้างทัศนคติเชิงบวกต่อสุขภาพและความปลอดภัยและเพื่อขยายขีดความสามารถและทักษะของพนักงานบริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายในองค์กรและจัดให้มีหลักสูตรการพัฒนาสำหรับพนักงานทั่วทั้งองค์กร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ทบทวนและพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมภายใน สำหรับลูกเรือทุกคน</li> <li>เน้นแบบฝึกหัดที่ออกแบบมาเพื่อให้ลูกเรือได้พัฒนาทักษะ และความตระหนักในการเดินเรือ โดยการผ่านการเรียนรู้สภาพอากาศสถานะทางทะเลและสภาพท่าเรือต่างๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวนทั้งสิ้น 1,330 คน เข้าร่วมอบรมหลักสูตรทั้งหมด 30 หลักสูตร ผ่านระบบออนไลน์ และที่ศูนย์ฝึกอบรม</li> <li>ริเริ่มโครงการทุนการศึกษาสำหรับบุตรของพนักงานและลูกเรือ โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนและสร้างเสริมแรงบันดาลใจในการศึกษาให้แก่เยาวชน โดยได้มอบทุนการศึกษาจำนวน 21 ทุนโดยพิจารณาจากผลการศึกษาและความต้องการทางการเงิน</li> <li>มอบทุนการศึกษาจำนวน 42 ทุน และการฝึกงานแก่นักเรียนในอุตสาหกรรมการเดินเรือและขนส่ง</li> <li>บริจาคเงินให้กับโรงเรียนในชนบทของประเทศไทย เพื่อแสดงความมุ่งมั่นในการพัฒนาการศึกษาและชุมชน</li> </ul>	
ความปลอดภัย อาชีว และอนามัย	<ul style="list-style-type: none"> <li>พนักงาน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวและอนามัยขั้นสูงสุด</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>บรรลุเป้าหมายไม่มีพนักงานเสียชีวิต</li> <li>คงอัตราการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงานไว้ต่ำกว่า ร้อยละ 0.30 (ต่อหนึ่งล้านชั่วโมงการทำงาน)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดูแลให้แน่ใจว่าสภาพแวดล้อมในการทำงานมีความปลอดภัยและถูกสุขอนามัย ผ่านมาตรการต่างๆ</li> <li>จัดให้มีการทำงานทางไกลเพื่อความปลอดภัยและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานในช่วงสถานการณ์โรคระบาด</li> <li>จัดฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นพื้นฐาน เพื่อแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของพนักงาน และเพื่อเพิ่มศักยภาพในการทำงานเป็นทีม โดยการให้ความรู้ด้านอัคคีภัย เพื่อสร้างสถานที่ทำงานที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น</li> </ul>	
ความหลากหลายและ ความเท่าเทียมทาง โอกาส	<ul style="list-style-type: none"> <li>พนักงาน</li> <li>หน่วยงานกำกับดูแล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีความยุติธรรมและเอาใจใส่พนักงานให้โอกาสพนักงานในการพัฒนาและการเติบโตอย่างเท่าเทียมกัน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ส่งเสริมวัฒนธรรมความหลากหลายของบุคลากร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จัดทำนโยบายความหลากหลายและความเท่าเทียม</li> <li>จัดอบรมเรื่องความเท่าเทียมทางเพศสำหรับพนักงาน</li> <li>มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนนายเรือเพศหญิงจำนวน 2 คน</li> </ul>	

## ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

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

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรมควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งเป็นความรับผิดชอบที่มีต่อผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะต้องสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โครงสร้างในการกำกับดูแลกิจการได้รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้



บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ข้อมูลการดำเนินงาน	2564	2565	2566
<b>จริยธรรมธุรกิจ</b>			
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	2566
<b>คณะกรรมการบริษัทฯ</b>	
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	12
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	42%
อัตราส่วนกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร (รวมกรรมการอิสระ)	75%
อัตราส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหาร	25%
จำนวนครั้งการประชุม	6
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	97%
<b>สัดส่วนกรรมการแยกตามเพศ</b>	
ผู้หญิง	42%
ผู้ชาย	58%
<b>คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ</b>	
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	3
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	100%
จำนวนครั้งการประชุม	4
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%

ข้อมูลการดำเนินงาน	2566
<b>คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง</b>	
ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	5
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	80%
จำนวนครั้งการประชุม	4
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%
<b>คณะกรรมการสรรหา*</b>	
ประธานคณะกรรมการสรรหา	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	3
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	100%
จำนวนครั้งการประชุม	1
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%
<b>คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน*</b>	
ประธานคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	3
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	67%
จำนวนครั้งการประชุม	1
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%
<b>คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน*</b>	
ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ
จำนวนสมาชิก	3
อัตราส่วนกรรมการอิสระ	67%
จำนวนครั้งการประชุม	1
อัตราส่วนการเข้าร่วมประชุม	100%

\* ปรับโครงสร้างคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมคณะกรรมการสรรหาเข้ากับคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนเป็นคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566

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

บริษัทฯ ได้พัฒนาชื่อเสียงในอุตสาหกรรมโดยไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชันซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชัน และการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบ

ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายรับของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2566 นโยบายรับของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดสัมมนาและฝึกอบรมในเรื่องการต่อต้านการทุจริต ให้แก่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคนในสำนักงานเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ

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

ในปี 2566 ไม่มีการแจ้งเบาะแส และไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรม

บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองให้เป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)



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

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

คณะกรรมการ CAC ตั้งเป้าหมายที่จะจัดการกับการทุจริตคอร์รัปชัน สร้างธุรกิจที่มีความโปร่งใส และยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทเอกชน

## ลูกค้า

### ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าความสำเร็จขึ้นอยู่กับ การเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้าด้วยการขนส่งสินค้าอย่างคุ้มค่าและเชื่อถือได้ เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกิจที่ดำเนินการทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง พนักงานของบริษัทฯ ทั้งที่สำนักงานและบนเรือ จึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่จะต้องตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าอย่างทันทั่วทั้งที่ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะนำเสนอแนวทางแก้ไข ปัญหาให้กับลูกค้า ไม่ว่าเรื่องของบริษัทฯ จะเกี่ยวข้องกับสถานการณ์นั้นโดยตรงหรือไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ครอบคลุมที่ปัญหานั้นอยู่ภายในขอบเขตของสัญญาที่ตกลงไว้ บริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้น ได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือชั้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ มากกว่าผู้เช่าเรือรายอื่นๆ ในตลาด

### ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า [GRI 418-1]

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

### ข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องของบริษัทฯ

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

บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านฝ่ายบริหาร คณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลที่ได้รับอย่างจริงจังและเก็บข้อมูลไว้เป็นความลับ เพื่อปรับปรุงและยกระดับการให้บริการแก่ลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้สำรวจความคิดเห็นจากลูกค้าผ่านแบบสอบถามความพึงพอใจของลูกค้าที่ส่งให้ลูกค้าหลังจากเสร็จสิ้นการดำเนินงานตามสัญญา

เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองใช้ในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าเทกองที่ยังไม่ได้บรรจุหีบห่อ เช่น แร่เหล็ก ถ่านหิน ซีเมนต์ เหล็ก สลัดหิน และไม้แปรรูป เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองถูกออกแบบมาเพื่อบรรทุกสินค้าเหล่านี้ในปริมาณมาก และถือเป็นส่วนสำคัญของห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น การก่อสร้าง การผลิต และการเกษตร

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของสินค้าและการส่งมอบที่ตรงเวลา บริษัทฯ จัดให้มีมาตรการด้านสุขภาพและความปลอดภัยดังต่อไปนี้ เพื่อรักษาความปลอดภัยของสินค้าและลูกเรือบนเรือ

- สุขภาพของลูกเรือ: ดูแลให้แน่ใจว่าลูกเรือมีสุขภาพแข็งแรงและไม่เป็นโรคติดต่อก่อนที่จะออกเดินทาง เพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่เชื้อไปยังลูกเรือและผู้เยี่ยมชมคนอื่นๆ
- ความสะอาด: รักษามาตรฐานความสะอาดและสุขอนามัยบนเรือ เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของโรค
- อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE): จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลแก่ลูกเรือและผู้เยี่ยมชมตามความจำเป็น เพื่อลดความเสี่ยงจากการสัมผัสวัตถุและสภาวะที่เป็นอันตราย
- แผนรับมือเหตุฉุกเฉิน: จัดทำและดำเนินการตามแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีความพร้อมที่จะรับมือกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- การสื่อสาร: ติดต่อสื่อสารกับลูกค้าอย่างเปิดเผยและสม่ำเสมอ เพื่อให้ลูกค้าทราบถึงสถานะของสินค้าและเพื่อจัดการกับข้อกังวลใจ

- การประเมินความเสี่ยง: จัดให้มีการประเมินความเสี่ยงอย่างละเอียด เพื่อระบุอันตรายที่อาจเกิดขึ้นและใช้มาตรการเชิงรุกเพื่อลดความเสี่ยงของการสูญเสียหรือความเสียหาย
- การบำรุงรักษาเรือ: บำรุงรักษาและปรับปรุงตัวเรืออย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย เช่น อุปกรณ์ดับเพลิง แพชูชีพ และระบบนำทาง
- ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย: ฝึกอบรมลูกเรืออย่างสม่ำเสมอในเรื่องแผนฉุกเฉิน แผนการอพยพ และการจัดการสินค้าอันตรายอย่างปลอดภัย
- ความคุ้มครองของประกันภัย: เสนอทางเลือกความคุ้มครองด้านประกันภัยแก่ลูกค้า เพื่อให้คุ้มครองการสูญเสียทางการเงินในกรณีสินค้าสูญหายหรือเสียหาย
- ข้อเสนอแนะจากลูกค้า: สนับสนุนให้ลูกค้าแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับบริการของบริษัทฯ และดำเนินการแก้ไขในส่วนที่ต้องปรับปรุง

ในปี 2566 บริษัทฯ ไม่ได้รับข้อร้องเรียนที่มีนัยสำคัญจากลูกค้า

## การสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าในปี 2566

บริษัทฯ เชื่อว่าความพึงพอใจของลูกค้ามีความสัมพันธ์เชิงบวกและส่งผลโดยตรงต่อความสามารถในการทำกำไรและมูลค่าของบริษัทฯ บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายที่จะบรรลุอัตราความพึงพอใจในระดับมากที่สุดอย่างน้อยร้อยละ 50 สำหรับทั้งสองเกณฑ์ ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าในปี 2565 และ 2566 ได้นำเสนอ ดังนี้

### ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า

ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า	ความพึงพอใจของลูกค้าต่อการปฏิบัติงานของกัปตันเรือและลูกเรือ		ความพึงพอใจของลูกค้าต่อการปฏิบัติงานของฝ่ายปฏิบัติการของบริษัทฯ	
	2565	2566	2565	2566
พอใจมาก	ร้อยละ 56	ร้อยละ 68	ร้อยละ 59	ร้อยละ 84
พอใจ	ร้อยละ 44	ร้อยละ 32	ร้อยละ 33	ร้อยละ 11
ปานกลาง	0	0	ร้อยละ 8	ร้อยละ 5
ไม่พอใจ	0	0	0	0
ไม่พอใจมาก	0	0	0	0

บริษัทฯ ตระหนักและมีส่วนร่วมกับความคิดเห็นที่ได้จากลูกค้าทันที แสดงถึงการให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของลูกค้า บริษัทฯ รวบรวมคำติชมจากแหล่งต่างๆ อาทิเช่น อีเมลล์ แบบสำรวจลูกค้า ช่องทางโซเชียล และช่องทางอื่นๆ และนำข้อมูลเหล่านี้มาวิเคราะห์อย่างละเอียด เพื่อที่จะระบุแนวโน้มและเพื่อให้ได้รับข้อมูลเชิงลึกที่มีคุณค่าเกี่ยวกับจุดแข็งและสิ่งที่สามารถปรับปรุงได้ในธุรกิจ บริษัทฯ ได้มีการติดตามความคิดเห็นของลูกค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการดำเนินการแก้ไข ซึ่งการติดตามความคิดเห็นของลูกค้าอย่างต่อเนื่องนี้ ทำให้บริษัทฯ สามารถตอบสนองและปรับเปลี่ยนให้เข้ากับความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปได้

## นโยบายและแนวปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายรักษาความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของจริยธรรมทางธุรกิจและแนวปฏิบัติของบริษัทฯ นโยบายนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีการใช้เทคโนโลยีอย่างมีจริยธรรมและเป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแล บริษัทฯ ได้จัดทำและดำเนินการตาม 'นโยบายระบบการจัดการความปลอดภัยของข้อมูล' เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่มีความละเอียดอ่อนได้รับการป้องกันและรักษาเป็นความลับ ผ่านมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม พนักงานประจำสำนักงานและบนเรือได้รับการฝึกอบรมเรื่องความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์อย่างสม่ำเสมอ

## ความปลอดภัยทางไซเบอร์

เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติการทางทะเลสมัยใหม่ บริษัทฯ ตระหนักถึงความจำเป็นในดำเนินการด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ ไม่เพียงแต่ในทะเลเท่านั้น แต่ยังรวมถึงสภาพแวดล้อมภายในสำนักงานด้วย เมื่อเรือต่างๆ มีการเชื่อมโยงกันมากขึ้นและรวมถึงการใช้ซอฟต์แวร์ขั้นสูง การสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยทางไซเบอร์จึงกลายเป็นเรื่องที่สำคัญในการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติงานและความเสี่ยงด้านความปลอดภัย อุตุสาหกรรมการขนส่งทางทะเลทั่วโลกจึงหันมาให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ ซึ่งการจัดการกับความกังวลด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ยังคงเป็นเรื่องท้าทายที่สำคัญของบริษัทต่างๆ ทั่วโลก

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

ความเสี่ยงทางไซเบอร์ที่เพิ่มมากขึ้นภายในบริษัทเป็นผลมาจากการแพร่กระจายอย่างรวดเร็วของการใช้อุปกรณ์ที่เชื่อมต่อถึงกัน การบูรณาการในการใช้เทคโนโลยีที่เกิดขึ้นใหม่บนเรือ และการใช้ปัญญาประดิษฐ์ (AI) เพื่อเป็นแนวทางในการรักษาความปลอดภัยต่อภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่ซับซ้อนนี้ อุตุสาหกรรมการเดินเรือได้ให้ความสำคัญกับความสามารถในการตอบสนองอย่างมีประสิทธิภาพต่อความถี่และความซับซ้อนของการโจมตีทางไซเบอร์

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

ในขณะที่บริษัทฯ มีระบบป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์ ทั้งในการปฏิบัติการทางทะเลและภายในสภาพแวดล้อมสำนักงาน บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะให้เกิดความยั่งยืนในการดำเนินงานและมีความยืดหยุ่นหากบริษัทฯ เผชิญกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่เพิ่มมากขึ้นด้วยมาตรการเชิงรุก การลงทุนเชิงกลยุทธ์ และแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ที่ครอบคลุม ทำให้บริษัทฯ สามารถปรับตัวและเติบโตในยุคดิจิทัลได้ ในขณะที่เดียวกันก็ทำให้เกิดเอกภาพในการดำเนินงานและได้รับความไว้วางใจจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

## การจัดการระบบข้อมูล

เช่นเดียวกับการรายงานเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ปรับปรุงโปรแกรมคอมพิวเตอร์ใหม่ซึ่งครอบคลุมทุกการปฏิบัติงานในสำนักงานใหญ่และเชื่อมต่อกับกองเรือของบริษัทฯ โปรแกรมนี้แสดงข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนเรือ ต้นทุนที่เกิดขึ้น และข้อมูลอื่นๆ แบบทันที และช่วยให้สำนักงานใหญ่สามารถติดต่อกับกับต้นเรือทุกคนบนเรือทุกลำได้อย่างใกล้ชิด ซึ่งช่วยในการตัดสินใจเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น นอกจากนี้ โปรแกรมดังกล่าว ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น และสนับสนุนให้การทำงานระหว่างพนักงานในสำนักงานใหญ่กับกองเรือมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วย ระบบนี้ได้มีการยกระดับให้สามารถรองรับการเก็บข้อมูลเพิ่มเติม สำหรับข้อกำหนดการรายงานข้อมูลใหม่และติดตามผลการดำเนินงานของเรือผ่านระบบดิจิทัลมากขึ้น

## การตอบสนองต่อเหตุการณ์ทางไซเบอร์

บริษัทฯ ตอบสนองต่ออันตรายและภัยคุกคามด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ ผ่านการวิเคราะห์ช่องโหว่ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์และปิดช่องโหว่เหล่านี้ บริษัทฯ ทำการติดตั้งไฟร์วอลล์เพื่อป้องกันการโจมตีจากภายนอกผ่านแอปพลิเคชัน การใช้เครือข่ายส่วนตัวเสมือน (VPN) และการตรวจสอบอีเมลที่ส่งมาจากภายนอกบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จำกัดการเข้าถึง

เว็บไซต์ที่ไม่ปลอดภัย กำหนดให้มีมาตรการเพื่อป้องกันไวรัส และทำการสำรองข้อมูลของบริษัท เพื่อเตรียมพร้อมกับการฉ้อฉล เพื่อป้องกันความเสียหายจากการโจรกรรมข้อมูลหรือเหตุการณ์อื่นๆ ที่อาจสร้างผลกระทบต่อระบบข้อมูลของบริษัท

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

แม้ว่าไม่มีเหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ ได้ตรวจสอบภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอและพบว่า

- ปัจจุบันระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ ซึ่งใช้ในสำนักงานและบนเรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากบริษัทฯ เชื่อว่าทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และเทคโนโลยีภาคปฏิบัติการ (Operational Technology) ต่างต้องอยู่ภายใต้ความปลอดภัยทางไซเบอร์
- ภัยคุกคามไซเบอร์มีความซับซ้อนและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และสิ่งสำคัญคือระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของบริษัทฯ ที่จะต้องสามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ได้ บริษัทฯ ได้ทำงานร่วมกับผู้ให้บริการตรวจจับ และตอบสนองต่อภัยคุกคามขั้นสูงจากภายนอก ซึ่งจะช่วยระบุช่องโหว่ รวมถึงตรวจสอบและตรวจจับภัยคุกคามของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้าน IT ที่สำคัญของบริษัทฯ ตลอด 24 ชั่วโมงทุกวัน นอกจากนี้ ยังมีการประเมินและตรวจสอบระบบปฏิบัติการบนเรืออีกด้วย จากรายงานการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Gap Analysis) พบว่า บริษัทฯ ได้ดำเนินการและปฏิบัติตามมาตรการแนะนำในการปฏิบัติงานบนเรือของบริษัทฯ อย่างครบถ้วนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางไซเบอร์
- นอกจากนี้ ความสมบูรณ์และความเปราะบางของฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องทางการเงินและบัญชีของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยบริษัทสำนักงาน EY ปีละหนึ่งครั้ง
- ถึงแม้ว่าขณะนี้เรือส่วนใหญ่จะเชื่อมต่อกับระบบอินเทอร์เน็ต แต่ได้มีการอนุญาตให้เข้าถึงเฉพาะบางเว็บไซต์เท่านั้น เพื่อป้องกันโปรแกรมที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อโจมตีระบบแฮร์โวลด์ (มัลแวร์: Malware) และการหลอกลวงผ่านทางระบบอีเมลล์ (ฟิชซิง : Phishing) ระบบ OT ในเครื่องจักรและอุปกรณ์ระบบนำทางได้แยกออกจากกันและไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการโจมตีทางไซเบอร์บนเรือ
- สำหรับระบบ AIS ระบบ ECDIS และระบบบันทึกข้อมูลบนเรือ (VDR) เป็นต้น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการบูรณาการ ระบบสะพานเรือ (Integrated Bridge System: IBS) ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้บนเรือของบริษัทฯ มีการตั้งค่าเพื่อให้แน่ใจว่า ระบบดังกล่าวไม่มี การเชื่อมต่อโดยตรงกับอินเทอร์เน็ตตลอดเวลา และไม่มี การส่งข้อมูลจากอุปกรณ์เหล่านี้ออกไปออนไลน์โดยตรง

อย่างไรก็ตาม เพื่อลดช่องโหว่ที่อาจเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางไซเบอร์และการโจมตีทางไซเบอร์และเพื่อให้แน่ใจว่ากองเรือของบริษัทฯ เดินเรืออย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้นำระเบียบและแนวปฏิบัติเพิ่มเติมดังต่อไปนี้มาใช้ในการดำเนินงาน

- พนักงานทุกคน ตั้งแต่ระดับผู้บริหารระดับสูงที่อยู่สำนักงานจนถึงลูกเรือบนเรือ มีส่วนร่วมในวัฒนธรรมองค์กรในเรื่องความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ของเรือแต่ละลำ
- รวมความเสี่ยงทางไซเบอร์ไว้ในนโยบายของบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าสอดคล้องกับมาตรการความปลอดภัยและการจัดการความเสี่ยงที่ระบุใน ISPS และ ISM Code
- รวมข้อกำหนดใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับไซเบอร์ไว้ในแผนการฝึกอบรมลูกเรือ และสำหรับการเดินเรือ รวมถึงการบำรุงรักษาระบบไซเบอร์ที่สำคัญที่อาจมีอยู่บนเรือ

- บริษัทฯ ทุ่มงบประมาณในการสร้างความตระหนักรู้ให้กับพนักงานเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัย โดยการให้ความรู้แก่พนักงานอย่างสม่ำเสมอ เกี่ยวกับภัยคุกคามทางไซเบอร์และวิธีการหลีกเลี่ยง ซึ่งจะช่วยสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยภายในองค์กร
- บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าระบบทั้งหมดได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อป้องกันช่องโหว่ที่ทราบจากการถูกโจมตี
- บริษัทฯ ลงทุนในเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ ซึ่งรวมถึงการใช้ปัญญาประดิษฐ์ (AI: Artificial Intelligence) และการเรียนรู้ของเครื่องมือต่างๆ เพื่อตรวจจับและป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์
- บริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบและทดสอบรายการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้แน่ใจว่ามีปฏิบัติตามระเบียบด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยทั้งหมด รวมถึงการตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบริหารความเสี่ยงทางไซเบอร์และทำการปรับเปลี่ยนเมื่อมีความจำเป็น

### การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

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

### พันธมิตรทางธุรกิจ และ/หรือ คู่ค้า

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

แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการคัดเลือกคู่ค้ามีดังต่อไปนี้

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

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

เพื่อส่งเสริมความยั่งยืนและแนวปฏิบัติที่มีความรับผิดชอบในห่วงโซ่อุปทาน บริษัทฯ ได้กำหนดจรรยาบรรณคู่ค้า เพื่อเป็นแนวทางให้คู่ค้าในการให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจกับพาร์ทเนอร์อย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์ และเป็นธรรม ควบคู่กับการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน จรรยาบรรณคู่ค้าได้กำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติขั้นต่ำสำหรับคู่ค้าที่เกี่ยวข้องกับจริยธรรมทางธุรกิจ หลักปฏิบัติด้านแรงงาน อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และการปกป้องสิ่งแวดล้อม



ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้ประเมินคู่ค้าในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) เพื่อให้แน่ใจว่าคู่ค้าปฏิบัติ ตามกฎหมายที่บังคับใช้อย่างเคร่งครัด รวมถึงด้านการต่อต้านการทุจริต แนวปฏิบัติด้านแรงงาน และกฎหมายและข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในการดำเนินงานและในอุตสาหกรรมที่คู่ค้าทำธุรกิจอยู่

คู่ค้ารายสำคัญ หมายถึง คู่ค้าที่มีความสำคัญกับการดำเนินงาน เช่น คู่ค้าอะไหล่/เครื่องยนตร์รายสำคัญ คู่ค้าที่มีมูลค่าขายสูง (เกินกว่า 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และคู่ค้าที่ไม่มีใครมาแทนที่ได้

คำอธิบาย	การดำเนินงาน ในปี 2566	เป้าหมาย	เป้าหมาย
ร้อยละของคู่ค้ารายสำคัญที่ตอบรับจรรยาบรรณคู่ค้าของบริษัทฯ	71%	2567	100%
ร้อยละคู่ค้ารายสำคัญที่มีการประเมินด้าน ESG	71%	2567	100%

## นโยบายการจัดซื้อ

วัตถุประสงค์ของนโยบายจัดซื้อจัดจ้าง คือ เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในองค์กรสำหรับการขอจัดซื้อ/จัดจ้างสินค้าหรือ บริการ นอกจากนี้ นโยบายนี้ยังมุ่งให้เกิดประสิทธิภาพในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าสอดคล้อง และสนับสนุนเป้าหมายและคุณค่าของบริษัทฯ ในขณะเดียวกันก็รักษาไว้ซึ่งระดับการตรวจสอบที่จำเป็นในการคัดเลือกคู่ค้า

กระบวนการคัดเลือก ทำสัญญา กำกับดูแล และประเมินคู่ค้าหรือผู้ให้บริการจะต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพ ความคุ้มค่า ความโปร่งใส และความยั่งยืนทางสังคม และให้ประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

ระยะเวลาการให้สินเชื่อก็คือ 30 วันหลังจากส่งมอบสินค้าหรือบริการ โดยการเปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับภาระงานกับ คู่ค้าเฉพาะราย ระยะเวลาการให้สินเชื่อก็คือ 30 วัน ได้ตามที่เห็นสมควร ระยะเวลาการให้สินเชื่อก็คือ 30 วันในปี 2566

การดูแลคู่ค้าของบริษัทฯ ถือเป็นส่วนสำคัญในการจัดการห่วงโซ่อุปทาน เนื่องจากจะช่วยรักษาความสัมพันธ์อันดีและ ทำให้แน่ใจว่ากระบวนการขับเคลื่อนของสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น แนวทางดูแลคู่ค้าของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- **การสื่อสารที่ชัดเจน:** คงไว้ซึ่งการสื่อสารที่ชัดเจนและเปิดเผยกับคู่ค้า เพื่อทำความเข้าใจ ความต้องการและความ คาดหวังของคู่ค้า และเพื่อให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงด้านอุปสงค์ กำหนดการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ
- **การปฏิบัติอย่างเป็นธรรม:** ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมและด้วยความเคารพ และหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงข้อ กำหนดและเงื่อนไขที่ตกลงไว้
- **ชำระเงินตรงต่อเวลา:** ชำระเงินให้คู่ค้าตามเวลาที่กำหนด เพื่อรักษาความสัมพันธ์อันดีและหลีกเลี่ยงปัญหาทางการเงินสำหรับคู่ค้า
- **ข้อเสนอแนะ:** ให้ข้อเสนอแนะที่สร้างสรรค์แก่คู่ค้า ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลการปฏิบัติงาน และร่วมมือกับคู่ค้าเพื่อ ระบุและดำเนินการปรับปรุง
- **ทำงานร่วมกัน:** ร่วมมือกับคู่ค้าในโครงการร่วม เพื่อผลักดันผลประโยชน์ร่วมกัน และส่งเสริมนวัตกรรมและให้ เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

## ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ [GRI 103-1]

ในปี 2566 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม โปรดดูรายละเอียด “การแบ่งส่วนตลาดและการ เปรียบเทียบ” ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้
- ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 10 ตามรายงานของ Braemar โปรดดู “การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม” ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

ทั้งนี้ ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับปี 2567 เหมือนกับที่ได้กำหนดไว้ในปี 2566

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

### มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ) [GRI 201-1]

รายการ	2564	2565	2566
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:</b>			
รายได้จากการเดินเรือ	265.61	259.85	146.41
รายได้จากการลงทุน	0.06	0.41	1.27
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.02	0.00	0.00
รายได้อื่น	6.41	0.19	1.56
<b>รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น</b>	<b>272.10</b>	<b>260.45</b>	<b>149.24</b>
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:</b>			
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	28.70	21.63	23.94
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	52.71	49.08	46.90
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (จ่ายให้แก่ผู้ให้กู้)	12.94	11.12	13.74
เงินปันผลจ่าย	47.10	101.35	18.07
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.14	0.09	0.14
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.13	0.10	0.09
การจ่ายเงินอื่นๆ	3.29	2.17	3.20
<b>รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย</b>	<b>145.01</b>	<b>185.54</b>	<b>106.08</b>
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้</b>	<b>127.09</b>	<b>74.91</b>	<b>43.16</b>
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการด้อยค่า	37.79	37.57	41.06
ประมาณการและสำรองต่างๆ	(0.28)	(0.01)	0.00
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	89.58	37.35	2.10

ตารางข้างต้นจัดทำขึ้นเพื่อแสดงความโปร่งใสของผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ตัวเลขเหล่านี้คำนวณจากกระแสเงินสดและการชำระภาษี บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการทางภาษีใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงภาษี การดำเนินการในด้านการชำระหนี้ การรับเงิน และภาษีเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่บริษัทฯ ทำธุรกิจอยู่

สำหรับผลการดำเนินงานทางการเงิน โปรดดู “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

### ความยั่งยืนในด้านการเงิน

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะนำแนวคิดด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ เพราะบริษัทฯ เชื่อว่าประเด็นเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญในการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนจำนวน 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน) ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนเพิ่มอีกจำนวน 105 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคาร Credit Agricole Corporate and Investment Bank ข้อตกลงทางการเงินนี้กำหนดให้บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานต่างๆ ของบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งจะมีการติดตามและประเมินผลเป็นประจำ

ทุกปีโดยผู้ให้กู้ มาตรฐานการปฏิบัติงานครอบคลุมการประเมินและการบริหารความเสี่ยงและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และสังคม แรงงานและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรและการป้องกันมลพิษ สุขอนามัย ความปลอดภัย และความมั่นคงของชุมชน ตลอดจนการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ และการจัดการสิ่งมีชีวิตตามธรรมชาติอย่างยั่งยืน บริษัทฯ มีหน้าที่ต้องจัดทำและบังคับใช้ขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการของเสียขั้นสุดท้ายของผู้รับเหมา สร้างความมั่นใจในด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานและลูกเรือในระหว่างอยู่นอกฝั่ง และรักษามาตรฐานด้านสุขภาพและความปลอดภัยของชุมชนในช่วงเวลาดังกล่าว นอกจากนี้ ยังรวมถึงการจัดการสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้รับเหมา การจัดการกับการเลือกปฏิบัติทางเพศ ตลอดจนความรุนแรงและการคุกคามทางเพศ และการใช้มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบของเรือต่อระบบนิเวศชายฝั่งและทางทะเลที่มีความละเอียดอ่อน นอกจากนี้ ยังมีข้อกำหนดเพิ่มเติมที่ว่า เรือที่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจะต้องมีประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงสูงกว่าค่าเฉลี่ยของกองเรือของบริษัทฯ และมีข้อจำกัดเกี่ยวกับปริมาณสินค้าถ่านหินที่เรือแต่ละลำจะสามารถขนส่งได้

## ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม [GRI 103-1]

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อชนพื้นเมือง จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านมลภาวะทางอากาศ และ/หรือทางน้ำ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้า และการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

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

### การดำเนินงานที่สำคัญ

- ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อตันถ่านหินร้อยละ 46.88 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557
- นโยบายการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ได้มีการจัดทำอย่างเป็นทางการตามข้อกำหนด ISO 14001 ซึ่งเป็นนโยบายที่บริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแง่ของการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมและปกป้องโลก เพื่อชีวิตที่ดีขึ้นสำหรับคนรุ่นปัจจุบันและอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)” บรรลุเป้าหมายการลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยมลพิษร้อยละ 5 ต่อลำเรือ โดยการติดตั้งท่อ wake equalizing ducts ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งบริเวณใบจักรเรือเพื่อช่วยลดอัตราการกินน้ำมัน บนเรือ 20 ลำ
- เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
- บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆ ทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
- โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
- บริษัทฯ ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อมแนวทางการปฏิบัติที่ดี เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับใบรับรอง Inventory of Hazardous Materials (IHM)

## การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ [GRI 307-1]

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

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 ในการบรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งลงร้อยละ 40 ภายในปี 2573 และลดลงถึงร้อยละ 70 ในปี 2593 เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ ในเดือนมิถุนายน 2564 IMO ได้ออกมาตรการใหม่สองมาตรการกล่าวคือ 1) ดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ 2) ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อร้อยละ 80 ของกองเรือทั่วโลก โดยข้อบังคับเหล่านี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566 การนำข้อบังคับใหม่เหล่านี้มาปรับใช้จะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเดินเรือโดยรวม และจะทำให้ทายเจ้าของเรืออย่างไม่เคยมีมาก่อน

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

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

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

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

กองเรือของบริษัทฯ กำลังดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยกำลังสูงสุดของเครื่องยนต์หลักจะถูกจำกัดบนเรือ 23 ลำ จากกองเรือทั้งหมด 38 ลำ เพื่อลดการใช้พลังงานที่มากเกินไป ในการตรวจ International Air Pollution Prevention (IAPP) ระหว่างกาล/การตรวจประจำปีครั้งแรกสำหรับปี 2566 เรือที่จะต้องดำเนินการตามข้อบังคับในการจำกัดกำลังของเครื่องยนต์ (Engine Power Limitation, EPL) มีทั้งหมด 23 ลำ ทั้งนี้เรือจำนวน 20 ลำ ได้ติดตั้งอุปกรณ์ EPL ในระหว่างการตรวจ IAPP ระหว่างกาลหรือการตรวจประจำปีในปี 2566 โดยเรือที่เหลือจำนวน 3 ลำ จะทำการติดตั้งอุปกรณ์ EPL ภายในไตรมาสแรกของปี 2567

#### กฎข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004) อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง (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))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก (International Convention on Load Lines (CLL)) ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 21 กรกฎาคม 2511
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)) ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 30 พฤษภาคม 2539
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER)) ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 21 พฤศจิกายน 2551
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรีไซเคิลเรือที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของฮ่องกง (The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้วันที่ 26 มิถุนายน 2568

- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และคำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

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

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

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2562 - ปี 2566 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น ซึ่งเป็นสาเหตุที่ถือเป็นความล้มเหลวของระบบ บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขและป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานสำหรับปี 2566 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดข้อบังคับ ISM

คำอธิบาย	2562	2563	2564	2565	2566
จำนวนวันในการเดินเรือ	13,140	13,176	13,140	13,502	13,870
จำนวนครั้งของการละเมิด ISM	3	1	2	1	0

เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code ได้มีการตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วย ผู้ตรวจสอบเรือซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง เหตุการณ์ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้นจะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้ บทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆ จะถูกถ่ายทอดผ่านทาง Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ และเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นอีกด้วย The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้ขึ้นชมที่บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน “บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเป็นกรณีศึกษา อันเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายสูงสุดของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการที่มีคุณภาพและมีความรับผิดชอบต่อสังคม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

- **การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมื่อนั้นจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของ การบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือเพื่อประโยชน์ของทุกคน
- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใด ๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบถามการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้น จากการตรวจสอบปกติโดยผู้ตรวจสอบภายนอก เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันทั่วทั้งไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการปรับปรุงเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น 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 เป็นการยืนยันถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตไฟไหม้เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

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

เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์ความปลอดภัยที่เปลี่ยนแปลงไปทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ซึ่ง ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเดินเรือ คนประจำเรือ และบุคลากรประจำท่าเรือ/บุคลากรผู้อำนวยการหน่วยงานความสะอาด เพื่อที่จะใช้ใน “การตรวจจัดการความปลอดภัยและการใช้มาตรการป้องกันสำหรับเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของตัวเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำเรือซึ่งใช้ในการค้าระหว่างประเทศ” (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 รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด จะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มีข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทานขั้นตอนต่าง ๆ ทันที

ตารางด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS และจำนวนวันในการเดินเรือ ในช่วงปี 2562 - ปี 2566 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Code ในปี 2566 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิด ISPS สำหรับปี 2567 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นที่จะไม่ให้มีการละเมิด ISPS

คำอธิบาย	2562	2563	2564	2565	2566
จำนวนวันในการเดินเรือ	13,140	13,176	13,140	13,502	13,870
จำนวนครั้งของการละเมิด ISPS	0	1	1	0	0

**MARPOL:** เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญาฉบับนี้แบ่งออกเป็น 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 และความระมัดระวังต่างๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่างๆ ในโลก นอกจากนี้บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องบนเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรทันสมัยใหม่ได้รับการฝึกอบรมโครงสร้างเครื่องจักรนี้อย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงปัญหาเครื่องจักรหยุดทำงาน

คำอธิบาย	2562	2563	2564	2565	2566
จำนวนวันในการเดินเรือ	13,140	13,176	13,140	13,502	13,870
จำนวนครั้งของการละเมิด MARPOL	0	0	0	0	0

ตารางด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ ในช่วงปี 2562 - ปี 2566 บริษัทฯ รู้สึกยินดีในการรายงานให้ทราบว่าในปี 2566 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์สำหรับปี 2567

**กฎข้อบังคับอื่นๆ:** กฎข้อบังคับที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็ววันนี้หรือกฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้เมื่อไม่นานนี้มีดังต่อไปนี้



- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรือระดับความปลอดภัย และการตรวจวัดการควบคุมมลพิษ ในขณะที่ทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- อนุสัญญา STCW 2010 ณ กรุงมะนิลา (Manila amendments) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 กำหนดให้มีเอกสารรับรองลูกเรือว่าผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรปรับระดับความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับทักษะและความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน
- 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 ปฏิบัติตามกฎหมายเกณฑ์ IMO 2020 อย่างเคร่งครัด โดยเรือทุกลำของบริษัทฯ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเท่านั้น
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU) กำหนดให้เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษานบนเรือ

### 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 จะนำส่งข้อมูลที่รวบรวมแก่ 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 จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่า

ด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material “IHM”) บริษัทฯ ได้รับใบรับรอง IHM สำหรับเรือทุกลำ

3. **มาตรการคว่ำบาตรต่างๆ** ซึ่งห้ามการค้าขายบางส่วนหรือทั้งหมดกับบางประเทศ การจำกัดการส่งออกหรือนำเข้าสินค้าต่าง ๆ การจำกัดการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการขายทรัพย์สิน มาตรการคว่ำบาตรหลักๆ นั้น ประกอบด้วย 4 ภาคส่วนได้แก่ มาตรการคว่ำบาตรขององค์การสหประชาชาติ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร

การคว่ำบาตรส่งผลกระทบต่อการเดินทางเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งอาจเผชิญความเสี่ยงจากการละเมิดมาตรการคว่ำบาตร การค้าทางทะเลทั่วโลกมักจะมีรูปแบบการค้าขายที่แตกต่างกันออกไป ห่วงโซ่สัญญาซึ่งเริ่มตั้งแต่ผู้ให้กู้หรือผู้เช่าและผู้เช่าช่วง จนถึงผู้รับสินค้า นั้นเป็นวงจรที่ยาวและมักไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างฝ่ายต่างๆ ในห่วงโซ่นี้ ดังนั้น การดำเนินการมาตรการคว่ำบาตรจึงยากในการตรวจจับและอาจถูกปกปิดด้วยการกระทำที่ผิดกฎหมาย

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

บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- เรือของบริษัทฯ ทุกลำให้เช่าเพื่อทำการค้าที่ถูกกฎหมายเท่านั้น
- เรือของบริษัทฯ ไม่เคยปีกระบบระบบแสดงตนอัตโนมัติ (Automatic Identification System) แม้ในช่วงที่แล่นเรือผ่านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงในการถูกโจรสลัดปล้น เพื่อให้เรือของบริษัทฯ สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
- สัญญาที่ทำกับผู้เช่าเรือทั้งหมดได้รวมข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรของ BIMCO หรือเทียบเท่าเอาไว้ โดยผู้เช่าเรือให้คำรับรอง ณ วันที่ทำสัญญาและตลอดระยะเวลาของสัญญาว่า ผู้เช่าเรือหรือผู้เช่าเรือรายย่อย ผู้จัดส่งสินค้า ผู้รับสินค้า และผู้รับผลประโยชน์ในสินค้า ต้องไม่เป็นบุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร และผู้เช่าเรือต้องไม่สั่งให้เช่าเรือแก่บุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร หรือ ธุรกรรมที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร
- 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**

จำนวนข้อพิพาทและคดีความที่เข้าสู่กระบวนการไกล่เกลี่ย	0
จำนวนบทลงโทษที่ไม่เป็นตัวเงิน	0
จำนวนเงินค่าปรับ	0

หลังจากที่ได้ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

## การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

### มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้นในบริษัทฯ 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 และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้นได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับผิดชอบให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของส่วนใหญ่ไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันที่การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เลือที่จะปฏิบัติตามมาตรฐานระดับสูงแม้ไม่เป็นภาคบังคับก็ตาม

#### วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

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

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

#### การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ [GRI 102-11]

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากเรือส่งต่อใหม่ที่บริษัทฯ ได้รับมอบจากคู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้นี้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือราบรื่นยิ่งขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

## คุณลักษณะในด้าน “การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ของเรือต่อใหม่ที่บริษัทฯ ได้รับมอบเมื่อไม่นานมานี้ คือ

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 38,500 เดทเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากผ่านการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆ ครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณะ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ สำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนี้ เกิดการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่หมุนช้าลง มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ ควันของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้ น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือส่งต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 เครื่องบำบัดน้ำออกแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็ก ๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยผ่านการบำบัดน้ำที่ใสถ่วงเรือระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซในโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. การล้างระวางสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ ในเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนลึกลับสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ เป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำมีการติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำห้องเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกัน ช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำห้องเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่
11. เรือที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการปลดระวางเรือ” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปลดระวางเรืออย่างปลอดภัยและรักษาสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009 ที่ประเทศฮ่องกง) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็ก หลังจากที่ถูกอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญานี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่าง ๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อการให้สัตยาบัน 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)

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ トラบเท่าที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

### เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships)

ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่ามีการขนส่งทางเรือมากถึงร้อยละ 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) [GRI 303-1, 303-2, 304-1, 304-2]

หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิด ความเสียหายต่อระบบนิเวศบริเวณท่าเรือได้ การจัดการน้ำถ่วงเรือเป็นกระบวนการกำจัดสิ่งมีชีวิตที่เป็นอันตรายและจุลินทรีย์ ออกจากน้ำก่อนปล่อยลงสู่ทะเล ซึ่งจะช่วยป้องกันการแพร่กระจายของจุลินทรีย์สายพันธุ์ต่างๆ และเพื่อปกป้องความหลากหลายทางชีวภาพทางทะเล ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯ อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าเป็นการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือต่อใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมดต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นทางการขึ้นตอนพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ใหม่หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562

ณ เดือนธันวาคม 2566 เรือของบริษัทฯ จำนวน 38 ลำ ได้ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือนี้แล้ว

### น้ำจืด

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าแหล่งน้ำเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบนิเวศที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจอยู่ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดปริมาณน้ำจืดที่ซื้อจากฝั่ง

เพื่อลดปริมาณน้ำที่ซื้อจากชายฝั่ง บริษัทฯ ผลิตน้ำผ่านเครื่องกลั่นน้ำที่ติดตั้งบนเรือแต่ละลำ เครื่องกลั่นน้ำเป็นเครื่องจักรที่สำคัญที่ใช้บนเรือ โดยทำการกลั่นน้ำทะเลให้เป็นน้ำจืดด้วยวิธีการกลั่นแบบสูญญากาศผ่านการระเหยและการควบแน่น อย่างไรก็ตาม น้ำจืดเพื่อการบริโภคเป็นการซื้อมาจากชุมชนบนชายฝั่ง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความพยายามที่จะลดการซื้อน้ำจืดจากชายฝั่งในปีต่อไป

บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายในการลดการซื้อน้ำจืดจากชายฝั่งร้อยละ 25 ภายใน 2572 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลดปริมาณน้ำที่ซื้อจากชายฝั่งลงร้อยละ 16.50 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2565 และลดลงร้อยละ 26.47 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน

บริษัทฯ จะใช้มาตรการลดการใช้น้ำบนเรือ โดยส่งเสริมให้ลูกเรือในเรือลดการใช้น้ำจืดอย่างสิ้นเปลือง และบำรุงรักษาเครื่องกลั่นน้ำจืดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเพิ่มความสามารถในการผลิตน้ำจืดบนเรือให้ได้มากที่สุด

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

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

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ มากขึ้นอย่างไม่เคยมีมาก่อน และเรื่องสิ่งแวดล้อมได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญอย่างมาก องค์กรต่าง ๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ธุรกิจการเดินเรือก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เช่นกัน องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ดำเนินการต่างๆ ในประเด็นนี้โดยการออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อบังคับใช้กับอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ

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

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามมาตรการระยะยาวอย่างยั่งยืนเพื่อปรับปรุงสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกใช้เชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ซึ่งมีราคาแพงกว่า เรือของบริษัทฯ ได้เตรียมพร้อมสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ โดยการทำความสะอาดถังน้ำมันเชื้อเพลิงและแบ่งย่อยถังน้ำมันขนาดใหญ่ให้เป็นขนาดเล็กเพื่อให้สามารถเข้าถึงเครื่องยนต์โดยไม่ต้องมีการผสม การเลือกใช้สารเติมแต่งและสารหล่อลื่นที่เหมาะสมสำหรับเครื่องยนต์ และจัดให้มีการฝึกอบรมลูกเรือเพื่อรับมือกับความท้าทายเหล่านี้

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

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

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

ตั้งแต่ปี 2557 บริษัท มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยกำหนดให้เรือทุกลำของบริษัท บันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า อยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ ในปี 2557 ซึ่งได้ลดลงในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยในปี 2566 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ระดับ 6.80 กรัมต่อตันไมล์ ซึ่งเป็นปริมาณค่าเฉลี่ยของกองเรือบริษัท ทั้งหมด 38 ลำ โดยเรือของบริษัท 8 ลำ นั้นเป็นเรือขนาดอัลตราแมกซ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) ซึ่งในปี 2566 ได้บรรลุปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ 4.25 กรัมต่อตันไมล์

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

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

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
การใช้พลังงาน	(1) ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด (ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมดของกองเรือ)	จิกะจูล	6,960,682.8	6,705,772.8	7,013,466
	(2) ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (VLSFO)	จิกะจูล	6,259,806	5,814,816	6,291,810
	(3) ร้อยละของการใช้พลังงานทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ	ร้อยละ	89.90	86.70	89.71
ดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบ (EEDI)	ค่าเฉลี่ยดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบสำหรับเรือใหม่ (ค่าเฉลี่ยเรือ 10 ลำ)	การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งสินค้าหนักหนึ่งตันในระยะทางหนึ่งไมล์	4.062	4.062	4.062
การใช้ไฟฟ้า	การใช้ไฟฟ้า (ไฟฟ้าที่ซื้อใช้ในกิจกรรมในสำนักงาน)	กิโลวัตต์-ชั่วโมง	126,106	135,025	173,193
มลพิษที่ปล่อยสู่อากาศอื่นๆ	(1) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (ไม่รวมไนตรัสออกไซด์) (ใช้ฐานจากค่า empirical values ของการปล่อย emission factors)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 8,263	ค่าประมาณ 7,954	ค่าประมาณ 8,325
	(2) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (ใช้สมมติฐานของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ร้อยละ 0.5 และน้ำมันสำหรับเดินเรือที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.1)	เมตริกตัน	1,523	1,426	1,531
	(3) ฟูลินละออง (เชิงประจักษ์)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 612	ค่าประมาณ 574	ค่าประมาณ 616
การใช้น้ำถ่วงเรือ	(1) การแลกเปลี่ยน	ร้อยละ	ค่าประมาณ ร้อยละ 25	ค่าประมาณ ร้อยละ 16	ค่าประมาณ ร้อยละ 0
	(2) การจัดการ	ร้อยละ	ค่าประมาณ ร้อยละ 75	ค่าประมาณ ร้อยละ 84	ค่าประมาณ ร้อยละ 100
การรั่วไหลสู่สิ่งแวดล้อม	(1) ตัวเลข	ตัวเลข	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
	(2) ปริมาตรรวม	ลูกบาศก์เมตร	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดลงนั้นมาจากการที่ บริษัทฯ ดำเนินมาตรการต่างๆ มากมาย โดยมาตรการหลักๆ มีดังต่อไปนี้

- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือที่ดีขึ้นโดยการลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาที่จอดเฉย ๆ ที่ท่าเรือ
- คงความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม เพื่อที่เรือจะได้ถึงจุดมุ่งหมายตรงตามเวลาที่กำหนด
- การวางแผนเส้นทางเดินเรือโดยคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศเพื่อให้ได้ประโยชน์จากกระแสน้ำของมหาสมุทรและหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีสภาพอากาศแปรปรวน
- ใช้ความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม และหากเป็นไปได้ แล่นเรือด้วยความเร็วแบบประหยัด (eco-speeds)
- รักษาการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการแล่นเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือและใบพัดให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ เพื่อลดแรงต้านน้ำให้น้อยที่สุด
- ใช้สีเคลือบที่มีประสิทธิภาพ (สีป้องกันการเกาะของเพรียงทะเล) สำหรับทาดูเรือ 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 (มีการนำความร้อนที่ได้จากไอเสียจากเครื่องยนต์ออกไปใช้กับหม้อน้ำ) เรือใหม่ของบริษัทฯ เป็นเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับเรือเก่าที่มีอยู่ในกองเรือ ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ออกมาอย่างรอบคอบ เนื่องจากคำโฆษณาต่างๆ ของผู้ต่อเรือบ่อยครั้งจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจใหม่ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของการเผาผลาญเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชี้วัดสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง หรือไม่สมารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ควบคุมการติดตั้งเครื่องยนต์บนเรือใหม่อย่างใกล้ชิดไม่ว่าจะเป็นเรือส่งต่อใหม่หรือเรือมือสองก็ตาม รวมถึงเฝ้าติดตามการทำงานของเครื่องยนต์อย่างใกล้ชิด เพื่อให้ได้ความเร็วในการแล่นเรือและอัตราการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความเหมาะสม ในขณะที่ปล่อยก๊าซเสียให้น้อยที่สุด

บริษัทฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างมาก ซึ่งบริษัทฯ จะยังคงมุ่งมั่นที่พัฒนาต่อไปด้วยการลดระยะทางเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาจอดที่ท่าเรือ การขนส่งสินค้าจำนวนมากขึ้น และการแล่นเรือช้าในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ และในปี 2566 อยู่ที่ระดับ 6.80 กรัมต่อตันไมล์ หรือลดลงร้อยละ 47.22

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 ก็จะนำมาเรือดังกล่าวมาเป็นส่วนหนึ่งในกองเรือของบริษัทฯ

## ความเป็นกลางทางคาร์บอน



รูปภาพ: นายเกียรติชาย ไมตรีวงษ์ ผู้อำนวยการองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก มอบใบรับรองความเป็นกลางทางคาร์บอน แก่นายคาลิด ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

บริษัทฯ มีความภูมิใจที่จะประกาศว่าการดำเนินงานของ ฟรีเซียส ชิปปิ้ง ได้รับการรับรอง Carbon Neutral (ความเป็นกลางทางคาร์บอน) โดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.) ในฐานะหน่วยงานอิสระของรัฐ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในโครงการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในประเทศไทย ซึ่ง อบก. ได้ตระหนักถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้รับการรับรองความเป็นกลางทางคาร์บอนสำหรับการดำเนินงานของเราโดย

- การวัดคาร์บอนฟุตพริ้นท์จากการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รับการทวนสอบจากบุคคลที่สาม
- ชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขตที่ 1 และขอบเขตที่ 2 ในปี 2565 โดยการสนับสนุนโครงการพลังงานหมุนเวียนในประเทศไทย

นอกเหนือจากการรับรองความเป็นกลางทางคาร์บอนแล้ว บริษัทฯ ยังได้รับการรับรองคาร์บอนฟุตพริ้นท์สำหรับองค์กร ซึ่งเป็นการยอมรับแนวทางปฏิบัติในการรายงานคาร์บอนที่ครอบคลุมของบริษัทฯ การยอมรับนี้เน้นย้ำถึงความทุ่มเทของบริษัทฯ ในการติดตามและรายงานการปล่อยคาร์บอนของเราอย่างโปร่งใส ตอกย้ำความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ต่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

การรับรองเหล่านี้เป็นสัญลักษณ์ของความมุ่งมั่นที่ไม่เปลี่ยนแปลงของบริษัทฯ ในการลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์ที่เหลือให้น้อยที่สุดและปรับแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในอนาคต บริษัทฯ มีความภาคภูมิใจอย่างมากในความสำเร็จนี้และจะยังคงให้ความสำคัญกับการดูแลสิ่งแวดล้อมต่อไปในขณะที่บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างผลกระทบเชิงบวกให้กับโลกของเรา

บริษัทฯ มีความภูมิใจที่จะประกาศว่าบริษัท พีรีเซียส ชีฟปีง จำกัด (มหาชน) ได้รับการยอมรับว่าเป็นองค์กรผู้มีส่วนร่วมเป็นผู้นำด้านการจัดการก๊าซเรือนกระจก (Climate Action Leading Organization: CALO) ที่มีผลการดำเนินงาน 'โดดเด่น' ในประเทศไทย สำหรับความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการจัดการก๊าซเรือนกระจก



รูปภาพ: พลตำรวจเอก พัชรวาท วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มอบโล่ประกาศเกียรติคุณแก่นายกอตัม กูรานา กรรมการบริหาร บริษัท พีรีเซียส ชีฟปีง จำกัด (มหาชน) เพื่อยกย่องในความสำเร็จในพิธีที่จัดขึ้น ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2566

บริษัทฯ ถูกจัดให้อยู่ในระดับ 'โดดเด่น' และมีผลการประเมินอยู่ในระดับทอง 2 ใน 3 หลักเกณฑ์การประเมินซึ่งประกอบไปด้วย

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

**การลด:** บริษัทฯ มีผลการประเมินอยู่ในระดับทอง ซึ่งแสดงถึงความพยายามของบริษัทฯ ในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

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

แม้ว่าบริษัทฯ จะภาคภูมิใจในช่วงเวลานี้ แต่ก็ถือเป็นเครื่องเตือนใจถึงเส้นทางที่อยู่ข้างหน้า บริษัทฯ มุ่งมั่นในการอุทิศตนไม่เพียงแต่เพื่อรักษาความสำเร็จเหล่านี้ไว้เท่านั้น แต่บริษัทฯ ยังจะพยายามให้มากยิ่งขึ้น ด้วยการร่วมมือกัน เราสามารถสร้างอนาคตที่ยั่งยืนยิ่งขึ้นสำหรับประเทศไทยและโลกได้

## การบริหารจัดการของเสีย [GRI 306-2]

มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบจัดทำขึ้นเพื่อจัดการของเสีย ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย มาตรฐาน และนโยบายที่บังคับใช้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการจัดการขยะเพื่อบำบัดของเสียที่เกิดขึ้นบนเรือ อีกทั้งยังได้มอบหมายบุคคลหรือผู้รับผิดชอบในการดำเนินการตามแผนงานด้วย ทั้งนี้เป็นไปตามอนุสัญญาาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) สำหรับเรือที่แล่นผ่านน่านน้ำระหว่างประเทศ แผนงานนี้แสดงขั้นตอนการลดรวบรวม จัดเก็บ ดำเนินการจัดการ และกำจัดขยะ รวมทั้งการใช้อุปกรณ์บนเรือไว้เป็นลายลักษณ์อักษร วัตถุประสงค์ของแผนงานนี้ 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	2566
ของเสียจากอาหาร (ลูกบาศก์เมตร) [GRI 306-3]	239	209	235	233

### แนวทางปฏิบัติดังต่อไปนี้เพื่อลดขยะอาหารบนเรือ

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

## การกำจัดกากน้ำมัน [GRI 306-1]

การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมันโดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นการมีความมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมันจะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมันที่ถูกเผาทุกๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน การส่งกากน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดอย่างเหมาะสม จะช่วยให้กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาขยะ บริษัทฯ พยายามที่จะกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่ง

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

## 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
- สนับสนุนให้พนักงานเรียนรู้และเข้าใจวิธีการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมกรบรีโกลที่เหมาะสม

## Revolutionizing Recycling for a Sustainable Future



เพื่ออนาคตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม! ในปี 2566 บริษัท พีริเชียส ซัพพลาย จำกัด (มหาชน) ได้เปิดตัวโครงการที่แสดงถึงความความมุ่งมั่นต่อหลักการของเศรษฐกิจหมุนเวียนอย่างชัดเจน เนื่องจากความต้องการผลิตภัณฑ์กระดาษเพิ่มสูงขึ้นในภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศไทย โดยที่ประชาชนแต่ละคนใช้กระดาษโดยเฉลี่ย 34 กิโลกรัมต่อปี ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ในแต่ละปีตามข้อมูลจากกรมควบคุมมลพิษ ความเร่งด่วนในการจัดการทรัพยากรที่ยั่งยืนจึงกลายเป็นสิ่งที่ชัดเจนมากขึ้น

โครงการปฏิวัติการรีไซเคิลเพื่ออนาคตที่ยั่งยืนนี้ถือเป็นการประกาศความร่วมมือเชิงกลยุทธ์กับบริษัท เอสซีจี แพคเกจจิ้ง จำกัด (มหาชน) (SCGP) ผ่านโครงการ “การจัดหากระดาษใช้แล้วเพื่อการรีไซเคิล” พนักงานของบริษัทฯ ซึ่งครอบคลุมแผนกต่าง ๆ มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในการรวบรวมกระดาษใช้แล้ว สนับสนุนการใช้ทรัพยากรอย่างมีความรับผิดชอบ และรักษาวัฒนธรรมแห่งความยั่งยืนภายในองค์กรของเราโดยยึดหลักจริยธรรมในการพิทักษ์สิ่งแวดล้อม ด้วยความร่วมมือกับ SCGP บริษัทฯ จัดเตรียมการรีไซเคิลกระดาษใช้แล้วอย่างครอบคลุม โดยจัดหากระดาษใช้แล้วเพื่อการรีไซเคิลไปแล้วกว่า 1,560 กิโลกรัม โครงการนี้ไม่เพียงแต่ช่วยอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติอันมีค่าเท่านั้น แต่ยังช่วยลดการตัดไม้ทำลายป่า จัดการกับความท้าทายของขยะในเมือง และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งเป็นการแทรกแซงที่จำเป็นในการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทั่วโลก

นอกจากนี้ โครงการปฏิวัติการรีไซเคิลเพื่ออนาคตที่ยั่งยืนนี้ยังถือเป็นข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ของบริษัทฯ ต่อหลักการของการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการพัฒนา SDGs ด้วยการส่งเสริมเศรษฐกิจหมุนเวียนและประสิทธิภาพ

ของทรัพยากร โครงการนี้มีส่วนสนับสนุนโดยตรงต่อเป้าหมายที่ 12 (การบริโภคและการผลิตอย่างมีความรับผิดชอบ) และเป้าหมายที่ 13 (การดำเนินการด้านสภาพอากาศ) ซึ่งเป็นอีกหนึ่งตัวอย่างของความทุ่มเทของบริษัทฯ ในการสร้างอนาคตที่เท่าเทียมกันและยั่งยืนมากขึ้นสำหรับทุกคน

ตารางต่อไปนี้จะแสดงผลลัพธ์ของโครงการปฏิบัติการรีไซเคิลเพื่ออนาคตที่ยั่งยืนในปี 2566

ข้อมูล	2566
ลดการตัดต้นไม้	27 ต้น
ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	1,061 กิโลกรัม
ลดปริมาณการใช้น้ำ	40,560 ลิตร
ลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิง	2,184 ลิตร
ลดปริมาณการใช้พลังงาน	6,240 กิโลวัตต์



บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานว่าคุณภาพบริษัทฯ ได้นำเสนอรายงานประจำปีในรูปแบบดิจิทัล และหากจำเป็นต้องมีฉบับที่ตีพิมพ์ รายงานฉบับนี้ก็จะพิมพ์บนกระดาษรีไซเคิล เพื่อเป็นการแสดงถึงการส่งเสริมและสนับสนุนการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่สอดคล้องกับความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอน

## Empowering Oceans Through Marine Life Guardianship



บริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ดำเนินการเชิงรุกเพื่อพิทักษ์สิ่งแวดล้อม แคมเปญ ESG ของบริษัทฯ ภายใต้ชื่อ “Empowering Oceans Through Marine Life Guardianship” โดดเด่นด้วยแนวทางที่เป็นนวัตกรรมใหม่ของบริษัทฯ ในการอนุรักษ์ทางทะเล แง่มุมที่โดดเด่นประการหนึ่งของแคมเปญนี้คือการดูแลและปกป้องแหล่งที่อยู่อาศัยของเต่าทะเล โดยเน้นถึงความเชื่อมโยงกันระหว่างสิ่งมีชีวิตใต้ท้องทะเล

เพื่อให้สอดคล้องกับความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ต่อสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน เราได้เพิ่มจำนวนประชากรปูม้าในอ่าวไทยด้วยการปล่อยพันธุ์ปูม้าลงทะเล การปล่อยปูม้าลงทะเลซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของโครงการริเริ่มนี้ จะช่วยแก้ไขวิกฤตการณ์ประมงเกินขนาดซึ่งประชากรปูม้าในประเทศไทยต้องเผชิญโดยตรง บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการเอาใจใส่เปรียบปูเหล่านี้มากเกินไปไม่เพียงแต่เป็นภัยคุกคามต่อประชากรของพวกมันเท่านั้น แต่ยังขัดขวางความสมดุลอันละเอียดอ่อนของระบบนิเวศทางทะเลด้วย โดยส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ

ความพยายามในการอนุรักษ์นี้สอดคล้องกับธีมของการเฉลิมฉลองวันเดินทะเลโลกในปี “MARPOL เฉลิมฉลองวันครบรอบ 50 ปี หากแต่ความมุ่งมั่นของเราดำเนินต่อไป” ความมุ่งมั่นของบริษัท พีรเชิส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ในการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้นสอดคล้องกับเป้าหมายของ MARPOL อย่างราบรื่น โดยบริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความมุ่งมั่นอย่างต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจทางทะเลอย่างมีความรับผิดชอบ การปล่อยปูม้าในวันที่ 21 กันยายน 2566 ณ ศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล กองทัพเรือ ถือเป็นหนึ่งในการแสดงความมุ่งมั่นที่เป็นรูปธรรมนี้

สิ่งสำคัญคือโครงการริเริ่มนี้มีส่วนสำคัญต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ด้วยการจัดการปัญหาการจับปลาที่มากเกินไปและส่งเสริมแนวทางปฏิบัติที่ยั่งยืน การรณรงค์ของบริษัทฯ สอดคล้องโดยตรงกับเป้าหมายที่ 14 (ชีวิตใต้ผืนน้ำ) นอกจากนี้ยังสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับความสำคัญอย่างยิ่งยวดของการรักษาระบบนิเวศทางทะเล โดยสนับสนุน SDGs อื่น ๆ ทางอ้อม เช่น เป้าหมายที่ 12 (การบริโภคและการผลิตอย่างมีความรับผิดชอบ) และ เป้าหมายที่ 14 (ชีวิตใต้ผืนน้ำ)

แนวทางแบบองค์รวมของเราในการอนุรักษ์ทางทะเล ครอบคลุมความเป็นอยู่ที่ดีของเต่าทะเลและการฟื้นฟูทรัพยากรปูม้า ทำหน้าที่เป็นสัญญาณสำหรับแนวทางปฏิบัติขององค์กรที่มีความรับผิดชอบ โครงการริเริ่มนี้ไม่เพียงแต่ปกป้องสิ่งมีชีวิตในทะเลเท่านั้น แต่ยังสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อสังคม ซึ่งสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ระดับโลกด้านการพัฒนาที่ยั่งยืนและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอย่างสมบูรณ์แบบ

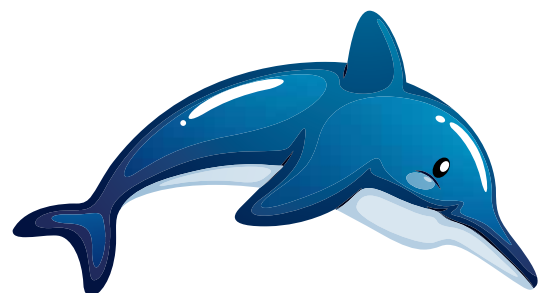


การคุ้มครองสัตว์เสี่ยงลูกด้วยนมในทะเล [GRI 304-1, 304-2]



(ก) สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลต้องเผชิญกับอันตรายใดบ้างจากการขนส่งระหว่างประเทศ?

ชีวิตของสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลเลปัจจุบันนี้มีความยากลำบาก การคืนวันที่สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลต้องเผชิญนั้น เกิดจากความประมาทเลินเล่อและการแทรกแซงของมนุษย์





## ภัยคุกคามที่สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลต้องเผชิญในสามอันดับแรกจากการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศประกอบด้วย การถูกเรือชน

เรือที่แล่นด้วยความเร็วอาจทำให้เกิดการชนปะทะกับสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเล ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต การถูกเรือชนเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการสูญพันธุ์ของวาฬไรต์แอดแลนติกเหนือ วาฬไรต์เป็นหนึ่งในสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเลที่มีความเสี่ยงที่จะถูกเรือที่แล่นด้วยความเร็วสูงชน นอกจากนี้คาดว่ายังมีพะยูนกว่า 90 ตัว เสียชีวิตก่อนวัยอันควร เนื่องจากโดนเรือชนในแต่ละปีในรัฐฟลอริดา

### มลภาวะทางเสียง

เสียงที่ดังจากเรือ เครื่องโซนาร์ แท่นขุดเจาะ และจากแหล่งอื่น ๆ ที่เกิดจากมนุษย์สามารถขัดขวางการสื่อสาร การหาอาหาร การผสมพันธุ์ และการนำทางของสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเล นักวิทยาศาสตร์เชื่อว่ามลภาวะทางเสียงทำให้สัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมเหล่านี้ไม่สามารถตรวจจับเรือหรือวนจับปลาที่เข้ามาใกล้ได้ ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงในการถูกฆ่า

### การรั่วไหลของน้ำมัน

การรั่วไหลของน้ำมันมีผลกระทบทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเล ตามสัญญาชญาณ เมื่อสัตว์อย่างแมวน้ำและนกสั้มผัสกับน้ำมัน พวกมันจะพยายามเลียน้ำมันจากขน สารเคมีที่เป็นพิษในน้ำมันก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อระบบย่อยอาหารและอวัยวะภายใน น้ำมันที่เหนียวข้นเข้าไปอุดตันช่องลมของโลมาและวาฬ ทำให้พวกมันหายใจไม่ออก ในระยะยาวการสัมผัสกับน้ำมันปิโตรเลียมอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบสืบพันธุ์ ทำให้ยากต่อการขยายพันธุ์ ซึ่งมีสาเหตุมาจากน้ำมันที่รั่วไหลเหล่านี้ ประชากรของนกเพ็ญเริ่มฟื้นตัวกลับมาหลังการรั่วไหลของเรือน้ำมัน Exxon Valdez

### (ข) สัตว์ชนิดใดที่ตกอยู่ในอันตรายมากที่สุด?

‘ชนิดพันธุ์สัตว์ที่มีความเสี่ยง’ คือ ชนิดพันธุ์ของสัตว์ที่มีความเสี่ยงในการสูญพันธุ์จากการถูกเรือชน ความอยู่รอดของสัตว์ทะเลได้รับอิทธิพลจากปัจจัยเดียวหรือหลาย ๆ ปัจจัย เช่น สัดส่วนของประชากรสัตว์ทะเลในพื้นที่เสี่ยงสูง จำนวนประชากรสัตว์ทะเลที่มีแนวโน้มที่จะถูกเรือชน ชนิดพันธุ์สัตว์ที่ว่ายน้ำช้าหรืออยู่บนผิวน้ำเป็นเวลานาน (วาฬสเปิร์ม วาฬหลังค่อม วาฬหัวธนู และวาฬหัวขวาน) หรือ จำนวนสัตว์ตัวเมียที่อยู่ในวัยเจริญพันธุ์ซึ่งมีจำนวนน้อย (เช่น วาฬสีเทาตะวันตก วาฬไรท์แปซิฟิกเหนือตะวันออก วาฬหลังค่อมทะเลอาหรับ และวาฬไรท์ซีกิ-เปรู)

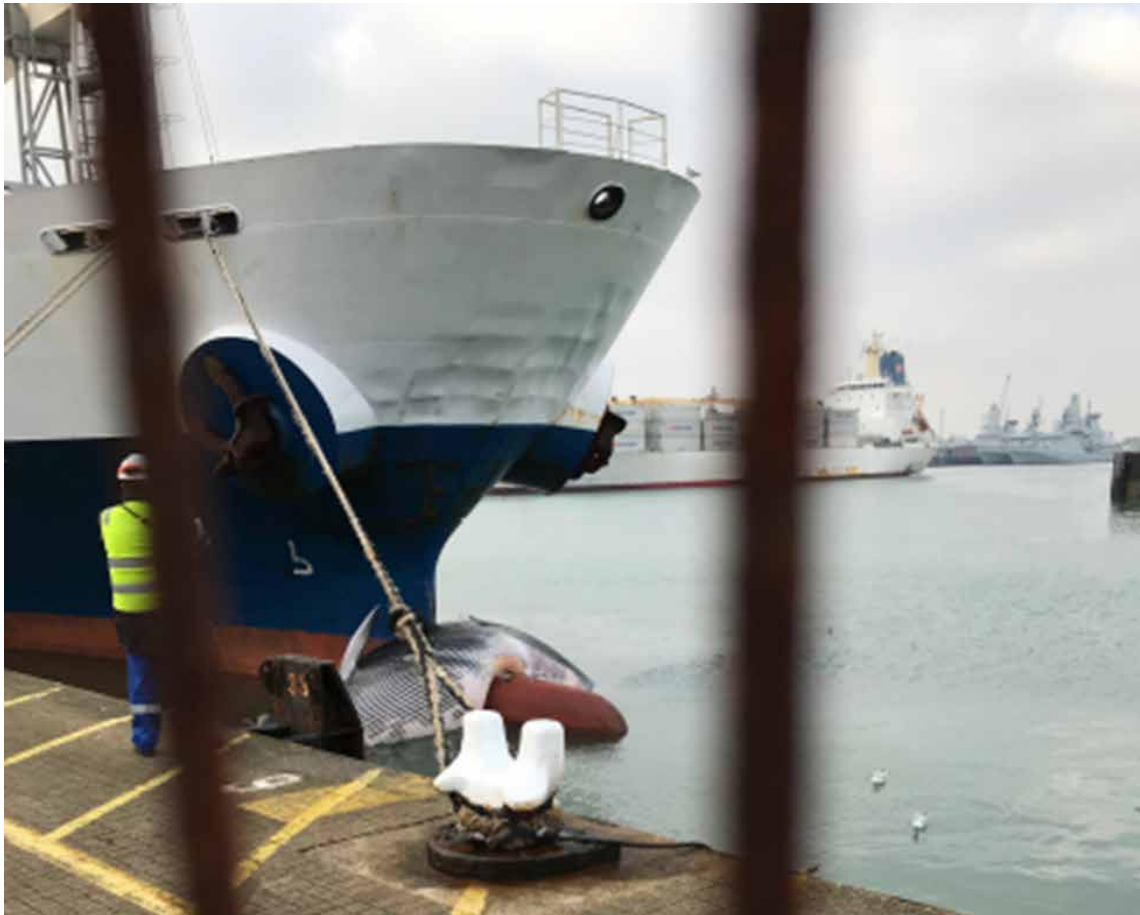
#### ชนิดพันธุ์สัตว์ที่มีความเสี่ยง ได้แก่

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

สัตว์เหล่านี้คิดเป็นร้อยละ 69 ของรายงานเกี่ยวกับสัตว์ในทะเลที่ถูกชน

(ค) ผลจากการถูกเรือชน

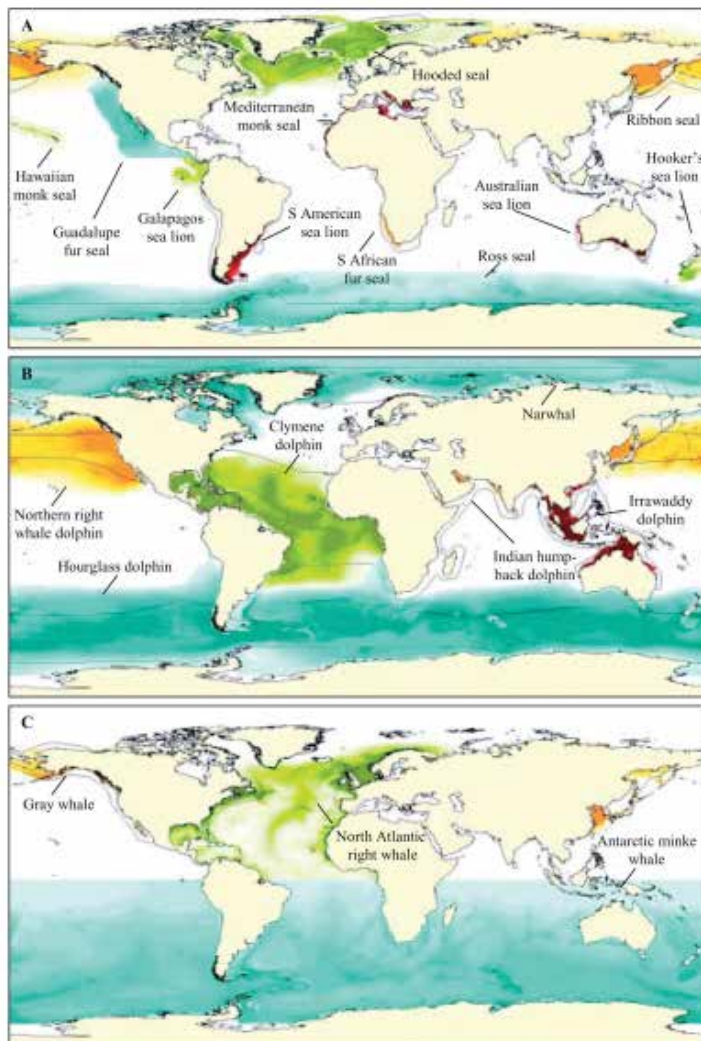
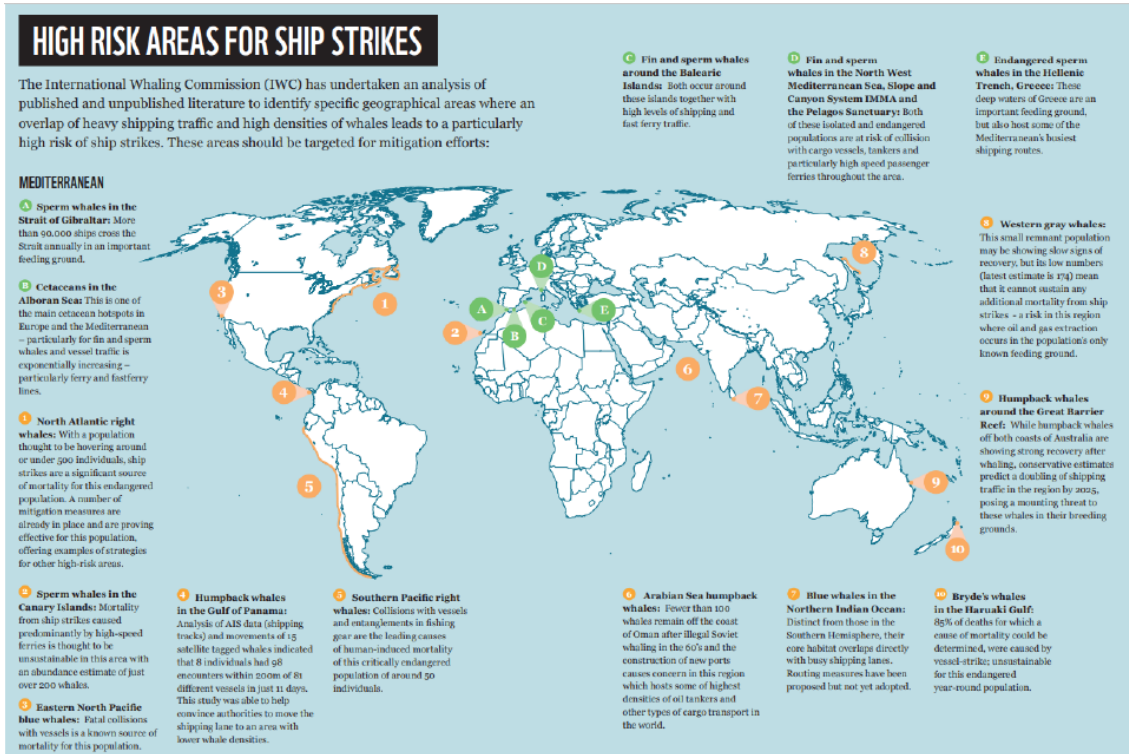




(ง) เกือบโดนชน



(จ) พื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง



## (ฉ) ความมุ่งมั่นของเรา

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

คันทันของเรืออภิศินีรี ได้รับการฝึกอบรมเรื่องนี้และประสบความสำเร็จในการส่งข้อมูลการสำรวจไปยังฐานข้อมูลของ ORCA ขณะเรือแล่นอยู่ในทะเล เรือลำนี้ได้รับแท็บเล็ตที่ติดตั้งแอป ORCA Oceanwatchers และกล้องส่องทางไกลเรติเคิล (Reticle Binoculars) เพื่อใช้ประเมินระยะทางที่มีสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมอยู่

บริษัทฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของการดำเนินงาน (KPIs) สำหรับเรืออภิศินีรี ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

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

## (ช) เราพยายามดำเนินการดังต่อไปนี้เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

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

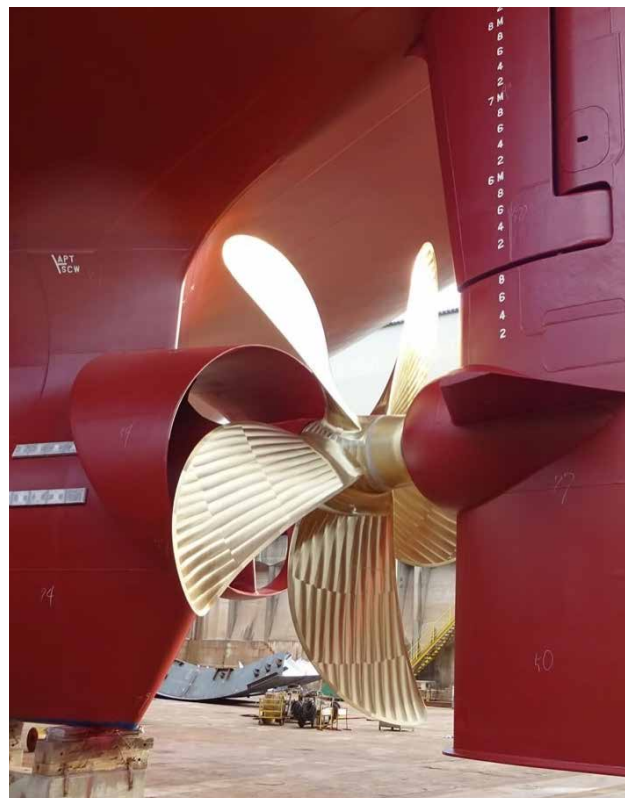
## อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

วิธีการเพื่อให้ประหยัดต้นทุนและเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ และเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของเรือคือการติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงานหรือหางเสือและใบจักรที่มีประสิทธิภาพ

อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ติดตั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนเรือ โดยการลดแรงต้านของตัวถังและปรับปรุงแรงหมุนของใบจักร อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงเหล่านี้อาจมีได้หลายประเภท อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ได้รับการพัฒนาสามารถนำไปดัดแปลงใช้กับเรือที่มีอยู่แล้วหรือติดตั้งในเรือต่อใหม่

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

ในหน้าถัดไป ได้แสดงคำอธิบายของอุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ติดตั้งบนเรือของบริษัทฯ



### อุปกรณ์ก่อนการหมุนของใบจักร (ท่อดักส์ & สเตเตอร์)

อุปกรณ์ควบคุมก่อนการหมุนมีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงการหมุนเข้าของใบจักร ตัวท่อปรับปรุงประสิทธิภาพการจับเคลื่อนโดยการปรับปรุงการไหลของลมเข้าใบจักร

#### อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

CMES Tech PSV (Pre-Shrouded Vanes)

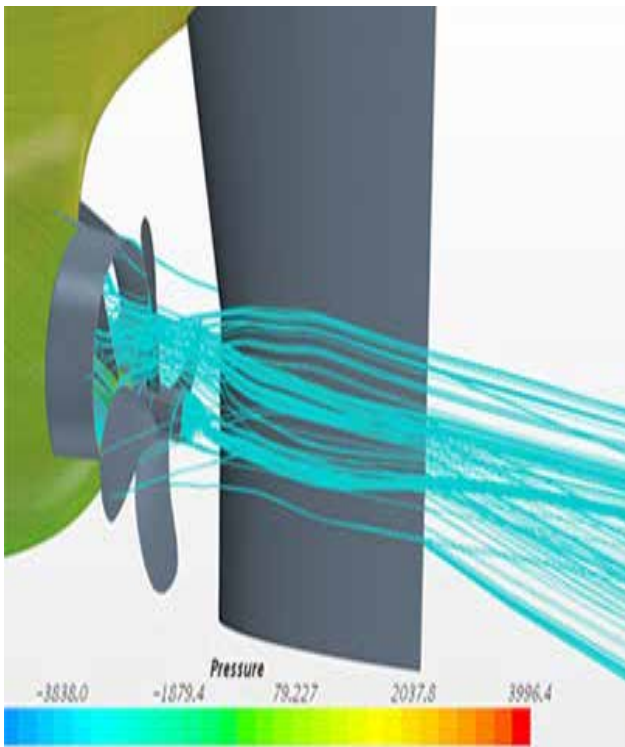
### อุปกรณ์หลังการหมุนของใบจักร

อุปกรณ์หลังการหมุนของใบจักรใช้กักพลังงานหมุนเวียนในใบจักรและเพลลาแกนหมุน

#### อุปกรณ์ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง

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

Grim Vane Wheel



### Pre-shrouded Vanes (PSV) คืออะไร?

PSV ประกอบด้วยท่อลมเชื่อมต่อกับใบจักรที่วางไว้หน้าใบจักรเรือ PSV ช่วยปรับการหมุนวนของกระแสน้ำก่อนจะเข้าไปในใบจักรเรือ ซึ่งเป็นการช่วยลดความสูญเสียพลังงานหมุนวนของกระแสน้ำของใบจักรเรือโดยการสร้างการไหลแบบเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำ PSV เป็นอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิงที่พัฒนาขึ้นสำหรับเรือที่แล่นช้า ทำให้สามารถประหยัดพลังงานได้ที่ความเร็วที่กำหนด หรือ เรือจะแล่นได้เร็วขึ้นที่ระดับพลังงานที่กำหนด

แหล่งที่มา – CMES Tech

### ประโยชน์ของ PSV

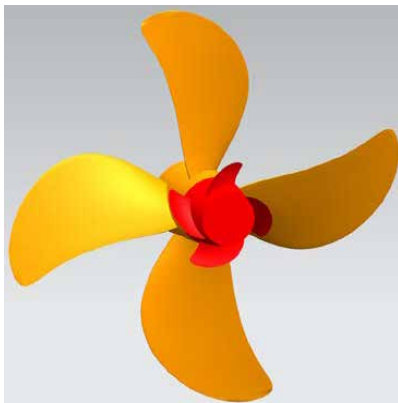
- เพิ่มประสิทธิภาพ: การออกแบบของปลอกหุ้มช่วยลดความปั่นป่วนและเพิ่มประสิทธิภาพการไหลของน้ำ ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพและประหยัดพลังงาน
- เพิ่มความทนทาน: ปลอกหุ้มปกป้องใบจักรจากความเสียหายและการสึกหรอและช่วยยืดอายุการใช้งาน
- เพิ่มความปลอดภัย: ปลอกหุ้มสามารถป้องกันการสัมผัสกับใบจักรโดยบังเอิญ ลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของสัตว์ทะเล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

## การประหยัดพลังงาน

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

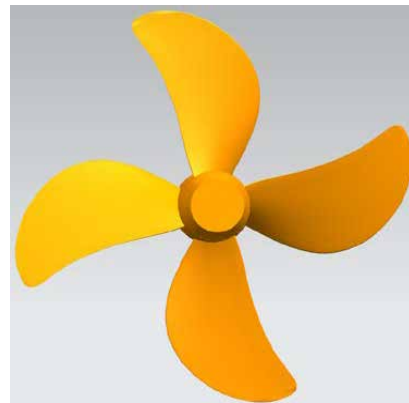
### Hub Vortex Absorbed Fins (HVAF) คืออะไร?

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



มี HVAF

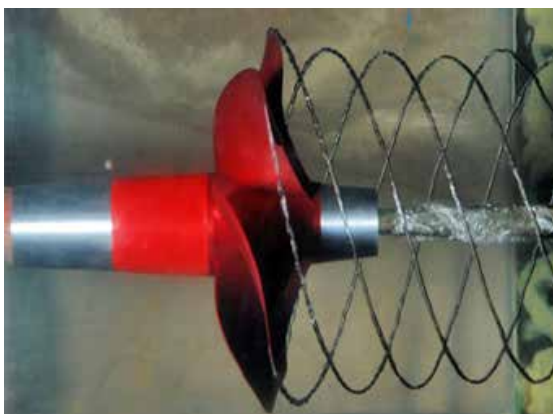
แหล่งที่มา - CSSRC



ไม่มี HVAF

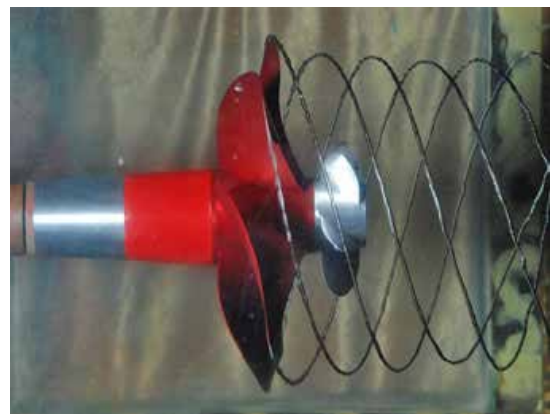
### กลไกการทำงาน

HVAF หรือ PBCF เป็นอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิงที่ติดอยู่กับครีบบนคอกแกนใบจักรด้านท้ายใบจักรของเรือ ทำหน้าที่ดูดซับเกลียวหมุนวนของกระแสน้ำที่เกิดขึ้น ซึ่งส่งผลให้การใช้เชื้อเพลิงลดลง



ก่อนการติดตั้ง HVAF

แหล่งที่มา - CMES Tech



หลังการติดตั้ง HVAF

## การประหยัดเชื้อเพลิง

### Pre-shrouded vanes

การติดตั้ง PSV คาดการณ์ว่าจะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงที่ร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 7

### Hub Vortex Absorbed Fins

ประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นจากการติดตั้ง HVAF อยู่ที่ระหว่างร้อยละ 1.9 และ ร้อยละ 2.4

## สรุป

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

## การวิเคราะห์การประหยัดเชื้อเพลิง

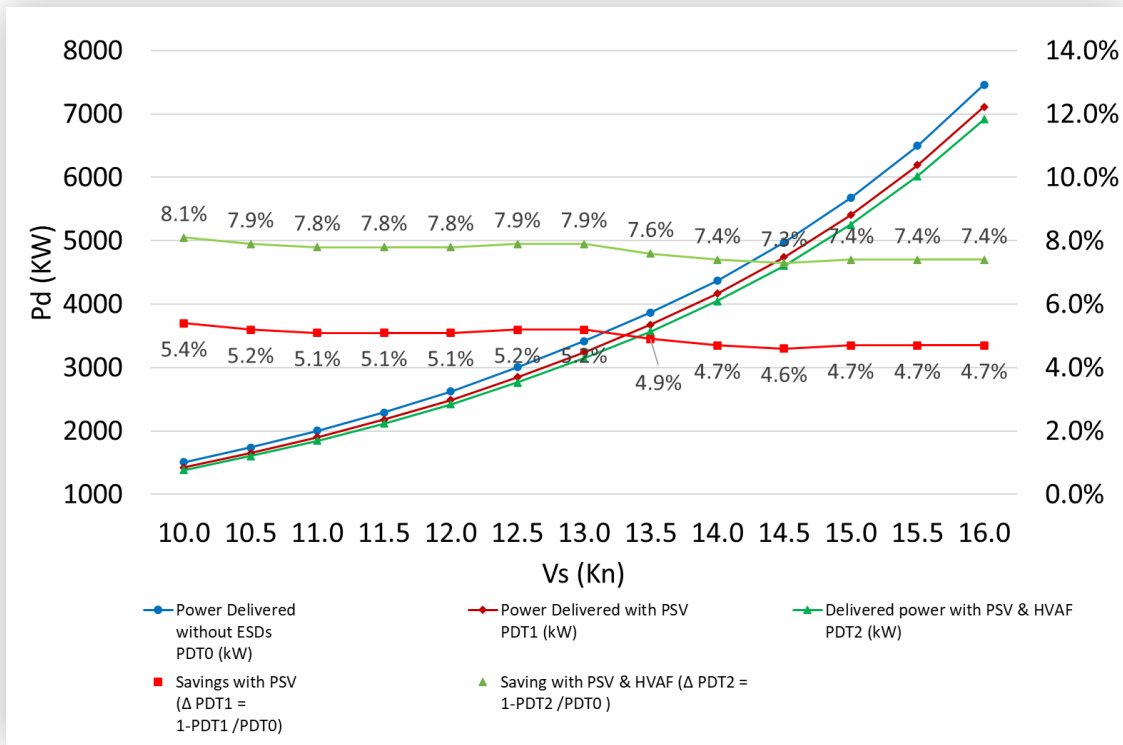
จากสมมติฐานที่ว่าเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาด 30,000 เดทเวทตันแล่น 350 วันต่อปี และใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 21 ตันต่อวัน หรือเทียบเท่ากับ 7,350 ตันต่อปี ปริมาณเชื้อเพลิงที่ประหยัดได้แสดงในตารางด้านล่างนี้

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

## การคาดการณ์การใช้พลังงานสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองขนาด 30,000 เดทเวทตัน ภายใต้ความเร็วเรือที่กำหนด

เงื่อนไขการโหลด	ความเร็ว $V_s$ (kn)	กำลังส่งโดยติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิง $P_{DT0}$ (kW)	กำลังส่งโดยติดตั้งเครื่อง PSV $P_{DT1}$ (kW)	อัตราส่วนการลดการใช้เชื้อเพลิงเมื่อติดตั้ง PSV $(\Delta P_{DT1} = 1 - P_{DT1} / P_{DT0})$	แรงส่งเมื่อติดตั้ง PSV & HVAF $P_{DT2}$ (kW)	อัตราส่วนการลดการใช้เชื้อเพลิงเมื่อติดตั้ง PSV & HVAF $(\Delta P_{DT2} = 1 - P_{DT2} / P_{DT0})$
ระดับการกินน้ำลึกสูงสุดที่เรือสามารถรับน้ำหนักทั้งหมดได้อย่างปลอดภัย (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 จะขึ้นอยู่กับประเมินผลงานรอบครั้งปี โดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2566 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของ บริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ นำการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มาเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการคัดเลือกคู่ค้า

## ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม [GRI103-1]

บริษัทฯ กำหนดให้ความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในวิสัยทัศน์ และพันธกิจ และค่านิยมหลักของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจัดสรรกำไรจำนวนร้อยละ 0.50 ของกำไรสุทธิ ซึ่งจะมีจำนวนขั้นต่ำ 1.75 ล้านบาท และไม่เกิน 25 ล้านบาทต่อปี ให้เป็นเงินสำรองสำหรับกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งเงินสำรองดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาจากผู้ถือหุ้นทุกปี สำหรับการใช้จ่ายเงินสำรองดังกล่าวจะพิจารณาโดยผู้บริหารระดับสูง และ/หรือคณะกรรมการของบริษัทฯ 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

**การตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้าน (Human Rights Due Diligence):** บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของสิทธิมนุษยชนและสิทธิแรงงานในการดำเนินธุรกิจและมุ่งมั่นที่จะลดความเสี่ยงจากการละเมิดสิทธิเหล่านี้ บริษัทฯ รับรู้นานาชาติต่างให้ความสนใจในเรื่องการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสิทธิมนุษยชนสากล และความจำเป็นในการปกป้องสิทธิต่าง ๆ เช่น สิทธิแรงงาน ความเป็นส่วนตัว เสรีภาพในการแสดงออก และการส่งเสริมความเท่าเทียมทางเพศและสังคม บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายที่จะนำคุณค่าเหล่านี้มาประยุกต์เข้ากับการดำเนินงานและป้องกันการละเมิดที่อาจเกิดขึ้นผ่านกลยุทธ์การจัดการกับความเสี่ยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน

ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ทำการประเมินเรื่องสิทธิมนุษยชนผ่านทางแบบสอบถามโดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักของบริษัทฯ เช่น พนักงาน ลูกเรือ และคู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน เข้าร่วมประเมิน ผลการประเมินพบว่าบริษัทฯ ไม่มีการละเมิดสิทธิมนุษยชนต่อผู้มีส่วนได้เสีย และไม่มีกรรณการด้านสิทธิมนุษยชน

กระบวนการตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้านประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

- ระบุความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนที่อาจเกิดขึ้นและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ
- ประเมินความรุนแรงของความเสี่ยงและผลกระทบ
- จัดทำและดำเนินการตามแผนบริหารความเสี่ยง เพื่อลดความเสี่ยงและผลกระทบของความเสี่ยง
- ติดตามและประเมินประสิทธิภาพของแผนบริหารความเสี่ยงทุกช่วงเวลา
- รายงานความก้าวหน้าผลการปฏิบัติงาน

บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดสิทธิมนุษยชน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับบริษัทฯ ประเด็นความเสี่ยง มาตรการบรรเทา และการดำเนินการมีดังนี้

### ประเด็นที่ 1 สุขภาพและความปลอดภัยของลูกเรือบนเรือ

**ความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนที่อาจเกิดขึ้น:** มาตรการด้านความปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ การขาดอุปกรณ์ป้องกัน ชั่วโมงการทำงานที่ยาวนาน และการสัมผัสกับสารอันตรายอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกเรือ ซึ่งอาจนำไปสู่การบาดเจ็บ ความเจ็บป่วย หรือแม้แต่การเสียชีวิตได้

**ขอบเขต:** การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

**ผู้มีส่วนได้เสียที่ได้รับผลกระทบ:** ลูกเรือ

## มาตรการบรรเทาผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยของลูกเรือมีดังนี้

- **การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย:** จัดหลักสูตรการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยที่ครอบคลุม เพื่อให้แน่ใจว่าลูกเรือได้รับข้อมูลที่เพียงพอเกี่ยวกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน และแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ซึ่งอาจรวมถึงการฝึกอบรมในการขนถ่ายสินค้า การใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE) และการใช้อุปกรณ์ดับเพลิง
- **การฝึกอบรมและการสร้างการตระหนักรู้:** ลูกเรือได้รับการฝึกอบรมที่ครอบคลุมหัวข้อต่างๆ ด้านความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน สุขภาพ และความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งรวมถึงการฝึกอบรมเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์อย่างเหมาะสม วิธีการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน การยศาสตร์ และการจัดการความเครียด นอกจากนี้ ยังมีการรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนักรู้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานและส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดี
- **การประเมินความเสี่ยง:** ดำเนินการประเมินความเสี่ยงเป็นประจำ เพื่อระบุและประเมินอันตรายด้านความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นบนเรือ เช่น การใช้เครื่องจักรและอุปกรณ์ การขนถ่ายสินค้า และความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน การประเมินความเสี่ยงยังเป็นแนวทางในกำหนดมาตรการป้องกันและควบคุมที่เหมาะสมสำหรับการบรรเทาความเสี่ยง และรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัย
- **การวางแผนเพื่อตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน:** พัฒนาและปรับปรุงแผนเผชิญเหตุฉุกเฉินเป็นประจำ โดยระบุขั้นตอนสำหรับสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงอุบัติเหตุ เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ เพลิงไหม้ และเหตุการณ์ที่มีคนตกน้ำ เพื่อให้แน่ใจว่าลูกเรือคุ้นเคยกับแผนเหล่านี้เป็นอย่างดี และดำเนินการฝึกซ้อมและฝึกปฏิบัติการรับมือกับเหตุฉุกเฉิน
- **การบำรุงรักษาอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย:** จัดเตรียมและบำรุงรักษาอุปกรณ์และระบบรักษาความปลอดภัยที่จำเป็นบนเรือ รวมถึงอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE) ระบบตรวจจับและระบับอัคคีภัย อุปกรณ์ช่วยชีวิต และป้ายความปลอดภัย มีการกำหนดการตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์เป็นประจำ เพื่อให้แน่ใจว่าอุปกรณ์อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน
- **การจัดการความเหนื่อยล้า:** นำนโยบายและแนวปฏิบัติไปใช้ในการจัดการความเหนื่อยล้าของลูกเรือ เช่น จัดให้มีชั่วโมงการทำงานและชั่วโมงพักผ่อนตามที่กฎหมายกำหนด การกำหนดตารางการเฝ้าระวังที่เหมาะสม และการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการพักผ่อนและผ่อนคลาย การดูแลให้ลูกเรือได้พักผ่อนอย่างเพียงพอจะช่วยป้องกันอุบัติเหตุและสร้างความตื่นตัวในระหว่างการปฏิบัติงานที่สำคัญ
- **ให้การสนับสนุนด้านสุขภาพและการแพทย์:** อำนาจความสะดวกในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการแพทย์ อุปกรณ์ และบุคลากรทางการแพทย์ที่ได้รับการฝึกอบรมบนเรือ ดำเนินการตรวจสุขภาพเป็นประจำ ส่งเสริมหลักปฏิบัติด้านสุขอนามัย และจัดให้มีการฉีดวัคซีนที่จำเป็นเพื่อลดความเสี่ยงด้านสุขภาพ และให้ความช่วยเหลือทางการแพทย์ทันทีเมื่อจำเป็น
- **การรายงานและการสอบสวน:** จัดให้มีระบบการรายงานที่ลูกเรือสามารถรายงานข้อกังวลด้านความปลอดภัย เหตุการณ์ต่างๆ และอุบัติเหตุได้อย่างเป็นความลับ ดำเนินการตรวจสอบเหตุการณ์อย่างละเอียดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและดำเนินการแก้ไขเพื่อป้องกันการเกิดซ้ำ
- **วัฒนธรรมและการสื่อสารด้านความปลอดภัย:** ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยบนเรือโดยส่งเสริมการสื่อสารแบบเปิดกว้าง ส่งเสริมให้ลูกเรือมีส่วนร่วมในการอภิปรายด้านความปลอดภัย สร้างความตระหนัก และให้รางวัลกับพฤติกรรมที่คำนึงถึงความปลอดภัย จัดการประชุมด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ การพูดคุยหรือปรึกษาเรื่องความปลอดภัย และการรณรงค์ด้านความปลอดภัย ซึ่งจะช่วยสร้างความตระหนักรู้และเสริมสร้างแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยได้
- **การปฏิบัติตามกฎระเบียบ:** ดูแลให้แน่ใจว่ามีการปฏิบัติตามกฎระเบียบระหว่างประเทศและระดับชาติ มาตรฐานอุตสาหกรรม และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพ ความปลอดภัย และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ติดตามข่าวสารล่าสุดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบ และปฏิบัติตามหรือปฏิบัติให้ดีกว่ากฎระเบียบเหล่านี้

## ประเด็นที่ 2 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

**ความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนที่อาจเกิดขึ้น:** การปล่อยก๊าซคาร์บอนของบริษัทฯ และการเป็นส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศอาจส่งผลให้เกิดความเสี่ยงในการพลัดถิ่นและผลกระทบด้านสิทธิมนุษยชนต่อชุมชนที่มีความเปราะบางมากขึ้น เนื่องจากระดับน้ำทะเลที่สูงขึ้นหรือเหตุการณ์สภาพอากาศที่รุนแรง

**ขอบเขต:** การดำเนินงานของบริษัทฯ

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

**มาตรการลดผลกระทบเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม มีดังนี้**

- **ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม:** มีระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมที่รวมนโยบาย ขั้นตอน และแนวทางในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการขนส่ง ซึ่งรวมถึงการกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบที่ชัดเจน การประเมินความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมอย่างสม่ำเสมอ และการกำหนดเป้าหมายเพื่อปรับปรุง
- **มาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก:** ดำเนินการเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลพิษทางอากาศจากเรือ ซึ่งรวมถึงการใช้เทคโนโลยีประหยัดพลังงาน การกำหนดความเร็วของเรือและการเลือกเส้นทางเดินเรือ การใช้เชื้อเพลิงที่มีกำมะถันต่ำ และการสำรวจเชื้อเพลิงทางเลือกหรือระบบขับเคลื่อนที่มีการปล่อยมลพิษต่ำ
- **การจัดการน้ำจืด:** ดูแลให้มีแนวทางปฏิบัติในการจัดการน้ำจืดเรือที่มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของจุลินทรีย์สายพันธุ์ต่างๆ เข้าสู่ระบบนิเวศทางทะเล ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติตามกฎระเบียบการจัดการน้ำจืดเรือระหว่างประเทศ การใช้ระบบบำบัดที่ได้รับอนุมัติ และปฏิบัติตามขั้นตอนการแลกเปลี่ยนน้ำที่เหมาะสม
- **การจัดการของเสีย:** พัฒนาและดำเนินการตามแผนการจัดการของเสีย เพื่อลดและจัดการของเสียประเภทต่างๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งอย่างเหมาะสม ซึ่งรวมถึงการแยก การรีไซเคิล และการกำจัดขยะตามระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่นและระหว่างประเทศ
- **มาตรการประหยัดเชื้อเพลิง:** ส่งเสริมแนวปฏิบัติด้านการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการขนส่ง ซึ่งอาจรวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผนเส้นทางเดินเรือ การบำรุงรักษาตัวเรือและใบพัด การบำรุงรักษาเครื่องยนต์และเครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพ และการฝึกอบรมลูกเรือเกี่ยวกับเทคนิคการประหยัดเชื้อเพลิง
- **ร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย:** มีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เช่น ชุมชนท้องถิ่น องค์กรด้านสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานกำกับดูแล เพื่อให้เกิดการเจรจาแบ่งปันแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด และนำความคิดเห็นเหล่านี้มาใช้ในกระบวนการตัดสินใจด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งความร่วมมือนี้มีส่วนช่วยในการระบุและตอบสนองต่อข้อกังวลด้านสิ่งแวดล้อมที่เฉพาะเจาะจง และสร้างความไว้วางใจให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- **การวิจัยและนวัตกรรม:** สำรวจเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สามารถลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจ ซึ่งอาจรวมถึงการสำรวจเชื้อเพลิงทางเลือก การพัฒนาการออกแบบเรือที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น และการนำเทคโนโลยีป้องกันมลพิษขั้นสูงมาใช้
- **การปฏิบัติตามกฎระเบียบ:** ตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศและท้องถิ่น รวมถึงที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางอากาศ การจัดการน้ำจืดเรือ การกำจัดของเสีย และมลภาวะทางเสียง ติดตามข่าวสารด้านกฎระเบียบที่ออกใหม่และปฏิบัติตามหรือปฏิบัติให้ดีกว่ากฎระเบียบเหล่านี้

### การติดตามผลและการดำเนินการแก้ไข

ในกรณีที่พิสูจน์แล้วว่ามีผลกระทบด้านสิทธิมนุษยชน บริษัทฯ จะดำเนินการแก้ไขทันที เพื่อประเมินผลกระทบที่มีต่อบุคคลหรือชุมชนที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการเหล่านี้อาจรวมถึงการจ่ายค่าชดเชย การใช้มาตรการแก้ไข การอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม หรือการร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแสดงความรับผิดชอบ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้พนักงานตระหนักและเข้าใจเรื่องสิทธิมนุษยชน โดยจัดอบรมเรื่อง “ความเท่าเทียมทางเพศ” ให้กับพนักงานซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้านเพื่อป้องกันการมีส่วนร่วมหรือการเกิดการละเมิดสิทธิมนุษยชน และเพื่อเคารพสิทธิมนุษยชนในกระบวนการดำเนินงานและความสัมพันธ์ทางธุรกิจ

### สรุปผลการดำเนินงานในเรื่องสิทธิมนุษยชน

การปฏิบัติตามความเสี่ยงต่อการใช้แรงงานเด็ก	
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการใช้แรงงานเด็ก	0
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการใช้แรงงานเด็กในงานที่มีความอันตราย	0
ความเสี่ยงจากสถานการณ์การบังคับใช้แรงงาน	
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการบังคับใช้แรงงาน	0
การปฏิบัติตามหลักการของการไม่เลือกปฏิบัติ	
จำนวนเหตุการณ์การเลือกปฏิบัติ	0
เสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง	
เสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรองของพนักงานและคู่ค้า ถูกละเมิดหรือก่อให้เกิดความเสี่ยงสูง	ไม่มีการดำเนินการ
มาตรการที่ดำเนินการ โดยองค์กรเพื่อสนับสนุนเสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง [GRI 102-41]	ในปี 2566 บริษัทฯ จ่ายค่าธรรมเนียมนสมาชิกรายปี สำหรับลูกเรือจำนวน 430 ราย เป็นจำนวนเงิน 345 พันเหรียญสหรัฐ ให้กับ Singapore Maritime Officers' Union (SMOU) และ Singapore Organisation of Seamen (SOS)

### Empowering Women at Sea



ในการดำเนินการครั้งยิ่งใหญ่ ในปี 2566 บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการก้าวสำคัญสู่ความเท่าเทียมทางเพศด้วยการมอบทุนการศึกษาให้กับนักเรียนนายเรือหญิงเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์อันยาวนานของเรา โครงการริเริ่มนี้สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ของบริษัทฯ ในการส่งเสริมความเท่าเทียมทางเพศในอุตสาหกรรมการเดินเรือ และส่งเสริมสภาพแวดล้อมการทำงานที่ไม่แบ่งแยก โครงการมอบทุนการศึกษาของบริษัทฯ ในครั้งนี้ไม่เพียงแต่เป็นการทำลายอุปสรรคทางเพศเท่านั้น แต่ยังปูทางให้นักเรียนนายเรือหญิงได้ทำการฝึกภาคทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของข้อกำหนดในการสำเร็จการศึกษา บนเรือของบริษัทฯ การปูทางไปสู่อนาคตในครั้งนี้แสดงถึงความทุ่มเทของบริษัทฯ ในการสร้างโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับทั้งชายและหญิงในสาขาอาชีพที่ส่วนใหญ่มีแต่ผู้ชาย

บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่ครอบคลุมเพื่อจัดการกับข้อกังวลด้านความปลอดภัยและป้องกันการล่วงละเมิดทางเพศทั้งที่สำนักงานบนฝั่งและบนเรือของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการส่งเสริมสภาพแวดล้อมการ

ทำงานที่ปลอดภัยและให้ความเคารพแก่พนักงานทุกคน โดยไม่คำนึงถึงเพศ เพื่อให้มั่นใจว่าการนำนโยบายเหล่านี้ไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ จึงจัดการฝึกอบรมสำหรับพนักงานทั้งที่สำนักงานบนฝั่งและคนประจำเรือทุกระดับ โดยเน้นความสำคัญของการดำเนินการเชิงรุกต่ออันตรายและการคุกคามด้านความปลอดภัย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความตระหนักรู้และปลูกฝังความรับผิดชอบในหมู่พนักงานเพื่อจัดการความไม่เท่าเทียมกันและการคุกคาม

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



## พนักงาน

### สิทธิมนุษยชนและแนวทางปฏิบัติด้านแรงงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกันและระหว่างพนักงานกับผู้บริหาร นอกจากนี้ บริษัทฯ มีนโยบายที่ให้ความสำคัญกับการไม่เลือกปฏิบัติของทุกภาคส่วน การดำเนินงาน และสนับสนุนให้มีความหลากหลายในที่ทำงานทั้งในระดับผู้บริหารและระดับพนักงาน บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าการบริหารจัดการพนักงานเป็นไปตามกฎหมายแรงงานและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และกระบวนการเลิกจ้างมีความเป็นธรรมและเป็นไปตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

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

## ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

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

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

รายละเอียดของพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานมีดังต่อไปนี้

รายละเอียด	2564	2565	2566
ร้อยละพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	94	99	97
จำนวนเงินสมทบของบริษัทฯ (บาท)	5,329,633	5,580,208	5,735,013
อัตราส่วนกองทุนสำรองเลี้ยงชีพที่บริษัทฯ จ่ายสมทบต่อค่าตอบแทนพนักงานทั้งหมด (ร้อยละ)	5	5	5

ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ 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 โบนัสระยะยาวเหล่านี้ยังสามารถใช้เพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรที่มีความสามารถให้อยู่กับบริษัทฯ

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถแสดงความคิดเห็นและข้อกังวล รวมถึงส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลและทางไปรษณีย์

ในปี 2566 ไม่มีรายงานกรณีการเลือกปฏิบัติ และการละเมิดสิทธิมนุษยชน

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ลูกเรือบนเรือจำนวนมากไม่สามารถขึ้นฝั่งได้หลังจากสัญญาจ้างงานสิ้นสุดลง ลูกเรือต้องอยู่บนเรือและห่างไกลจากบ้านเป็นเวลานาน เนื่องจากข้อจำกัดที่เข้มงวดในการเดินทางระหว่างประเทศและการเคลื่อนย้ายบุคลากรผ่านท่าเรือต่าง ๆ ทำให้การผลัดเปลี่ยนลูกเรือไม่สามารถทำได้ในหลายแห่ง บริษัทฯ ได้พยายามนำลูกเรือขึ้นฝั่งเพื่อส่งกลับบ้านอย่างปลอดภัย แม้ว่าบริษัทฯ จะต้องเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางเรือเพื่อนำเรือเข้ามาเทียบท่าในประเทศไทยและประเทศอินเดียก็ตาม เพื่อให้คนประจำเรือสัญชาติไทยและสัญชาติอินเดียได้ผลัดขึ้นฝั่งและลงเรือ แม้ว่าบริษัทฯ ไม่ได้รับผลประโยชน์ทางการเงินและทางธุรกิจ แต่อย่างไรก็ตาม

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

#### การวัดความผูกพันของพนักงานผ่านแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าความพึงพอใจของพนักงานเป็นส่วนสำคัญในความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ บริษัทฯ จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานเพื่อวัดความพึงพอใจของพนักงานระบุส่วนที่เป็นจุดแข็ง และหาโอกาสในการพัฒนาพนักงาน บริษัทฯ จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานประจำปี เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานเสนอข้อคิดเห็นเพื่อพัฒนาบริษัทฯ ให้ดีขึ้น

ในปี 2566 ได้มีการจัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานในรูปแบบออนไลน์สำหรับพนักงานประจำสำนักงานและลูกเรือบนเรือ ผลการสำรวจความพึงพอใจของพนักงานได้แสดงในตารางด้านล่างนี้

รายละเอียด	อัตราความผูกพันของพนักงาน				
	เป้าหมาย	พนักงานประจำสำนักงาน		ลูกเรือบนเรือ	
		2566/2567	2565	2566	2565
ร้อยละการมีส่วนร่วมของพนักงาน	ร้อยละ 80	ร้อยละ 94	ร้อยละ 91	ร้อยละ 56	ร้อยละ 84
<b>ผลการประเมินความพึงพอใจของพนักงาน</b>					
คุณพึงพอใจในการทำงานกับบริษัทฯ หรือไม่?	ร้อยละ 80	ร้อยละ 78	ร้อยละ 88	ร้อยละ 84	ร้อยละ 89
พนักงานจะแนะนำบริษัทฯ ว่าเป็นสถานที่ทำงานที่ดี	ร้อยละ 80	ร้อยละ 63	ร้อยละ 78	ร้อยละ 61	ร้อยละ 98
พนักงานรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ	ร้อยละ 80	ร้อยละ 83	ร้อยละ 86	ร้อยละ 74	ร้อยละ 79

เพื่อปรับปรุงการสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน บริษัทฯ ได้ดำเนินการตอบสนองต่อความคิดเห็นที่รวบรวมผ่านการสำรวจอย่างทันท่วงที โดยระบุข้อกังวลและดำเนินการปรับปรุงที่จำเป็น เพื่อเป็นข้อพิสูจน์ถึงความทุ่มเทของบริษัทฯ ที่ได้ให้ความสำคัญต่อความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน

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

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

ข้อมูล	หน่วย	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
		2564	2565	2566
<b>พนักงาน</b>				
จำนวนพนักงานรวม	คน	129	133	138
จำนวนพนักงานชาย	คน	57	59	64
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย	ร้อยละ	44	44	46
จำนวนพนักงานหญิง	คน	72	74	74
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง	ร้อยละ	56	56	54
จำนวนพนักงานที่เป็นผู้พิการ	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่เป็นผู้พิการ	ร้อยละ	0	0	0



ข้อมูล	หน่วย	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566
<b>พนักงานจำแนกตามอายุ</b>				
จำนวนพนักงาน อายุต่ำกว่า 30 ปี	คน	12	9	8
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุต่ำกว่า 30 ปี	ร้อยละ	9	7	6
จำนวนพนักงาน อายุ 30-50 ปี	คน	77	84	81
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุ 30-50 ปี	ร้อยละ	60	63	59
จำนวนพนักงาน อายุ 51-60 ปี	คน	32	30	38
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุ 51-60 ปี	ร้อยละ	25	22	27
จำนวนพนักงาน อายุมากกว่า 60 ปี	คน	8	10	11
ร้อยละของจำนวนพนักงาน อายุมากกว่า 60 ปี	ร้อยละ	6	8	8
<b>พนักงานชาย จำแนกตามอายุ</b>				
จำนวนพนักงานชาย อายุต่ำกว่า 30 ปี	คน	5	4	3
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุต่ำกว่า 30 ปี	ร้อยละ	4	3	2
จำนวนพนักงานชาย อายุ 30-50 ปี	คน	29	31	32
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุ 30-50 ปี	ร้อยละ	22	23	23
จำนวนพนักงานชาย อายุ 51-60 ปี	คน	15	14	18
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุ 51-60 ปี	ร้อยละ	12	10	13
จำนวนพนักงานชาย อายุมากกว่า 60 ปี	คน	8	10	11
ร้อยละของจำนวนพนักงานชาย อายุมากกว่า 60 ปี	ร้อยละ	6	8	8
<b>พนักงานหญิง จำแนกตามอายุ</b>				
จำนวนพนักงานหญิง อายุต่ำกว่า 30 ปี	คน	7	5	5
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุต่ำกว่า 30 ปี	ร้อยละ	5	4	4
จำนวนพนักงานหญิง อายุ 30-50 ปี	คน	48	53	49
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุ 30-50 ปี	ร้อยละ	37	40	36
จำนวนพนักงานหญิง อายุ 51-60 ปี	คน	17	16	20
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุ 51-60 ปี	ร้อยละ	13	12	14
จำนวนพนักงานหญิง อายุมากกว่า 60 ปี	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิง อายุมากกว่า 60 ปี	ร้อยละ	0	0	0
<b>พนักงานจำแนกตามสัญชาติ</b>				
จำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติไทย	คน	107	113	117
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติไทย	ร้อยละ	83	85	85
จำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติอินเดีย	คน	21	19	20
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติอินเดีย	ร้อยละ	16	14	14
จำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	คน	1	1	1
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	ร้อยละ	1	1	1
<b>พนักงานชายจำแนกตามสัญชาติ</b>				
จำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติไทย	คน	35	39	43
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติไทย	ร้อยละ	27	29	31
จำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติอินเดีย	คน	21	19	20
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติอินเดีย	ร้อยละ	16	14	14
จำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	คน	1	1	1
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	ร้อยละ	1	1	1

ข้อมูล	หน่วย	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566
<b>พนักงานหญิงจำแนกตามสัญชาติ</b>				
จำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติไทย	คน	72	74	74
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติไทย	ร้อยละ	56	56	54
จำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติอินเดีย	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติอินเดีย	ร้อยละ	0	0	0
จำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	คน	0	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ถือสัญชาติสิงคโปร์	ร้อยละ	0	0	0
<b>จำนวนพนักงานจำแนกตามตำแหน่ง</b>				
จำนวนพนักงานระดับปฏิบัติการ	คน	70	75	76
ร้อยละของจำนวนพนักงานระดับปฏิบัติการ	ร้อยละ	54	56	55
จำนวนพนักงานระดับบริหาร	คน	45	44	49
ร้อยละของจำนวนพนักงานระดับบริหาร	ร้อยละ	35	33	36
จำนวนพนักงานที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	คน	14	14	13
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	ร้อยละ	11	11	9
<b>จำนวนพนักงานชายจำแนกตามตำแหน่ง</b>				
จำนวนพนักงานชายระดับปฏิบัติการ	คน	14	17	18
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายระดับปฏิบัติการ	ร้อยละ	11	13	13
จำนวนพนักงานชายระดับบริหาร	คน	33	32	37
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายระดับบริหาร	ร้อยละ	25	24	27
จำนวนพนักงานชายที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	คน	10	10	9
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	ร้อยละ	8	7	6
<b>จำนวนพนักงานหญิงจำแนกตามตำแหน่ง</b>				
จำนวนพนักงานหญิงระดับปฏิบัติการ	คน	56	58	58
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงระดับปฏิบัติการ	ร้อยละ	44	44	42
จำนวนพนักงานหญิงระดับบริหาร	คน	12	12	12
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงระดับบริหาร	ร้อยละ	9	9	9
จำนวนพนักงานหญิงที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	คน	4	4	4
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่เป็นผู้บริหารระดับสูง	ร้อยละ	3	3	3
<b>การส่งเสริมความสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมกับพนักงาน</b>				
จำนวนพนักงานที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปี	คน	2	2	2
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	2	2	1
จำนวนพนักงานชายที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปี	คน	0	2	2
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	0	2	1
จำนวนพนักงานหญิงที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปี	คน	2	0	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่ลาออกโดยความสมัครใจในระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	2	0	0
จำนวนพนักงานที่รับเข้าทำงานระหว่างปี	คน	7	4	6

ข้อมูล	หน่วย	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566
ร้อยละของจำนวนพนักงานที่รับเข้าทำงานระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	5	3	4
จำนวนพนักงานชายที่รับเข้าทำงานระหว่างปี	คน	4	1	6
ร้อยละของจำนวนพนักงานชายที่รับเข้าทำงานระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	3	1	4
จำนวนพนักงานหญิงที่รับเข้าทำงานระหว่างปี	คน	3	3	0
ร้อยละของจำนวนพนักงานหญิงที่รับเข้าทำงานระหว่างปีต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด	ร้อยละ	2	2	0
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	คน	72	74	74
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	คน	0	2	0
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	คน	0	2	0
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	คน	0	2	0

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

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่องานด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน

**เป้าหมาย:** บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้มีอัตราการความถี่ของการบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) เท่ากับศูนย์ ในหมู่พนักงาน

### ผลการดำเนินงาน

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานของพนักงาน	หน่วย	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566
จำนวนชั่วโมงการทำงานรวมของพนักงานทั้งหมด	ชั่วโมง	236,160	245,385	254,610
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

## การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นพื้นฐาน



บริษัท พีริเซียส ไซฟิ่ง จำกัด (มหาชน) ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน การสำเร็จหลักสูตรการฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นพื้นฐานในปี 2566 ถือเป็นอีกหนึ่งข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นอันแรงกล้าของบริษัทฯ ต่อความปลอดภัยของพนักงาน การเริ่มต้นหลักสูตรฝึกอบรมดังกล่าวนี้เกิดขึ้นจากการยอมรับว่าการเตรียมพร้อมพนักงานของบริษัทด้วยความรู้ที่จำเป็นเกี่ยวกับพฤติกรรมของเปลวไฟและการแพร่กระจายของเปลวไฟเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการส่งเสริมสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัย อีกทั้ง ด้วยโปรแกรมการฝึกอบรมที่ครอบคลุมช่วยให้ผู้เข้าร่วมหลักสูตรได้รับประสบการณ์จริงเกี่ยวกับวิธีการต่าง ๆ ในการดับเพลิงต่าง ทำให้ผู้เข้าร่วมหลักสูตรเกิดความมั่นใจและได้รับทักษะที่จำเป็นในการตอบสนองต่ออุบัติเหตุจากอัคคีภัยอย่างเชี่ยวชาญ

ตลอดระยะเวลาการฝึกอบรม พนักงานของบริษัทฯ ไม่เพียงแต่ได้รับทักษะด้านการดับเพลิงในทางปฏิบัติเท่านั้น แต่ยังเพิ่มความตระหนักถึงอันตรายจากอัคคีภัยในที่ทำงานและระเบียบปฏิบัติด้านความปลอดภัยอีกด้วย หลักสูตรฝึกอบรมดังกล่าวนี้มีจุดมุ่งหมายไม่เพียงแต่สร้างให้พนักงานมีความพร้อมในการเผชิญเหตุอัคคีภัยเท่านั้น แต่ยังเพื่อปลูกฝังกรอบความคิดเชิงรุกในการป้องกันอัคคีภัยก่อนที่จะเกิดขึ้น ความมุ่งมั่นและความกระตือรือร้นของพนักงานผู้เข้าร่วมหลักสูตรตอกย้ำให้เห็นถึงความสำคัญที่พวกเขาได้ให้ไว้ใน การรับรองความปลอดภัยของตนเองและเพื่อนร่วมงาน ผลลัพธ์ที่ได้จากหลักสูตรการฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นพื้นฐานนั้นมากกว่าการได้รับทักษะ แต่ยังเป็นการวางรากฐานสำหรับการเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืนในวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ขณะนี้ผู้เข้าร่วมหลักสูตรมีความเข้าใจอย่างลึกซึ้งเกี่ยวกับพลวัตของไฟ ทำให้พวกเขาสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วและเด็ดขาดในระหว่างเกิดเหตุฉุกเฉิน เมื่อเรามองไปสู่อนาคต ผลลัพธ์ระยะยาวของการฝึกอบรมนี้มีแนวโน้มที่จะสร้างรากฐานที่ยืดหยุ่น ซึ่งบริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นที่จะสร้างและสร้างสรรค์แนวทางด้านความปลอดภัยต่อไป

เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนต่าง ๆ การฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นพื้นฐานที่บริษัทฯ ได้จัดขึ้นนั้น มีส่วนช่วยให้สถานที่ทำงานปลอดภัยยิ่งขึ้น และสนับสนุนเป้าหมาย เช่น สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี (เป้าหมายที่ 3) การทำงานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ (เป้าหมายที่ 8) และเมืองและชุมชนที่ยั่งยืน (เป้าหมายที่ 11) ด้วยการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของพนักงานและการปลูกฝังสภาพการทำงานที่แข็งแกร่ง บริษัทฯ มีส่วนช่วยในการพัฒนาความพยายามด้านความยั่งยืนระดับโลก

ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในเรื่องความปลอดภัยนั้นมีขอบเขตเกินกว่าเพียงแค่การปฏิบัติตามกฎระเบียบ ซึ่งสิ่งนี้เป็นภาพสะท้อนของค่านิยมของบริษัทฯ และการลงทุนในความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานของบริษัทฯ ทักษะที่ได้รับระหว่างหลักสูตรการฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นพื้นฐานช่วยให้พนักงานของบริษัทฯ ตอบสนองต่ออัคคีภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และเอื้อต่อสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัยยิ่งขึ้นสำหรับทุกคน ขณะที่เราเฉลิมฉลองความสำเร็จของหลักสูตรการฝึกอบรมนี้ บริษัทฯ ฉลองความสำเร็จด้วยความมั่นใจว่าความทุ่มเทด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ยังคงแน่นแฟ้น และจะขับเคลื่อนบริษัทฯ ไปสู่อนาคตที่ความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานเป็นสิ่งที่ไม่สามารถต่อรองได้ และกรอบความคิดที่คำนึงถึงความปลอดภัยจะแทรกซึมอยู่ในทุกแง่มุมขององค์กรของเรา



## ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือ

ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อให้เห็นว่าบริษัทฯ บรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย 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
- ระบุนอันตรายที่อาจเกิดขึ้นและประเมินความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องเพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ
- จัดให้มีระบบการรายงานเหตุการณ์ อุบัติเหตุ และเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุ เพื่อช่วยระบุจุดที่ต้องปรับปรุงและป้องกันเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- จัดให้มีการฝึกอบรมและการฝึกซ้อมแก่ลูกเรืออย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้แน่ใจว่าลูกเรือมีความคุ้นชินกับขั้นตอนฉุกเฉินและรู้วิธีรับมือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ

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



นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดครุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม 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 ประสบปัญหาการฉีกเรือลัมปวยน้อยมาก

**โจรสลัด** เรือของบริษัทฯ ต้องเผชิญกับโจรสลัดเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่เสี่ยง คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องวิตกกังวลอยู่เสมอเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาวุธอยู่ โดยเฉพาะแถบมหาสมุทรอินเดีย/บริเวณทะเลอาหรับ รวมไปถึงปากอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ทางเหนือจนถึงทางใต้ของสาธารณรัฐมาดากัสการ์ บริษัทฯ จัดให้ภัยคุกคามนี้อยู่ในระดับร้ายแรงมาก โดยให้เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นออกนอกเส้นทางเหล่านี้โดยให้แล่นอยู่ใกล้แถบชายฝั่งอินเดียซึ่งเป็นบริเวณที่ปลอดภัย อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยลงเรือไปด้วยเมื่อแล่นผ่านเขตพื้นที่เสี่ยงภัย กรณีเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยสูง จะมีการจึงลวดหนามรอบตัวเรือเพื่อให้ออกโจรสลัดในการปีนขึ้นมานบนเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ ตัดสินใจว่าจะทำทุกวิถีทางในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เรือของบริษัทฯ รวมทั้งคนประจำเรือและลูกเรือทุกคน

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

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

## ความรู้และการพัฒนา

### การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มคุณค่าของกรรมการ โดยจัดให้มีการเข้าร่วมกิจกรรมหลักสูตรและเข้าร่วมสัมมนาต่าง ๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยกรรมการบริษัทฯ ทุกคนได้เข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่สำคัญและเป็นประโยชน์ต่อองค์กร เช่น หลักสูตร Director Certification Program (DCP) หรืออย่างน้อยต้องเข้าร่วมอบรมในหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

### การประชุมนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ รวมถึงจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ 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 ก่อนจะได้รับการอนุมัติให้เป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าประสบการณ์และทักษะของผู้จัดการในองค์กรได้ถูกถ่ายทอดไปยังคนรุ่นต่อไป

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

บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานแสดงความสนใจและความต้องการฝึกอบรม เพื่อที่บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมที่เหมาะสมแก่พนักงาน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการพัฒนาอาชีพของพนักงาน โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

ในปี 2566 การฝึกอบรมและการพัฒนา มีดังต่อไปนี้

ประเภทการอบรม	เป้าหมายและประโยชน์	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าอบรม	จำนวนชั่วโมงการอบรม
การฝึกอบรมตามหน้าที่ความรับผิดชอบ	เพิ่มพูนความรู้ เพื่อช่วยให้พนักงานบรรลุเป้าหมาย ช่วยสร้างความเชื่อมั่นในตัวเอง และความก้าวหน้าในการทำงาน	พนักงานทุกคนในแต่ละฝ่าย เช่น ฝ่ายบัญชี ฝ่ายการเงิน ฝ่ายเทคนิค ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการพาณิชย์ และฝ่ายบริหารความเสี่ยง	54	1,980
การฝึกอบรมทั่วไป	ความรู้ทั่วไป เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและการใช้ชีวิต ซึ่งรวมถึงเรื่องการใช้ซอฟต์แวร์ การอบรมเรื่องจริยธรรมธุรกิจ การฝึกอบรมการดับเพลิง	พนักงานทุกคน	138	602



ประเภทการอบรม	เป้าหมายและประโยชน์	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าอบรม	จำนวนชั่วโมงการอบรม
การวางแผนการจัดทางการเงินอย่างชาญฉลาด	เพื่อให้ความรู้และทักษะที่จำเป็นในการตัดสินใจทางการเงินแก่พนักงาน โดยอาศัยข้อมูลรอบด้าน เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีทางการเงิน	พนักงานทุกคน	138	173
การฝึกอบรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์	ให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ เพื่อปกป้องข้อมูลและระบบของบริษัทฯ	พนักงานทุกคน	138	294
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมในปี 2566: 3,048 ชั่วโมง ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี: 22.09 ชั่วโมง				

### การฝึกอบรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์

จัดให้มีการฝึกอบรมเพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ผ่านช่องทางออนไลน์สำหรับพนักงานทุกคน เพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับภัยคุกคามและความเสี่ยงทางด้านไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้พนักงานมีขีดความสามารถในการนำแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยมาใช้เพื่อลดโอกาสที่จะเกิดการละเมิดความปลอดภัย ปกป้องข้อมูลที่มีความละเอียดอ่อน และมีส่วนช่วยในการต่อต้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ภายในบริษัทฯ

**เป้าหมาย:** ร้อยละ 95 ของจำนวนพนักงานทั้งหมดเข้าร่วมการฝึกอบรมการสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยไซเบอร์  
**ผลการดำเนินงาน:** พนักงานทุกคนได้เข้าร่วมอบรมและผ่านการทดสอบด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ และมีการรายงานผลการฝึกอบรมแก่ผู้บริหารระดับสูง

### การฝึกอบรมและการพัฒนาสำหรับลูกเรือ<sup>[GRI 404-2, 404-3]</sup>

ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังสามารถพัฒนาคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่าง ๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

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

บริษัทฯ มีกลไกที่ทำให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะต่าง ๆมายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวิดิทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วย 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 และปรับปรุงหลักสูตรอบรมต่างๆอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษ สำหรับสำหรับวิศวกรเรือ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และลูกเรือ ในทุกระดับ ในขณะที่เดียวกันก็ได้มีการจัดเตรียมหลักสูตรใหม่ ๆ เพื่อเป็นการช่วยเสริมความรู้ที่จำเป็นให้กับวิศวกรเรือ และนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือไว้ด้วยเช่นกัน เพื่อให้บุคลากรทางเรือเหล่านั้นสามารถที่จะปฏิบัติงานบนเรือให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับใหม่ เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมปริมาณของกำมะถันที่อนุญาตให้มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ รวมถึง ระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ซึ่งจะเริ่มใช้ตั้งแต่เดือน มกราคม 2563 เพื่อเพิ่มพูนความรู้ใหม่ ๆ ให้แก่ลูกเรือ บริษัทฯ ได้จัดให้มีหลักสูตรพิเศษโดยวิทยากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ ยกตัวอย่างเช่น การจัดอบรมหลักสูตร 'Hydraulics Machinery' ซึ่งเป็นหลักสูตรเฉพาะสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ณ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลในเดือนมกราคม 2563

### รายละเอียดหลักสูตรที่จัดอบรมโดยศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ

ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ มีหลักสูตรและโปรแกรมการฝึกอบรมที่มีความหลากหลาย ทั้งหลักสูตรมาตรฐานและหลักสูตรที่ถูกปรับให้เหมาะสม เนื้อหาของหลักสูตรต่อไปนี้จัดทำขึ้นสำหรับลูกเรือเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและการปฏิบัติงานบนเรือของฝ่ายเดินเรือและฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์คที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ (BTMC) การบริการจราจรทางเรือ (VTS) และภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการใช้ภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆ ผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ
หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง (BTMC)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถด้านต่างๆ และความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย
หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความสามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกเจ้าหน้าที่เรืออาวุโสในทักษะทุกๆ ด้านที่จำเป็นและเตรียมความพร้อมในการจะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมาย และธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตรเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอ เป็นต้น
หลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของเรือ (SSC)	หลักสูตรนี้ออกแบบมาเพื่อให้ลูกเรือบนเรือ ซึ่งรวมถึงนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ ตลอดจนนักเรียนเดินเรือ ได้รับความรู้และทักษะที่จำเป็นในการจัดการด้านความปลอดภัยและเหตุฉุกเฉินบนเรือได้อย่างเชี่ยวชาญ
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ๆ จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือ
หลักสูตรภาษาอังกฤษ (แบ่งออกเป็น 5 ระดับ)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษ ทั้งการพูด การฟัง การอ่าน และการเขียน

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

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

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร
การตระหนักถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวดล้อม (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับอาวุโสได้รับทราบถึงนโยบายล่าสุด และเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยบนเรือ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความตระหนักในด้านสิ่งแวดล้อมและเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน

### สิ่งที่เปลี่ยนแปลงไปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างปีที่แล้วกับปี 2566

- เนื้อหาของหลักสูตรการฝึกอบรมเดิม ได้แก่หลักสูตรเพื่อเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC – II) และหลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ (BTM) ก่อนข้างจะคล้ายกัน ดังนั้นตั้งแต่ปีนี้เป็นต้นไป ทั้งสองหลักสูตรจะถูกรวมเข้าด้วยกันเป็นหลักสูตรใหม่ เรียกว่า “หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง (Bridge Team Management and Competency (BTMC))”
- หลักสูตรการตรวจสอบเรือถูกแทนที่ด้วยหลักสูตร ‘It’s My Ship’ แม้ว่าเดิมทีหลักสูตรการตรวจสอบเรือจะได้รับการออกแบบมาเพื่อเตรียมเรือสำหรับการตรวจสอบโดยบุคคลที่สาม แต่ปัจจุบัน ‘It’s My Ship’ เน้นย้ำถึงการบำรุงรักษาเรืออย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษามาตรฐานให้อยู่ในระดับสูงตลอดเวลา

### มีอะไรใหม่ในปี 2566

โปรแกรมการดูแลสุขภาพจิตของลูกเรือ (Rise of Seafarer Mental Health) เนื่องจากอุตสาหกรรมการเดินเรือตระหนักถึงความสำคัญของความเป็นอยู่ที่ดีของลูกเรือ บริษัทที่เป็นผู้นำจะให้ความสำคัญกับเรื่องสุขภาพจิตเมื่อตระหนักถึงความท้าทายเฉพาะที่นักเดินเรือต้องเผชิญในทะเล องค์กรที่มีการพัฒนาอย่างไม่หยุดนิ่งเหล่านี้จะจัดให้มีหลักสูตรการฝึกอบรมการให้ความรู้ด้านสุขภาพจิตที่ออกแบบมาสำหรับนักเดินเรือโดยเฉพาะ ผ่านการสร้างความสามารถในการต้านทาน และการจัดเตรียมกลยุทธ์ในการรับมือกับความเครียดที่อาจเผชิญขณะปฏิบัติงานบนเรือ บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการส่งเสริมสุขภาพจิตใจสำหรับลูกเรือ เพื่อให้มั่นใจว่าลูกเรือมีสุขภาพจิตที่พร้อมในการเดินทางระยะไกล โครงการริเริ่มนี้ไม่เพียงแต่กล่าวถึงแง่มุมที่สำคัญของความปลอดภัยทางทะเลเท่านั้น แต่ยังมีส่วนช่วยให้อุตสาหกรรมมีความยั่งยืนและมีความเห็นอกเห็นใจกันมากขึ้น

การฝึกอบรมด้านสุขภาพจิตจะดำเนินการโดยอาจารย์ผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพจิต จำนวน 2 ท่าน จากวิทยาลัยพยาบาลกองทัพเรือ โดยจะมีการสำรวจสุขภาพจิตก่อนลงเรือ โดยใช้แบบสอบถามที่กำหนดโดยกรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข

### Training matrix ของศูนย์ฝึกอบรบพีเอสเอเอ

- ฝ่ายเดินเรือ

หลักสูตร	ตำแหน่ง				
	กัปตัน	ต้นเรือ	ต้นหน	ผู้ช่วยต้นหน	ผู้ช่วยต้นเรือ
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล	✓	✓	✓	✓	✓
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ	✓	✓	✓	✓	✓
หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1	✗	✗	✓	✓	✓
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล	✓	✓	✓	✓	✓
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ	✗	✗	✗	✓	✓
หลักสูตรต้นเรือ	✗	✓	✓	✓	✗
หลักสูตรการบังคับบัญชา	✓	✓	✗	✗	✗
หลักสูตร ME-C การแก้ไขเครื่องยนต์ขั้นสูง	✗	✗	✗	✗	✗
หลักสูตร ME-B&C การควบคุมระบบขั้นพื้นฐาน	✗	✗	✗	✗	✗

หลักสูตร	ตำแหน่ง				
	กัปตัน	ต้นเรือ	ต้นหน	ผู้ช่วย ต้นหน	ผู้ช่วย ต้นเรือ
หลักสูตรการใช้งานและการลงมือปฏิบัติ เครื่องจักร RT-Flex (RT-Flex Operation & Practical)	X	X	X	X	X
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่นWartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	X	X	X	X	X
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน*	√	√	√	√	√
หลักสูตรภาษาอังกฤษขั้นต้น*	√	√	√	√	√
หลักสูตรภาษาอังกฤษขั้นกลาง*	√	√	√	√	√
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ ๆ จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป	√	√	X	X	X
It's my ship	√	√	X	X	X
หลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของเรือ	X	X	X	X	X
ความตระหนักด้านสุขภาพจิต	√	√	√	√	√

\* การเข้าเรียนภาษาอังกฤษถือเป็นภาคบังคับสำหรับนายประจำเรือและนายช่างกลเรือทุกคน อย่างไรก็ตาม ระดับความสามารถทางภาษาอังกฤษจะพิจารณาจากคะแนนสอบของแต่ละคน

#### • ฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ

หลักสูตร	ตำแหน่ง				
	ต้นกล	รอง ต้นกล	นายช่าง กลเรือ ที่ 3	นายช่าง กลเรือ ที่ 4	นายช่าง กล
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล	√	√	√	√	√
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ	X	X	X	X	X
หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1	X	X	X	X	X
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูล	X	X	X	X	X
หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ	X	X	X	X	X
หลักสูตรต้นเรือ	X	X	X	X	X
หลักสูตรการบังคับบัญชา	X	X	X	X	X
หลักสูตร ME-C การแก้ไขเครื่องยนต์ขั้นสูง	√	√	X	X	X
หลักสูตร ME-B&C การควบคุมระบบขั้นพื้นฐาน	√	√	√	√	√
หลักสูตรการใช้งานและการลงมือปฏิบัติ เครื่องจักร RT-Flex (RT-Flex Operation & Practical)	√	√	X	X	X
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่นWartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	X	X	√	√	√
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน*	√	√	√	√	√
หลักสูตรภาษาอังกฤษขั้นต้น*	√	√	√	√	√
หลักสูตรภาษาอังกฤษขั้นกลาง*	√	√	√	√	√

หลักสูตร	ตำแหน่ง				
	ต้นกล	รอง ต้นกล	นายช่าง กลเรือ ที่ 3	นายช่าง กลเรือ ที่ 4	นายช่าง กล
หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ ๆ จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป	√	√	×	×	×
It's my ship	√	√	×	×	×
หลักสูตรการรักษาความปลอดภัยของเรือ	×	×	×	×	×
ความตระหนักด้านสุขภาพจิต	√	√	√	√	√

\* การเข้าเรียนภาษาอังกฤษถือเป็นภาคบังคับสำหรับนายประจำเรือและนายช่างเรือกลทุกคน อย่างไรก็ตาม ระดับความสามารถทางภาษาอังกฤษจะพิจารณาจากคะแนนสอบของแต่ละคน

### ผลการพัฒนาทักษะ

ในปี 2566 หลักสูตรการฝึกอบรมส่วนใหญ่จัดอบรมผ่านทางออนไลน์ และมีเพียงไม่กี่หลักสูตรเท่านั้นที่เป็นการอบรมทั้งแบบออนไลน์และที่ห้องบังคับการเดินเรือจำลองของบริษัทฯ นายประจำเรือและลูกเรือจำนวน 1,330 คน ได้เข้าอบรมหลักสูตรรวมทั้งสิ้น 30 หลักสูตร ซึ่งเป็นข้อพิสูจน์ถึงความมุ่งมั่นและการให้ความสำคัญของบริษัทฯ ในการฝึกอบรมลูกเรือของเรา

	2564	2565	2566
จำนวนผู้เข้าร่วมอบรม (คน)	1,444	1,021	1,330
จำนวนชั่วโมงในการอบรม (ชั่วโมง)	24,268	22,455	37,002
ชั่วโมงการฝึกอบรมโดยเฉลี่ย (ชั่วโมง/คน/ปี)	16.81	21.99	27.82

### ผลลัพธ์จากการพัฒนาทักษะของนายประจำเรือ

การพัฒนาทักษะนำไปสู่การเพิ่มความสามารถในการจัดการเรือ การใช้อุปกรณ์ และการจัดการขนส่งสินค้า ส่งผลให้การดำเนินงานในแต่ละวันมีประสิทธิภาพและคล่องตัวมากขึ้น นอกจากนี้ ทักษะที่ดีขึ้นในการนำทาง การสื่อสาร และการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ยังช่วยให้สภาพแวดล้อมทางทะเลปลอดภัยยิ่งขึ้น ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุและเหตุการณ์ในทะเล เป็นผลให้บริษัทฯ บรรลุอัตราความถี่ของการบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) ในหมู่พนักงานเท่ากับศูนย์ และ ไม่มีกรณีการเสียชีวิตจากการทำงานภายในพื้นที่ปฏิบัติงานของบริษัทฯ

### อะไรจะเกิดขึ้นที่ศูนย์ฝึกอบรมเพื่อเอสแอลในปี 2567?

หลักสูตรใหม่ต่อไปนี้จะเปิดอบรมในปี 2567

1. หลักสูตรสำหรับต้นกลเรือในการรักษาความปลอดภัยของเรือ: หลักสูตรนี้ออกแบบมาเพื่อเพิ่มความตระหนักรู้ถึงความรับผิดชอบและหน้าที่ของต้นกลในฐานะที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยบนเรือ
2. หลักสูตรการจัดการสารอันตรายที่มีปริมาณมากและที่บรรจุในหีบห่อ: หลักสูตรนี้ออกแบบมาสำหรับลูกเรือฝ่ายเดินเรือทุกคน และจะมุ่งเน้นไปที่การจัดการสารอันตรายที่บรรจุบนเรืออย่างปลอดภัย ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบของแข็งหรือบรรจุหีบห่อ
3. หลักสูตรการบำรุงรักษาฝากระวางเรือ: หลักสูตรนี้เน้นย้ำถึงความสำคัญของกัปตันและต้นเรือในการทำความเข้าใจวิธีที่ถูกต้องในการตรวจสอบและบำรุงรักษาฝากระวางเรือ
4. หลักสูตรการฝึกอบรมการผูกซุง: เพื่อให้แน่ใจว่าลูกเรือฝ่ายเดินเรือทุกคนตระหนักดีถึงวิธีการผูกซุงบนคานฟ้า

## การพัฒนาชุมชนและสังคม

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

## ทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC)



**กลยุทธ์:** เพื่อส่งเสริมโอกาสในการทำงานและความก้าวหน้าในอาชีพในภาคการเดินเรือ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสนับสนุนการศึกษาของนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี การสนับสนุนดังกล่าวนี้ บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นสำหรับนักเดินเรือที่มีความเชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล เพื่อสร้างความมั่นใจในการอำนวยความสะดวกที่ราบรื่นและปลอดภัยของการดำเนินการทางการค้าทั่วโลก

ความพยายามของบริษัทฯ นั้นเกินกว่าการอนุรักษ์และส่งเสริมวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และประเพณีทางทะเล บริษัทฯ มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันต่อการเติบโตของเศรษฐกิจทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศโดยการจัดหาแรงงานที่มีทักษะให้กับอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลและบริการเสริม การลงทุนเชิงกลยุทธ์นี้ไม่เพียงแต่ส่งเสริมความคล่องตัวทางเศรษฐกิจ แต่ยังเสริมสร้างความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการขนส่งทางทะเลอีกด้วย บริษัทฯ พยายามที่จะสนับสนุนการปฏิบัติงานของเรืออย่างมีความรับผิดชอบและยั่งยืนด้วยการปลูกฝังนักเดินเรือที่ได้รับการฝึกอบรมมาเป็นอย่างดีและมีการศึกษาที่ได้มาตรฐาน ซึ่งจะช่วยยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของเส้นทางการค้าทางทะเล

บริษัทฯ ยังคงมีส่วนร่วมเชิงรุกกับ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังบริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นการเพิ่มทรัพยากรทางการศึกษาที่มีให้กับผู้ที่มีความปรารถนา กะลาสีเรือ

เป้าหมายอันแน่วแน่ของบริษัทฯ ได้รับการเน้นย้ำผ่านการจัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้จัดสรรการสนับสนุนทางการเงินจำนวนมากให้กับนักเรียนที่มีผลการเรียนดี โดยมียอดการสนับสนุนทุนการศึกษาตั้งแต่ปี 2552 ถึง 2565 เป็นเงินทั้งสิ้น 24,563,476 บาท การจัดตั้งทุนการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความลำบากทางการเงินและส่งเสริมความรู้ความสามารถทางวิชาการให้แก่นักเรียนพาณิชย์นาวี

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังนักเรียนพาณิชย์นาวีจำนวนมากเข้าทำงานบนเรือของบริษัทฯ ซึ่งมีส่วนช่วยอย่างมากในการฝึกฝนเจ้าหน้าที่ไทยให้มีมาตรฐานที่ยอดเยี่ยม เป็นที่น่าสังเกตว่าเจ้าของเรือชาวไทยทุกคน สามารถเข้าถึงนายเรือที่มีความสามารถเหล่านี้ ซึ่งตอกย้ำความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการเติบโตและการพัฒนาทั่วทั้งอุตสาหกรรม

**ผลลัพธ์:** ความพยายามของบริษัทฯ ให้ผลลัพธ์ที่น่าพอใจ ในปี 2566 บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 18 ทุน มูลค่ารวม 1,233,000 บาท ให้แก่นักเรียนพาณิชย์นาวี จนถึงปัจจุบัน บริษัทฯ ของเราได้ให้การสนับสนุนทุนการศึกษาแก่นักเรียนพาณิชย์นาวีไปแล้วทั้งสิ้น 215 คน โดยร้อยละ 79 ของนักเรียนพาณิชย์นาวีเลือกที่จะทำงานกับองค์กรของเราเมื่อสำเร็จการศึกษา ด้วยความพยายามร่วมกันเหล่านี้ บริษัทฯ ยังคงแน่วแน่ในความมุ่งมั่นในการพัฒนาโอกาสในอุตสาหกรรมเดินเรือในขณะเดียวกันก็รักษาบุคลากรที่มีทักษะและความสามารถสำหรับอนาคต



ภาพแสดงนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีพร้อมด้วยกัปตันพัฒนา ศรีรัฐ ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบุคลากรคนประจำเรือ กองเรือฟิเอสแอล

#### การบริจาคเงินให้แก่โรงเรียนมีชัยพัฒนา



บริษัท พีริเชียส ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) สนับสนุนความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ในการพัฒนาการศึกษาและชุมชน บริษัทฯ ภูมิใจที่ได้มีส่วนสนับสนุนโรงเรียนมีชัยพัฒนาด้วยการบริจาคเงิน 1 ล้านบาทในปีนี้ การบริจาคครั้งนี้สะท้อนให้เห็นถึงความเชื่อที่หยั่งรากลึกของบริษัทฯ ในพลังแห่งการเปลี่ยนแปลงของการศึกษา และความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการส่งเสริมสภาพแวดล้อมที่นักเรียนสามารถเจริญเติบโตในทั้งด้านวิชาการ สังคม และอารมณ์ ในขณะที่โรงเรียนมีชัยพัฒนาต้องต่อสู้กับผลพวงของอุทกภัยครั้งใหญ่ในปีที่แล้ว ซึ่งส่งผลให้โรงเรียนจมอยู่ใต้น้ำและขาดช่วงการเรียนรู้อันยาวนาน บริษัทฯ จึงตระหนักถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการส่งเสริมความสามารถในการฟื้นตัวของโรงเรียนและเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้แข็งแรงจากภัยพิบัติทางธรรมชาติในอนาคต

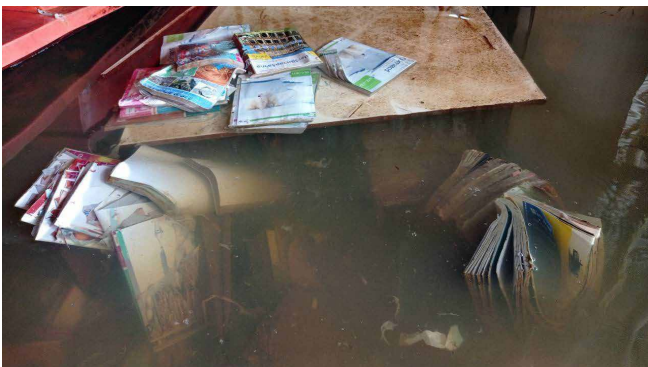
อุทกภัยดังกล่าวส่งผลให้น้ำท่วมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของโรงเรียน รวมถึงพื้นที่กลางแจ้งที่สำคัญ เช่น แปลงเกษตรของนักเรียน พื้นที่งานฝีมือ และป้ายนิทรรศการเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ตลอดจนบทบาทสำคัญที่สภาพแวดล้อมเหล่านี้มีในการอำนวยความสะดวกในการเรียนรู้แบบลงมือปฏิบัติและปลูกฝังทักษะชีวิตที่จำเป็นในหมู่นักเรียน ด้วยตระหนักถึงผลกระทบอย่างมหาศาลของสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ต่อการพัฒนาแบบองค์รวมของนักเรียน โรงเรียนจึงเริ่มดำเนินการริเริ่มเชิงรุกเพื่อหาเงินทุนสำหรับการก่อสร้างเขื่อนที่ด้านหลังของโรงเรียน โครงการที่มีวิสัยทัศน์นี้มีเป้าหมายไม่เพียงแต่เพื่อปกป้องโรงเรียนจากน้ำท่วมในอนาคต แต่ยังเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและน่าอยู่ซึ่งนักเรียนสามารถเรียนรู้ ตำรา และเติบโตโดยไม่มีการหยุดชะงัก



ความร่วมมืออย่างต่อเนื่องระหว่างบริษัทฯ และโรงเรียนมีชัยพัฒนา เป็นตัวอย่างที่ชัดเจนของความมุ่งมั่นร่วมกันในด้านการศึกษาที่ยั่งยืนและการเสริมสร้างศักยภาพของชุมชน บริษัทฯ พยายามที่จะสนับสนุนการเข้าถึงการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างเท่าเทียมกันและส่งเสริมวัฒนธรรมการเรียนรู้ตลอดชีวิตภายในชุมชนผ่านโครงการริเริ่มต่างๆ เช่น โครงการให้ทุนสนับสนุนการศึกษา ด้วยการขยายการสนับสนุนไปยังความคิดริเริ่มที่ส่งเสริมนวัตกรรม ความเป็นเลิศ ความยั่งยืน และความเท่าเทียมทางเพศ บริษัทฯ เชื่อว่าการศึกษาคือเป็นตัวเร่งในการเติมเต็มของแต่ละบุคคลและความก้าวหน้าทางสังคม ในขณะที่โรงเรียนมีชัยพัฒนาเริ่มดำเนินการกิจในการสร้างและฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐาน บริษัทฯ ยังคงยืนหยัดอย่างแน่วแน่ในความมุ่งมั่นในการยืนหยัดเคียงข้างโรงเรียน เพิ่มศักยภาพให้กับชุมชน และเลี้ยงดูผู้นำรุ่นต่อไปและผู้สร้างความเปลี่ยนแปลง ผ่านพลังการเปลี่ยนแปลงของการศึกษา

หัวใจของภารกิจของบริษัทฯ อยู่ที่ความมุ่งมั่นอันแน่วแน่ต่อการศึกษาซึ่งเป็นรากฐานสำคัญของการเสริมพลังและความก้าวหน้า ในขณะที่บริษัทฯ ให้คำมั่นสัญญาที่จะสนับสนุนโรงเรียนมีชัยพัฒนาด้วยการบริจาคอย่างเอื้อเฟื้อ บริษัทฯ ได้ยืนหยัดในความเชื่อของบริษัทฯ ว่าการศึกษาเป็นเครื่องมือที่ทรงพลังที่สุดในการกำหนดอนาคตที่ดีที่สุดในชีวิต หลังจากเหตุการณ์น้ำท่วมเมื่อปีที่แล้ว ความสามารถในการฟื้นตัวของโรงเรียนและชุมชนถือเป็นข้อพิสูจน์ถึงพลังในการเปลี่ยนแปลงของการศึกษา ด้วยแรงบันดาลใจจากจิตวิญญาณอันแน่วแน่ของพวกบริษัทฯ ทุกภาคส่วนจึงร่วมกันเพื่อสร้างไม่เพียงแต่เงื่อนไขอันอำนวยความสะดวกเท่านั้น แต่ยังเป็นรากฐานแห่งความหวังและโอกาสสำหรับเด็กทุกคน ในความพยายามร่วมกันของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้หว่านเมล็ดพันธุ์แห่งการเปลี่ยนแปลง บ่มเพาะมรดกแห่งการเรียนรู้และการเสริมพลังที่จะคงอยู่ตลอดไปในรุ่นต่อไป

ภาพด้านล่างแสดงให้เห็นโรงเรียนมีชัยพัฒนาท่ามกลางเหตุการณ์น้ำท่วม



### สร้างวันพรุ่งนี้ที่สดใสยิ่งขึ้น: โครงการมอบทุนการศึกษาแก่บุตรของพนักงานและลูกเรือ

ที่พีเอสแอล เราเชื่อมั่นในการลงทุนไม่ใช่ว่าแค่ในธุรกิจของเราเท่านั้น แต่ยังรวมถึงอนาคตด้วย บริษัทฯ จึงมีความยินดีที่จะประกาศว่าในปี 2566 เราได้ริเริ่มโครงการมอบทุนการศึกษาเพื่อช่วยเหลือบุตรของพนักงานและลูกเรือของบริษัทฯ โครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนเยาวชนในการแสวงหาแรงบันดาลใจทางด้านการศึกษาและมอบความช่วยเหลือทางการเงินแก่บุตรของพนักงานของเรา

ในปีนี้ บริษัทฯ ได้ทำการตรวจสอบใบสมัครบุตรของพนักงานที่มีความสามารถและสมควรได้รับทุนการศึกษา การคัดเลือกผู้ได้รับทุนเป็นเรื่องยากแต่ก็คุ้มค่า อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความยินดีที่จะสนับสนุนเยาวชนที่มีความโดดเด่นเหล่านี้ในเส้นทางการศึกษา บริษัทฯ ได้มอบทุนการศึกษาทางวิชาการจำนวน 21 โดยบริษัทฯ ขอแสดงความยินดีกับผู้ที่ได้รับทุนทุกคน

บริษัทฯ รู้สึกเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่ได้มีบทบาทในการเส้นทางการศึกษาที่น่าตื่นเต้นของเด็กเหล่านี้

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

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ มีความภูมิใจที่ได้ร่วมมือกับสภากาชาดไทยในการขับเคลื่อนการบริจาคโลหิต ซึ่งมีส่วนช่วยในระบบบริการสุขภาพของท้องถิ่นและช่วยชีวิตคน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานการณ์ที่ไม่คาดฝันของการระบาดของโควิด-19 การขับเคลื่อนเหล่านี้จึงต้องถูกระงับชั่วคราว ทั้งนี้ บริษัทฯ มีความยินดีที่จะประกาศว่าการบริจาคโลหิตได้กลับมาจัดอีกครั้ง ซึ่งถือเป็นการกลับมาสานต่อภารกิจที่สำคัญนี้ ในปี 2566 การรับบริจาคโลหิตได้จัดขึ้น 2 ครั้ง ในเดือนมิถุนายนและตุลาคม มีจำนวนโลหิตที่ได้รับบริจาครวมทั้งสิ้น 40,500 ซีซี



กิจกรรมบริจาคโลหิตที่จัดขึ้นประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก แสดงถึงความพยายามร่วมกันระหว่างพนักงานและชุมชนท้องถิ่น ด้วยความศรัทธาเริ่มนี้ ไม่เพียงแต่สามารถช่วยชีวิตคนได้เท่านั้น แต่ยังยกระดับความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับชุมชนให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ซึ่งแสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการสร้างผลกระทบเชิงบวกนอกเหนือจากกิจกรรมทางธุรกิจตามปกติ

### ฟิตเนสแอ่ววิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี

การมีสุขภาพที่ดีถือเป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้ปฏิบัติงานบนเรือ เนื่องจากส่งผลโดยตรงต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพโดยรวมในการปฏิบัติหน้าที่ ในขณะที่ทำงานบนเรือ ลูกเรือต้องเผชิญกับงานที่ทำหายและต้องใช้แรงกายเป็นอย่างมาก ซึ่งมักเกิดในสภาพแวดล้อมที่ห่างไกลหรือเป็นอันตราย การมีสุขภาพที่ดีช่วยให้มั่นใจได้ว่าลูกเรือมีความแข็งแรง ความตื่นตัว และความยืดหยุ่นในการทำงานที่ได้รับมอบหมาย ลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ และตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ลูกเรือที่มีสุขภาพดียังมีความสำคัญต่อความสำเร็จในการเดินเรือ เนื่องจากการเจ็บป่วยอาจนำไปสู่การขาดแคลนกำลังคนและส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการปฏิบัติการทางทะเล

การวิ่งหรือเดินเร็วถือเป็นการออกกำลังกายที่มีประโยชน์ นอกจากประโยชน์ต่อสุขภาพกายแล้ว กิจกรรมนี้ยังช่วยปรับอารมณ์และยกระดับสุขภาพจิตให้ดีขึ้น ซึ่งเกิดจากการปล่อยสารเอ็นโดรฟินที่ช่วยบรรเทาความเครียดและช่วยจัดการกับความเครียดเชิงลบ เช่น ความโกรธและความหุนหัน ความมุ่งมั่นในการวิ่งให้ถึงเส้นชัย เป็นการสร้างแรงจูงใจ ความมีระเบียบวินัย และความรู้สึกถึงความสำเร็จ ซึ่งเชื่อกันว่าเป็นการช่วยเพิ่มพลังและความคิดสร้างสรรค์ ที่ได้จากความสงบและการพักผ่อนที่เพียงพอ และการรับประทานอาหารที่ดีต่อสุขภาพที่เกิดจากการออกกำลังกาย ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงปี 2566 บริษัทฯ ได้จัดงาน ‘ฟิตเนสแอ่ววิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี’ ที่สวนลุมพินี ซึ่งอยู่ใจกลางย่านธุรกิจของกรุงเทพฯ กิจกรรมนี้ได้รับผลการตอบรับที่ดีมาก โดยมีพนักงานและและนักเรียนจากศูนย์ฝึกพิกาศูนย์นำวิเข้าร่วมเป็นจำนวนมาก นอกจากสร้างการรับรู้ให้กับอุตสาหกรรมการขนส่งแล้ว บริษัทฯ ยังใช้โอกาสนี้สร้างความตระหนักถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพและส่งเสริมการออกกำลังกาย อย่างไรก็ตาม ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาจนถึงปี 2565 บริษัทฯ ไม่สามารถจัดงานวิ่งนี้ได้เนื่องจากข้อจำกัดด้านขั้นตอนและสถานการณ์โควิด-19 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะกลับมาจัดงานนี้ในทุกปี นับตั้งแต่ปี 2566 เป็นต้นไป เนื่องจากสถานการณ์ได้กลับเข้าสู่ภาวะปกติแล้ว



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

**สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้**

- การเฉลิมฉลองวันเดินเรือโลกในปี 2565 นั้นได้เชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) ข้อ 13 และข้อ 14 ว่าด้วยการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการใช้มหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืน เพื่อเป็นการเฉลิมฉลองวันเดินเรือโลกและเพื่อยืนยันความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการอนุรักษ์ระบบนิเวศทางทะเล พนักงานของบริษัทฯ จำนวน 43 คน ร่วมอาสาในกิจกรรม “รวมทีมเพื่อทำความสะอาด” ณ ชายหาดบ้านอำเภอ เราร่วมมือกันทำความสะอาดโดยเก็บขยะทะเลได้เกือบ 90 กิโลกรัม เรามุ่งมั่นที่จะทำหน้าที่ของเราต่อไป แม้ว่าจะเป็นเพียงส่วนเล็กน้อยในการปกป้องมหาสมุทรอันมีค่าและเปราะบาง
- ในปี 2565 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 1,000,000 บาท ให้กับโรงเรียนมีชัยพัฒนา เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามของบริษัทฯ ในการพัฒนาการศึกษาให้กับเด็กในชุมชน การบริจาดดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการอุทิศตนของโรงเรียนในด้านนวัตกรรม ความเป็นเลิศ ความยั่งยืน และความเท่าเทียมทางเพศ ซึ่งสอดคล้องกับค่านิยมของบริษัทฯ
- ในปี 2564 บริษัทฯ บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 20 เครื่อง แก่โรงเรียนวัดทองทั่ว (เอกรพานิข) 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 ได้รับบริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกัน นานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 246,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 21” ให้กับคณະนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงและทาสีต่อเติม ห้องน้ำ ห้องสุขา ห้องปฐมพยาบาล ห้องครัวและโรงอาหาร ปรับสภาพภูมิทัศน์ บริเวณโดยรอบของโรงเรียน ทาสีสถานมเด็กเล่น สนามกีฬา ทางเข้าโรงเรียนและสร้างหลังคาของสถานีหยุดรถรับส่งนักเรียน ให้แก่โรงเรียนบ้านทุ่งโป่ง ตำบลหนองปรือ อำเภอนงนุช จังหวัดกาญจนบุรี บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ 1) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 211,790 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 20” ให้กับคณະนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงห้องน้ำ โรงอาหารสนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน ทาสีตึกเรียนสำหรับเด็กอนุบาล ณ โรงเรียนชอย 19 สาย 2 ขวา 2) ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 232,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 19” ให้กับคณະนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงห้องกิจกรรม ห้องพยาบาล สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน บ้านธรรมรัตน์ จังหวัดฉะเชิงเทรา 3) ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณະนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนน ทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้านซับดินดำ จังหวัดสระบุรี 4) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณະนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี 5) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณະนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว 6) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณະนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 7) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณະนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 8) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณະนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 9) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณະนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านไบบีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักที่มี 96 เตียงนอนให้แก่วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมทั้งการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุดทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมี บริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนานิสิตสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคตในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรตินิยมให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช

- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยน์าวินานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือการมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน 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 แก่โรงเรียนมัธยมวารีชภูมิ 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 ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรณีพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยมจำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสศึกษา
- 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 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เซมังกูดี ทามิล นาฑู ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการกีฬา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพาณิชยน์าวี
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่าง ๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชยน์าวี ศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวีเพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสวน 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 ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ใช้ข้อมูลตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 34 งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน คำนิยามต่างๆ เกี่ยวข้องกับการเงินและการดำเนินงานที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ บริษัทฯ ได้ให้คำนิยามไว้บางส่วนตามรายละเอียดดังนี้

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวันในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (Opex)** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ คำนวณโดยถือว่ามี 365 วันทำการในรอบปี ซึ่งไม่รวมค่าเสื่อมราคาแตรวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีตามนโยบายทางการเงินบัญชี (กรณาคูรายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.5) ซึ่งรวมอยู่ในส่วนของค่าเสื่อมราคาในงบการเงินของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นต้นทุนที่ต้องเกิดขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือ ค่าซ่อมแซม ค่าประกันภัย ค่าสิ่งใช้สอยจำเป็นบนเรือ ค่าน้ำมัน ต้นทุนการจัดการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

**ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ** - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง ต้นทุนในการเดินเรือซึ่งไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชี

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

**ต้นทุนจากการเดินเรือรวม** - ต้นทุนจากการเดินเรือรวมในงบการเงิน หมายถึง ผลรวมของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือและค่าใช้จ่ายรายเที่ยวการเดินเรือ

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

**รายได้จากการเดินเรือ** - รายได้จากการเดินเรือในงบการเงิน หมายถึง รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลาและรายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวที่ได้รับในอีกความหมายหนึ่งคือรายได้ทั้งหมดที่เกิดจากการให้เช่าเป็นระยะเวลาและการให้เช่าเป็นรายเที่ยว

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

**ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ** - บริษัทฯ ต้องนำเรือเข้าอู่เรือแห่งเพื่อตรวจเช็ค ซ่อมแซมและบำรุงรักษา และการปรับปรุงอื่นๆ ตามกำหนดเวลาเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด และกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรม โดยปกติ บริษัทฯ จะนำเรือเข้าอู่เรือเพื่อตรวจเช็คทุกๆ สองปีครึ่งและห้าปีสำหรับการสำรวจเรือขึ้นต้นและสำรวจเรือพิเศษตามลำดับ บริษัทฯ บันทึกต้นทุนที่เกิดขึ้นเป็นค่าใช้จ่ายรอตัดบัญชี โดยตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสองปีสำหรับค่าใช้จ่ายจากการสำรวจเรือขึ้นต้น และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือตัดบัญชีภายในระยะเวลาสี่ปี

สำหรับค่าใช้จ่ายในการสำรวจเรือพิเศษ จำนวนเงินที่ตัดบัญชีของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือรวมอยู่ในค่าเสื่อมราคา แต่ไม่ได้รวมอยู่ในต้นทุนการเดินเรือที่แสดงในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รวมค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีในการคำนวณค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อลำต่อวัน (Opex) เพื่อความครบถ้วนของค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

**ค่าเสื่อมราคา** - ส่วนประกอบหลักในรายการค่าเสื่อมราคาในงบการเงิน ได้แก่ ค่าเสื่อมราคาที่เกิดจากเรือ ซึ่งรวมถึงต้นทุนค่าซ่อมแซมและสำรวจเรือตัดบัญชีดังที่อธิบายไว้แล้วข้างต้น

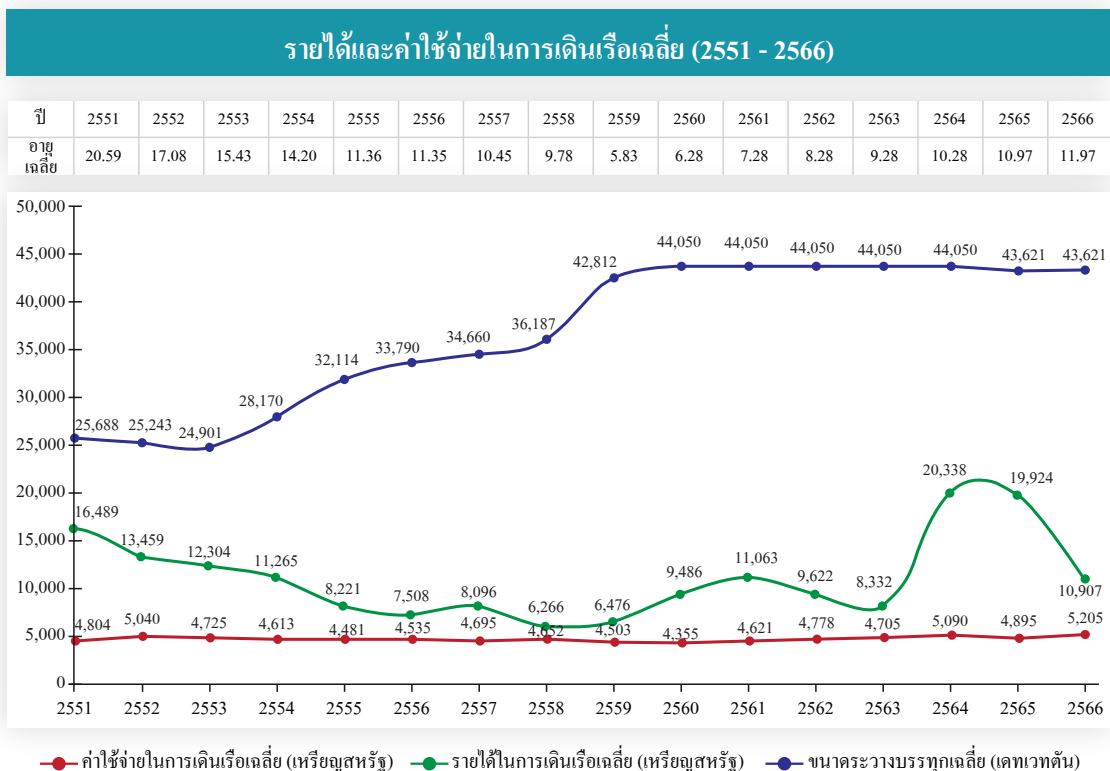
**วันหยุดการเดินเรือ** - วันหยุดการเดินเรือ หมายถึง วันที่ไม่มีการเดินเรือ เนื่องจากเหตุผลทางด้านเทคนิค และอาจหมายรวมถึงวันที่ไม่มีการเดินเรือเนื่องจากเรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือที่อู่แห้ง หรืออยู่ที่กลางทะเล หรืออยู่ที่ท่าเรือเพื่อซ่อมแซม หรือในกรณีที่เรือเสีย

**กำไรขั้นต้น** - หมายถึง รายได้จากการเดินเรือหักด้วยต้นทุนจากการเดินเรือ

**อัตรากำไรขั้นต้น** - เกิดจากกำไรขั้นต้นหารด้วยรายได้จากการเดินเรือแสดงค่าเป็นร้อยละ

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

## 1.2 รายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ



ในปี 2566 รายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 10,907 เหรียญสหรัฐอเมริกา ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำอยู่ที่ 5,205 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ตารางการเปรียบเทียบรายได้ในการเดินเรือของเรือขนาดแฮนด์ไฮส์และเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ กับตลาดค่าระวาง (ข้อมูลจาก Clarksons)

ดัชนีค่าระวาง	ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางในปี 2566	ค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือตามตลาดเหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	รายได้จากการเดินเรือของบริษัทฯ เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	สูงกว่า (ต่ำกว่า) อัตราค่าเช่าเรือของตลาด
BHSI (เรือขนาดแฮนด์ไฮส์)	579	10,420	10,280	(1.34%)
BSI (เรือขนาดซูปราแมกซ์)	1,022	11,240	11,682	3.93%

ในระหว่างปี 2566 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 579 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 10,420 เหรียญสหรัฐอเมริกา และเมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 10,280 เหรียญสหรัฐอเมริกา (รวมเรือขนส่งซีเมนต์) ซึ่งต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 1.34 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI) อยู่ที่ระดับ 1,022 จุด โดยมาจากค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 11,240 เหรียญสหรัฐอเมริกา และเมื่อเปรียบเทียบกับเรือขนาดซูปราแมกซ์และเรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ ซึ่งทำรายได้ต่อวันอยู่ที่ 11,682 เหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งสูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI ร้อยละ 3.93

ตารางการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม

(รายงานของอุตสาหกรรมจัดทำโดย Braemar)

สำหรับปีรายการ	ค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม* 2566 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2565 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)	บริษัทฯ 2566 เหรียญสหรัฐ (ต่อวัน)
ค่าใช้จ่ายลูกเรือ	3,129	2,741	2,754
ค่าเบี้ยประกันภัย	388	378	404
ค่าใช้จ่ายทางเทคนิค	1,468	1,323	1,455
รวมค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	4,985	4,442	4,613

\* ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยสำหรับอุตสาหกรรมคำนวณจากค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยของเรือขนาดแฮนด์ไฮส์และเรือขนาดแฮนด์แมกซ์

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 4,442 เหรียญสหรัฐอเมริกาในปี 2565 (ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 453 เหรียญสหรัฐอเมริกา) เป็น 4,613 เหรียญสหรัฐต่อวันในปี 2566 (ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือต่อวันจำนวน 592 เหรียญสหรัฐอเมริกา) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมรายละเอียดตามตารางข้างบน



### 1.3 วงเงินสินเชื่อ/เงินกู้

รายละเอียดของวงเงินกู้มีดังต่อไปนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2566 ล้านเหรียญสหรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนดในปี 2566 ล้านเหรียญสหรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2566 ล้านเหรียญสหรัฐ
1	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พีริเชียส รูบีส จำกัด บริษัท พีริเชียส โอปอลส์ จำกัด บริษัท พีริเชียส วินัส จำกัด และบริษัท พีริเชียส เนปจูน จำกัด	10.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของแต่ละยอดเงินกู้ที่เบิกถอนโดยชำระคืนงวดแรกหลังจากได้รับเรือแต่ละลำแล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	5.69	31.58
2	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ และบริษัท พีริเชียส ฟอเรสต์ จำกัด	10.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งการชำระคืนเท่า ๆ กันจำนวน 39 งวดเป็นรายไตรมาส แต่ละงวดเท่ากับ 1/55 ของยอดเงินกู้ที่เบิกถอน โดยชำระคืนงวดแรกในวันสิ้นสุดไตรมาสของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดในงวดที่ 40	-	1.18	11.48
3	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พีริเชียส แลนด์ จำกัด บริษัท พีริเชียส เลคส์ จำกัด บริษัท พีริเชียส ฟอนด์ส จำกัด บริษัท พีริเชียส คอมเมิร์ซ จำกัด และบริษัท พีริเชียส ออานาเม้นท์ส จำกัด	7.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 27 งวดเป็นรายไตรมาส โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	2.80	18.90
4	SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัท พีริเชียส วิชั่นส์ ฟิทีอี่ ลิมิตัด	5.0	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	แบ่งชำระเท่า ๆ กันจำนวน 20 งวดเป็นรายไตรมาส ไตรมาสละ 211,250 เหรียญสหรัฐ โดยชำระคืนงวดแรกหลังจากเบิกถอนเงินกู้แล้ว 3 เดือน และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดจำนวน 1,775,000 เหรียญสหรัฐ พร้อมกับชำระคืนงวดสุดท้าย ณ วันสุดท้ายของสัญญา	-	4.31	-
5	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัท พีริเชียส เฟอร์ลส์ จำกัด และ บริษัท พีริเชียส ธอทส์ ฟิทีอี่ ลิมิตัด	2.5	SOFR บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนจำนวน 10 งวดเป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน งวดละ จำนวน 1,010,000 เหรียญสหรัฐ เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และงวดที่ 10 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด	-	4.04	-
6	ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment	บริษัท พีริเชียส ฟอเรสต์ ฟิทีอี่ ลิมิตัด บริษัท พีริเชียส ฟรเวนเจอร์ ฟิทีอี่ ลิมิตัด บริษัท พีริเชียส กลอริส ฟิทีอี่ ลิมิตัด บริษัท พีริเชียส วิสคอม ฟิทีอี่ ลิมิตัด บริษัท พีริเชียส สปาร์คส์ ฟิทีอี่ ลิมิตัด และบริษัท พีริเชียส บริดจส์ ฟิทีอี่ ลิมิตัด	5.0	SOFR <sup>(1)</sup> บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 5 วงย่อยตามเรือแต่ละลำ จะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 5 ปีโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส งวดละเท่า ๆ กันโดยเริ่มชำระงวดแรกสามเดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมด (ยกเว้นวงเงินกู้ย่อย F) พร้อมกับชำระเงินกู้งวดสุดท้าย (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18)	-	31.50	-
7	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยและธนาคารทหารไทย และธนาคาร จำกัด (มหาชน)	บริษัท พีริเชียส คอมฟอร์ทส์ ฟิทีอี่ ลิมิตัด บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี่ ลิมิตัด บริษัท เอบีซี ทุ ฟิทีอี่ ลิมิตัด บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี่ ลิมิตัด และบริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี่ ลิมิตัด	8.0	SOFR <sup>(1)</sup> บวก ส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 5 วงย่อยตามเรือแต่ละลำจะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลาสูงสุดไม่เกิน 8 ปี โดยแบ่งเป็น 32 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสตามจำนวนเงินที่ระบุในสัญญา โดยเริ่มชำระงวดแรกในวันที่ 30 ธันวาคม 2564 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	13.35	54.81

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	ผู้กู้	ระยะเวลา (ปี)	อัตราดอกเบี้ย	การชำระคืนเงินกู้	เบิกถอนในปี 2566 สำหรับรัฐ	ชำระคืน / ชำระคืนก่อนกำหนด ในปี 2566 สำหรับรัฐ	เงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2566 สำหรับรัฐ
8	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาสังขโปร์	บริษัท พีริเชียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท พีริเชียส ไทคัส พีทีอี ลิมิเตด	6.0	SOFR บวกส่วนเพิ่ม	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้	15.90	4.18	27.40
9	THEIYO BANK, LTD. สาขาสังขโปร์	บริษัท พีริเชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	5.0	SOFR บวกส่วนเพิ่ม	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	9.00	0.69	8.31
10	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัท พีริเชียส สโคโนส์ ชิปปิง จำกัด และบริษัท พีริเชียส เม้าท์ลัส จำกัด	7.0	SOFR บวกส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 2 วงเงินย่อย โดยวงเงินกู้ ก จะชำระคืนเป็นระยะเวลาสูงสุดไม่เกิน 7 ปี โดยแบ่งออกเป็น 28 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสโดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย วงเงินกู้ ข จะชำระคืนเป็นระยะเวลาสูงสุดไม่เกิน 6 ปี โดยแบ่งออกเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสโดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	26.25	-	26.25
11	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment และการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัท พีริเชียส เวย์ส์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส บรีส พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส โทปาซ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส เจค พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส ไวโอเลตส์ พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท พีริเชียส ทิวลิปส์ พีทีอี ลิมิเตด	10.0	SOFR บวกส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 6 วงเงินย่อย ตามเรือแต่ละลำ จะต้องชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยแบ่งเป็น 40 งวด และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	-	-	-
12	ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment	บริษัท พีริเชียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท พีริเชียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	5.0	SOFR บวกส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 4 วงเงินย่อย เงินกู้ภายใต้แต่ละวงเงินย่อยจะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย	36.90	-	36.90
13	ธนาคาร SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัท พีริเชียส เคซีที พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท พีริเชียส แมริโกลด์ พีทีอี ลิมิเตด	5.0	SOFR บวกส่วนเพิ่ม	เงินกู้ซึ่งประกอบไปด้วย 2 วงเงินย่อย วงเงินหลัก จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย วงเงินรองจะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 12 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส	-	-	-

(1) อัตราดอกเบี้ย SOFR บวกส่วนเพิ่ม ถูกทำสัญญาแลกเปลี่ยนเป็นอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดทางการเงินทั้งหมดสำหรับวงเงินกู้ทั้งหมด รายละเอียดของเงื่อนไขทางการเงินสำหรับวงเงินกู้แต่ละวงได้เปิดเผยอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16

#### 1.4 ผลการดำเนินงานทางการเงินจากงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินหลักที่ใช้ในการดำเนินงาน)

ตารางที่จะแสดงต่อไปนี้ได้สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับ 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งตัวเลขทั้งหมดที่แสดงนั้นนำมาจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 34 ในงบการเงินที่ตรวจสอบแล้ว

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566	เพิ่มขึ้น
	ล้านบาทหรือสหรัฐ	ล้านบาทหรือสหรัฐ	ลดลง (ร้อยละ)
<b>งบกำไรขาดทุน</b>			
รายได้รวม	260.45	149.24	(42.70)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ	257.41	144.51	(43.86)
<b>กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) *</b>	<b>180.33</b>	<b>63.81</b>	<b>(64.61)</b>
ค่าเสื่อมราคา *	31.45	32.85	4.45
กำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่าย และภาษีเงินได้	148.88	30.96	(79.20)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	11.12	13.80	24.10
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	137.77	17.16	(87.54)
กำไร (ขาดทุน) อื่นที่มีใช้กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	1.27	3.29	159.06
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิก่อนภาษี</b>	<b>139.04</b>	<b>20.45</b>	<b>(85.29)</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	0.43	0.10	(76.74)
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิ **</b>	<b>138.61</b>	<b>20.35</b>	<b>(85.32)</b>
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	30.54	67.64	121.48
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	45.06	84.46	87.44
เงินฝากธนาคารที่มีการค้าประกัน	2.90	3.01	3.79
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	637.92	608.81	(4.56)
<b>สินทรัพย์รวม</b>	<b>703.19</b>	<b>711.38</b>	<b>1.16</b>
รายได้รับล่วงหน้า	1.58	1.29	(18.35)
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	33.61	52.11	55.04
รวมหนี้สินหมุนเวียน	54.03	66.58	23.23
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	160.50	161.97	0.92
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>226.87</b>	<b>236.68</b>	<b>4.32</b>
ทุนเรือนหุ้น	51.06	51.06	-
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	63.29	63.29	-
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>476.32</b>	<b>474.70</b>	<b>(0.34)</b>
<b>มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (เหรียญสหรัฐ)</b>	<b>0.31</b>	<b>0.30</b>	<b>(3.23)</b>

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

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

- **รายได้และผลกำไร**

รายได้รวมลดลงจาก 260.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2565 เป็น 149.24 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 รายได้จากการเดินเรือสุทธิลดลงจาก 257.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2565 เป็น 144.51 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 โดยรายได้จากการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (TC Rate) ลดลงจาก 19,924 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2565 เป็น 10,907 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2566 บริษัทฯ มีจำนวนเรือ 38 ลำ ณ สิ้นปี 2565 และปี 2566 ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำ (Opex) เพิ่มขึ้นจาก 4,895 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2565 เป็น 5,205 เหรียญสหรัฐอเมริกานในปี 2566 (รวมค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่ายของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือกำไรก่อนหักดอกเบี้ยจ่ายภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายตัดบัญชี (EBITDA) ลดลงจาก 180.33 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2565 เป็น 63.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566

ต้นทุนการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเพิ่มขึ้น แต่ยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม ดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 1.2 ข้างต้น

ค่าเสื่อมราคา (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 31.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2565 เป็น 32.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจาก 11.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2565 เป็น 13.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง SOFR

บริษัทฯ มีผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 17.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 เปรียบเทียบกับผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 137.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2565 บริษัทฯ มีผลกำไรอื่นที่มีผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 3.29 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 เปรียบเทียบกับผลกำไรอื่นที่มีผลกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 1.27 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2565

ภาษีเงินได้นิติบุคคล 0.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 และ 0.43 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2565 เป็นภาษีที่เกิดขึ้นจากรายได้อื่นที่มีผลกำไรจากการเดินเรือ

จากที่อธิบายมาข้างต้นส่งผลให้ บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 20.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิจำนวน 138.61 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานในปี 2565

- **สินทรัพย์ หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น**

- สินทรัพย์หมุนเวียน**

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 39.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกานเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 37.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน เนื่องจากผลประกอบการไตรมาสสุดท้ายของปี 2566 แข็งแกร่งกว่าที่คาดหวังไว้ และเนื่องจากบริษัทฯ ได้มีการเบิกถอนเงินกู้ บริษัทฯ เรียกเก็บค่าระวางเรือจากลูกค้าล่วงหน้าเกือบทั้งหมด (จำนวนร้อยละ 95 ของค่าระวางในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และจะเรียกเก็บค่าเช่าจากลูกค้าล่วงหน้าทุก 15 วันในกรณีที่เป็นการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time Charter)) บริษัทฯ จึงแทบจะไม่มีปัญหาใดๆ จากการติดตามหนี้ ดังนั้น ยอดลูกหนี้ส่วนมากจึงเป็นเงินรายได้เบ็ดเตล็ดที่จะได้รับจากตัวแทนผู้เช่าเรือ และรายได้ค้างรับตามจำนวนเปอร์เซ็นต์ของการให้บริการที่จบสิ้นแล้ว บริษัทฯ มีนโยบายในการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (ECLs) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.17 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจำนวนเพียง 0.002 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน

- เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน**

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้นจำนวน 0.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาน ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเงินกู้ ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9

## ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

มูลค่าของรายการที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ของบริษัทฯ ลดลงจากปีก่อนหน้าจากค่าเสื่อมราคา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีกองเรือทั้งสิ้นจำนวน 38 ลำ ซึ่งรายละเอียดได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อกองเรือในรายงานฉบับนี้

## หนี้สินรวม

ณ ต้นปี 2566 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมจำนวน 194.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในระหว่างปีเบิกถอนเงินกู้ยืมรวมจำนวน 88.05 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่ชำระคืนเงินกู้ยืมรวมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดรวมจำนวน 67.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 161.97 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในขณะที่มียอดคงเหลือของเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันรวมจำนวน 214.08 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 226.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2565 เป็น 236.68 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาในปี 2566

## ส่วนของผู้ถือหุ้น

ในปี 2566 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 20.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาและมีการจ่ายเงินปันผลจำนวน 18.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หลังจากการเปลี่ยนแปลงของการจัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น และส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่จำนวน 474.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาซึ่งลดลงจาก 476.32 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2565 มูลค่าสุทธิตามบัญชีต่อหุ้นอยู่ที่ 0.30 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี 2566

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

สำหรับปีสิ้นสุด / ณ วันที่	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566
<b>อัตราส่วน (เท่า)</b>		
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน	0.83	1.27
หนี้สินรวม/ ส่วนของผู้ถือหุ้น	0.48	0.50
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ***	3.52	1.59
EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย	17.82	4.95

\*\*\* อัตราส่วนนี้คำนวณตามข้อกำหนดทางการเงินที่ระบุไว้ในสัญญาให้สินเชื่อ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของบริษัทฯ (อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม) อยู่ที่ 0.50 เท่า ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 0.48 เท่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเพิ่มขึ้นเนื่องจากหนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากเงินกู้ยืม

อัตราส่วนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับปี 2566 อยู่ที่ 1.27 เท่า ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก 0.83 เท่าในปี 2565 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ อยู่ที่ 1.59 เท่า ขณะที่อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ยอยู่ที่ 4.95 เท่า

## 1.5 การวิเคราะห์งบการเงินรวมสกุลเงินบาทที่ตรวจสอบแล้ว

### • การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุน

รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (สุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป) สำหรับปี 2566 ลดลงประมาณร้อยละ 44 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในปี 2565 เนื่องจากรายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือลดลง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือสำหรับปี 2566 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2565 เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าอะไหล่และพัสดุภัณฑ์ ในปี 2566 ต้นทุนการเดินเรือรวมซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ รายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไปเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4 เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนการเดินเรือรวมในปีก่อนหน้า ในปี 2566 รายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไปลดลงเนื่องจากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวได้ลดลงจากร้อยละ 0.8 ในปี 2565 เป็นร้อยละ 0.5 ในปี 2566

รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือลดลงจากปีก่อนหน้า ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (OPEX) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า กำไรขั้นต้นลดลงร้อยละ 58 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ขณะที่อัตรากำไรขั้นต้นลดลงจากร้อยละ 77 เป็นร้อยละ 58 ดอกเบี่ยรับในปี 2566 เพิ่มขึ้นจำนวน 29.78 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2565

ในปี 2566 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 11.94 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 0.5 ล้านบาทในปี 2565 ในปี 2566 กำไรจากการแลกเปลี่ยนมีสาเหตุหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าที่เทียบเท่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐของเงินไทยบาท

ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับปี 2566 ลดลงจำนวน 91.13 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2565 สาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร

ในปี 2566 บริษัทฯ บันทึกกำไรจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 35.90 ล้านบาทโดยหลัก ๆ มาจากการปิดสัญญาที่กำหนดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 1.41 ล้านบาทในปี 2565

ภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 3.58 ล้านบาทสำหรับปี 2566 เปรียบเทียบกับจำนวน 15.35 ล้านบาทสำหรับปี 2565

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2566 (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า สาเหตุหลักเนื่องมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร

ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจาก 1,324.37 ล้านบาทในปี 2565 เป็น 1,428.68 ล้านบาท ในปี 2566

ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 88.25 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง SOFR จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 709.60 ล้านบาทสำหรับปี 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรจำนวน 4,850.79 ล้านบาทในปี 2565

### • การวิเคราะห์งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัทฯ มีรายการขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2566 จำนวน 303.00 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับรายการกำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2565 จำนวน 754.54 ล้านบาท รายการเปลี่ยนแปลงหลักมาจากอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการนำเสนองบการเงิน

### • การวิเคราะห์งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 1,332.95 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2565 โดยหลักๆ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 1,259.32 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นในสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10

เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้นจำนวน 2.58 ล้านบาทตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ยืมตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9

สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ลดลงจำนวน 148.94 ล้านบาทเนื่องจากมูลค่ายุติธรรมของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยลดลงตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 31

ที่ดิน อาคาร และ อุปกรณ์ลดลงจำนวน 1,212.55 ล้านบาท โดยหลักๆ มาจากค่าเสื่อมราคา

สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจำนวน 41.86 ล้านบาทจาก 24,303.96 ล้านบาทในปี 2565 เป็น 24,345.82 ล้านบาท ในปี 2566 ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 411.04 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี ชดเชยกับการลดลงของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

ณ สิ้นปี 2566 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาว (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) จำนวน 5,543.00 ล้านบาท ขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวรวมจำนวน 7,326.36 ล้านบาท ในระหว่างปี 2566 บริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมเป็นจำนวน 3,080.87 ล้านบาทและชำระคืนเงินกู้ยืมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนดรวมจำนวน 2,363.73 ล้านบาท

หนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจากจำนวน 7,841.16 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2565 เป็นจำนวน 8,100.07 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2566

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมลดลงจากจำนวน 16,462.81 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2565 เป็นจำนวน 16,245.75 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2566 การเปลี่ยนแปลงเนื่องมาจากกำไรสุทธิจำนวน 709.60 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลจำนวน 623.66 ล้านบาทและรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 303.00 ล้านบาท

#### • การวิเคราะห์กระแสเงินสด

ในระหว่างปีบริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 2,555.91 ล้านบาทซึ่งกระแสเงินสดจากการดำเนินงานลดลงจากปีก่อนหน้า ประมาณร้อยละ 61.13

หลังจากรายการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงของเงินทุนหมุนเวียน บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 2,219.86 ล้านบาท ไว้สำหรับใช้ในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ในระหว่างปีบริษัทฯ ได้จ่ายค่าอุปกรณ์เรือ และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือจำนวน 409.53 ล้านบาท และได้จ่ายเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินจำนวน 152.94 ล้านบาท บริษัทฯ มีเงินปันผลรับจำนวน 21.16 ล้านบาทจากการลงทุนในบริษัทร่วม หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 540.62 ล้านบาท

ในระหว่างปีบริษัทฯ เบิกถอนเงินกู้ยืมจำนวน 3,080.87 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมและชำระคืนเงินกู้ยืมก่อนกำหนดรวมจำนวน 2,363.73 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่ายจำนวน 507.67 ล้านบาท บริษัทฯ จ่ายเงินปันผลจำนวน 623.66 ล้านบาท บริษัทฯ ได้รับกำไรจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 56.08 ล้านบาท หลังจากการปรับปรุงรายการอื่นๆ บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 368.20 ล้านบาท

## 2. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานในอนาคต (โปรดอ่านคู่กับหัวข้อการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)

### 2.1 การดำเนินงานด้านความยั่งยืน

บริษัทฯ ประเมินประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนครอบคลุมด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการที่อาจส่งผลกระทบต่อดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมไปถึงการสื่อสารกลยุทธ์เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างมูลค่าขององค์กรในระยะยาวและสนับสนุนการดำเนินงานที่ยั่งยืน

#### • ด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญและเป็นหน้าที่ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้ลดการปล่อยมลพิษซึ่งสามารถวัดผลได้จากการแทนที่เรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ ให้คำมั่นโดยการดำเนินงานด้วยเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และได้ดำเนินการหลากหลายมาตรการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น

- บรรลุเป้าหมายการประหยัดพลังงานประมาณร้อยละ 5 โดยการลดค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อเรือ 1 ลำโดยการติดตั้งท่อปรับความดันสะเทือนบนเรือ 18 ลำในกองเรือ
- การทำความสะอาดตัวเรือที่อยู่ใต้น้ำด้านนอกและใบพัดเรือเป็นประจำเพื่อลดแรงเสียดทานให้น้อยที่สุด
- การใช้สารเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันเฟรียง)
- หลีกเลี่ยงการใช้ไฟฟ้าสิ้นเปลืองบนเรือ
- ใช้เครื่องมือที่ช่วยในการพิจารณาสภาพอากาศและเส้นทางการเดินเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินเรือ
- การใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำแทนการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) ซึ่งทำให้เกิดความเป็นกรดในมหาสมุทร
- การติดตั้งระบบจัดการน้ำถ่วงเรือโดยขณะนี้ได้ติดตั้งบนเรือทุกลำจากกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งเครื่องบำบัดน้ำออกแบบมาเพื่อกำจัด บำบัด ซึ่งช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการถ่ายเทแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งเป็นอันตรายของน้ำถ่วงเรือที่มีการเปลี่ยนถ่ายระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งมั่นในการลดค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าที่สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO ที่จะบรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่ากับศูนย์ ภายในปี 2593

#### • ด้านสังคม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคลสำหรับการเติบโตและความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานผ่านการอบรมภายในบริษัทฯ และโครงการพัฒนาต่างๆ สำหรับพนักงานภายในองค์กร ในปี 2566 บริษัทฯ ใช้เงินจำนวน 2.26 ล้านบาทเพื่อพัฒนาทักษะและความรู้ให้กับพนักงานในบริษัทฯ และพนักงานที่อยู่บนเรือของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินงานโดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อประสิทธิผลในการดำเนินงานสูงสุด นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมุ่งมั่นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานและเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่าง ๆ รวมทั้งให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีความเหมาะสมของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และมีการดำเนินการต่างๆ อีกมากมายตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538

สรุปกิจกรรมเพื่อสังคมรวมการบริจาคและทุนการศึกษาต่างๆ ในปี 2566 ดังนี้

- มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีจำนวน 42 ทุน เป็นจำนวนเงิน 1.23 ล้านบาท
- บริจาคเงิน 1.00 ล้านบาท ให้กับโรงเรียนมีชัยพัฒนา ในอำเภอลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์
- มอบทุนการศึกษาเรียนดีและทุนการศึกษาตามความจำเป็นให้แก่นักเรียนและนักศึกษาจำนวน 21 คน มูลค่า 0.48 ล้านบาท
- พนักงานของบริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ทะเลที่จังหวัดชลบุรี โดยการทำความสะอาดที่อยู่อาศัยของเต่าทะเล และปล่อยปูม้ากลับคืนสู่ทะเล

#### • ด้านการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นโครงสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการโดยจัดทำนโยบายต่างๆ และทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายในที่เพียงพอเหมาะสม และกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมาย การดำเนินงานด้วยความโปร่งใส และมีจริยธรรมทางธุรกิจที่ดี

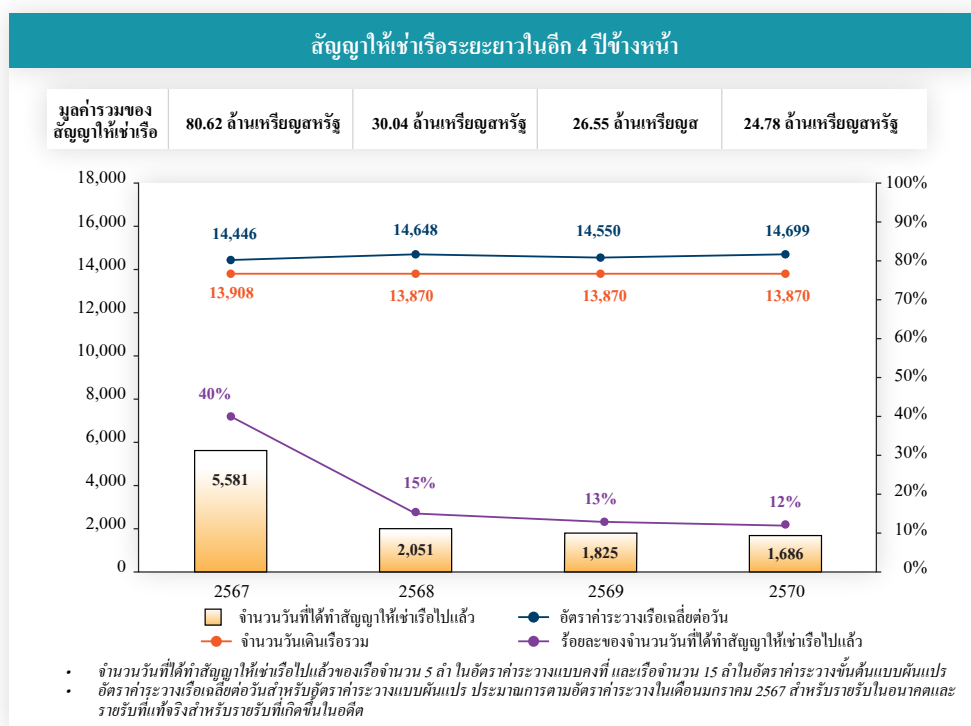


## รางวัลและการยอมรับในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีในปี 2566

- บริษัทฯ ได้รับรางวัล “Best Investor Relations Awards” สำหรับบริษัทที่มีมูลค่าตลาดระหว่าง 10,000 ล้านบาทถึง 30,000 ล้านบาท ในงาน SET Awards 2566 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน THSI ประจำปี 2565 และปี 2566
- บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 14 ปี ติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2566 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- บริษัทฯ ได้คะแนนร้อยละ 100 สำหรับการจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น 6 ปีติดต่อกันตั้งแต่ปี 2561 ถึงปี 2566 จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย (TIA)

## 2.2 ลักษณะของตลาด (โปรดอ่านคู่กับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทซึ่งแสดงในรายงานฉบับนี้)

บริษัท พีริเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน) (“พีเอสแอล” หรือ “บริษัทฯ”) ดำเนินธุรกิจหลักเป็นเจ้าของเรือประเภทยูทิลิตี้ที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือ สำหรับขนส่งสินค้าแห่งเทกองระหว่างประเทศโดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง บริษัทฯ เริ่มดำเนินธุรกิจในกลุ่มเรือขนาดแฮนด์ไซส์ ในช่วงปลายปี 2554 บริษัทฯ ได้ขยายธุรกิจโดยเข้าซื้อเรือขนาดซูพราแมกซ์และได้ซื้อเรือทั้งหมดจำนวน 9 ลำในช่วงระยะเวลา 2 ปี ในปี 2557 และปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือบรรทุกซีเมนต์ตัวถังจำนวน 4 ลำ ซึ่งถูกสร้างขึ้นมาใหม่สำหรับลูกค้ารายหนึ่งเพื่อให้เช่าเหมาลำในระยะยาว ต่อมาในปี 2557 ถึงปี 2560 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือขนาดอัลตราแมกซ์จำนวน 8 ลำ และเรือขนาดอัลตราแมกซ์นี้เป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุดในกองเรือของบริษัทฯ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้รับมอบเรือมือสองขนาดแฮนด์ไซส์ จำนวน 2 ลำ ในปัจจุบัน บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยกลยุทธ์การทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวผูกมัดค่าเช่าไว้ในอัตราค่าระวางที่สูงซึ่งระยะเวลาในการเช่าเรือดังกล่าวมีตั้งแต่ 3 เดือนถึง 5 ปี หรืออาจมีระยะเวลายาวกว่านั้นตามโอกาส นโยบายนี้ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากจนถึงไตรมาสสาม ของปี 2551 หลังจากช่วงเวลาดังกล่าวตลาดได้ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็วและอยู่ในช่วงตกต่ำเป็นระยะเวลายาวนานประมาณ 10 ปี ทำให้ไม่สามารถต่อสัญญาหรือทำสัญญาให้เช่าเรือใหม่ในอัตราที่น่าสนใจได้ บริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย ในปี 2564 ตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองปรับตัวขึ้นอย่างแข็งแกร่งสู่ระดับที่สูงซึ่งไม่เคยเห็นมาก่อนตั้งแต่หลังจากปี 2551 ดังนั้น บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยบริษัทฯ เริ่มสามารถดำเนินตามกลยุทธ์ที่จะทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาว ในปี 2565 ถึงปี 2566 บริษัทฯ ยังคงดำเนินกลยุทธ์โดยการทำสัญญาให้เช่าเรือระยะยาวโดยอ้างอิงกับดัชนีอ้างอิงสำหรับเรือขนาดต่างๆ สัญญาให้เช่าเรือระยะยาวซึ่งมีระยะเวลามากกว่า 1 ปี สำหรับ 4 ปีข้างหน้าที่แสดงด้านล่าง

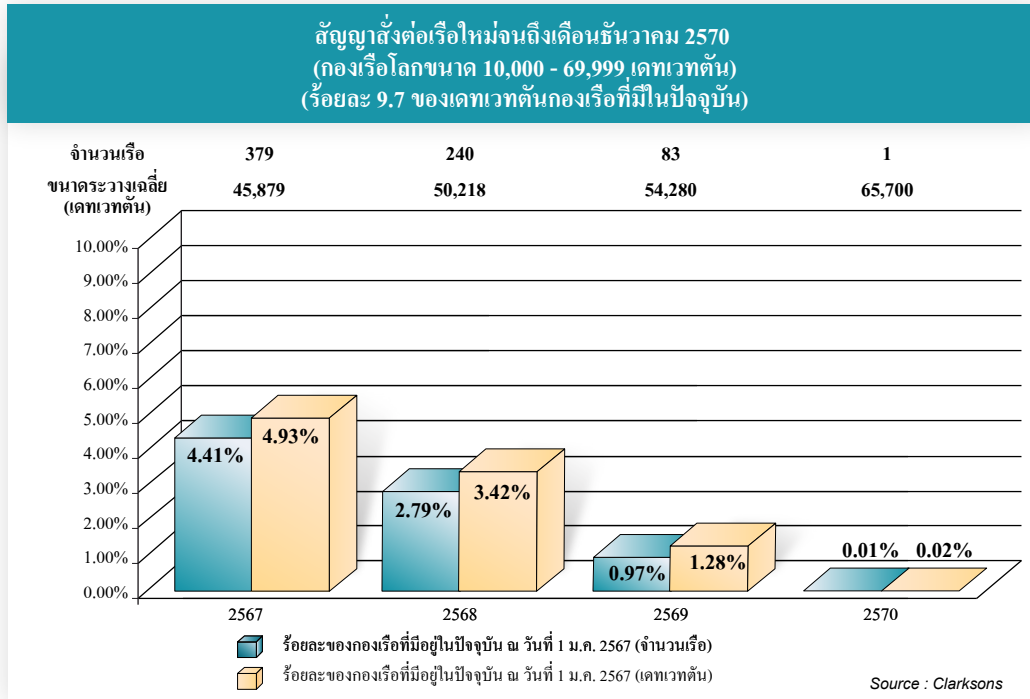


จำนวนวันในการเดินเรือทั้งหมดตามรูปด้านบนมาจากจำนวนเรือในกองเรือของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 38 ลำ ณ สิ้นปี 2566  
โปรดอ่านคำอธิบายและการวิเคราะห์ลักษณะตลาดประกอบได้ที่ รายงานจากคณะกรรมการบริษัท ที่แสดงในรายงานฉบับนี้

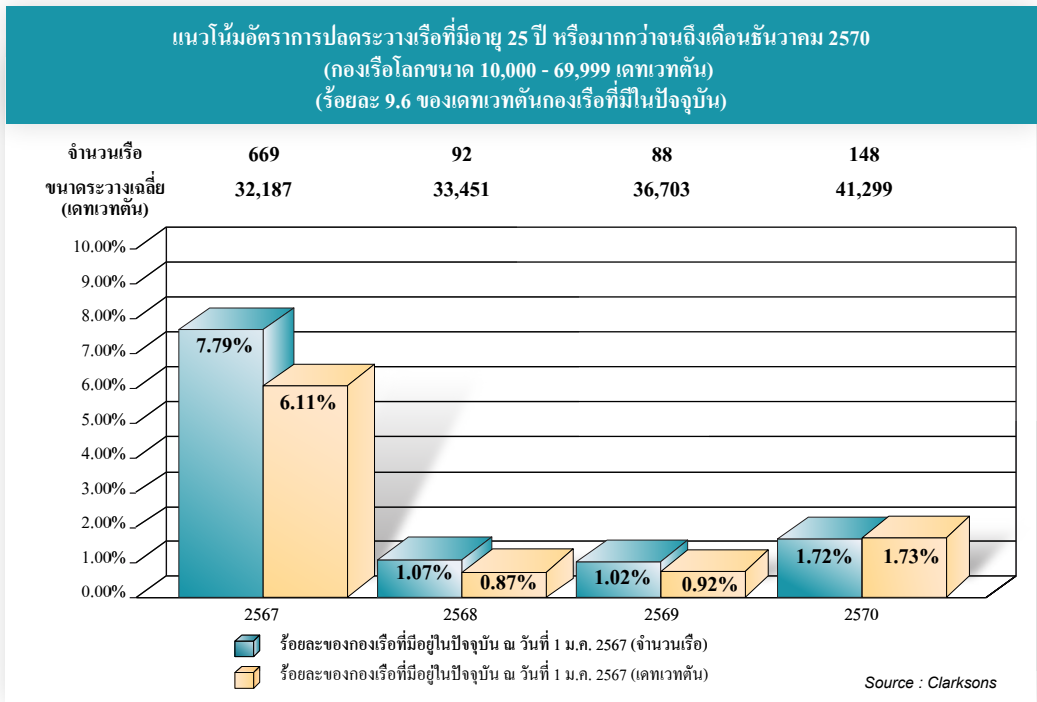
## 2.3 ภาพรวมอุตสาหกรรม ทิศทางอุปสงค์ อุปทานของโลก

(โปรดอ่านประกอบกับรายงานจากคณะกรรมการบริษัทที่แสดงในรายงานฉบับนี้)

### 2.3.1 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน - 8,593 ลำ ขนาดระวางรวม 352.36 ล้านเดทเวทตัน

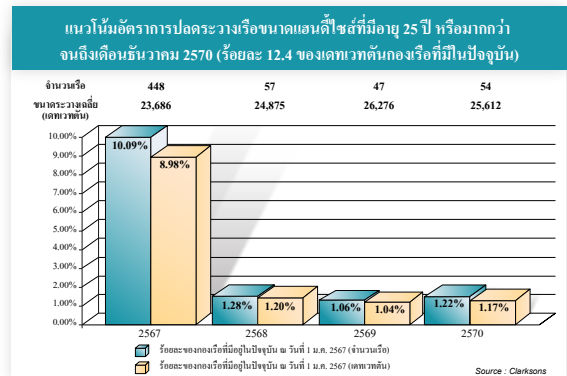
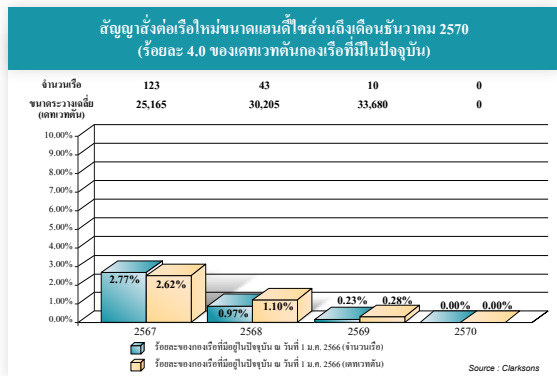


ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กองเรือโลกขนาด 10,000 - 69,999 เดทเวทตัน มีจำนวน 8,593 ลำขนาดระวางรวม 352.36 ล้านเดทเวทตัน จากกราฟข้างต้นและกราฟด้านล่างแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้ามีเรือจำนวน 703 ลำ ที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือจำนวน 997 ลำ ที่จะมียูแมกกว่า 25 ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นจะมีการลดลงของกองเรือโลกร้อยละ 0.1 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือโลก ณ ปัจจุบัน ผลของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือพร้อมกับกฎข้อบังคับใหม่สำหรับดัชนีที่มีการออกแบบมาเพื่อให้มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานบนเรือ (EEXI) และดัชนีที่วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงานโดยวัดประมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกมาขณะเรืออยู่ในระหว่างการให้บริการ (CII) สามารถส่งผลให้เจ้าของเรือทำการรีไซเคิลเรือเก่าเร็วขึ้น ดังนั้นคาดว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของกองเรือโลกจะคงที่หรืออยู่ในระดับต่ำเช่นเดียวกับในปัจจุบันซึ่งจะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในตลาด



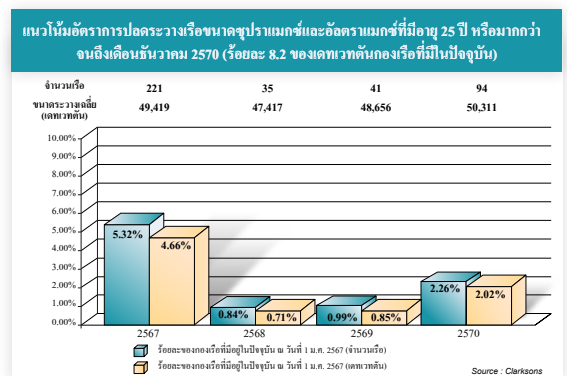
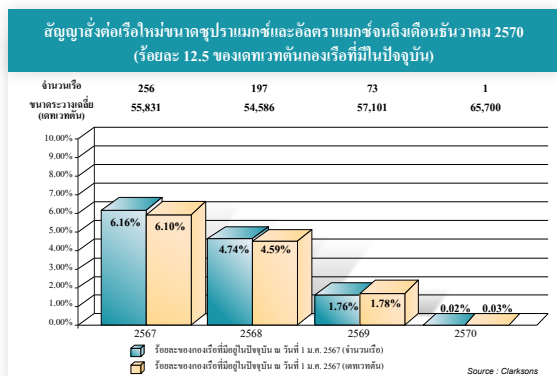
รายละเอียดสำหรับสัญญาตั้งต่อเรือใหม่และแนวโน้มอัตราการรีไซเคิลเรือแยกตามขนาดเรือมีดังต่อไปนี้

### 2.3.2 กองเรือขนาดแฮนดีไซส์ (10,000 - 39,999 เดทเวทตัน) - 4,439 ลำ ขนาดระวางรวม 118.20 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือขนาดแฮนดีไซส์จำนวน 176 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือขนาดแฮนดีไซส์จำนวน 606 ลำที่มีอายุมากกว่า 25 ปีซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นกองเรือขนาดแฮนดีไซส์จะมีการลดลงร้อยละ 8.4 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือขนาดแฮนดีไซส์ ณ ปัจจุบัน

### 2.3.3 กองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ (40,000 - 69,999 เดทเวทตัน) - 4,154 ลำ ขนาดระวางรวม 234.16 ล้านเดทเวทตัน



จากกราฟข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในอีก 4 ปีข้างหน้า มีเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ จำนวน 527 ลำที่จะถึงกำหนดส่งมอบ อย่างไรก็ตามมีเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ จำนวน 391 ลำที่จะมีอายุมากกว่า 25 ปี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะถูกรีไซเคิล ดังนั้นกองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์จะมีการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 4.3 ของขนาดระวางทั้งหมดของกองเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ ณ ปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ขอให้ข้อสังเกตว่าจำนวนเรือข้างต้นได้รวมเรือเก่าที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าติดกับตัวเรือแต่มีขนาดระวางอยู่ในช่วงดังกล่าวซึ่งไม่อาจถือได้ว่าเป็นเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์

### 3. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

#### 3.1 งบแสดงฐานะการเงิน

	งบการเงินรวม		
	2564	2565	2566
<b>สินทรัพย์</b>			
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,468,209,354	1,055,667,444	2,314,984,719
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	175,329,039	279,149,273	295,394,486
น้ำมันเชื้อเพลิง	21,575,202	41,819,267	30,141,521
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	-	95,110,384
<b>สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>			
เงินทดรองจ่ายแก่กัปตันเรือ	30,065,102	37,007,863	35,762,134
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	8,120,546	12,799,390	-
น้ำมันหล่อลื่น	76,348,181	91,046,628	84,761,164
อื่น ๆ	29,861,416	39,966,968	34,252,853
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>	<u>144,395,245</u>	<u>180,820,849</u>	<u>154,776,151</u>
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<u>2,809,508,840</u>	<u>1,557,456,833</u>	<u>2,890,407,261</u>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	119,999,498	100,382,755	102,960,837
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	8,452,494	274,862,486	125,921,407
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	91,237,864	80,644,761	81,747,003
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	14,705,103	18,100,095	76,769,537
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	20,284,980,785	22,048,146,324	20,835,595,355
สินทรัพย์สิทธิการใช้	20,997,859	15,633,143	9,456,886
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	6,371,093	5,583,982	4,110,568
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>			
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือรอเรียกคืน	27,707,403	70,777,229	59,914,320
ต้นทุนสัญญาารอดตัดจ่าย	143,370,720	129,143,691	108,935,971
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	-	-	46,952,561
อื่น ๆ	3,169,593	3,233,389	3,047,351
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>	<u>174,247,716</u>	<u>203,154,309</u>	<u>218,850,203</u>
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<u>20,720,992,412</u>	<u>22,746,507,855</u>	<u>21,455,411,796</u>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<u>23,530,501,252</u>	<u>24,303,964,688</u>	<u>24,345,819,057</u>

### 3.1 งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

	งบการเงินรวม		
	2564	2565	2566
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	105,315,282	229,485,798	62,278,105
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้ำจ่าย	88,778,986	100,996,598	97,825,564
ค่าใช้จ่ายค้ำจ่าย	62,205,894	81,591,681	73,831,159
ผลประโยชน์พนักงานค้ำจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่าย			
ภายในหนึ่งปี	98,012,687	172,309,065	169,261,020
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	354,312,849	584,383,142	403,195,848
รายได้รับล่วงหน้า	86,911,294	54,695,861	44,046,078
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,408,602,518	1,161,783,910	1,783,362,689
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,418,838	5,704,577	4,421,980
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	3,995,773	-	19,514,126
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	13,676	1,767,934	2,217,005
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	57,341,601	59,130,566	21,748,806
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>1,916,596,549</b>	<b>1,867,465,990</b>	<b>2,278,506,532</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
ผลประโยชน์พนักงานค้ำจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึง			
กำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	196,025,373	230,257,126	95,673,939
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ			
ภายในหนึ่งปี	6,809,259,448	5,547,288,752	5,542,998,761
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ			
ภายในหนึ่งปี	14,377,261	9,065,079	4,936,837
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	11,237,536	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,470,971	1,532,803	1,801,784
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	39,225,204	55,433,804	42,037,472
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	175,293,042	130,111,971	134,113,787
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>7,248,888,835</b>	<b>5,973,689,535</b>	<b>5,821,562,580</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>9,165,485,384</b>	<b>7,841,155,525</b>	<b>8,100,069,112</b>

### 3.1 งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

	งบการเงินรวม		
	2564	2565	2566
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
ทุนเรือนหุ้น			
ทุนจดทะเบียน			
หุ้นสามัญ 1,559,291,862 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	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
ส่วนเกินทุน			
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	1,967,897,516	1,967,897,516	1,967,897,516
ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน	172,445,812	172,445,812	172,445,812
กำไรสะสม			
จัดสรรแล้ว			
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	155,929,186	155,929,186	155,929,186
- บริษัทย่อย	420,420,000	571,500,000	479,260,000
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	36,261,237	57,162,181	57,652,601
ยังไม่ได้จัดสรร	10,471,445,662	11,690,107,761	11,867,802,602
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(418,712,005)	288,433,916	(14,570,564)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	14,364,979,270	16,462,768,234	16,245,709,015
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	36,598	40,929	40,930
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>14,365,015,868</b>	<b>16,462,809,163</b>	<b>16,245,749,945</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>23,530,501,252</b>	<b>24,303,964,688</b>	<b>24,345,819,057</b>

### 3.2 งบกำไรขาดทุน

	งบการเงินรวม		
	2564	2565	2566
<b>รายได้</b>			
รายได้จากการเดินเรือ			
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	7,722,877,287	8,992,495,651	5,016,037,638
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	888,876,146	132,297,244	78,618,622
รวมรายได้จากการเดินเรือ	8,611,753,433	9,124,792,895	5,094,656,260
รายได้จากการให้บริการ	3,632,948	3,941,486	4,853,326
รายได้ดอกเบี้ย	1,870,185	14,593,731	44,376,870
รายได้เงินปันผล	509,281	-	507,490
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	194,370,139	497,429	11,937,908
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	1,041,074	-	35,900,388
รายได้อื่น	1,117,433	2,815,371	743,944
<b>รวมรายได้</b>	<b>8,814,294,493</b>	<b>9,146,640,912</b>	<b>5,192,976,186</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>			
ต้นทุนการเดินเรือ			
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	1,774,511,844	1,983,300,244	2,095,286,314
รายจ่ายท่าเรือ	110,688,544	38,938,735	35,193,709
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	200,298,325	48,438,189	30,288,679
รวมต้นทุนการเดินเรือ	2,085,498,713	2,070,677,168	2,160,768,702
ค่าเสื่อมราคา	1,213,654,309	1,324,374,022	1,428,684,321
ต้นทุนการให้บริการ	5,358,997	5,647,373	5,576,636
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	407,870,640	370,616,540	334,132,630
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	172,977,473	145,901,550	91,258,156
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(8,776,627)	(1,348,625)	-
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	68,667,974	1,414,309	-
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>3,945,251,479</b>	<b>3,917,282,337</b>	<b>4,020,420,445</b>
<b>กำไรจากการดำเนินงาน</b>	<b>4,869,043,014</b>	<b>5,229,358,575</b>	<b>1,172,555,741</b>
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม			
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	22,798,670	29,131,662	21,218,259
ต้นทุนทางการเงิน	(415,226,947)	(392,348,870)	(480,596,627)
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	<b>4,476,614,737</b>	<b>4,866,141,367</b>	<b>713,177,373</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(1,682,458)	(15,352,015)	(3,575,091)
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>4,474,932,279</b>	<b>4,850,789,352</b>	<b>709,602,282</b>
<b>การแบ่งปันกำไร</b>			
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	4,474,929,926	4,850,786,205	709,601,871
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	2,353	3,147	411
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>4,474,932,279</b>	<b>4,850,789,352</b>	<b>709,602,282</b>
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>			
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2.87	3.11	0.46

### 3.3 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

	งบการเงินรวม		
	2564	2565	2566
กำไรสำหรับปี	4,474,932,279	4,850,789,352	709,602,282
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:</b>			
<i>รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง</i>			
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ	(4,121,925)	(637,931)	2,029,317
กำไร (ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	84,294,806	276,341,014	(141,966,249)
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	(1,511,483)	(1,317,873)	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	78,661,398	274,385,210	(139,936,932)
<i>รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง</i>			
กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัท ที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	(3,425,444)	2,892,281	4,739,108
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	47,395,540	-
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงิน ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน	1,239,666,691	429,869,614	(167,807,066)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	1,236,241,247	480,157,435	(163,067,958)
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี</b>	<b>1,314,902,645</b>	<b>754,542,645</b>	<b>(303,004,890)</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>5,789,834,924</b>	<b>5,605,331,997</b>	<b>406,597,392</b>
<b>การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม</b>			
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	5,789,829,061	5,605,327,666	406,597,391
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	5,863	4,331	1
	<b>5,789,834,924</b>	<b>5,605,331,997</b>	<b>406,597,392</b>



### 3.4 งบกระแสเงินสด

	งบการเงินรวม		
	2564	2565	2566
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไรก่อนภาษี	4,476,614,737	4,866,141,367	713,177,373
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,214,915,813	1,325,783,590	1,430,126,361
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(8,776,627)	(1,348,625)	-
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญาารอดตัดจ่าย	17,780,093	19,490,323	19,253,234
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	26,378	21,547	6,726
กำไรจากการขายยานพาหนะและอุปกรณ์	(734,380)	(359,118)	(700,502)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม			
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(22,798,670)	(29,131,662)	(21,218,259)
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	(11,763,717)	(25,828,686)	(2,844,033)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	12,329,100	11,605,983	10,081,690
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(15,210,775)	19,772,200	(10,692,690)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	14,839,208	23,334,423	18,910,927
ต้นทุนทางการเงิน	389,687,738	362,220,539	436,083,294
ตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้	217,819	-	-
รายได้เงินปันผล	(509,281)	-	(507,490)
ขาดทุน (กำไร) จากตราสารอนุพันธ์	68,667,974	1,414,309	(35,900,388)
ขาดทุน (กำไร) จากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้			
ป้องกันความเสี่ยง บนส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลในการป้องกัน			
ความเสี่ยงในกระแสเงินสด	(1,041,074)	-	-
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	1,680,297	3,133,175	132,684
<b>กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง</b>			
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	6,135,924,633	6,576,249,365	2,555,908,927
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	15,506,027	(101,263,570)	(22,503,076)
น้ำมันเชื้อเพลิง	18,830,573	(23,426,715)	11,554,043
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(10,372,746)	(25,503,936)	28,612,660
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	-	(60,048)	186,136
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	70,978,907	214,079,889	(173,306,168)
รายได้รับล่วงหน้า	(563,441,815)	(40,155,707)	(10,279,516)

### 3.4 งบกระแสเงินสด (ต่อ)

	งบการเงินรวม		
	2564	2565	2566
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	41,263,982	(2,729,860)	(36,288,818)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	194,207,543	19,455,150	(123,074,294)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,902,897,104	6,616,644,568	2,230,809,894
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวพนักงาน	(3,079,425)	(9,441,060)	(6,027,952)
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(4,388,883)	(3,150,552)	(4,919,058)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,895,428,796	6,604,052,956	2,219,862,884
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
ซื้ออาคารชุด อุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(255,979,214)	(2,446,160,135)	(409,532,237)
เงินสดรับจากการขายยานพาหนะและอุปกรณ์	734,388	359,551	700,504
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	-	(400,706)	-
เงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	(152,944,526)
เงินปันผลรับ	19,890,961	30,282,716	21,157,323
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(235,353,865)	(2,415,918,574)	(540,618,936)
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินฝากที่มีภาระค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	(119,999,498)	22,711,824	(2,912,290)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(415,463,566)	(371,819,680)	(428,274,141)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย	(74,172,066)	(6,539,484)	(79,398,076)
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(6,435,368)	(7,071,527)	(7,171,542)
เงินสดรับ (จ่าย) ตราสารอนุพันธ์	(61,397,576)	(1,352,892)	56,077,298
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	4,397,359,535	591,824,160	3,080,865,240
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,429,562,520)	(1,345,752,868)	(1,225,303,062)
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(1,584,605,203)	(1,079,688,540)	(1,138,431,793)
จ่ายคืนหุ้นกู้สุทธิ	(3,569,217,818)	-	-
เงินปันผลจ่าย	(1,559,109,632)	(3,507,538,702)	(623,656,610)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,422,603,712)	(5,705,227,709)	(368,204,976)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	130,247,931	104,551,417	(51,721,697)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	1,367,719,150	(1,412,541,910)	1,259,317,275
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,100,490,204	2,468,209,354	1,055,667,444
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	2,468,209,354	1,055,667,444	2,314,984,719

### 3.5 อัตราส่วนทางการเงิน

รายการ	งบการเงินรวม		
	2564	2565	2566
<b>สภาพคล่อง</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.47	0.83	1.27
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	1.38	0.71	1.15
<b>ความสามารถในการทำกำไร</b>			
อัตรากำไรก่อนหัก ดอกเบี้ย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (ร้อยละ)	69.28	71.97	50.53
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	75.73	77.26	57.52
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (ร้อยละ)	68.99	71.60	49.18
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	50.77	53.03	13.66
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (เฉลี่ย) (ร้อยละ)	36.53	31.47	4.36
<b>นโยบายการเงิน</b>			
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (debt service coverage ratio : DSCR) (เท่า)	4.34	5.67	1.47
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	0.64	0.48	0.50
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (interest bearing debt to equity : IBD/E ratio) (เท่า)	0.57	0.41	0.45
เงินปันผลต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	1.75	1.75	0.25
อัตราการจ่ายเงินปันผล (ร้อยละ)	61	56	54
<b>ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (เฉลี่ย) (ร้อยละ)	19.92	20.28	2.91
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (ร้อยละ)	22.71	22.92	3.40

## ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 นอกจากคดีที่เกี่ยวข้องกับเรือชฎานี นารี ดังที่ได้อธิบายด้านล่างนี้ ไม่มีคดีความหรือข้อพิพาทที่สำคัญซึ่งบริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อยเป็นคู่ความหรือคู่กรณี

รายละเอียดของคดีที่เกี่ยวข้องกับเรือชฎานี นารี มีดังต่อไปนี้:

- เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 บริษัท พรี่เซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเต็ด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเป็นเจ้าของเรือชฎานี นารี (“เรือ”) ได้ลงนามในสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวสำหรับการขนส่งน้ำตาลดิบปริมาณ 46,000 ตัน จากเมืองซังตุส ประเทศบราซิล ไปส่งยังเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย
- เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2564 ยาเสพติดได้ถูกพบภายในระวางสินค้าระวางหนึ่งของเรือ ขณะที่เรือทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือ ณ ท่าเรือในเมืองซังตุส หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศบราซิลได้ทำการสอบสวนอย่างละเอียด ซึ่งพบว่าไม่มีลูกเรือของบริษัทฯ เกี่ยวข้องหรือให้ความช่วยเหลือในการลักลอบขนยาเสพติด ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2564 หน่วยงานของประเทศบราซิลอนุญาตให้เรือแล่นออกจากบราซิลได้ โดยไม่มีการตั้งข้อหาเกี่ยวกับลูกเรือ และ/หรือเรือ หรือบริษัทเจ้าของเรือแต่อย่างใด
- เมื่อเรือได้เดินทางถึง ณ ท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าออกจากเรือในเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2564 หน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศไนจีเรียได้ดำเนินการตรวจค้นเรือโดยละเอียด อย่างไรก็ตาม ไม่พบวัตถุต้องสงสัยใด ๆ เรือจึงได้เริ่มการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือในวันเดียวกันนั้น (วันที่ 9 ตุลาคม 2564)
- เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2564 มีการพบยาเสพติดภายในระวางสินค้าระวางหนึ่งของเรือ
- เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 เรือได้เสร็จสิ้นการดำเนินการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ และสำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) ได้รับคำสั่งจากศาลไนจีเรียให้กักเรือชั่วคราวและควบคุมตัวลูกเรือ 22 ราย เป็นระยะเวลา 14 วัน โดยในวันเดียวกันนั้น บริษัทฯ ได้รับการเรียกร้องค่าเสียหายประมาณ 3.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากผู้รับสินค้า ขณะนี้บริษัทฯ กำลังดำเนินการร่วมกับทนายความของบริษัทฯ เพื่อแก้ต่างในข้อเรียกร้องนี้
- เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาต่อเรือชฎานี นารี และลูกเรือ 3 ราย (และบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องซึ่งไม่ได้ทำงานให้กับบริษัทฯ อีก 9 ราย) ต่อศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรีย โดยตั้งข้อกล่าวหาว่าดำเนินการขนถ่ายยาเสพติดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย 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 เรือชฎานี นารี และลูกเรือได้แล่นเรือออกจากท่าเรือในกรุงลากอสประเทศไนจีเรียเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2565
- การพิจารณาคดีของเรือชฎานี นารีและลูกเรือ 10 ราย ได้เริ่มขึ้น ณ ศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียในเดือนกรกฎาคม 2565 การพิจารณาคดีครั้งต่อมาได้มีขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2565 เดือนมกราคม 2566 และเดือนกรกฎาคม 2566
- ในการพิจารณาคดี เมื่อเดือนกรกฎาคม 2566 ฝ่ายอัยการได้เสร็จสิ้นการเบิกความพยานของฝ่ายโจทก์ ต่อมา ในวันที่ 27 กรกฎาคม 2566 ทนายความของบริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) โดยให้เหตุผลว่าทางฝ่ายอัยการไม่ได้แสดงพยานหลักฐานที่เพียงพอที่จะเอาผิดลูกเรือและเรือ จึงขอให้ศาลมีคำสั่งเพิกถอนข้อกล่าวหาที่มีต่อลูกเรือและเรือทั้งหมดโดยฝ่ายจำเลยไม่ต้องนำสืบพยาน ภายหลังจากการยื่นคำร้องดังกล่าว คู่ความทั้งสองฝ่ายต่างมีสิทธิแลกเปลี่ยนคำโต้ตอบสำหรับคำร้องนี้
- ในวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ศาลได้พิจารณาคดีเพื่อรับฟังคำร้องขอให้ไม่มีคดีความดังกล่าว ทั้งนี้ ศาลจะมีคำสั่งสำหรับคำร้องดังกล่าวในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2567
- 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 พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ตระหนักดีว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นมีความสำคัญและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเป็นการสร้างมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการโดยจัดทำนโยบายต่างๆ และทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายในที่เพียงพอเหมาะสม และกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ดำเนินการตามนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ในระยะยาวของผู้ถือหุ้นภายใต้กรอบข้อกำหนดของกฎหมาย การดำเนินงานด้วยความโปร่งใส และมีจริยธรรมทางธุรกิจที่ดี คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ และคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติที่ดี รวมถึงคู่มือนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันซึ่งได้จัดส่งเอกสารดังกล่าวในรูปแบบฉบับพิมพ์ให้พนักงานทุกคน และผ่านช่องทางอีเมลล์ รวมทั้งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการ” ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทบทวนและปรับปรุงคู่มือดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่าง ๆ ในปัจจุบันและเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน

### คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ครอบคลุมหลักสำคัญ ดังต่อไปนี้

- สิทธิและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ อย่างเท่าเทียมกัน
- โครงสร้าง บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และความเป็นอิสระของคณะกรรมการบริษัทฯ
- การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส
- การควบคุมดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม
- ระบบการควบคุมและบริหารความเสี่ยง
- จริยธรรมธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ ติดตามการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอผ่านคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการซึ่งได้ทบทวนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการภายในบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี และให้ข้อเสนอแนะแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างความยั่งยืนแก่บริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ได้นำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Code: CG Code) ที่เหมาะสมกับธุรกิจมาปรับใช้

# 1. ภาพรวมนโยบายกำกับดูแลกิจการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

## 1.1 นโยบายกำกับดูแลกิจการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ

### 1.1.1 การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูง

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

#### นโยบายความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Diversity Policy)

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนทบทวนโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดแนวทางในการคัดเลือก และสรรหาผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับความต้องการและสถานการณ์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯ ในขณะนั้น และกำหนดคุณสมบัติอื่นๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเพิ่มเติมคุณสมบัติอื่นๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัทฯ และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

#### นโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Policy on Succession Plan)

คณะกรรมการบริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งกรรมการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนทำหน้าที่พิจารณาทักษะ ประสบการณ์ และคุณสมบัติเฉพาะของผู้สมัคร เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

#### หลักเกณฑ์การสรรหา/การแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

การสรรหากรรมการนั้นบริษัทฯ จะคำนึงถึงความหลากหลายทางคุณสมบัติของคณะกรรมการ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์ทางธุรกิจและการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ ทั้งนี้ การคัดเลือกคณะกรรมการขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สมัคร โดยหลักเกณฑ์การพิจารณามีดังต่อไปนี้

- พิจารณาจาก board skill matrix เพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะมีคุณสมบัติและความเชี่ยวชาญที่จำเป็น
- 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

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนพิจารณาหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้เมื่อพิจารณาสรรหา/แต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงรวมถึงกรรมการผู้จัดการ

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

### กระบวนการในการสรรหาหรือแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ

บริษัทฯ มีกระบวนการสรรหาและแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงใหม่ รวมถึงกรรมการผู้จัดการดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนประเมินคุณสมบัติ ทักษะ ความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของผู้สมัครตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่บริษัทฯ ต้องการ ซึ่งต้องสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กร
- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนกั้นกรองจากประวัติของผู้สมัคร สัมภาษณ์ และคัดเลือกผู้สมัครที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ จากนั้นจึงนำเสนอชื่อและความเห็นให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณา
- คณะกรรมการบริษัท อาจสัมภาษณ์ผู้สมัครตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร ก่อนที่คณะกรรมการจะสรุปผลการคัดเลือก

## 1.1.2 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

### ค่าตอบแทนกรรมการ

คณะกรรมการบริษัท มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้อง ค่าตอบแทนต้องสอดคล้องกับตำแหน่ง หน้าที่ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง ค่าตอบแทนกรรมการต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น

### หลักเกณฑ์ค่าตอบแทน

- ค่าตอบแทนของกรรมการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- กำหนดการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการเป็นค่าตอบแทนประจำปี
- พิจารณาถึงปริมาณงานและขอบเขตบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้กรรมการชุดย่อยที่ไม่เป็นกรรมการบริหารอาจได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมขึ้นอยู่กับการอนุมัติของผู้ถือหุ้น



- หลักเกณฑ์คำตอบแทนจะพิจารณาจากฐานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเปรียบเทียบกับคำตอบแทนของบริษัทจดทะเบียนทั่วไป และบริษัทจดทะเบียนอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ

### คำตอบแทนผู้บริหาร

คำตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดคำตอบแทนสำหรับกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทอยู่ได้รับการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากคำตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของแต่ละคน

รูปแบบคำตอบแทนสำหรับผู้บริหารระดับสูง ประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และสวัสดิการอื่นๆ นอกจากนี้คำตอบแทนผู้บริหารจะได้รับการพิจารณาจากผู้บังคับบัญชาของบุคคลนั้น และผู้ที่ได้รับคำตอบแทนจะไม่สามารถพิจารณากำหนดคำตอบแทนของตนเองได้ โดยการจ่ายคำตอบแทนต่างๆ ของผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร”

### 1.1.3 การแบ่งแยกหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลกิจการเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ แยกออกจากหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นตัวแทนหลักของผู้ถือหุ้น ในขณะที่กรรมการผู้จัดการเป็นผู้นำของฝ่ายจัดการ การควบสองตำแหน่งนี้เข้าด้วยกันก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

เพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทฯ ให้ความเชื่อมั่นว่าประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการจะไม่นับเป็นบุคคลเดียวกัน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ต้องเป็นกรรมการอิสระตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และไม่มีความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ต้องไม่เป็นประธานและสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ในขณะที่กรรมการผู้จัดการจะประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บังคับบัญชา การประเมินผลจะวัดจากเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์และแผนงานประจำปีของบริษัทฯ เพื่อช่วยในการกำหนดคำตอบแทนและผลประโยชน์อื่นๆ อย่างเหมาะสม

บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการแสดงภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

### 1.1.4 คณะกรรมการอื่น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยหลายคณะซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการประกอบด้วย กรรมการอิสระทั้งหมด

โดยรายละเอียดของคณะกรรมการชุดต่างๆ เช่น รายชื่อ จำนวนสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

### 1.1.5 การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย ต้องจัดให้มีการประเมินผลงานตนเองรายปี เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยเลขานุการบริษัทฯ จะเป็นผู้รายงาน ผลการประเมินดังกล่าวให้แก่คณะกรรมการบริษัทฯ พร้อมทั้งแสดงไว้ในรายงานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ในรายงานประจำปี

## 1.1.6 การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการเพิ่มคุณค่าของตนเองโดยเข้าร่วมกิจกรรม หลักสูตร และสัมมนาต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มพูนองค์ความรู้และทันต่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

### การประชุมคณะกรรมการใหม่

ในกรณีที่มิบุคคลใดได้รับการแต่งตั้งจากผู้ถือหุ้นให้เข้ามาเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ จะต้องแจ้งและจัดเตรียมเอกสารต่างๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการเข้าใหม่ท่านดังกล่าว

## 1.2 นโยบายกำกับดูแลกิจการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวกับสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

### 1.2.1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศ วิธีการปฏิบัติทางบัญชี การใช้สารสนเทศภายใน และในเรื่องที่เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารจะต้องมีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนตัดสินใจดำเนินการใดๆ ด้วยความสุจริตใจและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่และรายย่อย และเพื่อผลประโยชน์โดยรวม ทั้งนี้ บางส่วนของนโยบายและกระบวนการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

#### พิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ปรับปรุงข้อมูลกรรมการที่ได้รับการเสนอชื่อแต่งตั้งให้เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกคนมีข้อมูลในการใช้พิจารณา ข้อมูลกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านได้แสดงอยู่ในรายงานประจำปี และเสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี เพื่อให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ประวัติของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการ ได้แก่ ชื่อ ตำแหน่ง อายุ ประวัติการศึกษา การฝึกอบรม อาชีพ ประสบการณ์การทำงาน และการประพฤติผิดกฎหมาย (ถ้ามี)
- การดำรงตำแหน่งของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- จำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อหรือกรรมการของบริษัทฯ
- วิธีการสรรหา (กรณีพ้นจากตำแหน่งตามวาระการดำรงตำแหน่ง)
- ผลการปฏิบัติงานของกรรมการที่ผ่านมา ในแง่ของการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ

#### พิจารณานโยบายและคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจะพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี โดยได้เปิดเผยแนวทาง/วิธีการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ ในหัวข้อ “นโยบายการกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

#### พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ซึ่งพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี และได้ปรับปรุงข้อมูลประกอบการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอต่อการพิจารณาอนุมัติของผู้ถือหุ้น ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ชื่อสำนักงานสอบบัญชีภายนอก
- ชื่อผู้สอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ขออนุมัติ โดยแยกต่างหากอย่างชัดเจนระหว่าง ค่าสอบบัญชีกับค่าบริการอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชี
- ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปีที่ผ่านมา
- ความสัมพันธ์อื่นๆ กับบริษัทฯ เช่น การเป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทฯ
- จำนวนปีที่เป็นผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่แต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนเดิม)
- การประเมินผลงานของผู้สอบบัญชีภายนอกในปีที่ผ่านมา
- เหตุผลในการเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชีภายนอก (ในกรณีที่มีการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกคนใหม่)

## พิจารณาโดยจ่ายเงินปันผล

ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการจ่ายเงินปันผลที่ใช้ในปัจจุบัน เมื่อครั้งการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2547 และถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในนโยบายดังกล่าวนี้ในอนาคต บริษัทฯ จะนำเสนอให้มีการพิจารณาอนุมัติโดยผู้ถือหุ้น

## การประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้จัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากบริษัทฯ มีความห่วงใยต่อความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยของผู้ถือหุ้น จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 บริษัทฯ ได้จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2566 ซึ่งเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) โดยการจัดการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-AGM) ในครั้งนี้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 ประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เรื่อง มาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และมาตรฐานความปลอดภัยของระบบการควบคุมดูแลการประชุม

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับการจัดประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งมีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

### ก่อนวันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566

- บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระสำหรับการประชุมและให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเพื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ซึ่งจะได้ปฏิบัติต่อเนื่องสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2567 โดยให้สิทธิผู้ถือหุ้นท่านเดียวหรือหลายท่านที่มีหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่า 2,000,000 หุ้น สามารถเสนอวาระการประชุมหรือเสนอชื่อบุคคลที่มีความเหมาะสมเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ในปี 2566 บริษัทฯ ได้เชิญชวนให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ บริษัทฯ กำหนดให้มีการเสนอวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ซึ่งเป็นการให้สิทธิที่มากกว่าที่กฎหมายกำหนดต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ และประกาศผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยผู้ถือหุ้นหรือกลุ่มผู้ถือหุ้นสามารถนำเสนอวาระการประชุมล่วงหน้าและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการเพื่อพิจารณาบรรจุในวาระการประชุมผู้ถือหุ้น
- ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 บริษัทฯ ได้เผยแพร่กำหนดการประชุมและระเบียบวาระการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2566 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 59 วัน) เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้จัดสรรเวลาเพื่อเข้าร่วมประชุมได้

- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้าสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 ก่อนวันประชุม ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงยึดถือแนวปฏิบัตินี้สำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2567
- บริษัทฯ จัดทำหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่มีข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วนและเพียงพอต่อการพิจารณาของผู้ถือหุ้นซึ่งถือเป็นนโยบายปกติของบริษัทฯ โดยหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นที่จะส่งถึงผู้ถือหุ้นสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ได้ระบุถึงจุดประสงค์ เหตุผล และความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ประกอบในแต่ละวาระการประชุม โดยบริษัทฯ จะไม่แก้ไขวาระการประชุมถ้าไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ วันที่ 7 มีนาคม 2566 (ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น 34 วัน) บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทฯ ดำเนินการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นวันที่ 13 มีนาคม 2566 (จัดส่งล่วงหน้า 28 วันก่อนวันประชุม)
- บริษัทฯ ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์รายวัน เป็นเวลา 3 วันติดต่อกันและประมาณ 14 วันล่วงหน้า ก่อนการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี
- อำนวยความสะดวกสำหรับการลงคะแนนเสียงด้วยการจัดให้มีการมอบฉันทะ พร้อมทั้งระบุเอกสารที่จำเป็นในการมอบฉันทะอย่างชัดเจนและได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือมอบฉันทะ(แบบ ข.) ส่งให้กับผู้ถือหุ้นภายในระยะเวลาที่มากพอ และเท่าที่บริษัทฯ สามารถกระทำได้ กล่าวคือ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 4 สัปดาห์ โดยผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีประธานกรรมการ และ/หรือ กรรมการอิสระรับมอบฉันทะเพื่อเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงแทนในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งรายละเอียดต่างๆ ได้ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้แสดงแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะ (แบบ ข.) และหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้สามารถดาวน์โหลดได้
- บริษัทฯ จัดให้มีแนวปฏิบัติสำหรับการประชุม E-AGM ซึ่งจัดขึ้นวันที่ 10 เมษายน 2566
- บริษัทฯ ส่งแบบฟอร์มลงทะเบียนสำหรับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์และเอกสารประกอบการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม ทั้งกรณีผู้ถือหุ้นมีความประสงค์จะเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองและกรณีผู้ถือหุ้นมีความประสงค์จะมอบฉันทะ
- หลังจากบริษัทฯ ได้รับเอกสาร บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดส่งชื่อผู้ใช้ (Username) และรหัสผู้ใช้ (Password) พร้อม Weblink ในการเข้าสู่ระบบการประชุม E-AGM แก่ผู้ถือหุ้น

#### ณ วันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี

- ณ วันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี บริษัทฯ ให้ผู้ถือหุ้นสามารถเข้าสู่ระบบได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุมหนึ่งชั่วโมง
- สำหรับวิธีการลงคะแนนระหว่างการประชุมเป็นการลงคะแนนแบบ 1 หุ้น เท่ากับ 1 เสียง โดยการลงคะแนนในแต่ละวาระผู้ถือหุ้นสามารถเลือกลงคะแนน “เห็นด้วย” หรือ “ไม่เห็นด้วย” หรือ “งดออกเสียง” สำหรับวาระการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการสรรหากรรมการ บริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางการลงคะแนนเพื่อคัดเลือกรกรรมการแต่ละท่านแยกกัน เพื่อความโปร่งใสในขั้นตอนการลงคะแนน
- บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าระบบการประชุม E-AGM ที่บริษัทฯ เลือกใช้ มีความปลอดภัย เชื่อถือได้ และใช้งานง่าย และจัดให้มีทีมเทคนิคที่คอยให้ความช่วยเหลือในกรณีผู้ถือหุ้นประสบปัญหาทางเทคนิคในช่วงก่อนหรือระหว่างการประชุม
- จัดให้มีฟังก์ชันคำถามในระบบการประชุม E-AGM เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามหรือเสนอข้อคิดเห็นแก่คณะกรรมการหรือเลขานุการบริษัทฯ ในระหว่างการประชุม โดยข้อซักถามจะถูกตอบในที่ประชุม

- ผู้ถือหุ้นสามารถเข้าสู่ระบบการประชุม E-AGM เพื่อลงทะเบียน แม้จะมีการเริ่มประชุมแล้ว เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีส่วนร่วม
- บริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษากฎหมายอิสระเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบขั้นตอนการนับคะแนน
- เพื่อเป็นการช่วยผู้ถือหุ้นสำหรับการตัดสินใจลงคะแนน บริษัทฯ ได้จัดเตรียมข้อมูลสำหรับวาระการประชุมในหนังสือเชิญประชุมอย่างครบถ้วน
- ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ประธานคณะกรรมการสรรหากรรมการอิสระทุกท่าน กรรมการผู้จัดการ และกรรมการ (การเงิน) เข้าร่วมประชุมกันอย่างพร้อมเพียง ผู้สอบบัญชีภายนอกได้เข้าร่วมในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 เพื่อตอบคำถามจากผู้ถือหุ้นในประเด็นที่เกี่ยวกับข้อมูลทางบัญชีหรือการปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชี
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้อธิบายเกี่ยวกับวิธีการลงคะแนนเสียง และวิธีนับคะแนนเสียงเมื่อการประชุมเริ่มขึ้น
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเปิดโอกาสให้ซักถามและแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ในแต่ละวาระการประชุมรวมทั้งได้บันทึกมติที่ประชุมและประเด็นต่างๆ ไว้ในรายงานการประชุมอย่างถูกต้องและครบถ้วนแล้ว
- ในที่ประชุม บริษัทฯ จัดให้มีล่ามแปลคำถาม คำตอบ และความเห็นต่างๆ เป็นภาษาอังกฤษและภาษาไทย เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน
- บริษัทฯ จัดให้มีการบันทึกวีดิโอตลอดการประชุม และเปิดเผยวีดิโอดังกล่าวบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

#### หลังจากการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น

- บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้องครบถ้วนและชัดเจน รวมถึงระบุรายชื่อของกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ในรายงานการประชุมยังได้บันทึกคำถามและคำตอบอย่างถูกต้องครบถ้วน และชัดเจนวิธีการลงคะแนนเสียง วิธีนับคะแนนเสียงและผลการลงคะแนนเสียง หลังจากนั้นบริษัทฯ ได้นำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้กับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเปิดเผยรายงานการประชุมภายในระยะเวลา 14 วันหลังวันประชุมแต่ละครั้ง พร้อมทั้งวีดิโอบันทึกการประชุมดังกล่าวในเว็บไซต์ของบริษัทฯ 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 (ตามแต่กรณี) ก่อนเริ่มประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้มีเวลาในการลงทะเบียนที่เพียงพอ

- ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนและการลงคะแนนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการประชุมแต่ละวาระ
- ได้ใช้ระบบ Barcode และระบบอิเล็กทรอนิกส์ ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและเพื่อความถูกต้องแม่นยำในการนับคะแนนเสียง
- เปิดโอกาสให้แก่ผู้ถือหุ้นในการเสนอวาระการประชุมเป็นการล่วงหน้า และเสนอชื่อบุคคลเพื่อเป็นกรรมการบริษัทฯ ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้นประจำปีในช่องทางสื่อสารต่างๆ รวมถึงเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการเลือกตั้งกรรมการ โดยการลงคะแนนเสียงจะใช้บัตรลงคะแนนและการลงคะแนนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เลือกกรรมการเป็นรายบุคคล
- ไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า
- บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการมีส่วนร่วมในการประชุมผู้ถือหุ้นและสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ซักถามในประเด็นสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องโดยผู้บริหารและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับ ประเด็นนั้นๆ จะเป็นผู้ตอบคำถาม
- บริษัทฯ ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติต่างๆ เพื่อปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้น อันรวมถึงจัดการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติกรณีที่มีเหตุการณ์สำคัญ ที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยจัดเอกสารประกอบการพิจารณาที่ถูกต้อง ครบถ้วนเพียงพอต่อการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น เช่น 1) ในปี 2547 กรณีซื้อเรือเดินทะเลจำนวน 15 ลำ 2) การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำ ในปี 2550 และจำนวน 3 ลำในปี 2551 และ 3) การทำสัญญาว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลใหม่จำนวน 12 ลำในปี 2557 เป็นต้น ซึ่งทุกเหตุการณ์ที่กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ ได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ถือหุ้น
- บริษัทฯ มีการติดตามและสอบถามเงินปันผลที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยังไม่ได้รับและพยายามติดต่อกับผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนได้รับเงินปันผลจากบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้แจ้งข้อมูลและให้คำแนะนำแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ถึงวิธีการรับเงินปันผล
- กรรมการได้เปิดเผยข้อมูลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับส่วนได้เสียของตนและผู้เกี่ยวข้อง
- กรรมการได้รายงานการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้นและใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้น) ของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบเป็นประจำ
- คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางไม่ให้กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดเข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจในเรื่องดังกล่าว โดยปกติแล้วกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องใดๆ จะออกไปจากที่ประชุมและกลับเข้ามาในที่ประชุมอีกครั้ง เมื่อเรื่องนั้นๆ ได้ถูกตัดสินใจแล้ว
- รายละเอียดของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งระบุถึงชื่อผู้เกี่ยวข้อง ลักษณะของความเกี่ยวข้องกัน และมูลค่าของรายการในแต่ละรายการ ได้ถูกเปิดเผยไว้ในหัวข้อ “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในรายงานประจำปีนี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่เคยมีกรณีไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- ปฏิบัติตามนโยบายอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับมาตรการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในดังรายละเอียดที่กล่าวไว้ในหัวข้อ “การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน” ในรายงานประจำปีนี้และยังไม่เคยมีกรณีการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ และ/หรือผู้บริหารบริษัทฯ

## 2. จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ออกประกาศข้อพึงปฏิบัติเกี่ยวกับจรรยาบรรณสำหรับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน เพื่อยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ให้ประสบผลสำเร็จตามภารกิจของบริษัทฯ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์ สุจริตและเที่ยงธรรมและบริษัทฯ ได้เปิดเผยรายละเอียดนี้ไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อไปนี้ได้แสดงอยู่ในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

- นโยบายการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- นโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- นโยบายการรักษาข้อมูลความลับ
- นโยบายการปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ
- นโยบายความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- การบริหารจัดการความปลอดภัยทางไซเบอร์
- จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา
- นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน
- นโยบายการให้หรือรับของขวัญและการเลี้ยงรับรองที่มากเกินไปหรือไม่เหมาะสม
- นโยบายด้านภาษี
- การป้องกันการฟอกเงินและป้องกันการสนับสนุนทางการเงินแก่การก่อการร้าย
- นโยบายการแข่งขันทางการค้า
- การจัดซื้อ
- การทำธุรกรรมกับภาครัฐ
- นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม
- นโยบายความหลากหลายและความเสมอภาค
- นโยบายการแจ้งเบาะแส
- นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ จัดเตรียมคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติแก่ผู้บริหารและพนักงานทุกคน รวมถึงเปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนและปรับปรุงคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติเป็นประจำ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

พนักงานและผู้บริหารทุกคนต้องเข้าร่วมอบรมประจำปี ซึ่งครอบคลุมหัวข้อต่างๆ อาทิเช่น จริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติ การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน สิทธิมนุษยชน ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง การฝึกอบรมนี้เพื่อปลูกฝังและสร้างความตระหนักรู้ในการรักษามาตรฐานการปฏิบัติงานภายในบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับสูง

สำหรับปี 2566 ผู้บริหารและพนักงานทุกคน (ร้อยละ 100) ได้เข้าร่วมฝึกอบรมเกี่ยวกับจริยธรรมธุรกิจประจำปี และผ่านการทำแบบทดสอบบนแพลตฟอร์มออนไลน์

คณะกรรมการบริษัทฯ ติดตามดูแลการปฏิบัติตามคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติเป็นประจำ

หากพบว่ามีการกระทำผิด จะถูกดำเนินการทางวินัยหรือทางกฎหมาย นอกจากนี้ ข้อเสนอแนะจะถูกสื่อสารไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงกระบวนการหรือกำหนดมาตรการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำ

ในปี 2566 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดนโยบายจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และไม่มีรายงานการแจ้งเบาะแสเกิดขึ้น

**แนวทางปฏิบัติและการบังคับใช้นโยบายการกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมทางธุรกิจ และแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจ**

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้รับทราบและปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติซึ่งได้ระบุไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจและแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการแจ้งเบาะแส และกระบวนการตรวจสอบภายในเพื่อเป็นกลไกในการติดตามดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นไปตามนโยบายและหลักการดังกล่าว หากกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานฝ่าฝืนหลักการดังกล่าวอาจได้รับโทษทางวินัยอย่างเข้มงวด

### 3. การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญด้านนโยบายการกำกับดูแลกิจการ แนวทางปฏิบัติ และระบบที่เกี่ยวข้อง

#### 3.1 พัฒนาการที่สำคัญด้านนโยบายการกำกับดูแลกิจการ แนวทางปฏิบัติ และระบบที่เกี่ยวข้องในปี 2566

คณะกรรมการบริษัทฯ ติดตามดูแลและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำ เพื่อให้แน่ใจว่านโยบายนั้นสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่ดีและตามมาตรฐานฉบับล่าสุด ซึ่งในปี 2566 ถึงต้นปี 2567 กิจกรรมที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการทบทวนนโยบาย แนวทางปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งดำเนินการโดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งรวมถึงบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ
- ทบทวนนโยบายความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการ (Board Diversity) ทักษะและความชำนาญของคณะกรรมการ (Board Skill Matrix) และนโยบายการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan)
- ทบทวนจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน นโยบายการพัฒนาที่ยั่งยืน และนโยบายการบริหารความเสี่ยง
- ควบรวมคณะกรรมการสรรหาเข้ากับคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนเป็น “คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน”

#### 3.2 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ได้ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 ได้มีการพิจารณาเรื่องหลักการและแนวทางปฏิบัติด้านกำกับดูแลกิจการที่ดี ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่บริษัทฯ นำมาปฏิบัติ นอกจากนี้ยังได้พิจารณา “การประเมินการกำกับดูแลกิจการ” (Corporate Governance Self-Assessment) โดยมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการกำกับดูแลกิจการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งการประเมินการกำกับดูแลกิจการครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2567



หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2560 ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ ยังมีได้นำมาปฏิบัติในปี 2566 มีดังต่อไปนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการ	ความคิดเห็นจากคณะกรรมการบริษัทฯ
<ul style="list-style-type: none"> <li>คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายที่กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระไม่เกิน 9 ปี นับจากวันแรกที่ดำรงตำแหน่ง หากกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งครบ 9 ปี กรรมการดังกล่าวอาจดำรงตำแหน่งต่อไปได้ โดยขึ้นอยู่กับพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ ถึงความเป็นอิสระ</li> </ul>	<p>คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่ากรรมการอิสระยังคงมีความเป็นอิสระ ถึงแม้ว่ากรรมการอิสระบางท่านดำรงตำแหน่งกรรมการเกิน 9 ปี นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะสรรหากรรมการอิสระท่านใหม่ เพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาและอนุมัติแต่งตั้ง ผู้ถือหุ้นได้อนุมัติแต่งตั้งกรรมการอิสระรายใหม่ในปี 2563 และ 2566 ในการเสนอชื่อกรรมการเพื่อขออนุมัติแต่งตั้งในการประชุมผู้ถือหุ้นประจำปี คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาคุณสมบัติต่างๆ รวมถึงความเป็นอิสระของกรรมการอิสระที่ออกตามวาระ</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทควรจัดให้มีนโยบายค่าตอบแทนระยะยาวของกรรมการและผู้บริหารอาวุโสที่เหมาะสม</li> </ul>	<p>ค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูงมีความเหมาะสมและเพียงพอที่จะรักษากรรมการและผู้บริหารระดับสูงให้อยู่กับบริษัทฯ อย่างไรก็ดี บริษัทฯ อาจพิจารณาให้มีผลตอบแทนจูงใจในระยะยาวในอนาคต โดยบริษัทฯ จะพิจารณาวางแผนตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญภายนอก</p>

### 3.3 รางวัลและการยอมรับในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้รับรางวัล (หรือถูกเสนอชื่อเข้าชิงรางวัลต่างๆ) ซึ่งรวมถึงรางวัลในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังต่อไปนี้



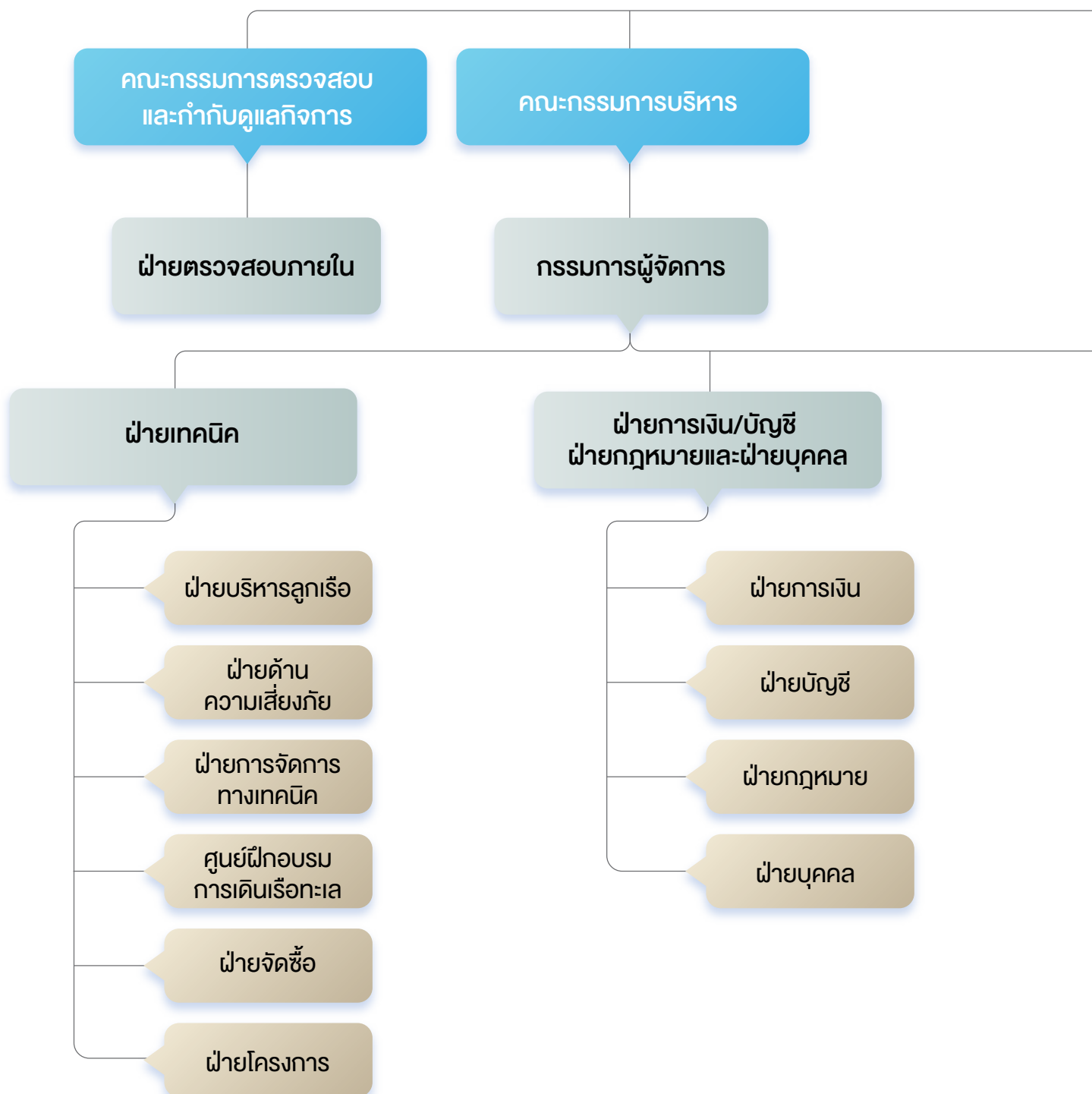
- ได้รับรางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านนักลงทุนสัมพันธ์ยอดเยี่ยม (Best Investor Relations Awards) สำหรับบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 10,000 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 30,000 ล้านบาท จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในงาน SET Awards ประจำปี 2566

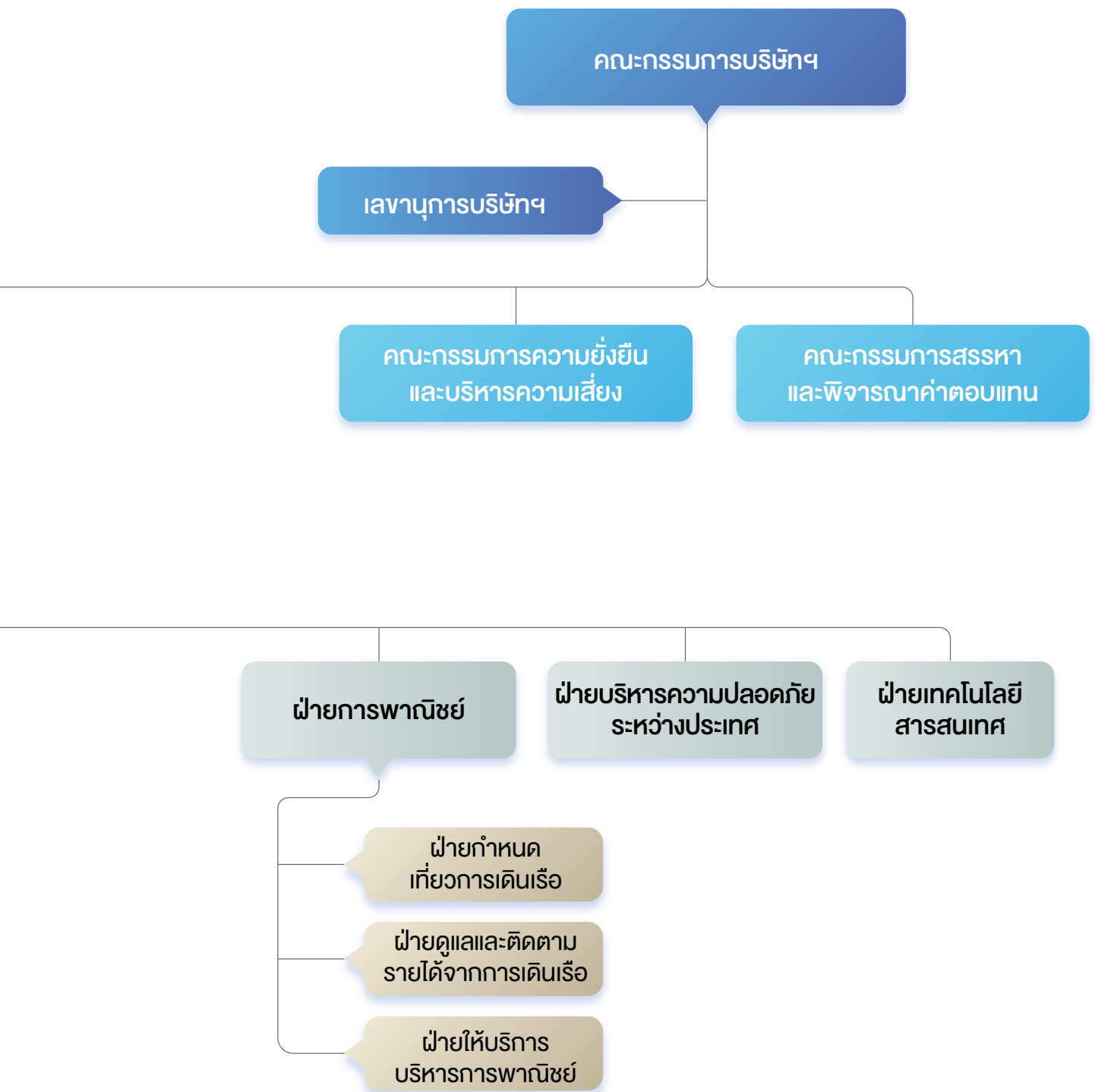
- ได้รับรางวัลนักลงทุนสัมพันธ์ดีเด่น (Outstanding Investor Relations Awards) สำหรับบริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 10,000 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 30,000 ล้านบาท สำหรับปี 2564 และ 2565 ตามลำดับ
- ในปี 2564 พีเอสแอลได้รับการจัดให้อยู่ในอันดับสูงสุดสำหรับบริษัทขนส่งสินค้าแห่งแรกของระดับโลกจากการประเมิน Corporate Sustainability Assessment (CSA) ของ S&P Global และในปี 2565 บริษัทฯ จัดอยู่ใน 12 เพลอร์เซ็นต์ไทล์สูงสุดของกลุ่มบริษัทจดทะเบียนขนส่งทั่วโลก
- 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) เพื่อยกระดับมาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติการกำกับดูแลของบริษัทจดทะเบียนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ดีเลิศ” สำหรับการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรายงานผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน 14 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2566 จากบรรษัทภิบาลแห่งชาติ
- ได้คะแนนร้อยละ 100 สำหรับการจัดประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น 6 ปีติดต่อกัน ตั้งแต่ปี 2561 ถึงปี 2566 จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย
- เป็นบริษัทเดินเรือบริษัทเดียวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ได้รับรางวัล 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) เพื่อยกระดับมาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติการกำกับดูแลของบริษัทจดทะเบียนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- 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 “ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแห่งแรกของแห่งปี” 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 สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันในประเทศไทย มูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- เรืออภิญญา นารี ของบริษัทฯ ได้รับการเสนอชื่อให้เข้ารอบสุดท้ายเพื่อเข้าชิงรางวัล “เรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองแห่งปี” 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 นีวยอร์ก สำหรับการออกหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ในประเทศไทยมูลค่า 3.59 พันล้านบาทของบริษัทฯ ในปี 2559
- ได้รับรางวัล “Asia Best Employer Brand Award” จากงาน the Asia Best Employer Brand Awards ครั้งที่ 7 ประจำปี 2559

# โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร

## โครงสร้างองค์กร





## บริษัทฯ มีคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย รวม 5 คณะ ได้แก่

1. คณะกรรมการบริษัทฯ
2. คณะกรรมการบริหาร
3. คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
4. คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
5. คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

### การแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ

การแต่งตั้งกรรมการกระทำโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งคะแนนเสียง โดยที่ผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมด เลือกบุคคลคนเดียว หรือหลายคนเป็นกรรมการ บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งให้เป็นกรรมการเท่ากับจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น และในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากัน ทำให้เกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ผู้เป็นประธานเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

## 1. คณะกรรมการบริษัทฯ

### 1.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ

จำนวนของคณะกรรมการบริษัทฯ มีความเหมาะสมกับขนาดและความซับซ้อนของธุรกิจบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการที่ดำรงตำแหน่งผู้บริหาร และเป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ จำนวน 3 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 9 ท่าน โดยในจำนวนนี้มีกรรมการอิสระจำนวน 5 ท่าน (คิดเป็นร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด)

คณะกรรมการบริษัทฯ มีมุมมองต่อเรื่องเพศว่าเป็นหนึ่งองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาความหลากหลาย จึงมีความมุ่งมั่นเพื่อให้แน่ใจว่ามีการเสนอชื่อผู้สมัครกรรมการหญิงเพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้พิจารณา ปัจจุบันคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการชาย จำนวน 7 ท่าน และกรรมการหญิง 5 ท่าน (คิดเป็นร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด) ทั้งนี้ กรรมการหญิง จำนวน 3 ท่าน จากกรรมการหญิงทั้งหมด 5 ท่าน เป็นกรรมการอิสระ

เพื่อให้แน่ใจว่ากรรมการสามารถอุทิศเวลาในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงกำหนดให้กรรมการแต่ละท่านสามารถดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนได้ไม่เกิน 5 บริษัท (รวมบริษัทฯ)

### ตารางทักษะและความชำนาญของคณะกรรมการ (Board Skills Matrix)

ตารางทักษะ และความชำนาญของคณะกรรมการจัดทำขึ้นเพื่อช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ ระบุมุมมองที่จำเป็น และประสบการณ์ที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ ทักษะและประสบการณ์เหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการวางแผนการสืบทอดตำแหน่งสำหรับการสรรหากรรมการในอนาคต

รายชื่อกรรมการ		อุตสาหกรรมการเงิน	กลยุทธ์ทางธุรกิจ	ความรู้ทางด้านบัญชี	การเงิน/การลงทุน	ความเสี่ยงและการกำกับดูแลการปฏิบัติงาน	บรรษัทภิบาล	กฎหมายและการกำกับดูแล	เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรม	การบริหารทรัพยากรบุคคลและวัฒนธรรม	ความยั่งยืนและการมีส่วนร่วมกับสังคม	เพื่อหญิงในอนาคตและการลดการปล่อยคาร์บอน	ภูมิเศรษฐศาสตร์และแนวโน้มธุรกิจระหว่างประเทศ
1	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	x	x	x	x	x	x	x		x	x		x
2	นายกำธร ศีลาอ่อน	x	x	x	x	x	x	x	x		x		x
3	นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
4	ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	x	x	x		x	x		x	x	x		x
5	นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง		x	x	x	x	x		x	x	x		x
6	นายกิริต ช่าง	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
7	นายคุณุร คาลี วาเดี่ย	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
8	นางสาว นิชิตา ช่าง		x				x			x			x
9	นายอิชฎ์ชาญ ช่าง	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
10	นายคาลิด มอยนูคดิน ฮาซิม	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
11	นายกอตัม คุรานา	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
12	นางสาวสิริสา สุภาวสิน	x				x	x	x		x	x		x
สรุปทักษะของกรรมการ		10	11	10	9	11	12	9	9	11	11	2	12

## 1.2 คณะกรรมการบริษัท

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ประกอบด้วย

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทล่าสุด
1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	ประธานคณะกรรมการบริษัท กรรมการอิสระ	19 เมษายน 2564
2. นายกำธร ศีลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2565
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณา คำตอบแทน กรรมการอิสระ	4 เมษายน 2565
4. ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	19 เมษายน 2564
5. นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง*	กรรมการอิสระ	10 เมษายน 2566

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	วันที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ล่าสุด
6. นายกิริต ขาห์	กรรมการ	19 เมษายน 2564
7. นางสาวนิจิต้า ขาห์	กรรมการ	19 เมษายน 2564
8. นายอิษฏ์ชาญ ขาห์	กรรมการ	4 เมษายน 2565
9. นายคุณฐู ชาติ วาเดียม	กรรมการ	10 เมษายน 2566
10. นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	10 เมษายน 2566
11. นายกอตัม คูรานา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	10 เมษายน 2566
12. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	10 เมษายน 2566

\* กรรมการใหม่ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ตามมติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2566

### ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้จัดการ

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร อีกทั้งประธานกรรมการไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการและไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับกรรมการผู้จัดการ บทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการ และกรรมการผู้จัดการได้แบ่งแยกอย่างชัดเจนระหว่างผู้กำหนดนโยบาย และผู้บริหารจัดการนโยบายที่กำหนดไว้

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้นำในคณะกรรมการบริษัทฯ และมีบทบาทหน้าที่เป็นประธานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งบทบาทหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมโดยตรงกับกรรมการผู้จัดการในการตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน และกำกับดูแลการดำเนินการตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ

กรรมการผู้จัดการของบริษัทฯ เป็นผู้นำและหัวหน้าของฝ่ายบริหาร และมีหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทั้งหมดที่ได้วางไว้

### อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

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



## อำนาจ บทบาทและหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ

- การบริหารกิจการของบริษัทฯเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยได้รับการสนับสนุนจากคณะผู้บริหาร
- จัดทำ วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์และแผนธุรกิจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- บริหารจัดการบริษัทฯให้เป็นไปตามกลยุทธ์ แผนธุรกิจ และนโยบายที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ
- รายงานผลการดำเนินงานรวมถึงงานระหว่างทำอื่นๆแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
- ดูแลให้แน่ใจว่าผู้บริหารทุกคนได้รับข้อมูลที่เพียงพอ เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างเหมาะสม
- พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของคณะผู้บริหารในการผลักดันกลยุทธ์และเป้าหมายของบริษัทฯ และจ้างงานพนักงานใหม่ที่มีความสามารถในการเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงที่มีประสิทธิภาพ
- ดูแลให้แน่ใจว่ามีการสื่อสารกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
- ปฏิบัติตามบทบาทและหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

## อำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ สรุปไว้ดังนี้

1. คณะกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดรวมทั้งจัดการกิจการของบริษัทฯ ภายในขอบเขตของกฎหมาย วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ และตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีอำนาจกระทำการใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ หรือภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 คณะกรรมการบริษัทฯ มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านถือว่าเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทั้งหมดและมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ด้วยความเป็นอิสระและเป็นกลางเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น
2. กรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่ดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ องค์กรประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องมียกอย่างน้อยจำนวน 2 ใน 3 ของจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด
4. คณะกรรมการบริษัทฯ หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีอำนาจกำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ ซึ่งปัจจุบันกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้ โดยสองในสี่ท่านลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
  - 1) นายคาลิด มอยนูคติน ฮาซิม
  - 2) นายกิริต ซาห์
  - 3) นายอิษฎ์ชาฎุ ซาห์
  - 4) นายกอดัม คูรานา
5. คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขาย หรือจำนองอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ หรือให้อสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ มากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความ หรือยื่นฟ้องต่อศาล หรือยื่นข้อพิพาทใดๆ ให้อนุญาตต่อตุลาการพิจารณา
6. สอบทานและอนุมัติในวิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยม และจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติเป็นประจำทุกปี
7. พิจารณาและหารือเกี่ยวกับกลยุทธ์และทางเลือกต่างๆ ที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร และอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางธุรกิจและนโยบายของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและอนุมัติแผนธุรกิจและเป้าหมายการปฏิบัติงานที่เสนอโดยฝ่ายบริหาร

8. ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทฯ ไปปฏิบัติ ติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความคืบหน้าเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
9. กำกับดูแลให้มีการสื่อสาร และดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านทุจริต และคอร์รัปชัน
10. กำกับดูแลให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม
11. กำกับดูแลให้มีระบบการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ โดยผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีภายนอก
12. อนุมัติงบประมาณประจำปีไตรมาสและประจำปี และดูแลให้มีการจัดท่างบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป
13. ดูแลให้มีระบบที่เหมาะสมในการสื่อสารเรื่องต่าง ๆ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ
14. กำหนดนโยบาย และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
15. กำหนดนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้การปฏิบัติงานของกรรมการและผู้บริหารเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
16. กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

## 2. คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 4 คณะ วาระการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการชุดย่อยจะสอดคล้องกับวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565

### 2.1 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ตามกฎระเบียบ และคำแนะนำตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการให้ความเห็นต่อรายงานทางการเงินให้เป็นไปอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้ และโปร่งใส สนับสนุนการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนทำหน้าที่ประสานงานกับคณะกรรมการบริษัทฯ ในการจัดการความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในขององค์กร ทั้งนี้ เพื่อมุ่งหวังให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความเป็นอิสระในการตรวจสอบการทำงานของฝ่ายจัดการ รวมถึงการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายการที่เกี่ยวข้องกันที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2541 ต่อมาในวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงชื่อของคณะกรรมการตรวจสอบเป็น “คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” เนื่องจากบทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้รวมหน้าที่ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการด้วย และเพื่อให้มั่นใจว่าคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้มุ่งมั่นในการให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และพัฒนาการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องต่อไป ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ
1. นายกำธร สีลาอ่อน*	ประธานคณะกรรมการ ตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ
2. ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ *	กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์*	กรรมการตรวจสอบและ กำกับดูแลกิจการ	กรรมการอิสระ

\* กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่มีความรู้และประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน ทั้งนี้ รายละเอียดของประสบการณ์ได้กล่าวไว้เอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

### คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่สอบถามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทในเรื่องดังต่อไปนี้

1. สอบทานรายงานทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีการจัดทำอย่างถูกต้องและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและครบถ้วน
2. ดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพภายใต้ระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่ามีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง ปรับเลื่อนตำแหน่ง โยกย้าย หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
3. สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และเสนอแนะข้อปรับปรุงให้เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
4. สอบทานแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
6. คัดเลือก และเสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีภายนอกของบริษัทฯ รวมทั้งเสนอคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีภายนอก โดยพิจารณาถึงความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี และพิจารณาเรื่องสำคัญอื่นๆ 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. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย และด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

## 2.2 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งบุคคล 3 ท่าน เพื่อเป็นกรรมการบริหาร โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง
1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คุรานา	กรรมการ - การเงิน
3. นายจันดร้าเซก้า สีวรามัน เวนกีทารามัน	กรรมการ - เทคนิค

### อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหาร สรุปไว้ดังนี้

1. มีหน้าที่บริหารกิจการของบริษัทฯ ภายใต้มติและระเบียบข้อบังคับของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. มีอำนาจทำความตกลงหรือทำสัญญาผูกพันบริษัทฯ โดยข้อตกลงหรือสัญญานั้นจะต้องอยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ไว้และจะต้องให้มีกรรมการบริหารสองคนลงนามและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ
3. มีอำนาจกระทำการใดๆ ในนามและเพื่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการดำเนินธุรกิจ
4. มีหน้าที่รายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อรับทราบและหารือถึงกิจการที่คณะกรรมการบริหารได้ดำเนินการลงไป อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นที่เกี่ยวกับนโยบายของบริษัทฯ หรือเรื่องที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ หรือเรื่องที่เกี่ยวข้องที่กำหนดให้ต้องกระทำโดยคณะกรรมการบริษัทฯ หรือเรื่องซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ ทั้งนี้ รวมถึงเรื่องที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรเสนอ เพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายเรื่อง หรือตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้เสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ก่อน
5. จัดทำและทบทวนวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงินและนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. ทบทวนอำนาจดำเนินการในเรื่องต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในตารางการมอบอำนาจ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. แต่งตั้ง ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานตั้งแต่ระดับหัวหน้าฝ่ายลงมาถึงผู้จัดการระดับกลาง
8. ติดตามและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และความก้าวหน้าในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ
9. ติดต่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียภายนอกองค์กรตามความจำเป็นในแต่ละครั้ง ตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย
10. จัดทำและทบทวนนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงรวมถึงดูแลให้ผู้บริหารมีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ
11. จัดทำและทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดไว้

- พัฒนาและดำเนินการให้มีระบบต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานทุกระดับและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันเพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการต่อต้านการคอร์รัปชัน

### 2.3 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกสนับสนุนคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านความยั่งยืนและความรับผิดชอบต่อสังคม กำหนดนโยบายกลยุทธ์ 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 5 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ
1. ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
2. นายกำธร สีลาอ่อน	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
4. นางกวิยู (แจ๊คกี้) หวัง	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ
5. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	กรรมการบริหาร/ กรรมการผู้จัดการ

ในปี 2566 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้มีการเปลี่ยนแปลงตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566 ดังต่อไปนี้

- ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- นางกวิยู (แจ๊คกี้) หวัง กรรมการใหม่ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งตามมติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2566 ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

- กำหนดนโยบายด้านความยั่งยืนตามการดำเนินงานทางธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าเป้าหมาย และกลยุทธ์ด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ ของฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ มีความสอดคล้องกัน
- ทบทวนและปรับปรุงนโยบายความยั่งยืนของบริษัทฯ
- ติดตามผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และคุณภาพ พร้อมสร้างมูลค่าสูงสุดให้กับบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

4. กำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยง
5. กำหนดกระบวนการเพื่อบรรเทาและจัดการความเสี่ยงที่สำคัญซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อองค์กร
6. กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจว่าปัจจัยความเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กรได้ถูกนำมาพิจารณาในขั้นตอนการระบุความเสี่ยง
7. กำกับดูแลให้แน่ใจว่ามีการประเมินผลกระทบของปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ รวมถึงวิถีการในการบรรเทาความเสี่ยงอย่างเหมาะสม
8. ทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี
9. ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามกรอบการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร รวมถึงเสนอแนะกรอบดำเนินงานสำหรับการควบคุมภายใน
10. รายงานความเสี่ยงที่สำคัญ และความคืบหน้าในการดำเนินการบรรเทาความเสี่ยงแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำ

## 2.4 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นกลไกในการช่วยคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นอิสระ ในการนำเสนอหลักเกณฑ์และการกำหนดแนวทางในการเสนอแต่งตั้งกรรมการใหม่ การสรรหา และการคัดเลือกผู้บริหารระดับสูง และการกำหนดค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาขออนุมัติจากผู้ถือหุ้นต่อไป

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาชุดแรกและคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนชุดแรก เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 ต่อมาเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้ควรวมคณะกรรมการสรรหาและคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนเป็น “คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน” ปัจจุบันคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนประกอบด้วย กรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ-สกุล	ตำแหน่ง	สถานะ
1. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ
2. นางคิวยู (แจ็กกี้) หวัง	กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ
3. นายกิริต ซาห์	กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	กรรมการ

### บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

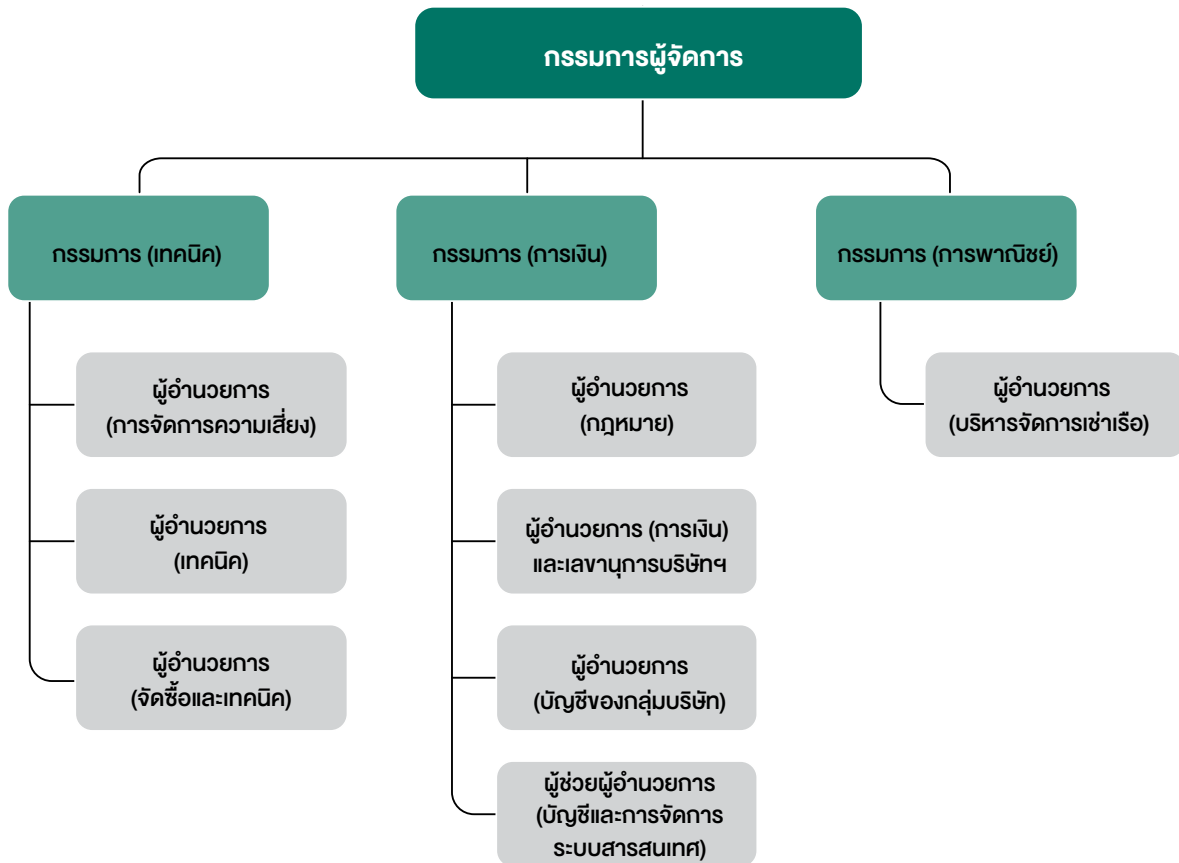
คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดแนวทางการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
2. นำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ จัดทำข้อเสนอแนะและแสดงความเห็น เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
3. ให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับค่าตอบแทนของบริษัทต่างๆ ในประเทศไทยและต่างประเทศ เสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

4. กำหนดแนวทางในการคัดเลือกและสรรหา บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. ทบทวนโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทฯ และจัดทำแผนสืบทอดงานของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
6. นำเสนอรายชื่อผู้สมัครที่เข้าเกณฑ์ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงในระหว่างวาระ หรือตามคำแนะนำของคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้ง
7. ให้การช่วยเหลือ/แนะนำในการดำเนินการสอบทานการปฏิบัติงานของกรรมการ ตามความต้องการของคณะกรรมการบริษัทฯ
8. จัดทำรายงานเกี่ยวกับแนวโน้มและข้อปฏิบัติที่เป็นปัจจุบันในการแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา
9. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ

### 3. ผู้บริหาร

#### 3.1 ผู้บริหารระดับสูง



คณะกรรมการบริหารที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายกาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายจันตราเชการ์ สีวรามัน เวนกาธารามัน	กรรมการ (เทคนิค)

ผู้บริหารระดับสูงที่ดำรงตำแหน่งในบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2566 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายกาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ
2. นายกอตัม คูรานา	กรรมการ (การเงิน)
3. นายจันตราเชการ์ สีวรามัน เวนกาธารามัน	กรรมการ (เทคนิค)
4. นายชีลาล โกปินาธาน	กรรมการ (การพาณิชย์)
5. นายนีลากันตัน วาสูเดวัน	ผู้อำนวยการ (การจัดการความเสี่ยง)
6. นายซังการ์ จีรี ซังการ์	ผู้อำนวยการ (บริหารจัดการเช่าเรือ)
7. นายมิจฮาจ ซาฟา	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค)
8. นายนริส ลิขสิทธิ์พันธ์ุ์	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
9. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย)
10. นางสาวสมปรารถนา เทพนภาเพลิน	ผู้อำนวยการ (การเงิน) และเลขานุการบริษัทฯ
11. นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย	ผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)
12. นางสาวนลินทิพย์ สานดินานนท์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)

### 3.2 ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ตั้งแต่ปี 2550 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแต่งตั้งและมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการพิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเทียบเคียงกับบริษัทจดทะเบียนโดยทั่วไปและกลุ่มบริษัทในอุตสาหกรรมขนส่งได้

ค่าตอบแทนผู้บริหารถูกกำหนดขึ้นตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และค่าตอบแทนของกรรมการบริหาร และกรรมการที่บริหารงานเต็มเวลาในบริษัทย่อยจะถูกพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาจากค่าตอบแทนสำหรับตำแหน่งที่เทียบเท่าในอุตสาหกรรม ฐานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ รวมทั้งผลการปฏิบัติงานของแต่ละคนที่ผ่านมา

ค่าตอบแทนของกรรมการบริหารและผู้บริหารระดับสูงประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และสวัสดิการอื่น ๆ รวมถึงเงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน



ค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูงสำหรับปี 2566 2565 และ 2564 มีดังต่อไปนี้

รายละเอียด	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
<b>ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ</b>			
• เงินเดือน	7.77	8.16	8.33
• โบนัส	-	4.17	7.08
• ค่าภาษีเงินได้	3.74	6.03	7.36
• ค่าตอบแทนกรรมการ	0.55	0.55	0.55
• ค่าตอบแทนอื่นๆ	0.61	0.62	0.62
<b>รวมค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ</b>	<b>12.67</b>	<b>19.53</b>	<b>23.94</b>
<b>ค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง (ไม่รวมกรรมการผู้จัดการ) จำนวน 12 คน (ปี 2565: 13 คน และ ปี 2564: 13 คน)</b>	<b>56.05</b>	<b>94.84</b>	<b>102.46</b>

### 3.3 ข้อมูลพนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 2565 และ 2564

รายละเอียด	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2566
	พนักงานทั้งหมด (คน)	129	133
ค่าตอบแทนพนักงานทั้งหมด (ล้านบาท)	217.68	315.37	389.09
ค่าตอบแทนรวมของพนักงานชาย (ล้านบาท)	166.35	238.71	290.68
ค่าตอบแทนรวมของพนักงานหญิง (ล้านบาท)	51.34	76.66	98.41
อัตราส่วนค่าตอบแทนของพนักงานหญิงต่อพนักงานชาย	0.31:1	0.32:1	0.34:1
ค่าตอบแทนรวมโดยเฉลี่ยของพนักงาน (ล้านบาท) - ไม่รวมค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการ	1.60	2.24	2.67
ค่าตอบแทนโดยเฉลี่ยของพนักงานชาย (ล้านบาท)	2.92	4.05	4.54
ค่าตอบแทนโดยเฉลี่ยของพนักงานหญิง (ล้านบาท)	0.71	1.04	1.33
อัตราส่วนค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการต่อค่าตอบแทน โดยเฉลี่ยของพนักงาน	7.92:1	8.71:1	8.98:1

ค่าตอบแทนพนักงานประกอบด้วย เงินเดือน โบนัส และอื่น ๆ เช่น กองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ และ เงินชดเชยเมื่อเกษียณอายุการทำงาน เป็นต้น

## 4. ข้อมูลสำคัญอื่นๆ

### 4.1 ข้อมูลของบุคคลต่างๆ ในบริษัทฯ

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

### 4.2 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ สื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ โดยนักลงทุนสามารถส่งอีเมลไปที่ [ir@preciousshipping.com](mailto:ir@preciousshipping.com) หรือติดต่อบุคคลตามรายละเอียดด้านล่าง ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลแก่นักลงทุน ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ และบุคคลทั่วไป

คุณคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ โทรศัพท์ 66 2696 8801 อีเมล <a href="mailto:kh@preciousshipping.com">kh@preciousshipping.com</a>
คุณกอตัม คุรานา	กรรมการบริหาร โทรศัพท์ 66 2696 8858 อีเมล <a href="mailto:gk@preciousshipping.com">gk@preciousshipping.com</a>
คุณสิริสา สุภาวสิน	ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) โทรศัพท์ 66 2696 8854 อีเมล <a href="mailto:sirasa@preciousshipping.com">sirasa@preciousshipping.com</a>
คุณสมปรารถนา เทพณาเพลิน	ผู้อำนวยการ (การเงิน) และเลขานุการบริษัทฯ โทรศัพท์ 66 2696 8856 อีเมล <a href="mailto:som@preciousshipping.com">som@preciousshipping.com</a>

### 4.3 เลขาณูการบริษัทฯ

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

### 4.4 คำสอบบัญชี

คำสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2566 และ 2565 มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2565 (ล้านบาท)	ปี 2566 (ล้านบาท)
<b>ค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการอื่น ๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด</b>		
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.15	2.15
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทย และ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.42	2.32
<b>รวมค่าสอบบัญชี</b>	<b>4.57</b>	<b>4.47</b>
<b>ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)</li> <li>• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)</li> </ul>	0.15	0.13
	0.91	0.91
<b>รวมค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อย</b>	<b>1.06</b>	<b>1.04</b>
<b>รวมค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด</b>	<b>5.63</b>	<b>5.51</b>
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยในต่างประเทศ - จ่ายให้สำนักงานสอบบัญชีอื่น	4.23	4.92
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ - จ่ายให้สำนักงานสอบบัญชีอื่น	1.25	1.67
<b>รวมค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ สำหรับปี</b>	<b>11.11</b>	<b>12.10</b>

# รายงานการกำกับดูแลกิจการ

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

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 คณะกรรมการได้ทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมขององค์กร ผลการทบทวนพบว่าสอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน

รายงานการกำกับดูแลกิจการนี้ไม่เพียงแต่แสดงหลักการกำกับดูแลกิจการที่บริษัทฯ ปฏิบัติตาม แต่ยังรวมถึงผลการปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลกิจการของคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2566

## 1. การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนนำเสนอรายชื่อผู้สมัครต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อแทนกรรมการที่เกษียณอายุการทำงานหรือเพื่อดำรงตำแหน่งที่ว่าง

### กรรมาการอิสระ (Independent Director)

คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากฝ่ายบริหารจัดการ ไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือกิจกรรมอื่นใดที่เกี่ยวข้องและไม่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการในบริษัทฯ และหรือบริษัทย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้น

### คุณสมบัติของกรรมาการอิสระของบริษัทฯ

คุณสมบัติของกรรมาการอิสระของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้เข้มงวดกว่าที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด

- กรรมการอิสระต้องถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
- กรรมการอิสระต้องไม่มีส่วนร่วมในการบริหารงานบริษัทฯ และไม่เป็นผู้บริหาร พนักงาน หรือที่ปรึกษาผู้ได้รับเงินเดือนประจำหรือค่าตอบแทนอื่นใดจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระต้องไม่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมทั้งในการบริหารด้านการเงินและการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ

“ความสัมพันธ์ทางธุรกิจ” ตามวรรคหนึ่งรวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงินด้วยการรับหรือให้กู้ยืม คำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นที่ตนเองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ หรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่งตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไปหรือตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทฯ แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า

- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้องหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัยสำคัญ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ เช่น ที่ปรึกษากฎหมาย ที่ปรึกษาทางการเงินหรือ ผู้ประเมินราคาทรัพย์สินซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทในเครือบริษัทร่วม บริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ในช่วงสอง (2) ปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอิสระ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิตหรือความสัมพันธ์ทางกฎหมาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องหรือญาติสนิทของกรรมการบริหารผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องไม่เป็นผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนในการรักษาผลประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
- กรรมการอิสระจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการแสดงความเห็น หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ โดยไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกรรมการบริหาร หรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องหรือ ญาติสนิทของบุคคลดังกล่าว

### บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการอิสระ

- สามารถเข้าถึงสารสนเทศทางการเงินและทางธุรกิจอื่นอย่างเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการเป็นประจำทุกครั้งที่รวมทั้งตั้งประเด็นคำถามในที่ประชุม เพื่อให้มั่นใจว่าผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่นของบริษัทฯ ได้รับความคุ้มครองและเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี
- มีความสามารถและเต็มใจที่จะเรียนรู้ธุรกิจของบริษัทฯ พร้อมทั้งจะแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ ตลอดจนอุทิศเวลาและทุ่มเทความสนใจที่จำเป็นให้กับบริษัทฯ
- จัดให้มีการประชุมในส่วนกรรมการอิสระเป็นประจำและหาโอกาสเข้าพบผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงาน
- จัดทำหนังสือยืนยันถึงความเป็นอิสระในวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรณีที่ถูกร้องขอ
- กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งที่ชัดเจนและไม่มีกรรมการอิสระท่านใดที่ดำรงตำแหน่งเกินกว่าวาระที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เป็นการยากที่จะค้นหาผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ารับตำแหน่งกรรมการอิสระแทน อีกทั้งเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของกรรมการอิสระ และความเข้าใจในธุรกิจตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่งนำมาพิจารณา ดังนั้น ปัจจุบันจึงยังไม่มีกำหนดเพดานสูงสุดของวาระการดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการอิสระ นอกจากวาระตามที่กฎหมายกำหนด

### การสรรหาและคัดเลือกคณะกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทนทบทวนโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดแนวทางในการคัดเลือก และสรรหาผู้สมัครที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับความต้องการและสถานการณ์ของบริษัทฯ

### นโยบายความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการ (Board Diversity Policy)

บริษัทฯ กำนึงถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ ความหลากหลายนั้นเป็นเรื่องที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีมุมมองที่รอบด้านและให้เกิดความสมดุลในการรับมือกับสถานการณ์และโอกาสต่างๆ

ที่บริษัทฯ เจริญ การมีคณะกรรมการที่มีความหลากหลาย ซึ่งรวมถึงการมีกรรมการที่เป็นผู้หญิงในจำนวนที่เหมาะสม นำไปสู่การตัดสินใจที่ดีขึ้น และสามารถสร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขันให้แก่บริษัทฯ นอกจากนี้ คณะกรรมการควรประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้หญิงอย่างน้อยร้อยละ 30 ซึ่งถือเป็นเกณฑ์ที่ส่งเสริมความหลากหลายและความเสมอภาคและเป็นหลักการปฏิบัติที่ดี

นอกจากนี้ การมีคณะกรรมการที่ประกอบไปด้วยกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่หลากหลายนั้นมีความสำคัญต่อบริษัท เนื่องจากความหลากหลายนี้ทำให้คณะกรรมการได้รับข้อมูลเชิงลึกและมุมมองที่เป็นประโยชน์ในด้านต่างๆ เช่น การเดินเรือ การบริหารจัดการทางการเงิน เทคโนโลยี การบริหารความเสี่ยง กฎหมายและการกำกับดูแล ทักษะเหล่านี้เรียกว่า board skill matrix ซึ่งจะช่วยให้บริษัทฯ สามารถตัดสินใจจากการได้รับข้อมูลที่เพียงพอ และรับมือกับความท้าทายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนนำ board skill matrix มาพิจารณาเป็นประจำทุกปี เพื่อประเมินทักษะและคุณสมบัติโดยรวมของกรรมการที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันและเพื่อระบุองค์ประกอบของโครงสร้างคณะกรรมการที่ยังขาดอยู่ และใช้เป็นเครื่องมือในการกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกกรรมการใหม่ที่ได้รับการเสนอชื่อ

ในกรณีที่มีการสรรหากรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติและทักษะของผู้สมัครที่เป็นประโยชน์กับบริษัทฯ และคำนึงถึงความหลากหลายในคุณสมบัติของผู้สมัครและความสอดคล้องกันกับทิศทางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

### หลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

หลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ มีแนวทางหลากหลายขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในช่วงเวลานั้น โดยหลักหากต้องการแต่งตั้งกรรมการใหม่ (มีตำแหน่งกรรมการว่างลง หรือเพื่อเพิ่มจำนวนกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ) คณะกรรมการบริษัทฯ จะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการคัดเลือกและการแต่งตั้งกรรมการใหม่ดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนจะประเมินทักษะ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญ และความหลากหลายของกรรมการแต่ละท่านในคณะกรรมการบริษัทฯ ในขณะนั้นโดยใช้ board skill matrix และกำหนดคุณสมบัติอื่นๆ ที่ต้องการเพิ่มเติมตามความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรและเพื่อเติมเต็มคุณสมบัติอื่นๆ ที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่โดยพิจารณาถึงจำนวนกรรมการอิสระที่เหมาะสมในคณะกรรมการบริษัทฯ และคำนึงถึงหลักการกำกับดูแลกิจการที่กำหนดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนอาจคัดเลือกผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางช่องทางส่วนตัวของสมาชิกในคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และอาจพิจารณาข้อเสนอจากผู้ถือหุ้น หรืออาจจ้างบริษัทภายนอกในการสรรหาหรืออาจใช้ฐานข้อมูลกรรมการจากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมื่อคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนคัดกรองผู้สมัครแล้ว ก็จะสัมภาษณ์ผู้สมัครแต่ละท่านที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ต้องการ หลังจากนี้คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนได้นำเสนอผู้สมัครที่เหมาะสมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแล้วนั้น คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนอาจให้ผู้สมัครดังกล่าวมีการสัมภาษณ์กับคณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนนำเสนอชื่อกรรมการใหม่ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติแต่งตั้งต่อไป หรือเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งชั่วคราวในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากออกตามวาระ

### หลักเกณฑ์และกระบวนการพิจารณาเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ได้ออกตามวาระ

ตามมาตรา 71 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 กำหนดให้ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง กรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งหนึ่งในสาม (1/3) โดยอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งให้

เป็นสามส่วนไม่ได้ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) โดยให้กรรมการที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่งกรรมการ ผู้ออกจากตำแหน่งไปนั้นอาจจะได้รับเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกที่ก็ได้ หลักเกณฑ์และขั้นตอนในการเลือกตั้งกรรมการเพื่อกลับเข้าดำรงตำแหน่งสำหรับกรรมการที่ต้องออกตามวาระ มีดังต่อไปนี้

- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนจะพิจารณาผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมาของกรรมการที่ต้องออกตามวาระ เช่น การเข้าร่วมประชุม การมีส่วนร่วมในการประชุม และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ
- หลังการพิจารณา คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนจะเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป

## การเสนอชื่อกรรมการสำหรับปี 2566

บริษัทฯ ได้เชิญให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2565 อย่างไรก็ตาม ไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอชื่อบุคคลเพื่อคัดเลือกเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้นำเสนอกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาและอนุมัติการเลือกตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี 2566 ดังต่อไปนี้

1. นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร / กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
2. นายอุซรุ คาลี วาเดีย กรรมการ
3. นายกอตัม คุรานา กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการ (การเงิน)
4. นางสาวสิริสา สุภาวสิน กรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ โดยคำแนะนำจากคณะกรรมการสรรหา มีความเห็นว่าควรให้กรรมการทั้ง 4 ท่านข้างต้นกลับเข้ารับตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง กรรมการข้างต้นเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติที่เหมาะสมเป็นอย่างยิ่ง และมีประสบการณ์อันกว้างขวางเกี่ยวกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ การเงิน และการเดินเรือ ซึ่งสอดคล้องกับกลยุทธ์บริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ ได้รับข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน ตลอดจนทิศทางการเติบโตและการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนในอนาคต และเป็นที่ยอมรับว่าบริษัทฯ จะได้รับผลประโยชน์อย่างมากจากประสบการณ์ ข้อเสนอแนะและวิสัยทัศน์ของท่านเหล่านี้ที่จะได้นำมาสู่คณะกรรมการบริษัทฯ

ผู้ถือหุ้นได้อนุมัติการกลับเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการทั้ง 4 ท่าน ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน โดยผู้ถือหุ้น 1 หุ้น มีสิทธิลงคะแนนเสียงได้ 1 คะแนน

## 2. การพัฒนากรรมการ

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

บริษัทฯ สนับสนุนให้กรรมการทุกคนเพิ่มพูนความรู้ผ่านการอบรมรวมถึงการเข้าร่วมสัมมนาที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย และองค์กรชั้นนำอื่นๆ เพื่อเพิ่มพูนความสามารถตามบทบาทหน้าที่

ในปี 2566 ผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมในหัวข้อ “การทบทวนกลยุทธ์” ร่วมกัน นอกจากนี้ การนำเสนอเนื้อหาโดยผู้บริหาร ยังมีการนำเสนอเรื่องแนวโน้มตลาดการเดินทางโดยผู้เชี่ยวชาญทางอุตสาหกรรม

## การเข้าร่วมอบรมหลักสูตร/กิจกรรมสัมมนาต่างๆ ของกรรมการบริษัทฯ ในปี 2566

กรรมการที่เข้าอบรม	หลักสูตร	จัดโดย
นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	Refreshment Program (RFP 9/2023)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ศาสตราจารย์ ดร. ภविดา ปานะนนท์	Director Leadership Certification Program (DLCP 12/2023)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
นางคิวยู (แจ๊คกี้) หวัง	Director Certificate Program (DCP 351/2023)	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
นายกอดดม คุรานา	TLCA CFO Professional Development Program ในหัวข้อ “Debt securities for environmental conservation”	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
	TLCA CFO Professional Development Program ในหัวข้อ “Economic update for CFO”	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
	วิทยากรในงาน Capital Link International Shipping China Forum	Capital Link
	วิทยากรในงาน Commodity Trading Week APAC	Commodities People
	TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 5/2023 ในหัวข้อ “RPA (Robotic Process Automation) in finance and accounting”	สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
	The Board’s Role in Mergers and Acquisitions (BMA) Class 5/2023	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
	วิทยากรในงาน Marine Money, Hong Kong	Marine Money
นางสาวสิริสา สุภาวสิน	ประกาศนียบัตรหลักสูตรเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Thailand Data Protection Officer: T-DPO)	สภาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งประเทศไทย
	The Board’s Role in Mergers and Acquisitions (BMA) Class 5/2023	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

### การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

เลขาธิการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ แก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่างๆ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัท คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

บริษัทฯ ได้จัดปฐมนิเทศกรรมการใหม่ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ จำนวน 1 ท่านในปี 2566

### 3. การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการ หลักเกณฑ์

บริษัทฯ จัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง



## กระบวนการดำเนินงาน

- เลขานุการบริษัทฯ มีหน้าที่จัดส่งแบบประเมินแก่กรรมการ ซึ่งประกอบด้วยแบบประเมินตนเองของคณะกรรมการ แบบประเมินตนเองของกรรมการ (รายบุคคล) และแบบประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย โดยแบบประเมิน การปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการนั้นได้จัดส่งให้กับเฉพาะกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการ จะถูกนำเสนอเพื่อหารือในที่ประชุมกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- ข้อเสนอแนะจากการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการผู้จัดการ จะถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการรับทราบในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

## การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะผ่านแบบประเมิน ซึ่งมีหัวข้อ สำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทยได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของกรรมการ
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
- การทำหน้าที่ของกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

นอกจากการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการดังที่กล่าวข้างต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ประเมินการ ปฏิบัติงานของคณะกรรมการแบบรายบุคคล ตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งมีหัวข้อ สำหรับการประเมินดังต่อไปนี้

- คุณสมบัติของคณะกรรมการ
- ความพร้อมในการปฏิบัติงาน
- การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการ
- บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการกับฝ่ายจัดการ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมิน การปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งแบบรายคณะและรายบุคคล โดยผลประเมินการปฏิบัติงานอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” และคณะกรรมการบริษัทฯ จะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2567

## การประเมินตนเองของคณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทฯ มีคณะกรรมการชุดย่อยรวม 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการความยั่งยืน และบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน การประชุมคณะกรรมการ บริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 ได้มีการพิจารณาเรื่อง “การประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อย” (Board Committee Self-Assessment) ซึ่งมีหัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทยได้แก่

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการชุดย่อย
- การประชุมของคณะกรรมการชุดย่อย
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละคณะกรรมการชุดย่อย

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละคณะ สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการชุดย่อย	ระดับคะแนนประจำปี 2566
คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	ดีเลิศ
คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	ดีเลิศ
คณะกรรมการบริหาร	ดีเลิศ
คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน	ดีมาก

คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะจะนำผลการประเมินที่ได้ไปปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการชุดย่อยเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินคณะกรรมการชุดย่อย ครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2567

### การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับทราบผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ซึ่งประเมินโดยกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยใช้หัวข้อสำหรับการประเมินเป็นไปตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

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

ผลการประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยบริษัทฯ มีความตั้งใจที่จะประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเป็นประจำทุกปี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้ การประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการในครั้งต่อไปจะมีขึ้นในปี 2567

## 4. การประชุมและค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ

### 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 2566 มีดังนี้

กรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย												การประชุมสามัญประจำปี (E-AGM)			
	จำนวนที่เข้าประชุม / จำนวนครั้งประชุมทั้งหมด															
	คณะกรรมการบริษัทฯ		คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ		คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง		คณะกรรมการบริหาร		คณะกรรมการสรรหา		คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน			คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน*		
ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์	
1. นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	3/3	3/3														1/1
2. นายกำธร ศิลาอ่อน	5/5	1/1	4/4		4/4				1/1		1/1					1/1
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	4/4	2/2	3/3	1/1	3/3	1/1			1/1					1/1		1/1
4. ศาสตราจารย์ ดร.ภวดี ปานะนนท์	5/5	1/1	4/4		4/4				1/1		1/1					1/1
5. นางวิญญู (แจ๊คกี้) หวัง **,**	4/4				1/1	1/1								1/1		
6. นายอุษรุ คาสิ วาเดย์	5/5	1/1														1/1
7. นางสาวนิชิตา ซาห์	1/1	3/5														1/1
8. นายกฤษิต ซาห์	5/5	1/1									1/1		1/1			1/1
9. นายอิษฎ์ชาฎุ ซาห์	4/4	2/2														0/1
10. นายคาลิด มอญุดดิน ฮาซิม	5/5	1/1			4/4			10/10								1/1
11. นายกอดัม กูรานา	5/5	1/1						10/10								1/1
12. นางสาวสิริสา สุภาวสิน	5/5	1/1														1/1
13. นายจินตราเชการ์ สิวรามัน เวนกาทารามัน								10/10								
<b>จำนวนครั้งของการประชุม</b>	<b>6 ครั้ง</b>	<b>4 ครั้ง</b>	<b>4 ครั้ง</b>	<b>4 ครั้ง</b>	<b>10 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>	<b>1 ครั้ง</b>
<b>ร้อยละการเข้าประชุม</b>	<b>97%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>91%</b>	<b>91%</b>	<b>91%</b>

\* ปรับปรุงโครงสร้างคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมคณะกรรมการสรรหาเข้ากับคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนเป็นคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566

\*\* กรรมการใหม่ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง ตามมติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2566

\*\*\* กรรมการใหม่ซึ่งได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงและกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566

สำหรับปี 2566 มติทั้งหมดของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตัดสินใจโดยกรรมการที่เข้าร่วมประชุม ณ ขณะนั้น ซึ่งมีคะแนนเสียงมากกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดในคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารเข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อที่จะพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานและผลการดำเนินงานของกรรมการบริหารและได้รายงานผลการประชุมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2566 กรรมการอิสระและกรรมการที่เป็นผู้บริหารได้เข้าร่วมการประชุมระหว่างกัน เพื่อพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

#### 4.2 ค่าตอบแทนกรรมการ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2550 โดยภายหลังคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เปลี่ยนแปลงโครงสร้างของคณะกรรมการชุดย่อย โดยให้ควมรวมคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนเข้ากับคณะกรรมการสรรหาเป็น คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน ณ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566 เพื่อทำหน้าที่ดูแลเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารระดับสูง ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน เช่น รายชื่อสมาชิก คุณสมบัติ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนได้เปิดเผยข้อมูลบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

โดยการนำเสนอค่าตอบแทนของกรรมการ ช้อแนะนำ และความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับค่าตอบแทน กรรมการ จะนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ช้อแนะนำเกี่ยวกับค่าตอบแทนกรรมการต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด ซึ่งได้เปิดเผยไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

ในปี 2566 และ 2565 บริษัทฯ ได้เสนอค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ โดยกำหนดเป็นค่าตอบแทนประจำและไม่มีค่าตอบแทนอื่น ซึ่งได้จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ในแต่ละไตรมาสเป็นจำนวนเท่ากัน ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน							
		2566				2565			
		คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	รวม	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง	รวม
1 นายช้อยภัทร ศรีวิสารวาจา	ประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการอิสระ	1.20			1.20	1.20			1.20
2 นายกำธร สีลาอ่อน	ประธานคณะกรรมการ ตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	0.55	0.40	0.13	1.08	0.55	0.40	0.11	1.06
3 นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	กรรมการตรวจสอบและกำกับ ดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.10	0.85	0.55	0.15	0.08	0.78

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	จำนวนเงิน							
		2566				2565			
		คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ และกำกับ ดูแลกิจการ	คณะกรรมการ ความ ยั่งยืนและ บริหาร ความ เสี่ยง	รวม	คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบและ กำกับดูแล กิจการ	คณะกรรมการ ความ ยั่งยืนและ บริหาร ความ เสี่ยง	รวม
4 ศาสตราจารย์ ดร.ภิวดา ปานะนนท์	ประธานคณะกรรมการความ ยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบและกำกับ ดูแลกิจการ กรรมการอิสระ	0.55	0.20	0.13	0.88	0.55	0.20	0.08	0.83
5 นางคิฎุ (แจ็กกี้) หวัง**	กรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	0.41		0.05	0.46				
6 นางลิน เชน ค็อก*	กรรมการตรวจสอบและกำกับ ดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง กรรมการอิสระ	-	-	-	-	0.14	0.05		0.19
7 นายคชวุฒ ชาติ วาเดียง	กรรมการ	0.55			0.55	0.55			0.55
8 นางสาวนิชิตา ซาห์	กรรมการ	0.55			0.55	0.55			0.55
9 นายกฤษิต ซาห์	กรรมการ	0.55			0.55	0.55			0.55
10 นายอิชฎ์ชาฎุ ซาห์	กรรมการ	0.55			0.55	0.55			0.55
11 นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	กรรมการผู้จัดการ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55			0.55	0.55			0.55
12 นายกอดัม คุรานา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55			0.55	0.55			0.55
13 นางสาวสิริสา สุภาวสิน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	0.55			0.55	0.55			0.55
รวมค่าตอบแทนสำหรับปี ***		7.11	0.80	0.41	8.32	6.84	0.80	0.27	7.91

\* กรรมการที่ออกตามวาระ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565

\*\* กรรมการใหม่ซึ่งได้รับการแต่งตั้งตามมติที่ประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2566

\*\*\* ค่าตอบแทนกรรมการจ่ายเป็นรายไตรมาส ให้แก่ ประธานคณะกรรมการ จำนวน 300,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการบริษัทฯ จำนวน 137,500 บาทต่อท่านต่อไตรมาส ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพิ่มอีกจำนวน 100,000 บาทต่อไตรมาส กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพิ่มอีกจำนวน 50,000 บาทต่อท่านต่อไตรมาส ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง เพิ่มอีกจำนวน 37,500 บาทต่อไตรมาส และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง (เฉพาะกรรมการอิสระ) เพิ่มอีกจำนวน 25,000 บาทต่อท่านต่อไตรมาส

การเทียบเคียงค่าตอบแทน ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และผู้บริหารระหว่างบริษัทฯ กับกลุ่มบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ และบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ มีรายละเอียดข้างล่างดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท/คนปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนในกลุ่มธุรกิจบริการ							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2566	2565	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + 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	9.72	8.17	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.62	1.91	0.44	1.73	0.14	0.26	2.03	4.48
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.41	1.49	0.26	1.34	0.07	0.19	1.58	3.63
ประธานกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ****	0.15	0.11	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ****	0.10	0.08	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2566

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

\*\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของประธานกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย: ล้านบาท/คนปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 5,001 - 10,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2566	2565	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + โบนัส	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนประจำ + เบี้ยประชุม + 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	9.72	8.17	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.40	0.40	0.48	0.68	0.37	0.57	0.14	0.34	1.38	1.58
กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ***	0.20	0.20	0.35	0.50	0.25	0.40	0.08	0.23	1.10	1.25

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนทั้งหมดที่มีรายได้ 5,001 - 10,000 ล้านบาท								
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด		
	2566	2565	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	
ประธานกรรมการความยั่งยืนและ บริหารความเสี่ยง ****	0.15	0.11	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
กรรมการความยั่งยืนและบริหารความ เสี่ยง ****	0.10	0.08	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด  
เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2566

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

\*\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

(หน่วย: ล้านบาท/คน/ปี)

รายการ	*ทีเอสแอล		** บริษัทจดทะเบียนที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาด 10,001 - 50,000 ล้านบาท							
			ค่าเฉลี่ย		ค่ามัธยฐาน		ค่าต่ำสุด		ค่าสูงสุด	
	2566	2565	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	9.72	8.17	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 ****	0.15	0.11	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
กรรมการความยั่งยืนและบริหาร ความเสี่ยง ****	0.10	0.08	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

\* เป็นค่าตอบแทนที่บริษัทฯ จ่ายในแต่ละปี

\*\* ข้อมูลจากรายงานการสำรวจค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งเป็นรายงานการสำรวจปีล่าสุด  
เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงานดังกล่าวในปี 2566

\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

\*\*\*\* ค่าตอบแทนเฉพาะในส่วนของการประธานกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

N.A. ไม่มีข้อมูล เนื่องจากไม่มีการจัดทำรายงาน

## 5. กำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม<sup>1</sup>

บริษัทฯ กำกับดูแลให้แน่ใจว่าบริษัทย่อยและบริษัทร่วม<sup>1</sup> ทั้งหมดของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดกลไกดังต่อไปนี้ เพื่อควบคุมดูแลการกำกับดูแลกิจการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม<sup>1</sup> ของบริษัทฯ

- บริษัทฯ เสนอชื่อกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทตามความเหมาะสมของการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ทั้งนี้ สำหรับบริษัทร่วม<sup>1</sup> การแต่งตั้งกรรมการให้เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาลงทุน (ถ้ามี)
- คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาผู้ถูกเสนอชื่อให้เข้ารับตำแหน่งกรรมการบริหารในคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ โดยปกติ กรรมการบริหารจะได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย อย่างไรก็ตาม 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

นอกเหนือจากสิทธิพื้นฐานต่างๆ ข้างต้นแล้ว ผู้ถือหุ้นมีสิทธิได้รับข้อมูลผลการดำเนินงาน ข่าวสารจากผู้บริหาร และข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจโดยการปกป้องสิทธิของผู้ถือหุ้นและการส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้ใช้สิทธิของตน ซึ่งนโยบายสำหรับการรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นอยู่ในส่วนของคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ



คณะกรรมการบริษัทฯ เคารพสิทธิของผู้ถือหุ้นโดยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นให้เข้าร่วมการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ดังนี้

- สนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นทุกท่าน รวมถึงผู้ถือหุ้นสถาบันเข้าร่วมประชุมและลงคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง
- แบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะสำหรับการประชุมผู้ถือหุ้นและขั้นตอนในการมอบฉันทะได้จัดส่งแนบไปพร้อมหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้น
- จัดเตรียมเอกสารแนบไปเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้รับมอบฉันทะ
- ในกรณีที่เป็นการประชุมแบบพบหน้ากัน บริษัทฯ กำหนดสถานที่จัดประชุมผู้ถือหุ้นให้อยู่ใจกลางเมือง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมของผู้ถือหุ้น ในกรณีที่เป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ บริษัทฯ จัดให้ระบบการประชุมผู้ถือหุ้นแบบอิเล็กทรอนิกส์มีความปลอดภัย เชื่อถือได้ และใช้งานง่าย
- คณะกรรมการบริษัทฯ จะไม่มีการเพิ่มวาระการประชุมใหม่ โดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า

บริษัทฯ ดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกราย ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่และผู้ถือหุ้นรายย่อย รวมทั้งผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม คณะกรรมการบริษัทฯ มีความมั่นใจว่าสิทธิของผู้ถือหุ้นได้รับการคุ้มครองและผู้ถือหุ้นทุกคนจะได้รับความเป็นธรรม

## 2. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน เช่น ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก เช่น เจ้าหนี้การค้า คู่ค้า ลูกค้า ชุมชน/สังคม ภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ อันที่จะช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ และเป็นแรงสนับสนุนอย่างค้ำจุน ในการสร้างความสำเร็จและความมั่งคั่งในระยะยาวให้กับบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงแก้ไขเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงหัวข้อ “กิจกรรมผู้มีส่วนได้เสีย” นโยบายและแนวทางปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และรวมถึงการจัดให้มีช่องทางบนเว็บไซต์สำหรับผู้มีส่วนได้เสียสามารถใช้ติดต่อสื่อสารในการแสดงความคิดเห็นต่างๆ 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 โดยไม่คำนึงถึงเพศและภูมิภาค ในเดือนตุลาคม 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือเพื่อเสริมสร้างพลังสตรี (Women’s Empowerment Principles: WEPEs) ซึ่งก่อตั้งขึ้นโดย UN Global Compact และ UN Women ซึ่งเป็นหลักการที่เสนอแนวทางสำหรับธุรกิจในการส่งเสริมความเท่าเทียมกันทางเพศ และการเสริมสร้างพลังสตรีในสถานที่ทำงาน ตลาด และชุมชน บริษัทฯ กำหนดนโยบายด้านทรัพยากรมนุษย์ให้สอดคล้องกับกฎหมาย บริษัทฯ

มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ ความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานในธุรกิจของบริษัทฯ และความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต และได้อธิบายถึงการดูแลด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยของพนักงานที่ปฏิบัติกรบนเรือของบริษัทฯ ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ แม้ว่าผลตอบแทนบางอย่างกฎหมายจะไม่ได้กำหนด ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงินผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ Employee Stock Ownership Plan (ESOP) เนื่องจากบริษัทฯ เห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้นบริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงานและลูกเรือ โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหารบริษัทฯ

บริษัทฯ จัดให้มีคณะกรรมการสวัสดิการ ซึ่งประกอบด้วยพนักงานจำนวน 5 คน จากแผนกต่างๆ เพื่อดูแลความเป็นอยู่ของพนักงาน ปรีกษาหารือกับผู้บริหารของบริษัทฯ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิการของพนักงาน ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะด้านสวัสดิการของพนักงานต่อบริษัทฯ

- **ด้านนายหน้า:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่านายหน้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ และเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้สนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปฏิบัติกับนายหน้าด้วยความเป็นธรรมตามเงื่อนไขการค้าที่ตกลงร่วมกันและคงรักษามาตรฐานการค้าโดยทั่วไปไว้ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันในระยะยาว
- **ด้านเจ้าหนี้เงินกู้ยืม:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าเจ้าหนี้เงินกู้เป็นปัจจัยสำคัญแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงในสินทรัพย์ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์และข้อตกลงต่อเจ้าหนี้เงินกู้ทุกราย ดังนั้นบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการค้ากู้ยืมเงินต่างๆ รวมทั้งปฏิบัติตามวัตถุประสงค์การกู้เงิน การชำระคืนหลักทรัพย์ค้ำประกันและข้อตกลงอื่นๆ ที่ตกลงร่วมกันระหว่างสองฝ่าย และหากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ข้อใดข้อหนึ่ง บริษัทฯ จะรีบติดต่อธนาคารผู้ให้กู้ทันทีเพื่อยื่นขอผ่อนผันการปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้น หรือเพื่อหาทางออกอื่นที่ยอมรับได้ร่วมกัน
- **ด้านลูกค้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความสำคัญของลูกค้าของบริษัทฯ และบริษัทฯ ให้ความสำคัญว่าลูกค้าทุกคนจะได้รับข้อมูลที่เท่าเทียมกัน เงื่อนไขทางการค้าต่างๆ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมตามมาตรฐานการค้า โดยทั่วไปรวมทั้งการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการค้าอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ บริษัทฯ จะเก็บข้อมูลของลูกค้าไว้เป็นความลับและจะไม่ใช้ข้อมูลเพื่อผลประโยชน์ในทางไม่ชอบ
- **ด้านลูกค้า :** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าลูกค้าเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงปกป้องผลประโยชน์ของลูกค้า ตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างดีที่สุด รวมทั้งการให้บริการที่ได้มาตรฐาน และการรักษาสารสนเทศที่เป็นความลับของลูกค้าโดยจะไม่เปิดเผยสารสนเทศดังกล่าว เว้นแต่มีข้อยกหมายหรือกฎเกณฑ์กำหนด หรือได้รับการยินยอมจากผู้เป็นเจ้าของสารสนเทศ รวมถึงประเด็นทางด้านการตลาด การกำหนดราคา รายละเอียดของการให้บริการ คุณภาพ และความปลอดภัย

- ด้านคู่แข่งทางการค้า:** บริษัทฯ ปฏิบัติภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันทางการค้าที่ดี และละเว้นการทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าต่างๆ ด้วยข้อกล่าวหาที่ไม่เป็นจริง รวมทั้งละเว้นการเข้าถึงข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าหรือใช้วิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม บริษัทฯ มุ่งมั่นในการแบ่งปันข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการเดินทาง รวมถึงข้อมูลต่างๆ ที่เป็นการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ในปี 2566 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทหรือคดีความกับคู่แข่งทางการค้า
- ด้านชุมชนและสังคม:** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งเอาใจใส่ต่อผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างมากกว่าที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายและพยายามเข้าไปมีส่วนร่วมทางสังคม โดยบริษัทฯ ได้รายงานส่วนนี้แยกไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้
- ด้านผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ:** นอกเหนือจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับธุรกิจการเดินทางซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามและได้อธิบายไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้ บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าภาครัฐบาลคือ ผู้ออกกฎระเบียบข้อบังคับ ทำหน้าที่ควบคุมเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปด้วยความยุติธรรม และมีความโปร่งใส บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และได้รวมการสอบทานการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ให้เป็นหนึ่งในหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งมีผู้ตรวจสอบภายในที่มีคุณสมบัติเป็นหัวหน้าฝ่าย โดยฝ่ายตรวจสอบภายในได้จัดทำรายงานสอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ประจำปี และรายงานผลโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ตามรายละเอียดที่กล่าวในหัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้
- ด้านสิ่งแวดล้อม:** บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการจัดการด้านการขนส่งทางทะเลที่ขาดความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม จะก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมลพิษทางน้ำ และ/หรือ มลพิษทางอากาศ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญเทียบเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายนี้ ซึ่งขั้นตอนการปฏิบัติงาน การปฏิบัติตามกฎหมายต่างๆ และจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” ในรายงานประจำปีนี้
- การเคารพสิทธิมนุษยชน:** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎหมายสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แรงงานหรือการใช้แรงงานเด็ก บริษัทฯ ไม่สนับสนุนกิจกรรมใด ๆ ที่ละเมิดสิทธิมนุษยชน ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค โดยเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ ถิ่นกำเนิด เพศ อายุ ศาสนา สีผิว สภาพร่างกาย ฐานะ หรือชาติตระกูล นอกจากนี้บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พันธมิตรทางธุรกิจ คู่ค้า และผู้เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานของบริษัทฯ และรวมถึงบริษัทที่อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัทฯ ทั้งในและต่างประเทศ ดำเนินธุรกิจด้วยการเคารพสิทธิมนุษยชน

ในปี 2566 บริษัทฯ ไม่ได้รับรายงานหรือข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดสิทธิมนุษยชน
- จรรยาบรรณว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญา:** บริษัทฯ กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ทุกคนต้องเคารพในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ข้อมูลความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาประเภทอื่นๆ ตัวอย่างเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมที่ใช้นั้นต้องผ่านการตรวจสอบและติดตั้งโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าโปรแกรมหรือข้อมูลที่นำมาใช้ในการทำงานไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

### 3. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บริษัทฯ มีการดูแลกระบวนการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ อย่างเข้มงวด ทั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงิน และรายงานอื่นๆ โดยข้อมูลจะต้องเปิดเผยอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส โดยผ่านช่องทางที่ถูกต้องและผู้ใช้ข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างสะดวก

#### 3.1 รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยมีการนำเสนอรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงินควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปีนี้

#### 3.2 ความสัมพันธ์กับผู้ลงทุน

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ทั้งรายงานข้อมูลทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว เพื่อให้ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ จดหมายแจ้งข่าว และจากการติดต่อกับกรรมการผู้จัดการ บริษัทฯ จัดตั้งหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอื่น รวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์ เพื่อให้เกิดความเข้าใจอย่างถ่องแท้เกี่ยวกับบริษัทฯ และธุรกิจของบริษัทฯ ข้อมูลบริษัทฯ และข้อมูลผลการดำเนินงานได้นำเสนอทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และช่องทางอื่นๆ

ช่องทางการติดต่อกับนักลงทุนสัมพันธ์มี 3 ช่องทาง ดังต่อไปนี้

- ทางอีเมล: [ir@preciousshipping.com](mailto:ir@preciousshipping.com)
- ทางโทรศัพท์: +662-236-7654
- ติดต่อผู้ให้ข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ: ข้อมูลผู้ให้ข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ได้เปิดเผยภายใต้หัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ต่างๆ มากมาย โดยมีกรรมการผู้จัดการและ/หรือกรรมการบริหารเข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งรายละเอียดของกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในช่วงสามปีที่ผ่านมา มีดังนี้

ปี/จำนวนครั้ง	พบปะ/ การสื่อสารกับนัก วิเคราะห์	พบปะ/ การสื่อสารกับ นักลงทุน	การนำเสนอ (Presentations) Road shows	การให้สัมภาษณ์แก่ หนังสือพิมพ์และ ทีวี	รวม
2566	25	25	15	2	67
2565	29	15	9	11	64
2564	69	19	11	14	113

### 4. ความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

#### 4.1 ความรับผิดชอบต่อชัดเจนของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ของตน และดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตามที่กฎหมายบังคับใช้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจะมีส่วนร่วมในเรื่องใดๆ ที่อาจจะมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเรื่องดังต่อไปนี้ต้องได้รับการตัดสินใจหรือได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ

- สิทธิที่จะกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ
- การแต่งตั้งกรรมการบริหาร คณะกรรมการชด้อย่อย กรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจที่จะขายหรือจำหน่ายหรือโอนอสังหาริมทรัพย์ใดๆของบริษัทฯ หรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ใดๆ ของบริษัทฯ ที่มีระยะเวลามากกว่าสามปีขึ้นไป หรือให้ หรือประนีประนอมยอมความหรือยื่นฟ้องต่อศาลหรือยื่นข้อพิพาทใดๆต่ออนุญาโตตุลาการพิจารณา
- การอนุมัติผลการดำเนินงานประจำปีและรายไตรมาส
- อนุมัติพันธกิจ ค่านิยมหลัก และจรรยาบรรณของธุรกิจ
- อนุมัติการตัดสินใจที่สำคัญในแง่ของทิศทางธุรกิจของบริษัทฯ และนโยบาย
- การตัดสินใจในการลงทุนที่สำคัญและการทำสัญญาที่มีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญให้กับบริษัทฯ
- เรื่องใดๆ และ/หรือรายการที่อยู่ภายในขอบเขตของคณะกรรมการตามหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อบังคับตามพระราชบัญญัติ บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณากำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการชด้อย่อยแต่ละคณะอย่างชัดเจน ดังรายละเอียดในหัวข้อ “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

#### 4.2 ความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัท (Board Diversity)

บริษัทฯ ได้พิจารณาจัดทำ Board Skill Matrix เพื่อเสริมสร้างความเชี่ยวชาญที่หลากหลายในคณะกรรมการให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ดำเนินถึงการเพิ่มความหลากหลายในคุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์และการพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนั้น กรรมการบริษัทฯ จึงมีคุณสมบัติที่หลากหลายทั้งในด้านเพศ อายุ การศึกษา ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ สำหรับการพิจารณาเลือกกรรมการใหม่ คณะกรรมการจะพิจารณาถึงคุณสมบัติของผู้สมัคร พิจารณาทักษะผสมผสานกัน พิจารณาความหลากหลาย และสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

จำนวนของกรรมการในคณะกรรมการบริษัทฯ มีสัดส่วนที่สัมพันธ์และเหมาะสมกับขนาดของกิจการ และความซับซ้อนทางธุรกิจของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 12 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บริหารและเป็นพนักงานประจำของบริษัทฯ และกรรมการที่ไม่ได้เป็นกรรมการบริหาร 9 ท่าน ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ 5 ท่าน (ร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ) นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการผู้หญิง 5 ท่าน (ร้อยละ 42 ของจำนวนกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ)

#### 4.3 แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่า บริษัทฯ มีระบบการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อมาแทนที่ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ หรือตำแหน่งระดับบริหารที่มีความเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายแผนการสืบทอดตำแหน่ง คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนได้รับการแต่งตั้งให้มาทำหน้าที่เสนอแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารที่สำคัญ (กรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหาร) ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยพิจารณาผู้สมัครที่เหมาะสมจากผู้สมัครทั้งภายในและภายนอก คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนทำหน้าที่พิจารณาทักษะ ประสบการณ์ และคุณสมบัติเฉพาะของผู้สมัคร เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ เพื่อสนับสนุนแผนการสืบทอดตำแหน่งนี้ ในปี 2566 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการจัดหาและการรักษาบุคลากรผู้มีคุณสมบัติ และมีทักษะสูง อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งเพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความสามารถ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดเตรียมและเพิ่มพูนทักษะที่สำคัญ เช่น การจัดการความรู้ การจัดการแผนการสืบทอดตำแหน่ง และโปรแกรมการพัฒนาความเป็นผู้นำ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาผู้บริหารของเราและกระบวนการของแผนการสืบทอดตำแหน่ง

#### 4.4 ระบบการควบคุมและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญต่อระบบควบคุมภายในระดับปฏิบัติงานเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดอำนาจหน้าที่ในการดำเนินงานของผู้ปฏิบัติงาน ผู้บริหาร ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจน มีการควบคุมดูแลการใช้ทรัพย์สินของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และมีการแบ่งแยกหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ผู้ติดตามควบคุม และประเมินผลออกจากกัน เพื่อรักษาไว้ซึ่งการถ่วงดุลและตรวจสอบระหว่างกันอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน และบัญชี โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจน และเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แนวทางที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในมีการตรวจสอบการปฏิบัติงานแต่ละแผนก และรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ เพื่อให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร

นอกจากนี้การควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับทางการเงินและบัญชี บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบรายงานที่ชัดเจนและเพียงพอเสนอผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการปฏิบัติงาน รวมทั้งการใช้ทรัพยากรเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
2. เพื่อความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลาของรายงานทางการเงิน
3. เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงและมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ให้ดำเนินไปอย่างรัดกุมมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและบรรลุวัตถุประสงค์ ทางคณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดและเปิดเผยนโยบายบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และในหัวข้อ “การควบคุมภายใน” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับ และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ

#### การดูแลการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้รับทราบและปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติซึ่งได้ระบุไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการจรรยาบรรณธุรกิจและแนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯได้กำหนดค่านโยบายการแจ้งเบาะแส และกระบวนการตรวจสอบภายในเพื่อเป็นกลไกในการติดตามดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดเป็นไปตามนโยบายและหลักการดังกล่าว หากกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานฝ่าฝืนหลักการดังกล่าวอาจได้รับโทษทางวินัยอย่างเข้มงวด

#### 1. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้กำหนดค่านโยบายที่ครอบคลุมขั้นตอนการอนุมัติรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

## 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 หุ้นส่วน 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 วันทำการนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงรายการ
  - เลขานุการบริษัทฯ ส่งสำเนาแบบ “รายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร” ให้กับประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานฉบับดังกล่าว

- ผู้บริหารและพนักงานทุกคนต้องรายงานรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี หากมีรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้น ผู้บริหารหรือพนักงานรายนั้นต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา รับทราบผ่านทางแบบฟอร์มออนไลน์
- ในปี 2566 ผู้บริหารและพนักงานทุกคน (ร้อยละ 100) เปิดเผยข้อมูลความขัดแย้งทางผลประโยชน์ประจำปีผ่านทางแบบฟอร์มออนไลน์

## รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

อีกทั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ และฝ่ายตรวจสอบภายในมีการวางแผนงานตรวจสอบเรื่องการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจัดให้บรรจุเรื่องดังกล่าวไว้ในแผนการตรวจสอบภายในเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2566 ผู้ตรวจสอบภายในได้ตรวจสอบรายการดังกล่าวและได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2567 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 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 เห็นว่ารายการเกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เป็นรายการที่เหมาะสม และเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

## 2. การจัดทำรายงานการถือครอง/ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

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

## 3. การควบคุมการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัท พีริเซียส ไซฟิ่ง จำกัด (มหาชน) มีนโยบายในการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญทั้งหมด (ทั้งที่เป็นข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่ไม่เกี่ยวข้องกับทางการเงิน) ให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุนและประชาชนทั่วไปในเวลาที่เหมาะสม โดยบริษัทฯ มีการควบคุมภายในที่รัดกุมเพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่เปิดเผยนั้นมีความถูกต้องและครบถ้วน



ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญให้ทันต่อเวลาและด้วยความโปร่งใส ซึ่งการควบคุมการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทฯ ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกรรมการผู้บริหาร และพนักงานระดับอาวุโส ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่เป็นความลับ และข้อมูลที่เป็นประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด รวมถึงข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะ หรือข้อมูลที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ หรือราคาหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งการห้ามใช้ข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้มาจากการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานในการหาประโยชน์ส่วนตัว 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) ผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา (3) บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ และ (4) นิติบุคคลที่กรรมการและผู้บริหาร คู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา 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 ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต่างๆ

หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแลแจ้งให้บุคคลดังกล่าวข้างต้นทราบถึงช่วงเวลาห้ามซื้อขายหุ้น (Silent Period) ล่วงหน้าเป็นประจำผ่านทางอีเมล และกำกับดูแลการปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว

ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร แจ้งต่อเลขานุการบริษัทฯ ถึงความตั้งใจทั้งของตนเองและบุคคลที่เกี่ยวข้องล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนเข้าทำรายการที่จะซื้อขายหุ้น/ใบสำคัญแสดงสิทธิซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ (แล้วแต่กรณี)

นอกจากนี้ นโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายสำหรับนักลงทุนสัมพันธ์ซึ่งกำหนดไว้ว่าในช่วงระยะเวลาสองสัปดาห์ก่อนการเผยแพร่รายงานทางการเงินตามกำหนดการ (หรือที่เรียกว่า “Silent Period”) ห้ามโฆษณาในฐานะตัวแทนของบริษัทฯ พูดคุยถึงผลประกอบการในอนาคตและการคาดการณ์ใดๆ ของกลุ่มบริษัทฯ กับสื่อมวลชน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และนักลงทุน

โดยระหว่างปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างเคร่งครัด และไม่พบการละเมิดนโยบายนี้

#### 4. การต่อต้านการทุจริต (Anti-Corruption)

##### นโยบายเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและการให้สินบน

บริษัทฯ มีนโยบายห้ามการติดสินบนและการคอร์รัปชัน ทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อมต่อผลประโยชน์ทางธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทในเครือ บริษัทฯ ไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยบริษัทฯ

ให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการตัดสินใจและการคอร์รัปชันต่างๆ (หากมี) การละเมิดนโยบายนี้ บริษัทฯ ถือเป็นการกระทำผิดร้ายแรง โดยจะมีการดำเนินการทางวินัย รวมไปถึงการเลิกจ้างตามที่กฎหมายกำหนด

เพื่อเป็นเครื่องยืนยันในการต่อต้านการคอร์รัปชัน บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามแสดงเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตในปี 2561 โดยบริษัทฯ ได้ร่วมให้สัตยาบันเพื่อรับทราบข้อตกลงในคำประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตทุกรูปแบบ ต่อมาในวันที่ 5 สิงหาคม 2562 บริษัทฯ ได้รับการรับรองการเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต

บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายงดรับของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจงดมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2566 นโยบายงดรับของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บริษัทฯ

ในปี 2566 บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานที่สูงอย่างต่อเนื่องในเรื่องจริยธรรม รวมถึงมุมมองในเรื่องการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งกิจกรรมที่ทำต่อเนื่องตลอดทั้งปี มีดังนี้

- การจัดอบรมเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติด้านจริยธรรมดำเนินงานในบริษัทฯ นโยบายการกำกับดูแลกิจการ และนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันให้กับกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนในบริษัทฯ
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับสินบนและการทุจริต ซึ่งเป็นการสอบถามและบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการดำเนินงานอย่างเหมาะสม
- กำหนดแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการคอร์รัปชัน และการตัดสินใจสินบน เช่น แนวทางปฏิบัติในการให้และการรับของขวัญและสิ่งตอบแทน หรือการช่วยเหลือทางการเมือง เป็นต้น รายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางปฏิบัตินี้ได้เปิดเผยในคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ และในนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคนรับทราบร่วมกัน พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- การสอบถามระบบการควบคุมภายใน และวิธีการควบคุมภายในเพื่อให้แน่ใจว่ามีกลไกป้องกันการให้สินบนและการทุจริตที่มีประสิทธิผล
- จัดให้มีระบบการตรวจสอบ เพื่อให้แน่ใจว่ามีนโยบายและขั้นตอนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางสำหรับรายงานการกระทำที่ไม่เหมาะสม การทุจริต หรือการคอร์รัปชันใดๆ อีกทั้งได้จัดให้มีมาตรการคุ้มครองและบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในเรื่องดังกล่าว

เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดการทุจริตทุกรูปแบบที่จะเกิดขึ้น บริษัทฯ ได้ทำการประเมินความเสี่ยงเพื่อระบุความเสี่ยงด้านการทุจริตที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ ได้สื่อสารจริยธรรมธุรกิจและแนวปฏิบัติของบริษัทฯ ให้พนักงานและพันธมิตรทางธุรกิจรับทราบ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ในการป้องกันการทุจริต

## 5. นโยบายการแจ้งเบาะแสรายงาน (Whistleblowing Policy)

เพื่อมั่นใจว่ามีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรมตามหลักจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีช่องทางการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง (ไม่ผ่านผู้บริหารของบริษัทฯ) เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียน หรือ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้หรือแจ้งข้อร้องเรียนกรณีพิเศษ เช่น กรณีที่ผู้บริหารกระทำผิดศีลธรรม/ไม่ซื่อสัตย์ การกระทำผิดจรรยาบรรณ หรือผิดกฎหมาย เป็นต้น ทั้งนี้ พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ สามารถส่งข้อความดังกล่าวทางไปรษณีย์หรืออีเมลให้กับ คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา กรรมการอิสระและประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่อยู่ด้านล่างนี้

## ทางไปรษณีย์

คุณชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

เลขที่ 217/79 คริสตัลการ์เด้นคอนโดมิเนียม ซอยสุขุมวิท 4 ถนนสุขุมวิท

แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 ประเทศไทย

## ทางอีเมล

chaipatr@capmaxx.co.th

## กระบวนการดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

เมื่อบริษัทฯ ได้รับเบาะแสหรือข้อร้องเรียนแล้ว บริษัทฯ จะดำเนินการรวบรวมข้อมูล ประมวลผล ตรวจสอบ และกำหนดมาตรการในการดำเนินการเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด หลังจากนั้นผู้ที่มิหน้าที่รับผิดชอบเรื่องดังกล่าวมีหน้าที่ติดตามผลการดำเนินการ และรายงานผลแก่ผู้ที่เหมาะสม และเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการร้องเรียนให้เรียบร้อย การรายงานผลจากการดำเนินการ จะรายงานต่อประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและ/หรือกรรมการท่านอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ แล้วแต่กรณี

## การรักษาความลับ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำต่างๆที่ไม่ถูกต้อง ต้องการให้เก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับ ตามหลักการแล้ว บริษัทฯ จะจัดการกับทุกข้อร้องเรียนโดยเก็บรักษาเป็นความลับและบริษัทฯ หวังว่าผู้ร้องเรียนก็จะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับเช่นกัน ดังนั้น บริษัทฯ จะปกปิดชื่อผู้ร้องเรียนไว้เป็นความลับ

อย่างไรก็ตาม ในบางสถานการณ์ผู้ร้องเรียนอาจต้องมาให้ถ้อยคำหรือแสดงหลักฐานต่อเจ้าหน้าที่ ในกรณีเช่นนั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าข้อมูลทั้งหมดจะถูกปิดเป็นความลับ แต่บริษัทฯ จะเปิดเผยเฉพาะข้อมูลที่จำเป็นเท่านั้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จะไม่เปิดเผยชื่อของผู้ร้องเรียนหากไม่ได้รับความยินยอมก่อน

## การปกป้องผู้รายงาน

เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้แจ้งเบาะแส/ข้อร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง บริษัทฯ จะไม่เปิดเผย ชื่อ ที่อยู่ ภาพ หรือข้อมูลอื่นใดของผู้แจ้งเบาะแส/ผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง ผู้ที่รายงานการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมทางธุรกิจ หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ของบริษัทฯ จะได้รับการคุ้มครอง และความเป็นธรรมภายใต้นโยบายนี้ พนักงานที่กลั่นแกล้งหรือตอบโต้ผู้ร้องเรียนจะต้องถูกลงโทษ และรวมถึงการเลิกจ้างงาน

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติ และมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนได้เปิดเผยไว้ใน “คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ” ของบริษัทฯ ซึ่งได้แจ้งให้พนักงานทุกคนรับทราบ พร้อมทั้งเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

## การรายงานเท็จ

รายงานที่พิสูจน์แล้วว่ามาจากข้อมูลที่เป็นเท็จถือเป็นการละเมิดจริยธรรมทางธุรกิจและจรรยาบรรณของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ภายใต้การลงโทษตามข้อกำหนดของบริษัทฯ และ/หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

## การติดตามการปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเป็นผู้ติดตามการปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน เลขานุการบริษัทฯ ในฐานะเลขานุการของคณะกรรมการชุดนี้ รวบรวมผลการปฏิบัติและรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี รวมถึงสรุปผลและรายงานการละเมิดให้ผู้ถือหุ้นทราบในรายงานประจำปี

ทั้งนี้ ในปี 2566 บริษัทฯ ไม่มีข้อพิพาทใดๆ ที่มีนัยสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และไม่ได้รับเรื่องร้องเรียนจากการแจ้งเบาะแสและไม่มีการละเมิดทางจริยธรรม

# รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการของบริษัท พีรียีส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน กล่าวคือ นายกำธร ศิลาอ่อน ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ และนางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบ ด้วยความรอบคอบ ความโปร่งใส ความเป็นอิสระ และเป็นไปตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

### การสอบทานรายงานทางการเงิน

ในปี 2566 การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการจัดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาสอบทานงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอกทุกไตรมาสเพื่อรับฟังคำชี้แจงเกี่ยวกับรายงานของผู้สอบบัญชี ผลการตรวจสอบงบการเงิน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกระบวนการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่ถูกต้องเพียงพอ และเป็นที่น่าเชื่อถือได้

### การตรวจสอบภายใน และระบบการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ได้พิจารณาความเป็นอิสระและสายงานบังคับบัญชาของฝ่ายตรวจสอบภายใน เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระและเชื่อถือได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมปรึกษากับผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบและหน้าที่ของฝ่ายตรวจสอบภายในและได้อนุมัติแผนงานการตรวจสอบประจำปีของฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ ในปี 2566 ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทาน

- การประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ซึ่งครอบคลุมไปถึงความเสี่ยงทางพาณิชย์ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงทางด้านเทคนิค และความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ
- แบบประเมินตนเองเพื่อพัฒนาระบบต่อต้านคอร์รัปชันจัดทำโดยแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (CAC)
- การประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการคอร์รัปชัน
- กลไกการควบคุมภายในสำหรับทุกแผนกของบริษัทฯ
- การปฏิบัติงานสำหรับบางแผนก
- รายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- การปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ เช่น พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ประมวลรัษฎากร พระราชบัญญัติเรือไทย พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎระเบียบและประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ฝ่ายตรวจสอบภายในได้ ดำเนินการติดตามผลการตรวจสอบและนำผลการตรวจสอบ รวมทั้งคำแนะนำต่าง ๆ ไปปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร และได้รายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอ และไม่มีจุดบกพร่องที่มีสาระสำคัญ

### การปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์ต่าง ๆ

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 1/2567 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2567 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้เสนอผลการสอบทานรายการเกี่ยวข้องกันสำหรับปี 2566 ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2567 โดยคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการและคณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าว เป็นรายการที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป มีความสมเหตุสมผล และเป็นไปเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

### การสอบทานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ สอบทานและเปรียบเทียบแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บริษัทฯ โดยเปรียบเทียบกับวิธีปฏิบัติที่ดีตามแนวทางปฏิบัติของสากล รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการรวมทั้งสอบทานการประเมินผลการปฏิบัติตามคู่มือนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก

สำหรับปี 2566 บริษัทฯ ได้รับการจัดให้อยู่ในกลุ่ม “ระดับ 5 ดาว หรือ ดีเลิศ” ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี จากการสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนไทย (CGR) นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับ SET ESG Ratings ในระดับ A โดย บริษัทฯ เป็น 1 ใน 193 บริษัทจดทะเบียนที่ได้รับการประกาศรายชื่อหุ้นยั่งยืน SET ESG Ratings หรือชื่อเดิม หุ้นยั่งยืน THSI ซึ่งสะท้อนว่าบริษัทฯ ได้รับการยอมรับว่าดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

### การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

ตามปกติการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ จะมีขึ้นก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้ร่วมประชุมกับผู้ตรวจสอบภายในของ บริษัทฯ และผู้สอบบัญชีภายนอกโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม นอกจากนั้น ทำให้สามารถจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาก่อนการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบและปรึกษาหารือ รวมทั้งรับฟังคำแนะนำต่างๆ จากคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้มีการปรึกษาหารือกับผู้ตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ ที่ผู้ตรวจสอบภายในตรวจพบ โดยในปี 2566 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง (เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2565 จำนวน 4 ครั้ง) โดยการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการแต่ละท่านสรุปได้ดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	การเข้าร่วมประชุม / การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)	
	ปี 2566	ปี 2565
1. นายกำธร ศิลาอ่อน	4/4	4/4
2. ศาสตราจารย์ ดร.ภविดา ปานะนนท์	4/4	4/4
3. นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	4/4	3/3
4. นางลิน เชน ค็อก*	-	1/1

\* สมาชิกคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการที่ออกตามวาระในปี 2565

### การคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2567 ได้มีการพิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติเรื่องการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอก และมีมติเห็นชอบให้เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีท่านใดท่านหนึ่งจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปี 2567 ดังต่อไปนี้

1. นายวรพจน์ อำนวยพาณิชย์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4640)
2. นายเติมพงษ์ โอปินพันธุ์ (ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4501)
3. นายกฤษดา เลิศวานา (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 ได้พิจารณาเพื่อเสนอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติค่าสอบบัญชีของผู้สอบบัญชีภายนอกสำหรับปี 2567 โดยรายละเอียดของค่าสอบบัญชีและค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการสอบบัญชีสำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่จ่ายให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีดังต่อไปนี้

รายการ	ปี 2567 (ปีที่เสนอ)	ปี 2566
ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ	2.17 ล้านบาท	2.15 ล้านบาท
ค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในประเทศไทยและ 1 บริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศ	2.20 ล้านบาท	2.32 ล้านบาท
ค่าตอบแทนจากการให้บริการด้านอื่นๆ ได้แก่		
• สำหรับรายงานของผู้สอบบัญชีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)	0.07 ล้านบาท	0.13 ล้านบาท
• สำหรับการสอบทานทางบัญชีในบริษัทย่อยที่จดทะเบียนในต่างประเทศบางแห่ง (เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดทำงบการเงินรวม)	1.10 ล้านบาท	0.91 ล้านบาท
<b>รวม</b>	<b>5.54 ล้านบาท</b>	<b>5.51 ล้านบาท</b>

### การประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

สำหรับปี 2566 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

**บทสรุป:** ตลอดปี 2566 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการได้รับความร่วมมือจากกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ รวมถึงผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกเป็นอย่างดี ซึ่งส่งผลให้คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ตามบทบาทและความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และเป็นไปตามกฎบัตรกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่ารายงานทางการเงินประจำปี 2566 และการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทฯ เป็นไปอย่างครบถ้วน เชื่อถือได้ สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงินบริษัทฯ มีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ และมีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามนโยบายภายใน หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ  
ของบริษัท พีรียีส ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)



นายกำธร สีลาอ่อน

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

12 กุมภาพันธ์ 2567

# รายงานคณะกรรมการบริหาร

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

ในปี 2566 คณะกรรมการบริหารของบริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย กรรมการบริหาร จำนวน 3 ท่าน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ กล่าวคือ นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม กรรมการผู้จัดการ นายกอตัม คูรานา กรรมการ (การเงิน) และนายจันดราเชการ์ สีวรามัน เวนกาทารามัน กรรมการ (เทคนิค) เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2566 นายจันดราเชการ์ สีวรามัน เวนกาทารามัน ได้เข้ารับตำแหน่งกรรมการ (เทคนิค) แทนนายประชาน มหาสิงห์ ซึ่งได้เกษียณอายุการทำงานจากบริษัทฯ

ในระหว่างปี 2566 คณะกรรมการบริหารมีการประชุมจำนวน 10 ครั้ง ซึ่งกรรมการบริหารทุกท่านเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการบริหาร) ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารได้ติดตาม และพิจารณาวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ แผนทางการเงิน และนโยบายที่สำคัญของบริษัทฯ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารทำหน้าที่บริหารธุรกิจของบริษัทฯ และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงรายงานการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

สำหรับปี 2566 คณะกรรมการบริหารได้จัดทำประเมินตนเองของคณะกรรมการบริหารตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริหารโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการบริหารมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

## ในนามคณะกรรมการบริหาร ของบริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม  
กรรมการผู้จัดการ



นายกอตัม คูรานา  
กรรมการ (การเงิน)

12 กุมภาพันธ์ 2567



# รายงานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงของบริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน และกรรมการผู้จัดการ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566 ได้มีมติพิจารณาปรับเปลี่ยนคณะกรรมการการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง โดยศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์ กรรมการอิสระ ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และนางกวิยู (แจ็กกี้) หวัง ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ สมาชิกคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงยังประกอบไปด้วย นายกำธร ศิลาอ่อน นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์ และนายกาลิต มอญนุดิน ฮาซิม

สำหรับปี 2566 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง มีการประชุมจำนวน 4 ครั้ง ซึ่งมีกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงเข้าร่วมประชุมครบทุกครั้ง (ร้อยละ 100 ของการประชุมคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง) ทั้งนี้ คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความระมัดระวังและรอบคอบซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ทบทวนนโยบายและกลยุทธ์ด้านความยั่งยืน เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ ดำเนินงานไปในทิศทางที่ถูกต้อง เพื่อบรรลุเป้าหมายการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนและมีเสถียรภาพ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงติดตามผลการดำเนินธุรกิจและผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินธุรกิจให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมภายใต้กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ นอกจากนี้ คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ประเมินความพร้อมของบริษัทฯ ในการรับมือกระแสด้านความยั่งยืนของโลก โดยที่ยังคงไว้ซึ่งความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง และกำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทฯ มีกลยุทธ์ในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ เพื่อสนับสนุนแผนกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ติดตามกิจกรรมการดำเนินงานของธุรกิจหลักและอุตสาหกรรม การเดินเรืออย่างสม่ำเสมอเพื่อระบุปัจจัยความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงด้านธุรกิจ ความเสี่ยงทางการเงิน ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ และความเสี่ยงด้านความยั่งยืน ที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานบริษัทฯ
- คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ตลอดจนมาตรการบรรเทาความเสี่ยงที่มีอยู่เพื่อลดโอกาสและผลกระทบเชิงลบของเหตุการณ์ความเสี่ยงต่าง ๆ ทั้งนี้ มาตรการบรรเทาความเสี่ยง และเหตุการณ์ความเสี่ยงสำคัญต่างๆ (ถ้ามี) จะถูกรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
- สำหรับปี 2566 คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงได้จัดทำการศึกษาประเมินตนเองตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงโดยรวมอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง มีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงมุ่งมั่นจะปฏิบัติหน้าที่โดยพัฒนากรอบการบริหารความเสี่ยงขององค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานของบริษัทฯ

ในนามคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง  
ของบริษัท พีรียส ซิฟปีง จำกัด (มหาชน)



ศาสตราจารย์ ดร. ภविดา ปานะนนท์  
ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง  
12 กุมภาพันธ์ 2567

# รายงานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของบริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเป็นแนวทางให้ความสอดคล้องกันมากขึ้นสำหรับการแต่งตั้งและกำหนดค่าตอบแทนของบุคคลสำคัญ ตลอดจนเพื่อส่งเสริมให้มีการบูรณาการด้านกำกับดูแลที่ดียิ่งขึ้น คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนซึ่งก่อนหน้านี้นี้เป็นคณะกรรมการชุดย่อย 2 ชุดแยกกัน ได้รวมเข้าด้วยกันเป็นคณะกรรมการชุดเดียว เรียกว่า “คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน” ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566 โดยนางสาวเพ็ญศรี สุธีรศาสน์ กรรมการอิสระ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน โดยมี นางกวิยู (แจ็กกี้) หวัง และนายกฤษ ชาติ ดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

ในปี 2566 คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน ทั้งก่อนหน้าซึ่งเป็นคณะกรรมการชุดย่อยแยกกันและหลังรวมเป็นคณะกรรมการชุดเดียวกัน ได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ ด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ และเป็นอิสระตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ การปฏิบัติหน้าที่หลักของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนสามารถสรุปได้ดังนี้

- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน มีหน้าที่คัดเลือกและเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่หมดวาระหรือตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง (แล้วแต่กรณี) โดยกระบวนการคัดเลือกที่มีความเข้มงวดนั้นจะพิจารณาจาก Board Skill Matrix ซึ่งเน้นถึงคุณสมบัติ และความหลากหลายทั้งในด้านความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และการศึกษา เพื่อให้มั่นใจว่าโครงสร้างของคณะกรรมการนั้นสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนจะถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติต่อไป ในปี 2566 คณะกรรมการสรรหาเสนอให้กรรมการ 4 ท่าน ดังมีรายชื่อต่อไปนี้ นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม นายคุชรู คาลิ วาเดย นายกอดัม คุรานา และนางสาวสิริสา สุภาวสิน ซึ่งได้พ้นจากตำแหน่งตามวาระกลับเข้ารับตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง ณ ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2566 นอกจากนี้ คณะกรรมการสรรหาเสนอให้แต่งตั้งนางกวิยู (แจ็กกี้) หวัง เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน ดูแลให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าผู้สืบทอดตำแหน่งมีความพร้อมสำหรับบทบาทหน้าที่ที่มีความสำคัญ อันจะส่งผลให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างราบรื่น
- คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน พิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าค่าตอบแทนของกรรมการสอดคล้องกับหน้าที่และผลการปฏิบัติงาน โดยสามารถเทียบเคียงได้กับค่าตอบแทนของบริษัทอื่นในกลุ่มอุตสาหกรรม และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติต่อไป ในปี 2566 คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนได้เสนอค่าตอบแทนของกรรมการต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนได้จัดทำการประเมินตนเองตามแนวทางของสมาคมส่งเสริมสถาบัน  
กรรมการบริษัทไทย สำหรับปี 2566 ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนโดย  
รวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” คณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนมีความตั้งใจจะนำผลการประเมินที่ได้ไปเป็นแนวทาง  
ในการปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ในนามคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน  
ของบริษัท พีรียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสารนต์

ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

12 กุมภาพันธ์ 2567

# การควบคุมภายใน

บริษัท พีริเชียส ซิฟปีง จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายในในระดับปฏิบัติการเพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพที่เพียงพอกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้และเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของงานหรือกิจกรรมของหน่วยงานนั้นๆ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ติดตามการปฏิบัติตามการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่ามีมาตรการควบคุมต่างๆ ที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ สิ่งแวดล้อมและความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทฯ ได้มีการจัดการระบบการควบคุมภายในตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission 2013 (COSO 2013) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน 3 ประการคือ การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินและรายงานอื่นๆ การปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ซึ่งประกอบด้วย 5 องค์ประกอบสำคัญดังรายละเอียดต่อไปนี้

## 1. สภาพแวดล้อมการควบคุม (Control Environment)

บริษัทฯ จัดให้มีสภาพแวดล้อมการควบคุมที่เหมาะสม จึงได้จัดทำคู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ และนโยบายในการต่อต้านคอร์รัปชัน เพื่อให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการกำหนดโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมาย และลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งมีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ และสายการบังคับบัญชาของหน่วยงานต่างๆ ในบริษัทฯ อย่างชัดเจน เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่า การทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมการควบคุมที่ดีนั้นจะส่งผลให้การทำงานของพนักงานของบริษัทฯ 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 เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างยั่งยืนในด้านการการบริหารหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ กรรมการผู้จัดการได้กระจายอำนาจและมอบอำนาจให้ผู้บริหารของหน่วยงานต่างๆ อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความคล่องตัวและชัดเจนในการปฏิบัติงานที่สามารถตรวจสอบกันได้ ทุกหน่วยงานต้องตรวจสอบ ควบคุม และกำกับดูแลหน้าที่ความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

## 4. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information and Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการรักษาไว้ซึ่งความเชื่อถือได้ของระบบข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ บริษัทฯ ได้ลงทุนในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอย่างต่อเนื่อง ทั้งที่สำนักงาน บริษัทฯ และบนเรือของบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้แน่ใจว่าข้อมูลมีความถูกต้องแม่นยำและทันเวลาเพื่อใช้ตัดสินใจในเรื่องต่างๆ บริษัทฯ ได้ใช้ซอฟต์แวร์ที่มีการเข้ารหัสในการติดต่อสื่อสารภายในองค์กร นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน

ISO/IEC 27001:2013 ด้านระบบมาตรฐานความปลอดภัยสารสนเทศ สำหรับการติดต่อกับบุคคลภายนอกที่สำคัญ บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ เว็บไซต์ของบริษัทฯ และสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ นอกจากนี้ผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ก็พร้อมที่จะตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ จากนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

## 5. การติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation)

การติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานมีรายละเอียดต่อไปนี้

ระดับการประเมิน	ผู้ประเมินผลการทำงาน	ความถี่ของการประเมินผลการทำงาน
พนักงาน	หัวหน้าแผนก/หัวหน้าฝ่าย	อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี
หัวหน้าแผนก	ผู้บริหารระดับสูง	อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี
ผู้บริหารระดับสูง	คณะกรรมการบริษัทฯ	อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี

ผลการประเมินที่ได้จะถูกนำมาใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในอนาคต นอกจากนี้ บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในเป็นหน่วยงานในการติดตามและประเมินขั้นตอนและผลการควบคุมภายใน เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ ผลการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปี 2566 ได้รายงานไว้ภายใต้หัวข้อ “รายงานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ” ในรายงานประจำปีนี้

### ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2567 วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2567 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในเรื่องผลการประเมินระบบการควบคุมภายใน กล่าวคือ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และสามารถนำมาประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ผลการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ ประจำปี 2566 โดยผู้สอบบัญชีภายนอก จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ก็ได้ระบุประเด็นข้อสังเกตที่เป็นสาระสำคัญรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ

### หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในและหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล

บริษัทฯ มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานหลัก และกิจกรรมทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ ได้ดำเนินการภายใต้แนวทางปฏิบัติที่กำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในทุกเรื่อง เพื่อให้ฝ่ายตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระจากผู้บริหาร คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีอำนาจในการคัดเลือก เสนอแต่งตั้ง หรือเลิกจ้างหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ ประวัตินางสาวกณิศา สัจจะเดชาชัย หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในได้แสดงในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ จัดให้มีฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบและประเมินการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงด้านกฎหมายและเพื่อให้แน่ใจว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อกำหนด และเป็นไปตามนโยบายและแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ อีกทั้งพฤติกรรมในองค์กรเป็นไปตามแนวทางปฏิบัติของบริษัทฯ ทั้งนี้ ประวัตินางสาวสิริสา สุภาวสิน หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล ได้แสดงในเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร” ในรายงานประจำปีนี้

## รายการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้มีการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ/รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยเป็นรายการที่อยู่บนพื้นฐานเสมือนทำรายการกับบุคคลภายนอก (Arms-Length Basis)

ฝ่ายตรวจสอบภายในได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูล และการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทอ. 21/2551 เรื่องหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงหนังสือเวียนคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เรื่องคำแนะนำในการปฏิบัติตามมาตรา 89/12 (1) แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

รายละเอียดของรายการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับบริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อยซึ่งมีการทำรายการกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน มีดังต่อไปนี้

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2564	2565	2566
บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด</li> <li>นายกิริต ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด</li> <li>นายอิษฎ์ชาญ ชำห์และนางสาวนิชิต้า ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โกลเบ็ทซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด ของนางสาวนิชิต้า ชำห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566: ร้อยละ 67.44 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> </ul>	รายการเช่าสำนักงาน	2.05	2.83	2.54
		การบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์	0.30	0.30	0.30
บริษัท แมสโทรคอนโทรลส์ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท แมสโทรคอนโทรลส์ จำกัด</li> <li>นายกิริต ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมสโทรคอนโทรลส์ จำกัด</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท แมสโทรคอนโทรลส์ จำกัด ของนายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566: ร้อยละ 99.85 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> </ul>	ค่าบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	0.09	0.23	0.27
		ค่าใช้จ่ายในการซื้อพร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศและเครื่องฟอกอากาศ	1.35	1.96	0.28

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2564	2565	2566
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด</li> <li>นายคุณฐู คาลี วาเดย์ และนายกิริต ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด</li> <li>นายอิษฎ์ชาญ ชำห์ และนางสาวนิชิตำ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โกลแบ็กส์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ในบริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด ของนางสาวนิชิตำ ชำห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566: ร้อยละ 85.31 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> </ul>	การใช้บริการ โรงแรมและการบริหารจัดการ	25.40	4.50	0.59
บริษัท อินซัวร์ เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์ เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด</li> <li>นางสาวสมิหรา ชำห์ ในฐานะกรรมการ และผู้ถือหุ้นของบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด และบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด เป็นบุตรสาวของนายกิริต ชำห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ และเป็นพี่น้องทางสายเลือดกับนางสาวนิชิตำ ชำห์ และนายอิษฎ์ชาญ ชำห์ ซึ่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566: ร้อยละ 48.66 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด ของนางสาวสมิหรา ชำห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566: ร้อยละ 48.66 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> </ul>	ค่าเบี้ยประกัน	2.67	2.78	2.56



บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2564	2565	2566
Eka Software Solutions Pte Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของ Sybex Pte Ltd. ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 99.99) ของ Eka Software Solutions Pte Ltd., ประเทศสิงคโปร์</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ใน Sybex Pte Ltd. ของนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566: ร้อยละ 26.44 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> <li>นายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของ Eka Software Solutions Pte Ltd. และ Sybex Pte Ltd.</li> </ul>	ค่าบริการซอฟต์แวร์	0.17	0.25	-
RZHA GmbH	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายริชวัน ฮาซิม ในฐานะกรรมการและผู้ถือหุ้นของ RZHA GmbH มีความสัมพันธ์เป็นบุตรของนายคาลิด ฮาซิม ซึ่งเป็นกรรมการผู้จัดการและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ</li> </ul>	ค่าที่ปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ	-	3.73	5.98
บริษัท คริสเตียนีและนีลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด*	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายคุณฐู คาลี วาเดีย และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท คริสเตียนีและนีลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด</li> <li>นายคุณฐู คาลี วาเดีย นายกิริต ซาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท คริสเตียนีและนีลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 85) ของบริษัท คริสเตียนีและนีลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด</li> <li>นางสาวนิชิต้า ซาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โกลเบ็ทซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท คริสเตียนีและนีลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)</li> </ul> <p>* หมายเหตุ: บริษัทฯ คาดการณ์ว่าจะไม่มีรายการธุรกรรมกับบริษัท คริสเตียนีและนีลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด เกิดขึ้นอีกในอนาคต</p>	ค่าใช้จ่ายในการซื้อแผงโซลาร์สำหรับเรือ	-	0.06	-

บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความเกี่ยวข้องกัน	ลักษณะรายการ	มูลค่ารายการ (ล้านบาท)		
			2564	2565	2566
บริษัท เมก้า โลฟไฟเชอเอ็นซ์ ไนจีเรีย จำกัด*	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิชฎ์ชาฎุ ซาห์และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท เมก้า โลฟไฟเชอเอ็นซ์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทแม่ (สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 99.99) ของบริษัท เมก้า โลฟไฟเชอเอ็นซ์ ไนจีเรีย จำกัด</li> <li>นายอิชฎ์ชาฎุ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท เมก้า โลฟไฟเชอเอ็นซ์ จำกัด (มหาชน)</li> </ul> <p>* หมายเหตุ: บริษัทฯ คาดการณ์ว่าจะไม่มีรายการธุรกรรมกับ บริษัท เมก้า โลฟไฟเชอเอ็นซ์ ไนจีเรีย จำกัด เกิดขึ้นอีกในอนาคต</p>	ค่าบริการสำหรับการจ่ายชำระเงินให้แก่คู่ค้าท้องถิ่นทุกรายในเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย	-	0.64	-
		ค่าที่พัก ค่าอาหาร และค่าใช้จ่ายอื่นๆ สำหรับลูกเรือที่เมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย	-	6.00	-
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด* (“บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทยของบริษัทฯ	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม ในฐานะกรรมการผู้จัดการและกรรมการบริหารของบริษัทฯ และเป็นกรรมการของบริษัทย่อย หนึ่ง ปัจจุบัน นายคาลิดถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 121,526,275 หุ้น (ร้อยละ 7.79) และถือหุ้นของบริษัทย่อยจำนวน 2 หุ้น (ร้อยละ 0.001) และ</li> <li>นายมูนีร์ มอยนูดดิน ฮาซิม เป็นน้องชายของนายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม</li> <li>ทั้งนี้ นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาซิม และนายมูนีร์ มอยนูดดิน ฮาซิม มีฐานะเป็นผู้ขายในการทำรายการนี้</li> </ul> <p>* หมายเหตุ: รายการธุรกรรมในลักษณะนี้คาดการณ์ว่าจะไม่เกิดขึ้นอีกในอนาคต</p>	ซื้อห้องชุด 1 ห้อง ณ อาคารชุดเพรสทีจทาวน์เวอร์ส ตั้งอยู่เลขที่ 168/21 อาคาร A ซอยสุขุมวิท 23 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร สำหรับพนักงานต่างชาติ	-	7.50	-
บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด*	<ul style="list-style-type: none"> <li>นายอิชฎ์ชาฎุ ซาห์และนายกิริต ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นกรรมการของบริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด</li> <li>นายอิชฎ์ชาฎุ ซาห์ ในฐานะกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด</li> <li>สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด ของนายอิชฎ์ชาฎุ ซาห์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566: ร้อยละ 17 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว</li> </ul> <p>* หมายเหตุ: บริษัทฯ คาดการณ์ว่าจะไม่มีรายการธุรกรรมกับ บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด เกิดขึ้นอีกในอนาคต</p>	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 1/2567 เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2567 คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีความเห็นว่า รายการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวข้างต้นเป็นไปตามราคาตลาด สมเหตุสมผล และเพื่อผลประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ

ในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2567 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการสอบทานรายการดังกล่าว และพิจารณาความเห็นและรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีกฎข้อบังคับและนโยบายป้องกันการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างเพียงพอ โดยรายการระหว่างกัน ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯ ข้างต้น เป็นไปตามมาตรฐานทางการค้าทั่วไปโดยยึดถือราคาตลาดเป็นสำคัญ และเพื่อประโยชน์ทั้งหมดของบริษัทฯ และมีการเปิดเผยอย่างเพียงพอแล้วในงบการเงินของบริษัทฯ

ส่วนที่

# 3 ผลการดำเนินงาน ทางการเงิน



# รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี งบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินในประเทศไทย โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอและใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ และการประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและการดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อให้ทราบถึงจุดอ่อนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังกล่าวอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระทุกท่าน เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน ทั้งนี้ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการเกี่ยวกับเรื่องนี้ได้แสดงไว้ในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการในรายงานประจำปีนี้

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นและความเชื่อถือได้ของงบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

ในนามของคณะกรรมการ

บริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการบริษัท

นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

12 กุมภาพันธ์ 2567

## งบการเงิน

### รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)

#### ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

#### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

#### เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รับความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

### การรับรู้รายได้

เนื่องจากกลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญากับลูกค้าเป็นจำนวนมากและสัญญาที่ทำมีทั้งประเภทการเช่าเหมาลำเป็นระยะเวลา และการเช่าเป็นรายเที่ยว โดยค่าระวางเรือจะเปลี่ยนแปลงตามอัตราค่าระวางในตลาดโลก ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าและระยะเวลาในการรับรู้รายได้

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท โดยการ

- ประเมินและทดสอบระบบสารสนเทศและระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับวงจรรายได้ โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่กลุ่มบริษัทออกแบบไว้
- สุ่มตัวอย่างสัญญาบริการเพื่อตรวจสอบการรับรู้รายได้ว่าเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาบริการของกลุ่มบริษัทและสอดคล้องกับนโยบายการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท
- สุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปีและช่วงใกล้สิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- สอบทานใบลดหนี้ที่กลุ่มบริษัทออกภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี โดยเฉพาะรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

### ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น)

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ หากในการปฏิบัติงานดังกล่าว ข้าพเจ้าสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญแล้ว ข้าพเจ้าจะต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่พบว่ามีเรื่องดังกล่าวที่ต้องรายงาน

## ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต้องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

## ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงิน โดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน



- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปรูปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่า การเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงิน โดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบ แต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้ออกแบบไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระ และได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระ และการดำเนินการเพื่อจัดอุปสรรคหรือมาตรการป้องกันของข้าพเจ้า (ถ้ามี)

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้

วิมล อิมมโน

บรรพชน อำนวยพาณิชย์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 4640

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 12 กุมภาพันธ์ 2567

## งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2566	2565	2566	2565	
<b>สินทรัพย์</b>					
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6	2,314,984,719	1,055,667,444	1,050,094,871	316,476,272
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7, 8	295,394,486	279,149,273	2,373,078,526	2,900,017,798
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	8	-	-	23,000,000	-
น้ำมันเชื้อเพลิง		30,141,521	41,819,267	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	10, 31	95,110,384	-	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น					
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงาน		35,762,134	37,007,863	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ		-	12,799,390	-	-
น้ำมันหล่อลื่น		84,761,164	91,046,628	-	-
อื่น ๆ		34,252,853	39,966,968	12,341,505	11,711,795
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		154,776,151	180,820,849	12,341,505	11,711,795
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>2,890,407,261</b>	<b>1,557,456,833</b>	<b>3,458,514,902</b>	<b>3,228,205,865</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>					
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	9	102,960,837	100,382,755	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	8	-	-	777,498,777	790,603,531
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	31, 32	125,921,407	274,862,486	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	10, 31	76,769,537	18,100,095	21,175,253	18,100,095
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	7,621,280,906	8,532,592,508
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	12	81,747,003	80,644,761	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	13	20,835,595,355	22,048,146,324	7,406,500	10,324,605
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	17	9,456,886	15,633,143	9,124,707	13,955,757
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14	4,110,568	5,583,982	3,908,383	5,281,374
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น					
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือหรือเรือกลื่น		59,914,320	70,777,229	-	-
ต้นทุนสัญญาเรือตัดจ่าย	15	108,935,971	129,143,691	-	-
ค่าธรรมเนียมทางการเงินเรือตัดจ่าย		46,952,561	-	37,264,230	-
อื่น ๆ		3,047,351	3,233,389	2,394,186	2,394,546
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		218,850,203	203,154,309	39,658,416	2,394,546
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>21,455,411,796</b>	<b>22,746,507,855</b>	<b>8,480,052,942</b>	<b>9,373,252,416</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>24,345,819,057</b>	<b>24,303,964,688</b>	<b>11,938,567,844</b>	<b>12,601,458,281</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2566	2565	2566	2565	
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>					
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>					
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น</b>					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8	62,278,105	229,485,798	1,789,518	724,495
เงินทดรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8	-	-	1,342,582,396	1,938,798,745
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้างจ่าย		97,825,564	100,996,598	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		73,831,159	81,591,681	1,061,069	1,437,634
ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี		169,261,020	172,309,065	118,630,209	122,369,642
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		403,195,848	584,383,142	1,464,063,192	2,063,330,516
รายได้รับล่วงหน้า		44,046,078	54,695,861	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	16	1,783,362,689	1,161,783,910	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	17	4,421,980	5,704,577	4,100,916	4,458,766
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	32	19,514,126	-	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		2,217,005	1,767,934	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		21,748,806	59,130,566	15,440,192	52,358,924
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>2,278,506,532</b>	<b>1,867,465,990</b>	<b>1,483,604,300</b>	<b>2,120,148,206</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>					
<b>ผลประโยชน์พนักงานค้างจ่าย - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี</b>					
กำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี		95,673,939	230,257,126	67,374,261	158,982,206
<b>เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ</b>					
ภายในหนึ่งปี	16	5,542,998,761	5,547,288,752	-	-
<b>หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ</b>					
ภายในหนึ่งปี	17	4,936,837	9,065,079	4,936,837	8,753,627
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	24	1,801,784	1,532,803	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	18	42,037,472	55,433,804	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	19	134,113,787	130,111,971	99,878,210	97,420,781
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>5,821,562,580</b>	<b>5,973,689,535</b>	<b>172,189,308</b>	<b>265,156,614</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>8,100,069,112</b>	<b>7,841,155,525</b>	<b>1,655,793,608</b>	<b>2,385,304,820</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท พีรเชิซ ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>ทุนเรือนหุ้น</b>				
<b>ทุนจดทะเบียน</b>				
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
<b>ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว</b>				
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
<b>ส่วนเกินทุน</b>				
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
<b>กำไรสะสม</b>				
<b>จัดสรรแล้ว</b>				
สำรองตามกฎหมาย - บริษัทฯ	20	155,929,186	155,929,186	155,929,186
- บริษัทย่อย	20	479,260,000	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	21	57,652,601	57,162,181	57,162,181
ยังไม่ได้จัดสรร		11,867,802,602	11,690,107,761	5,332,567,834
องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น		(14,570,564)	288,433,916	1,336,305,997
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		16,245,709,015	16,462,768,234	10,282,774,236
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		40,930	40,929	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>16,245,749,945</b>	<b>16,462,809,163</b>	<b>10,282,774,236</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>24,345,819,057</b>	<b>24,303,964,688</b>	<b>11,938,567,844</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุน

บริษัท พีริเชียส ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>รายได้</b>				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	5,016,037,638	8,992,495,651	-	-
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	78,618,622	132,297,244	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	5,094,656,260	9,124,792,895	-	-
รายได้จากการให้บริการ	8	4,853,326	3,941,486	111,528,967
รายได้ดอกเบี้ย		44,376,870	14,593,731	45,127,482
รายได้เงินปันผล	8, 10, 11.2	507,490	-	740,643,340
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย		-	-	570,308
กำไรจากตราสารอนุพันธ์		35,900,388	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		11,937,908	497,429	-
รายได้อื่น		743,944	2,815,371	707,602
<b>รวมรายได้</b>	<b>5,192,976,186</b>	<b>9,146,640,912</b>	<b>898,577,699</b>	<b>3,745,638,247</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	2,095,286,314	1,983,300,244	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	35,193,709	38,938,735	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	30,288,679	48,438,189	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	2,160,768,702	2,070,677,168	-	-
ค่าเสื่อมราคา	13, 17	1,428,684,321	1,324,374,022	8,068,655
ต้นทุนการให้บริการ		5,576,636	5,647,373	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	8	334,132,630	370,616,540	164,910,529
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	8	91,258,156	145,901,550	88,496,838
ขาดทุนจากการลดทุนในบริษัทย่อย		-	-	24,681,968
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย		-	-	284,150,578
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	7, 8	-	(1,348,625)	-
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์		-	1,414,309	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	-	2,716,810
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>4,020,420,445</b>	<b>3,917,282,337</b>	<b>573,025,378</b>	<b>336,804,626</b>
<b>กำไรจากการดำเนินงาน</b>	<b>1,172,555,741</b>	<b>5,229,358,575</b>	<b>325,552,321</b>	<b>3,408,833,621</b>
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	12.1	21,218,259	29,131,662	-
ต้นทุนทางการเงิน	22	(480,596,627)	(392,348,870)	(721,863)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		713,177,373	4,866,141,367	324,830,458
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	24	(3,575,091)	(15,352,015)	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>709,602,282</b>	<b>4,850,789,352</b>	<b>324,830,458</b>	<b>3,407,104,784</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

บริษัท พีรเชิซ ซิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>การแบ่งปันกำไร</b>				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	709,601,871	4,850,786,205	324,830,458	3,407,104,784
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	411	3,147	-	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>709,602,282</b>	<b>4,850,789,352</b>	<b>324,830,458</b>	<b>3,407,104,784</b>
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>	26			
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.46	3.11	0.21	2.19

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>709,602,282</b>	<b>4,850,789,352</b>	<b>324,830,458</b>	<b>3,407,104,784</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:</b>				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงิน				
ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ	2,029,317	(637,931)	-	-
กำไร (ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	(141,966,249)	276,341,014	-	7,355,614
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	-	(1,317,873)	-	(2,010,152)
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(139,936,932)	274,385,210	-	5,345,462
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไรจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน	4,739,108	2,892,281	3,252,742	2,892,281
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	47,395,540	-	30,724,008
ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงิน				
ที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน	(167,807,066)	429,869,614	362,194,185	172,604,205
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(163,067,958)	480,157,435	365,446,927	206,220,494
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี</b>	<b>(303,004,890)</b>	<b>754,542,645</b>	<b>365,446,927</b>	<b>211,565,956</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>406,597,392</b>	<b>5,605,331,997</b>	<b>690,277,385</b>	<b>3,618,670,740</b>
<b>การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม</b>				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	406,597,391	5,605,327,666	690,277,385	3,618,670,740
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	1	4,331	-	-
	<b>406,597,392</b>	<b>5,605,331,997</b>	<b>690,277,385</b>	<b>3,618,670,740</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



# งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท พีริเชียส ซิพีแอง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม													
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ						ส่วนประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น							
	กำไรสะสม			กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น			กำไร (ขาดทุน) จากการ			ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				
ทุนเดิมของผู้ถือออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นบุริมสิทธิ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นบุริมสิทธิ	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นบุริมสิทธิ	กำไร (ขาดทุน) จากการ	กำไร (ขาดทุน) จากการ	กำไร (ขาดทุน) จากการ	กำไร (ขาดทุน) จากการ	กำไร (ขาดทุน) จากการ	กำไร (ขาดทุน) จากการ	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565</b>	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	420,420,000	36,261,237	10,471,445,662	(4,177,362)	(5,483,412)	1,317,873	(418,712,005)	14,364,979,270	36,598	14,365,015,868
กำไรสุทธิ	-	-	-	-	-	4,850,786,205	-	-	-	-	-	4,850,786,205	3,147	4,850,789,352
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	47,395,540	-	276,341,014	(1,317,873)	707,145,921	707,145,921	754,541,461	1,184	754,542,645
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	4,898,181,745	-	276,341,014	(1,317,873)	707,145,921	707,145,921	5,605,327,666	4,331	5,605,331,997
กำไรสุทธิ	-	-	-	-	-	(3,507,538,702)	-	-	-	-	-	(3,507,538,702)	-	(3,507,538,702)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	(3,507,538,702)	-	-	-	-	-	(3,507,538,702)	-	(3,507,538,702)
กำไรสุทธิ	-	-	-	-	-	20,900,944	-	-	-	-	-	20,900,944	-	20,900,944
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565</b>	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	571,500,000	57,162,181	11,690,107,761	(1,285,081)	270,857,602	-	288,433,916	16,462,768,234	40,929	16,462,809,163
กำไรสุทธิ	-	-	-	-	-	709,601,871	-	-	-	-	-	709,601,871	411	709,602,282
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	709,601,871	-	(141,966,249)	-	(303,004,480)	(303,004,480)	406,597,391	(410)	(303,004,890)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	709,601,871	-	(141,966,249)	-	(303,004,480)	(303,004,480)	406,597,391	1	406,597,392
กำไรสุทธิ	-	-	-	-	-	(623,656,610)	-	-	-	-	-	(623,656,610)	-	(623,656,610)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	922,400,000	-	-	-	-	-	922,400,000	-	922,400,000
กำไรสุทธิ	-	-	-	-	-	490,420	-	-	-	-	-	490,420	-	490,420
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566</b>	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	479,260,000	57,652,601	11,867,802,602	3,454,027	128,891,353	-	(14,570,564)	16,245,709,015	40,930	16,245,749,945

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

บริษัท พีริเชียส ชิฟฟ์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ											
	กำไรสะสม					องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น						
	จัดสรรแล้ว		กำไรสะสม			กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		กำไร (ขาดทุน) จากการ				
ทุนเรือนหุ้นออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	ส่วนเกินทุน หุ้นสามัญอื่น	สำรอง ตามกฎหมาย	สำรองเพื่อกิจการ ความร่วมมือชอบ ต่อสังคม	ส่วนสำรอง	ส่วนสำรอง	ส่วนสำรอง	ส่วนสำรอง	ส่วนสำรอง	ส่วนสำรอง		
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566</b>	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	36,261,237	5,423,178,688	799,539,946	(4,177,362)	(7,355,614)	2,010,152	790,017,122	10,105,021,423
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	3,407,104,784	3,407,104,784	-	-	-	-	-	3,407,104,784
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	30,724,008	30,724,008	172,604,205	2,892,281	7,355,614	(2,010,152)	180,841,948	211,565,956
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	3,437,828,792	3,437,828,792	172,604,205	2,892,281	7,355,614	(2,010,152)	180,841,948	3,618,670,740
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 29)	-	-	-	-	-	(3,507,538,702)	-	-	-	-	-	(3,507,538,702)
จัดสรรสำรองเพื่อถ่วงดุลความเสี่ยง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(หมายเหตุ 21)	-	-	-	-	20,900,944	(20,900,944)	-	-	-	-	-	-
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566</b>	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	57,162,181	5,332,567,834	972,144,151	(1,285,081)	-	-	970,859,070	10,216,153,461
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566</b>	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	57,162,181	5,332,567,834	972,144,151	(1,285,081)	-	-	970,859,070	10,216,153,461
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	-	324,830,458	362,194,185	3,252,742	-	-	-	324,830,458
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	324,830,458	362,194,185	3,252,742	-	-	-	365,446,927
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	649,660,916	724,388,370	6,505,484	-	-	-	690,277,385
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 29)	-	-	-	-	-	(623,656,610)	-	-	-	-	-	(623,656,610)
จัดสรรสำรองเพื่อถ่วงดุลความเสี่ยง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(หมายเหตุ 21)	-	-	-	-	490,420	(490,420)	-	-	-	-	-	-
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566</b>	1,559,291,862	1,967,897,516	172,445,812	155,929,186	57,652,601	5,033,251,262	1,334,338,336	1,967,661	-	-	1,336,305,997	10,282,774,236

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบกระแสเงินสด

บริษัท พีรีเซียส ไซฟิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
กำไรก่อนภาษี	713,177,373	4,866,141,367	324,830,458	3,407,104,784
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,430,126,361	1,325,783,590	9,411,632	9,282,646
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	(1,348,625)	-	(9,754,010)
ขาดทุนจากการลดทุนในบริษัทย่อย	-	-	24,681,968	-
ขาดทุนจากการซื้อขายค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	284,150,578	-
ตัดจำหน่ายต้นทุนสัญญาหรือตัดจ่าย	19,253,234	19,490,323	-	-
ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	6,726	21,547	4,338	21,546
กำไรจากการขายยานพาหนะและอุปกรณ์	(700,502)	(359,118)	(700,502)	(359,118)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	(21,218,259)	(29,131,662)	-	-
โอนกลับประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	(2,844,033)	(25,828,686)	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	10,081,690	11,605,983	6,469,654	6,799,252
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(10,692,690)	19,772,200	(6,968,409)	13,283,465
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินเป็นดอกเบี้ยจ่าย	18,910,927	23,334,423	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	436,083,294	362,220,539	721,863	984,947
รายได้เงินปันผล	(507,490)	-	(740,643,340)	(3,187,145,190)
ขาดทุน (กำไร) จากตราสารอนุพันธ์	(35,900,388)	1,414,309	-	-
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	-	-	(570,308)	-
รายได้ดอกเบี้ย	-	-	(39,788,294)	(440,078,624)
ตัดจำหน่ายภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	132,684	3,133,175	-	3,019,915
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	2,555,908,927	6,576,249,365	(138,400,362)	(196,840,387)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(22,503,076)	(101,263,570)	506,740,301	(781,361,688)
น้ำมันเชื้อเพลิง	11,554,043	(23,426,715)	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	28,612,660	(25,503,936)	1,229,199	4,813,472
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	186,136	(60,048)	-	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(173,306,168)	214,079,889	1,172,683,960	2,469,320,539
รายได้รับล่วงหน้า	(10,279,516)	(40,155,707)	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(36,288,818)	(2,729,860)	(34,716,274)	(2,061,373)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(123,074,294)	19,455,150	(83,675,545)	11,268,176
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,230,809,894	6,616,644,568	1,423,861,279	1,505,138,739
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(6,027,952)	(9,441,060)	(3,993,061)	(8,160,261)
จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(4,919,058)	(3,150,552)	(1,809,618)	(1,791,168)
<b>เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>2,219,862,884</b>	<b>6,604,052,956</b>	<b>1,418,058,600</b>	<b>1,495,187,310</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท พีริเซียส ไซฟิ่ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 256

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
ซื้ออาคารชุด เรือ อุปกรณ์และจ่ายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ	(409,532,237)	(2,446,160,135)	(437,576)	(5,334,756)
เงินสดรับจากการขายยานพาหนะและอุปกรณ์	700,504	359,551	700,504	359,551
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	-	(400,706)	-	(294,212)
เงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน	(152,944,526)	-	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนหุ้นสามัญในบริษัทย่อย	-	-	(999,900)	(420,000,000)
เงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนหุ้นบุริมสิทธิในบริษัทย่อย	-	-	(6,277,965)	(46,379,601)
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	(23,000,000)	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยลดลง	-	-	45,265,220	2,285,751,120
เงินปันผลรับ	21,157,323	30,282,716	-	-
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>(540,618,936)</b>	<b>(2,415,918,574)</b>	<b>15,250,283</b>	<b>1,814,102,102</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินฝากที่มีภาวะค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	(2,912,290)	22,711,824	-	-
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(428,274,141)	(371,819,680)	-	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดักจ่าย	(79,398,076)	(6,539,484)	(38,138,922)	-
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(7,171,542)	(7,071,527)	(5,671,501)	(5,553,389)
เงินสดรับ (จ่าย) ตราสารอนุพันธ์	56,077,298	(1,352,892)	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	3,080,865,240	591,824,160	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,225,303,062)	(1,345,752,868)	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนกำหนด	(1,138,431,793)	(1,079,688,540)	-	-
เงินปันผลจ่าย	(623,656,610)	(3,507,538,702)	(623,656,610)	(3,507,538,702)
<b>เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(368,204,976)</b>	<b>(5,705,227,709)</b>	<b>(667,467,033)</b>	<b>(3,513,092,091)</b>
ผลต่างจากการแปลงค่าทางการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(51,721,697)	104,551,417	(32,223,251)	(17,668,150)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)</b>	<b>1,259,317,275</b>	<b>(1,412,541,910)</b>	<b>733,618,599</b>	<b>(221,470,829)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,055,667,444	2,468,209,354	316,476,272	537,947,101
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>2,314,984,719</b>	<b>1,055,667,444</b>	<b>1,050,094,871</b>	<b>316,476,272</b>

### ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบงบกระแสเงินสด

#### รายการที่มีใช้เงินสด

เงินปันผลรับจากบริษัทย่อย โดยหักกลับกับเจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	740,643,340	3,187,145,190
เงินสดรับจากการลดทุนในบริษัทย่อย				
โดยหักกลับกับเจ้าหนี้บริษัทย่อย	-	-	551,780	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

บริษัท พีริเซียส ไซฟ์ปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

## 1. ข้อมูลทั่วไป

### ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท พีริเซียส ไซฟ์ปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักในด้านการลงทุนในกิจการซึ่งดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลที่อยู่ตามท้องทะเลเบียมของบริษัทฯอยู่ที่เลขที่ 8 ชั้นที่ จี, 7, 8 และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

## 2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาทเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของหน่วยงานในประเทศไทย ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้สินทรัพย์และหนี้สินแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ส่วนรายได้และค่าใช้จ่ายแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ ผลต่างซึ่งเกิดขึ้นจากการแปลงค่างบการเงินดังกล่าวได้แสดงไว้เป็นรายการ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

## 2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัทย่อย และบริษัทร่วม (รวมเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม 2566	2565
			ร้อยละ	ร้อยละ
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</u>				
1. บริษัท ฟรีเซียส เมททัลซ์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
2. บริษัท ฟรีเซียส วิเชส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
3. บริษัท ฟรีเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
4. บริษัท ฟรีเซียส มิเนอร์ลิส จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
5. บริษัท ฟรีเซียส แลนด์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
6. บริษัท ฟรีเซียส เลคส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
7. บริษัท ฟรีเซียส โอเชียนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
8. บริษัท ฟรีเซียส แพลนเนตส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
9. บริษัท ฟรีเซียส ไดมอนด์ส จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
10. บริษัท ฟรีเซียส แซฟไฟร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
11. บริษัท ฟรีเซียส เอ็มเมอร์ลิส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
12. บริษัท ฟรีเซียส รูบี้ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
13. บริษัท ฟรีเซียส โอปอลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
14. บริษัท ฟรีเซียส การ์เน็ตส์ จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
15. บริษัท ฟรีเซียส เพิร์ลส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
16. บริษัท ฟรีเซียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
17. บริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
18. บริษัท ฟรีเซียส ทรีส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
19. บริษัท ฟรีเซียส ฟอนต์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
20. บริษัท ฟรีเซียส เว็นเจอร์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
21. บริษัท ฟรีเซียส แคปิตอลส์ จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
22. บริษัท ฟรีเซียส จัสมินส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
23. บริษัท ฟรีเซียส ออกิดส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
24. บริษัท ฟรีเซียส ลาภูนส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
25. บริษัท ฟรีเซียส ริสอร์ทส์ จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.99
26. บริษัท ฟรีเซียส คอมเม็ทส์ จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
27. บริษัท ฟรีเซียส ออานามันท์ส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม 2566	2565
			ร้อยละ	ร้อยละ
28. บริษัท พีริเซียส มูนส์ จำกัด**	เจ้าของเรือ	ไทย	-	99.98
29. บริษัท พีริเซียส วินัส จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
30. บริษัท พีริเซียส เนปจูน จำกัด	เจ้าของเรือ	ไทย	99.99	99.99
31. บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ การลงทุน	ไทย	99.99	-
32. บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	เจ้าของเรือ/ ให้บริการเช่าเรือ	ปานามา	99.99	99.99
33. บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ ให้บริการเช่าเรือ	สิงคโปร์	100.00	100.00
34. บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	ให้บริการเช่าเรือ	อังกฤษ	100.00	100.00
35. บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	ผู้บริหารเรือ ทางด้านเทคนิค	ไทย	99.99	99.99
36. บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี	สิงคโปร์	100.00	100.00
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
37. บริษัท พีริเซียส ฟอเรสต์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
38. บริษัท พีริเซียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
39. บริษัท พีริเซียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
40. บริษัท พีริเซียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
41. บริษัท พีริเซียส สปราร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
42. บริษัท พีริเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
43. บริษัท พีริเซียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
44. บริษัท พีริเซียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
45. บริษัท พีริเซียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
46. บริษัท พีริเซียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
47. บริษัท พีริเซียส กลอรีส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
48. บริษัท พีริเซียส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
49. บริษัท พีริเซียส บริส พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
50. บริษัท พีริเซียส โทปาซ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
51. บริษัท พีริเซียส เวฟส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
52. บริษัท พีริเซียส เจด พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
53. บริษัท พีริเซียส ทิวลิปส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-
54. บริษัท พีริเซียส ไวโอเลตส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00	-

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้ง ขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น โดยบริษัทฯ	
			ทั้งทางตรงและทางอ้อม 2566	2565
			ร้อยละ	ร้อยละ
55. บริษัท ยูนิติ เวิร์นเจอร์ส ฟิทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้ง คัมพานี/ การลงทุน	สิงคโปร์	100.00	-
56. บริษัท พรีเมียมส แมริโกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	-
57. บริษัท พรีเมียมส เคซีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	-
58. บริษัท เอบีซี วัน ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
59. บริษัท เอบีซี ทู ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
60. บริษัท เอบีซี ทรี ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
61. บริษัท เอบีซี โฟร์ ฟิทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100.00*	100.00*
<u>บริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย</u>				
62. บริษัท อินเตอร์เนชันแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดีย) ไพรวาท ลิมิเตด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40

\* อัตราร้อยละของการถือหุ้นเฉพาะในส่วนของหุ้นสามัญ โดยหุ้นบุริมสิทธิที่บริษัทฯ ถือไม่มีสิทธิออกเสียง

\*\* ชำระบัญชีเสร็จสิ้นแล้วในปี 2566



ในระหว่างปี 2566 กลุ่มบริษัทลงทุนในบริษัทย่อยจัดตั้งใหม่ ดังนี้

วันที่ลงทุน	ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	รายละเอียดการลงทุน	วันที่จ่ายชำระค่าหุ้น
<b>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทฯ</b>						
30 พฤศจิกายน 2566	บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด	โฮลดิ้งส์ คัมพานี/ การลงทุน	ไทย	99.99	หุ้นสามัญจำนวน 9,999 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท	ธันวาคม 2566
20 พฤศจิกายน 2566	บริษัท พรินซ์เสส เดวิส พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	66.67*	หุ้นบุริมสิทธิจำนวน 120,000 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	พฤศจิกายน 2566
20 พฤศจิกายน 2566	บริษัท พรินซ์เสส แมริโกลด์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	66.67*	หุ้นบุริมสิทธิจำนวน 120,000 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	พฤศจิกายน 2566
<b>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย - บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (ปณท) จำกัด</b>						
26 มิถุนายน 2566	บริษัท พรินซ์เสส บริส พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100	หุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มิถุนายน 2566
26 มิถุนายน 2566	บริษัท พรินซ์เสส โทปาส พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100	หุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มิถุนายน 2566
26 มิถุนายน 2566	บริษัท พรินซ์เสส เวฟส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100	หุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มิถุนายน 2566
26 มิถุนายน 2566	บริษัท พรินซ์เสส เจด พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100	หุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มิถุนายน 2566
26 มิถุนายน 2566	บริษัท พรินซ์เสส ทิวลิปส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100	หุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มิถุนายน 2566
26 มิถุนายน 2566	บริษัท พรินซ์เสส ไวโอเลตส์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100	หุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	มิถุนายน 2566
7 สิงหาคม 2566	บริษัท ยูนิติ เรนเจอร์ส พีทีอี ลิมิเตด	โฮลดิ้งส์ คัมพานี/ การลงทุน	สิงคโปร์	100	หุ้นสามัญจำนวน 1 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 เหรียญสหรัฐอเมริกา	สิงหาคม 2566
27 กรกฎาคม 2566 และ 20 พฤศจิกายน 2566	บริษัท พรินซ์เสส แมริโกลด์ พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100**	หุ้นสามัญจำนวนรวม 60,000 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	กรกฎาคม 2566 และ พฤศจิกายน 2566
27 กรกฎาคม 2566 และ 20 พฤศจิกายน 2566	บริษัท พรินซ์เสส เดวิส พีทีอี ลิมิเตด	เจ้าของเรือ	สิงคโปร์	100**	หุ้นสามัญจำนวนรวม 60,000 หุ้น มูลค่า ที่ตราไว้หุ้นละ 1 เหรียญสิงคโปร์	กรกฎาคม 2566 และ พฤศจิกายน 2566

\* หุ้นบุริมสิทธิเรียกชำระแล้วแบบ ไม่มีสิทธิออกเสียงและไม่สะสมเป็นผล

\*\* อัตราร้อยละของการถือหุ้นเฉพาะในส่วนของหุ้นเฉพาะ โดยหุ้นบุริมสิทธิที่บริษัทถือไม่มีสิทธิออกเสียง

- ข) บริษัทฯจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- บริษัทฯจัดทำงบการเงินรวมโดยบันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมตามวิธีส่วนได้เสีย โดยรับรู้รายการเงินลงทุนเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาทุน และบันทึกส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนและการเปลี่ยนแปลงในส่วนได้เสียของบริษัทร่วมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญจนถึงวันที่การมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญสิ้นสุดลง
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินเช่นเดียวกับบริษัทฯและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- งบการเงินของบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยมีวันที่ในงบการเงินแตกต่างจากบริษัทฯไม่เกิน 3 เดือน ทั้งนี้ ช่วงระยะเวลาของงวดบัญชีและความแตกต่างของงบการเงินเหมือนกันในทุกงวดบัญชีและจัดทำโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- จ) งบการเงินของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจัดทำขึ้นโดยใช้สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ ในกรณีที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา งบการเงินเหล่านั้นจะถูกแปลงค่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานสำหรับสินทรัพย์และหนี้สิน และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการสำหรับรายได้และค่าใช้จ่าย ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจะแสดงภายใต้ “ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน” ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นซึ่งเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น
- ฉ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญและเงินลงทุนในบริษัทย่อยของบริษัทฯและส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ช) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของกลุ่มบริษัท และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

### 2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

### 3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

#### 3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

#### 3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่าการปรับปรุงมาตรฐานนี้จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

#### มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้ - การปฏิรูปภาษีระหว่างประเทศ - กฎโมเดลเสาหลักที่สอง (Pillar Two model rules)

มาตรฐานฉบับปรับปรุงนี้กำหนดว่ากิจการต้องไม่รับรู้และไม่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับกฎโมเดลเสาหลักที่สอง (Pillar Two model rules) ที่เผยแพร่โดยองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) โดยข้อยกเว้นชั่วคราวดังกล่าวมีผลบังคับใช้ทันที

มาตรฐานฉบับปรับปรุงนี้ยังรวมถึงข้อกำหนดที่ให้กิจการที่ได้รับผลกระทบต้องเปิดเผยข้อมูลเพื่อช่วยให้ผู้ใช้งบการเงินมีความเข้าใจได้ดีขึ้นถึงความเสี่ยงของกิจการต่อภาษีเงินได้เสาหลักที่สองที่เกิดขึ้นจากกฎหมายดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงก่อนวันที่กฎหมายดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ ข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเหล่านี้ใช้กับรอบระยะเวลารายงานประจำปีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 แต่ไม่ใช้สำหรับรอบระยะเวลาระหว่างกาลที่สิ้นสุดในหรือก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2567

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นของภาษีเงินได้เสาหลักที่สองต่องบการเงิน

#### 4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

##### 4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

###### รายได้จากการเดินเรือ

รายได้จากการเดินเรือประกอบด้วยรายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และรายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter)

รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลารับรู้โดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่ให้บริการไปตลอดอายุสัญญาให้เช่าเรือ รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวรับรู้โดยวิธีเส้นตรงตลอดระยะเวลาของเที่ยวการเดินเรือที่ได้ประมาณไว้ นับจากวันที่เริ่มขนส่งสินค้าเข้าระวางถึงวันที่ขนถ่ายสินค้าออกจากระวางเสร็จสิ้น

###### รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้ว

###### รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

###### ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณ โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

###### เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อกลุ่มบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

##### 4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

##### 4.3 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงแสดงมูลค่าตามราคาทุน (วิธีเข้าก่อน-ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาไถ่จะต่ำกว่า และจะถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนการเดินเรือเมื่อมีการเบิกใช้

##### 4.4 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนสุทธิ จากค่าเผื่อการด้อยค่า (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 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีอายุการให้ประโยชน์ประมาณ 5 ปี และ 7 ปี

#### 4.7 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาวงเงินกู้ยืมและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายตามสัดส่วนของเงินกู้ยืมที่ได้เบิกถอนแล้วจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามอายุของเงินกู้

#### 4.8 ต้นทุนสัญญาารถัดจ่าย

ค่าปรับเนื่องจากการส่งมอบเรือล่าช้า ซึ่งกลุ่มบริษัทได้จ่ายก่อนการส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือขนส่งประเภทซีเมนต์ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งสัญญาให้บริการเช่าเรือระยะยาวแต่ละลำบันทึกอยู่ในบัญชีต้นทุนสัญญาารถัดจ่าย และถูกตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาให้บริการเช่าเรือ ซึ่งผูกพันแล้ว (15 ปี) รายได้จากการเดินเรือในงบกำไรขาดทุนได้แสดงสุทธิจากค่าตัดจำหน่ายดังกล่าว

#### 4.9 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

##### กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญาเว้นแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

##### สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ประมาณการต้นทุนในการรื้อถอนและการขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิง หรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงหรือสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อ้างอิง และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งเป็นอาคารคำนวณจากราคาทุน โดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้ แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่าจำนวน 4 ถึง 8 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

#### **หนี้สินตามสัญญาเช่า**

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า ค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้นได้เกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

#### **สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ**

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

#### **4.10 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

#### 4.11 เงินตราต่างประเทศ

สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัท ซึ่งแตกต่างจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาที่เป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน กิจกรรมในกลุ่มบริษัทจะกำหนดสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการ รายการต่าง ๆ ของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

##### ก) รายการและยอดคงเหลือ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศจะบันทึกรายการเริ่มแรกเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการในกลุ่มบริษัท รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่างเดือนแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถั่วเฉลี่ยของเดือนก่อนเดือนที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศจะถูกแปลงค่าด้วยอัตราแลกเปลี่ยนทันทีของสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการแปลงค่าบันทึกในงบกำไรขาดทุน

รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่อยู่ในรูปเงินตราต่างประเทศซึ่งเคยบันทึกไว้ด้วยราคาทุนเดิมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการที่ไม่เป็นตัวเงินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกไว้ด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดมูลค่ายุติธรรมนั้น

##### ข) กิจกรรมในกลุ่มบริษัท

สินทรัพย์และหนี้สินของกิจกรรมในกลุ่มบริษัทที่สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาจะถูกแปลงค่าเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และรายการในงบกำไรขาดทุนและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจะถูกแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประมาณขึ้นซึ่งใกล้เคียงกับอัตราแลกเปลี่ยนจริง ณ วันที่เกิดรายการ

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่า จะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจนกว่าจะมีการจำหน่ายเงินลงทุนในกิจการนั้นออกไป จึงรับรู้ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากการแปลงค่าในงบกำไรขาดทุน



#### 4.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สินทรัพย์สิทธิการใช้หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน โดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้อาจจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

#### 4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

##### ก) ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

##### ข) ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

###### โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

###### โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการ ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อกิจการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง แล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน

ค) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

ภาระผูกพันของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานค้างจ่ายถูกจัดประเภทเป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานนอกเหนือจากโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ โดยเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่ตอบแทนพนักงานจากการทำงานในปัจจุบัน

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในงบกำไรขาดทุน

ง) ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อกลุ่มบริษัทแสดงเจตนาผูกพันอย่างชัดเจนเกี่ยวกับการเลิกจ้างและไม่มีความเป็นไปได้ที่จะยกเลิก มีรายละเอียดอย่างเป็นทางการทั้งการเลิกจ้างก่อนวันเกษียณตามปกติหรือการสนับสนุนการออกจากงานโดยสมัครใจ

#### 4.14 ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อกลุ่มบริษัทมีภาระหนี้สินที่เกิดขึ้นในปัจจุบันหรือที่ก่อตัวขึ้น อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีต และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระหนี้สินดังกล่าว และสามารถประมาณจำนวนภาระหนี้สินได้อย่างน่าเชื่อถือ

ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชดเชยประมาณการหนี้สินทั้งหมดหรือบางส่วนคืน เช่น สัญญาประกันภัย รายจ่ายที่ได้รับชดเชยจะรับรู้เป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อมีความมั่นใจว่าจะได้รับเงินชดเชยนั้นคืน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับประมาณการหนี้สินจะแสดงในงบกำไรขาดทุนสุทธิจากจำนวนเงินที่ได้รับชดเชย

##### *ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ*

บริษัทย่อยบันทึกประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือเมื่อได้รับการแจ้งคำเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือ โดยประมาณการความเสียหายที่ดีที่สุดที่บริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระภาระผูกพันในปัจจุบัน

#### 4.15 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

##### ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทในประเทศไทยบันทึกภาษีเงินได้โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามกฎหมายภาษีอากรบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณภาษีเงินได้ตามวิธีและอัตราภาษีที่ระบุในกฎหมายภาษีอากรของประเทศนั้น

##### ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

#### 4.16 ส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืน

บริษัทฯ จะรับรู้ผลต่างระหว่างราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนที่สูงกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืนเข้าบัญชีส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนและหากราคาขายของหุ้นทุนซื้อคืนต่ำกว่าราคาซื้อของหุ้นทุนซื้อคืน บริษัทฯ จะนำผลต่างหักจากส่วนเกินทุนหุ้นทุนซื้อคืนให้หมดไปก่อน แล้วจึงนำผลต่างที่เหลืออยู่ไปหักจากบัญชีกำไรสะสม

#### 4.17 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุนการทำรายการเฉพาะในกรณีที่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

## การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

### สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน

### สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ตราสารหนี้)

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญาและเพื่อขายสินทรัพย์ทางการเงิน และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

ทั้งนี้ รายได้ดอกเบี้ย กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าหรือการโอนกลับรายการผลขาดทุนนั้นจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนและคำนวณด้วยวิธีการเช่นเดียวกับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมอื่น ๆ

### สินทรัพย์ทางการเงินที่มีการกำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ตราสารทุน)

ณ วันที่รับรู้รายการวันแรก กลุ่มบริษัทสามารถเลือกจัดประเภทเงินลงทุนในตราสารทุนซึ่งไม่ได้ถือไว้เพื่อค้า เป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยไม่สามารถเปลี่ยนการจัดประเภทในภายหลังได้ ทั้งนี้ การจัดประเภทรายการจะพิจารณาเป็นรายตราสาร

ผลกำไรและขาดทุนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของสินทรัพย์ทางการเงินนี้จะไม่สามารถโอนไปรับรู้ในงบกำไรขาดทุนได้ในภายหลัง

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นรายได้อื่นในงบกำไรขาดทุน เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการได้รับคืนของต้นทุนการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินอย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการนั้นในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

นอกจากนี้ เงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไม่มีข้อกำหนดให้ประเมินการด้อยค่า

### **การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน**

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในงบกำไรขาดทุน

### **การรับรู้และการตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน**

กลุ่มบริษัทรับรู้หรือตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินในวันที่จ่ายชำระ ซึ่งเป็นวันที่ได้มีการส่งมอบสินทรัพย์นั้น สำหรับการซื้อหรือการขายสินทรัพย์ทางการเงินตามปกติ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในงบกำไรขาดทุน

### **การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน**

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแสเงินสดที่ควรกำหนดชำระตามสัญญากับกระแสเงินสดทั้งหมดที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชำระและคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจจะเกิดขึ้น ใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า

การคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นข้างต้นอ้างอิงจากข้อมูล ผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

#### การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

#### 4.18 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้ตราสารอนุพันธ์ คือ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และสัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้า เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย และค่าระวางเรือ ตามลำดับ

กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังซึ่งรวมถึงดอกเบี้ยรับในงบกำไรขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิผล ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

## การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

เพื่อวัตถุประสงค์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจัดประเภทของการป้องกันความเสี่ยงเป็นการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ในกรณีที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากการผันผวนของกระแสเงินสด ซึ่งเกิดจากความเสียหายเฉพาะของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชีหรือรายการที่คาดการณ์ไว้ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่กลุ่มบริษัทใช้ในการประเมินประสิทธิผลของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิผล และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริง และปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

กลุ่มบริษัทบันทึกการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงทุกข้อ ดังนี้

### การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลเป็นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลเข้างบกำไรขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสัมบูรณ์ของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กิจกรรมจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรกหรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่น ๆ กิจกรรมจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังงบกำไรขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่องบกำไรขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกิจการคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังงบกำไรขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้นเมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

#### 4.19 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 ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ



## 5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการผลกระทบของเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนในอนาคตที่อาจมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ด้วยเหตุนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ได้แก่

### สัญญาเช่า

#### **การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า**

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า โดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

#### **การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า**

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตาม نرخของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

#### **ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า**

ในการประมาณค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่ค้างและสถานะเศรษฐกิจที่คาดการณ์ไว้ของกลุ่มลูกหนี้ที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตและการคาดการณ์สถานะเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทอาจไม่ได้บ่งบอกถึงการผิดสัญญาของลูกหนี้ที่เกิดขึ้นจริงในอนาคต

## 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

## ผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเกษียณ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

## คดีความเกี่ยวกับการจับกุมเรือชญาณี นารี และลูกเรือในประเทศไทย

บริษัทฯ ได้เปิดเผยรายการหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความที่เกี่ยวข้องกับการจับกุมเรือชญาณี นารี และลูกเรือสัญชาติไทยในประเทศไทยในข้อยกเว้นหลักเกณฑ์การรายงานสังขยาเสพติด โดยมีขอบด้วยกฎหมายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 30 จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายและฝ่ายกฎหมายของกลุ่มบริษัท ฝ่ายบริหารเชื่อว่าผลการตัดสินของศาลสูงแห่งประเทศไทยยังมีความไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณจำนวนหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ถ้ามี) ได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

## 6. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินสด	754	768	742	756
เงินฝากธนาคาร	2,314,231	1,054,899	1,049,353	315,720
รวม	2,314,985	1,055,667	1,050,095	316,476

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เงินฝากธนาคารมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.04 ถึง 5.80 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์ เงินฝากประจำ และเงินฝากกระแสรายวันสกุลเงินเหรียญสิงคโปร์และเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.15 ถึง 0.55 ต่อปีสำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท (2565: ระหว่างร้อยละ 0.04 ถึง 2.75 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา และกระแสรายวันสกุลเงินเหรียญสิงคโปร์และเหรียญสหรัฐอเมริกา และระหว่างร้อยละ 0.15 ถึง 0.40 ต่อปี สำหรับเงินฝากออมทรัพย์สกุลเงินบาท)

## 7. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ในใบแจ้งหนี้				
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	295,394	279,149	-	-
มากกว่า 12 เดือน	52	52	-	-
รวม	295,446	279,201	-	-
หัก: ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(52)	(52)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	295,394	279,149	-	-
ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
เงินตรงแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)	-	-	2,373,079	2,900,018
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	2,373,079	2,900,018
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	295,394	279,149	2,373,079	2,900,018

## 8. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

นอกเหนือจากความสัมพันธ์ในกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11 และบริษัทร่วมตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 รายการธุรกิจและความสัมพันธ์กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่นสามารถสรุปได้ดังนี้

ชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	รายการธุรกิจ	ความสัมพันธ์
บริษัท โกลเบ็ทซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ไม่มี	เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นสามัญเป็นจำนวนร้อยละ 28.40 และมีกรรมการบริษัทฯ บางท่านเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการในกิจการดังกล่าว
บริษัท ยูนิสเตรทซ์ จำกัด	ค่าเช่าสำนักงานและค่าบริการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด	ค่าบริการรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอรัส จำกัด	ค่าบริการโรงแรมและค่าบริการจัดการอื่น ๆ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด	ค่าเบี้ยประกันภัย	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด	บริการขนส่งทางอากาศ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท อีการ์ ซอฟต์แวร์ โซลูชันส์ พีทีอี จำกัด ประเทศสิงคโปร์	ค่าบริการซอฟต์แวร์	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
บริษัท เมก้า ไลฟ์ไอเซอีนซ์ ไนจีเรีย จำกัด	ค่าบริการ	มีผู้ถือหุ้นและกรรมการบางส่วนร่วมกัน
RZHA GmbH	ค่าที่ปรึกษาสำหรับการจัดหาผู้เช่าเรือ	มีสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดของกรรมการของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในกิจการดังกล่าว
นายคาลิต มอยนูดดิน ฮาซิม	ซื้ออาคารชุด 1 ห้อง	กรรมการ

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าว เป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2566	2565	2566	2565	
<b>รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย</b>					
(ได้ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการให้บริการ - ค่าบริหาร	-	-	111,529	109,471	อัตราคงที่ต่อลำต่อวัน โดยอ้างอิงกับค่าใช้จ่ายในการบริหารของบริษัทฯ
เงินปันผลรับ	-	-	740,643	3,187,145	ตามที่ประกาศจ่าย
ดอกเบี้ยรับ	-	-	39,788	440,079	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.00 ต่อปี
ค่าเช่าอาคารชุดจ่าย	-	-	6,751	7,775	ราคาตลาด
<b>รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม</b>					
เงินปันผลรับ	20,650	30,283	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย
<b>รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน</b>					
ค่าเช่าและบริการจ่าย	12,527	23,285	10,774	10,009	ราคาตลาด
<b>รายการธุรกิจกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน</b>					
เช่าอาคารชุด 1 ห้อง	-	7,500	-	-	ราคาที่ตกลงกัน

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>ลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)</b>				
บริษัทย่อย	-	-	2,373,079	2,900,018
รวมลูกหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	2,373,079	2,900,018
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
บริษัทย่อย	-	-	1,342,582	1,938,799
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	6	12	6	12
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6	12	1,342,588	1,938,811
<b>หนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	1,953	3,843	1,953	3,843
รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,953	3,843	1,953	3,843

ยอดคงเหลือของลูกหนี้/เจ้าหนี้บริษัทย่อยเป็นรายการที่เกิดจากบัญชีเดินสะพัดระหว่างกลุ่มบริษัทซึ่งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบันทึกค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับหนี้ดังกล่าว เงินทรองจ่ายแก่/จากบริษัทย่อยไม่มีการคิดดอกเบี้ย

**เงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

ยอดคงค้างของเงินให้กู้ยืมระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 และการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินให้กู้ยืมดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

**เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันเป็นเงินให้กู้ยืมแก่บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด โดยเป็นตั๋วสัญญาใช้เงินแบบไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกันจำนวนเงิน 23 ล้านบาท (2565: ไม่มี) และมีกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี

**เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
ยอดคงเหลือต้นปี	790,604	2,571,252
ดอกเบี้ยรับสำหรับปี	39,788	440,079
ลดลง	(45,265)	(2,285,751)
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	12,834
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(7,628)	52,190
ยอดคงเหลือปลายปี	777,499	790,604

เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเงินกู้กับบริษัท ฟริเซียส ชิฟปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท พีเอสเอสพี”) เพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมจำนวน 150 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ระหว่างบริษัทฯ ในฐานะผู้ให้กู้ และบริษัท พีเอสเอสพี ในฐานะผู้กู้ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัท พีเอสเอสพี มียอดคงเหลือจำนวน 22.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2565: 22.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา)

ในระหว่างปี 2565 บริษัทฯ มีการกลับรายการค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อยจำนวน 12.83 ล้านบาท (2566: ไม่มี) โดยส่วนใหญ่มาจากการปรับแผนการชำระคืนเงินกู้ยืม จึงมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการกระแสเงินสดและปรับแผนการจ่ายชำระในอนาคต นอกจากนี้ดอกเบี้ยรับสำหรับปีได้รวมส่วนที่เกิดจากการปรับแผนการชำระคืนที่เร็วขึ้นจำนวน 288.81 ล้านบาท (2566: ไม่มี)

## ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ผลประโยชน์ระยะสั้น	79,044	99,275	77,143	98,487
ผลประโยชน์หลังออกจากราชการ	3,109	1,594	2,795	1,311
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	9,105	45,033	8,559	42,607
รวม	91,258	145,902	88,497	142,405

## ภาวะค้ำประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ มีภาระจากการค้ำประกันให้แก่บริษัทย่อยในการกู้ยืมเงินจากธนาคารตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16

### 9. เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คือ เงินฝากธนาคารของบริษัทย่อยจำนวน 3.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2565: 2.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา) ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาเงินกู้ยืมฉบับหนึ่งที่ลงนามในปี 2564 ซึ่งกล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16

### 10. สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน/ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น</b>				
<u>ตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</u>				
<u>หุ้นกู้</u>	95,110	-	-	-
รวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	95,110	-	-	-
<b>สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น</b>				
<u>เงินลงทุนตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</u>				
บริษัทจดทะเบียน	55,595	-	-	-
บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	21,175	18,100	21,175	18,100
รวมสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	76,770	18,100	21,175	18,100

ตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ได้แก่ เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนและเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน ซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาว่าตราสารทุนเหล่านี้เป็นการลงทุนในเชิงกลยุทธ์จึงจัดประเภทเป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ในระหว่างปี 2566 สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นมีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

- ก) บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด (“บงกช”) ได้ซื้อหุ้นสามัญของบริษัทแห่งหนึ่งในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยจำนวน 17,896,800 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.51 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด
- ข) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“พีเอสเอสพี”) ได้ซื้อหุ้นสามัญของบริษัทแห่งหนึ่งในตลาดหลักทรัพย์ประเทศสิงคโปร์จำนวน 1,249,700 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.59 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด โดยในระหว่างปี 2566 พีเอสเอสพีได้รับเงินปันผลจากเงินลงทุนในตราสารทุนดังกล่าวจำนวน 0.51 ล้านบาท (2565: ไม่มี) ซึ่งแสดงเป็นรายได้เงินปันผลในงบกำไรขาดทุนรวม
- ค) บริษัท ยูนิติ เว็นเจอร์ส พีทีอี ลิมิเตด (“ยูนิติ”) ได้ซื้อหุ้นสามัญของบริษัทแห่งหนึ่งในตลาดหลักทรัพย์ประเทศสิงคโปร์จำนวน 385,000 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.49 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด
- ง) เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน คือ บริษัท ทบด จำกัด โดยบริษัทฯ ลงทุนในหุ้นสามัญจำนวน 2,026,086 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10.00 บาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ของทุนที่ออกและชำระแล้วทั้งหมด

ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวเกิดจากการวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม และผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

## 11. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

### 11.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยประกอบด้วยเงินลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิของบริษัทย่อยดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
			ร้อยละ	ร้อยละ		
บริษัท พีริเซียส เมททัลส์ จำกัด	275,000	275,000	99.99	99.99	362,619	366,212
บริษัท พีริเซียส วิซเชส จำกัด	230,000	230,000	99.99	99.99	308,680	311,739
บริษัท พีริเซียส สโตนส์ ชิปปิ้ง จำกัด	260,000	260,000	99.99	99.99	288,346	291,203
บริษัท พีริเซียส มินอรัลส์ จำกัด	-	230,000	-	99.99	-	264,799
บริษัท พีริเซียส แลนด์ จำกัด	306,000	306,000	99.99	99.99	331,836	335,124
บริษัท พีริเซียส เลคส์ จำกัด	184,000	184,000	99.99	99.99	191,390	193,286
บริษัท พีริเซียส โอเชียนส์ จำกัด	150,000	175,000	99.99	99.99	201,313	237,193



(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
		ร้อยละ	ร้อยละ			
บริษัท 프리เชียส แพลนเนตส์ จำกัด	270,000	270,000	99.99	99.99	318,464	321,620
บริษัท 프리เชียส ไคมอนด์ส์ จำกัด	-	205,000	-	99.99	-	201,357
บริษัท 프리เชียส แซฟไฟร์ส จำกัด	144,000	144,000	99.99	99.99	135,271	136,611
บริษัท 프리เชียส เอ็มเมอร์ลิส จำกัด	366,000	366,000	99.99	99.99	324,359	327,573
บริษัท 프리เชียส รูบี้ส์ จำกัด	259,360	259,360	99.99	99.99	270,820	273,503
บริษัท 프리เชียส โอปอลส์ จำกัด	249,360	249,360	99.99	99.99	262,134	264,731
บริษัท 프리เชียส การ์เน็ตส์ จำกัด	-	379,000	-	99.99	-	337,871
บริษัท 프리เชียส เพิร์ลส์ จำกัด	173,000	173,000	99.99	99.99	191,084	192,977
บริษัท 프리เชียส ฟลาวเวอร์ส จำกัด	336,000	336,000	99.99	99.99	368,425	372,075
บริษัท 프리เชียส ฟอเรสต์ จำกัด	286,000	286,000	99.99	99.99	286,428	289,267
บริษัท 프리เชียส ทรีส์ จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	223,600	225,815
บริษัท 프리เชียส ฟอนต์ส์ จำกัด	124,000	124,000	99.99	99.99	134,493	135,825
บริษัท 프리เชียส เว็นเจอร์ส จำกัด	202,000	202,000	99.99	99.99	242,539	244,942
บริษัท 프리เชียส แคลปคอลลส์ จำกัด	-	200,000	-	99.99	-	271,077
บริษัท 프리เชียส จัสมินส์ จำกัด	567,000	567,000	99.99	99.99	589,406	595,246
บริษัท 프리เชียส ออกิลด์ส์ จำกัด	217,000	217,000	99.99	99.99	206,074	208,116
บริษัท 프리เชียส ลาเวนเดอร์ จำกัด	140,000	140,000	99.99	99.99	187,892	189,754
บริษัท 프리เชียส ริสอร์ทส์ จำกัด	-	140,000	-	99.99	-	189,754
บริษัท 프리เชียส คอมเม็ทส์ จำกัด	141,000	141,000	99.99	99.99	142,851	144,267
บริษัท 프리เชียส ออานามันท์ส จำกัด	156,000	156,000	99.99	99.99	156,781	158,334
บริษัท 프리เชียส มูนส์ จำกัด	-	1,000	-	99.98	-	1,056
บริษัท 프리เชียส วินัส จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	290,194	293,069
บริษัท 프리เชียส เนปจูน จำกัด	298,800	298,800	99.99	99.99	290,194	293,069
บริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด	1,000	-	99.99	-	965	-
บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง (ปานามา) เอส เอ	250	250	99.99	99.99	342	346
บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด	363,338	363,338	100.00	100.00	1,924,117	1,943,182
บริษัท 프리เชียส ชิปปิ้ง (ยูเค) ลิมิเตด	250	250	100.00	100.00	342	346
บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี่ จำกัด	210,000	210,000	99.99	99.99	371,124	374,801
บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด	0.0664	0.0664	100.00	100.00	-	-
<u>บริษัทย่อยทางอ้อมซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์</u>						
บริษัท 프리เชียส ฟอเรสต์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,460	2,484
บริษัท 프리เชียส ฟราแกรนซ์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,460	2,485
บริษัท 프리เชียส ธอทส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,460	2,485
บริษัท 프리เชียส คอมฟอร์ทส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,542*	2,542*	66.67	66.67	2,425	2,449
บริษัท 프리เชียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,460	2,484
บริษัท 프리เชียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	35.71	35.71	2,460	2,485
บริษัท 프리เชียส บริคจัสส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,460	2,485
บริษัท 프리เชียส ไทด์ส พีทีอี ลิมิเตด	2,431*	2,431*	66.67	66.67	2,461	2,485
บริษัท 프리เชียส สกายส์ พีทีอี ลิมิเตด	2,431*	2,431*	66.67	66.67	2,461	2,485

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
			ร้อยละ	ร้อยละ		
บริษัท พีริเชียส เกรซ พีทีอี ลิมิเตด	2,431*	2,431*	66.67	66.67	2,461	2,485
บริษัท พีริเชียส กลอริส พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,460	2,484
บริษัท พีริเชียส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	2,514*	2,514*	66.67	66.67	2,460	2,484
บริษัท พีริเชียส แมริ โกลด์ พีทีอี ลิมิเตด	3,270*	-	66.67	-	3,064	-
บริษัท พีริเชียส เคซีส์ พีทีอี ลิมิเตด	3,270*	-	66.67	-	3,064	-
บริษัท เอบีซี วัน พีทีอี ลิมิเตด	3,588*	3,588*	66.67	66.67	3,422	3,456
บริษัท เอบีซี ทู พีทีอี ลิมิเตด	3,588*	3,588*	66.67	66.67	3,422	3,456
บริษัท เอบีซี ทรี พีทีอี ลิมิเตด	3,588*	3,588*	66.67	66.67	3,422	3,456
บริษัท เอบีซี โฟร์ พีทีอี ลิมิเตด	3,588*	3,588*	66.67	66.67	3,422	3,456
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย					8,651,387	10,029,744
หัก: ค่าเพื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย					(1,030,106)	(1,497,151)
รวมเงินลงทุนในบริษัทย่อย - สุทธิ					7,621,281	8,532,593

\* ทุนหุ้นบุริมสิทธิเรียกชำระแล้วแบบไม่มีสิทธิออกเสียงและไม่สะสมเงินปันผล

## 11.2 รายได้เงินปันผลจากบริษัทย่อย

ในระหว่างปี 2566 บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลจากบริษัทย่อยจำนวน 740.64 ล้านบาท ซึ่งแสดงเป็นรายได้เงินปันผลในงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการ (2565: 3,187.15 ล้านบาท)

## 11.3 การเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในบริษัทย่อย

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน และยังมีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

ก) เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท พีริเชียส จัสมินส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) มีมติอนุมัติให้บริษัทย่อยเพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 147.00 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 1.47 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท) เป็น 567.00 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 5.67 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท) โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน 4.2 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท รวมเป็นเงิน 420.00 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนสำหรับเงินลงทุนในบริษัทย่อยดังกล่าว และจดทะเบียนการเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์แล้วในเดือนมิถุนายน 2565

- ข) เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2566 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท ฟรีเซียส โอเซียนส์ จำกัด มีมติอนุมัติให้ลดทุนจดทะเบียนจากเดิม 175.00 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 1.75 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท) เป็น 150.00 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 1.50 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท) โดยการลดหุ้นสามัญ 0.25 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท รวมเป็นเงิน 25.00 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการขาดทุนสะสมของบริษัท ฟรีเซียส โอเซียนส์ จำกัด โดยได้ทำการจ่ายคืนส่วนที่เหลือจากการลดขาดทุนสะสมดังกล่าวให้กับผู้ถือหุ้นและจดทะเบียนลดทุนกับกระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้วในเดือนกรกฎาคม 2566 ทั้งนี้บริษัทฯยังคงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ฟรีเซียส โอเซียนส์ จำกัด เท่าเดิม
- ค) เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2565 บริษัทย่อย 6 บริษัท ได้จดทะเบียนเลิกกิจการกับกระทรวงพาณิชย์ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยดังกล่าวได้ชำระบัญชีเสร็จสมบูรณ์แล้ว
- ง) เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2566 บริษัทฯลงทุนในบริษัท บงกช โฮลดิ้งส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยจัดตั้งใหม่ และจดทะเบียนในประเทศไทย โดยซื้อหุ้นสามัญของบริษัทดังกล่าว จำนวน 9,999 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท และบริษัทฯจ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวแล้วในเดือนธันวาคม 2566 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.2

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ค่าเผื่อผลขาดทุนของเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะกิจการส่วนใหญ่ฉบับที่จัดทำสำหรับบริษัทย่อยที่ได้มีการขายเรือออกไปและยังไม่มีแผนในการซื้อเรือใหม่ทดแทนในอนาคตอันใกล้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 26 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 3,234.96 ล้านบาท (2565: บริษัทย่อย 23 บริษัท มูลค่ารวม 2,607.12 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16

นอกจากนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 9 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 11.75 ล้านบาท (2565: บริษัทย่อย 9 บริษัท มูลค่ารวม 12.11 ล้านบาท) และบริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อย 4 บริษัท ซึ่งมีมูลค่าตามวิธีราคาทุนรวม 6.84 ล้านบาท (2565: บริษัทย่อย 4 บริษัท มูลค่ารวม 6.91 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16

## 12. เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

### 12.1 รายละเอียดของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวม						
			สัดส่วน เงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตาม วิธีส่วนได้เสีย		
			2566	2565	2566	2565	2566	2565	
			ร้อยละ	ร้อยละ					
บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดย์) ไพรวเท ลิมิตัด	จัดการท่าเรือ	อินเดีย	22.40	22.40	69,735	70,426	81,747	80,645	

การเปลี่ยนแปลงในราคาทุนของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยเกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่างบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	งบการเงินรวม			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ส่วนแบ่งกำไร		เงินปันผลรับ	
	2566	2565	2566	2565
บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดย์) ไพรวเท ลิมิตัด	21,218	29,132	20,650	30,283

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ซึ่งรวมอยู่ในงบกำไรขาดทุนรวม คำนวณจากข้อมูลทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 ตามลำดับ

### 12.2 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัทร่วม	ทุนเรียกชำระ		สินทรัพย์รวม		หนี้สินรวม		รายได้รวม		กำไร	
	ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		ณ วันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน		สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565
	พันอินเดียรูปี		พันอินเดียรูปี		พันอินเดียรูปี		พันอินเดียรูปี		พันอินเดียรูปี	
บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล ซีพอร์ทส์ (ฮาลเดย์) ไพรวเท ลิมิตัด	440,580	440,580	418,444	398,810	53,502	38,789	518,124	573,029	94,724	130,052

### 13. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม						
	อาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	เรือ	เรือและอุปกรณ์	สิ่งตกค้างติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เข้ารวม
<b>ราคาทุน</b>							
1 มกราคม 2566	296,881	31,626,792	788,404	32,415,196	73,437	15,140	32,817,465
ซื้อเพิ่ม	3,387	102,620	302,233	404,853	1,150	-	409,532
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(193,872)	(193,872)	(15,512)	(1,625)	(213,172)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(2,957)	(312,096)	(8,942)	(321,038)	(350)	(111)	(324,562)
31 ธันวาคม 2566	297,311	31,417,316	887,823	32,305,139	58,725	13,404	32,689,263
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>							
1 มกราคม 2566	241,551	10,160,963	281,042	10,442,005	55,906	13,516	10,769,319
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,883	1,127,478	285,741	1,413,219	5,684	576	1,422,563
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(193,872)	(193,872)	(15,506)	(1,625)	(213,166)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(2,417)	(118,024)	(4,149)	(122,173)	(253)	(104)	(125,048)
31 ธันวาคม 2566	242,017	11,170,417	368,762	11,539,179	45,831	12,363	11,853,668
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>							
1 มกราคม 2566	55,330	21,465,829	507,362	21,973,191	17,531	1,624	22,048,146
31 ธันวาคม 2566	55,294	20,246,899	519,061	20,765,960	12,894	1,041	20,835,595
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>							
2566							1,422,563

(หน่วย: พันบาท)

ราคาทุน	งบการเงินรวม									
	เรือและอุปกรณ์					สิ่งตกแต่ง				
	อาคารชุด	เรือและอุปกรณ์	ค่าใช้จ่าใน	การซ่อมแซมและสำรวจเรือ	รวม	สิ่งตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์	สำนักงาน	ยานพาหนะ	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า	รวม
277,172	28,697,323	571,056	29,268,379	66,233	14,637	29,642,677				
9,926	2,020,820	408,347	2,429,167	5,528	1,539	2,446,160				
-	-	(204,269)	(204,269)	(355)	(1,537)	(206,161)				
9,783	908,649	13,270	921,919	2,031	501	934,789				
296,881	31,626,792	788,404	32,415,196	73,437	15,140	32,817,465				
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>										
231,000	8,788,308	259,645	9,047,953	49,472	13,658	9,357,696				
2,709	1,093,795	215,488	1,309,283	5,172	818	1,318,179				
-	-	(204,269)	(204,269)	(333)	(1,537)	(206,139)				
7,842	278,860	10,178	289,038	1,595	577	299,583				
241,551	10,160,963	281,042	10,442,005	55,906	13,516	10,769,319				
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>										
46,172	19,909,015	311,411	20,220,426	16,761	979	20,284,981				
55,330	21,465,829	507,362	21,973,191	17,531	1,624	22,048,146				
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>										
										1,318,179

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง		สิ่งปรับปรุง	
	และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
<b>ราคาทุน</b>				
1 มกราคม 2566	28,861	15,140	11,522	55,523
ซื้อเพิ่ม	438	-	-	438
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(6,594)	(1,625)	(2,163)	(10,382)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(112)	(111)	(50)	(273)
31 ธันวาคม 2566	22,593	13,404	9,309	45,306
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
1 มกราคม 2566	20,391	13,516	11,291	45,198
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,612	576	110	3,298
โอนออกสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(6,590)	(1,625)	(2,163)	(10,378)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(65)	(104)	(50)	(219)
31 ธันวาคม 2566	16,348	12,363	9,188	37,899
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
1 มกราคม 2566	8,470	1,624	231	10,325
31 ธันวาคม 2566	6,245	1,041	121	7,407
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2566				3,298

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	สิ่งตกแต่ง ติดตั้ง		สิ่งปรับปรุง	
	และอุปกรณ์ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์เช่า	รวม
<b>ราคาทุน</b>				
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
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
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
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>				
1 มกราคม 2565	6,814	979	329	8,122
31 ธันวาคม 2565	8,470	1,624	231	10,325
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2565				3,134

เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2565 บริษัท พีริเซียส สโตนส์ ซิปป์ จำกัด และ บริษัท พีริเซียส จัสมินส์ จำกัด (“บริษัทย่อย”) ได้ลงนามในหนังสือบันทึกข้อตกลงซื้อขายเรือมือสองจำนวน 2 ลำ เป็นจำนวนเงิน 51.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ภายใต้ชื่อว่า “ภัทรา นารี” และ “ภวิดา นารี” ตามลำดับ ซึ่งบริษัทย่อยได้รับมอบเรือลำดังกล่าว เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2565 และวันที่ 25 กรกฎาคม 2565 ตามลำดับ และได้จดทะเบียนเรือในประเทศไทย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีอาคารชุดและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงิน 285.50 ล้านบาท (2565: 304.94 ล้านบาท) ในงบการเงินรวม และจำนวนเงิน 30.46 ล้านบาท (2565: 39.00 ล้านบาท) ในงบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยได้จัดจ้างเรือจำนวน 27 ลำ (2565: 25 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนเงิน 15,861.54 ล้านบาท (2565: 15,202.12 ล้านบาท) ไว้กับธนาคารเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16



#### 14. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

รายละเอียดของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งประกอบด้วยคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>ราคาทุน</b>				
ราคาทุนต้นปี	67,461	64,865	66,898	64,418
ซื้อเพิ่ม	-	401	-	294
ผลต่างจากการแปลงค่าบการเงิน	(662)	2,195	(656)	2,186
ราคาทุนปลายปี	66,799	67,461	66,242	66,898
<b>การตัดจำหน่าย</b>				
ค่าตัดจำหน่ายสะสมต้นปี	61,877	58,494	61,617	58,328
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,442	1,410	1,343	1,320
ผลต่างจากการแปลงค่าบการเงิน	(631)	1,973	(626)	1,969
ค่าตัดจำหน่ายสะสมปลายปี	62,688	61,877	62,334	61,617
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม</b>	<b>4,111</b>	<b>5,584</b>	<b>3,908</b>	<b>5,281</b>
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,442	1,410	1,343	1,320

#### 15. ต้นทุนสัญญาหรือตัดจ่าย

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีต้นทุนสัญญาหรือตัดจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
ยอดคงเหลือต้นปี	129,144	143,371
ตัดจำหน่ายสำหรับปี	(19,253)	(19,490)
ผลต่างจากการแปลงค่าบการเงิน	(955)	5,263
ยอดคงเหลือปลายปี	108,936	129,144

## 16. วงเงินกู้ยืมระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวแสดงไว้ดังนี้

	งบการเงินรวม													
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8*	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11*	วงเงินที่ 12	วงเงินที่ 13*	รวม
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,080,710	393,132	646,820	-	-	-	1,875,707	937,718	284,375	898,362	-	1,262,840	-	7,379,664
บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงิน														
รอดัดจ่าย	11,032	(1,927)	(1,056)	-	-	(28,898)	(8,901)	(8,901)	(2,370)	(8,959)	-	(12,223)	-	(53,302)
รวม	1,091,742	391,205	645,764	-	-	1,846,809	928,817	928,817	282,005	889,403	-	1,250,617	-	7,326,362
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(864,315)	(40,124)	(95,669)	-	-	(310,520)	(186,458)	(186,458)	(46,875)	(95,141)	-	(144,261)	-	(1,783,363)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	227,427	351,081	550,095	-	-	1,536,289	742,359	742,359	235,130	794,262	-	1,106,356	-	5,542,999

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม													
	วงเงินที่ 1	วงเงินที่ 2	วงเงินที่ 3	วงเงินที่ 4	วงเงินที่ 5	วงเงินที่ 6	วงเงินที่ 7	วงเงินที่ 8	วงเงินที่ 9	วงเงินที่ 10	วงเงินที่ 11*	วงเงินที่ 12	วงเงินที่ 13*	รวม
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,288,084	437,748	750,004	148,964	139,632	1,088,878	2,355,611	541,766	1,088,878	2,355,611	541,766	6,750,687	-	6,750,687
บวก (หัก): ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดัดจ่าย														
รอดัดจ่าย	22,330	(2,425)	(1,506)	(2,120)	(421)	(12,100)	(39,856)	(5,516)	(12,100)	(12,100)	(39,856)	(5,516)	-	(41,614)
รวม	1,310,414	435,323	748,498	146,844	139,211	1,076,778	2,315,755	536,250	1,076,778	2,315,755	536,250	6,709,073	-	6,709,073
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(200,090)	(40,495)	(96,580)	(28,790)	(139,211)	(187,149)	(371,969)	(97,500)	(187,149)	(187,149)	(371,969)	(97,500)	-	(1,161,784)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,110,324	394,828	651,918	118,054	-	889,629	1,943,786	438,750	889,629	1,943,786	438,750	5,547,289	-	5,547,289

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 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*	วงเงินที่ 12	วงเงินที่ 13*	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	1,310,414	435,323	748,498	146,844	139,211	1,076,778	2,315,755	536,250	-	-	-	-	-	6,709,073
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	-	-	-	-	-	-	-	553,628	313,375	920,251	-	1,293,611	-	3,080,865
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(11,255)	482	441	2,130	422	12,235	10,737	2,700	555	25	-	439	-	18,911
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่าย	(197,927)	(40,982)	(97,395)	(7,185)	(140,527)	(190,485)	(380,815)	(145,711)	(24,276)	(9,202)	-	(12,960)	-	(3,317)
จ่ายคืนเงินกู้	-	-	-	(142,716)	-	(912,484)	(83,232)	-	-	-	-	-	-	(1,225,303)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	(9,490)	(3,618)	(5,780)	927	894	13,956	(15,636)	(11,857)	(4,687)	(21,671)	-	(30,473)	-	(87,435)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	1,091,742	391,205	645,764	-	-	1,846,809	928,817	282,005	889,403	1,250,617	-	7,326,362	-	7,326,362

(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*	วงเงินที่ 12	วงเงินที่ 13*	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	1,469,572	459,813	816,861	169,210	268,583	1,219,143	2,666,155	-	-	-	-	-	-	8,217,862
บวก: เบิกเงินกู้เพิ่ม	(12,957)	521	495	1,072	1,092	5,321	11,905	1,071	14,814	-	-	-	-	591,824
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่าย	(200,315)	(41,476)	(98,570)	(29,747)	(142,223)	(192,784)	(274,095)	(52,050)	(314,493)	-	-	-	-	(6,539)
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอดตัดจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(887,965)
จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด	-	-	-	-	-	-	(191,723)	-	-	-	-	-	-	(1,079,688)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	54,114	16,465	29,712	6,309	11,759	45,098	103,513	1,944	2,441	-	-	-	-	2,441
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	-	-	-	-	-	6,709,073

\* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีวงเงินกู้ยืมซึ่งไม่ได้เบิกใช้งาน 138.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (2565: ไม่มี)

\*\* ในระหว่างปี 2565 บริษัทฯและบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้จ่ายคืนส่วนต่างวงเงินกู้ยืมบางส่วนที่เหลือทั้งหมด

รายละเอียดวงเงินกู้ยืมจากธนาคารของกลุ่มบริษัท สรุปได้ดังนี้

วงเงิน	ธนาคารผู้ให้กู้	บริษัทผู้กู้	อัตราดอกเบี้ย ตามสัญญาเงินกู้/ สัญญาแก้ไขเพิ่มเติม
วงเงินที่ 1	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 2	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 3	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 4	SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 5	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ บริษัทย่อยในประเทศ และบริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 6	Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 7	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคาร เพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยชนชาติ จำกัด (มหาชน)	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 8	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาประเทศสิงคโปร์	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 9	THE IYO BANK, LTD.	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 10	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 11	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 12	Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม
วงเงินที่ 13	SinoPac Capital International (HK) Limited	บริษัทย่อยทางอ้อมในประเทศสิงคโปร์	SOFR บวกส่วนเพิ่ม

รายละเอียดของวงเงินกู้ยืมแต่ละวงเงินสรุปได้ดังต่อไปนี้

**วงเงินที่ 1**

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวนเงิน 81.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย สำหรับใช้ชำระหนี้ในวงเงินสูงสุดไม่เกินร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาตั้งต่อเรือประเภทสินค้าแห่งเทกองที่บริษัทฯได้ตั้งต่อจำนวนหลายลำ เงินกู้ยืมดังกล่าว คิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	81,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา สำหรับการเบิกถอนหลายครั้ง
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ร้อยละ 80 ของราคาตามสัญญาสั่งต่อเรือแต่ละลำ 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) การจำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อยของผู้กู้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ 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 และดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศ 4 แห่ง (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้จ่ายชำระคืนเงินกู้บางส่วนก่อนครบกำหนดของวงเงินกู้จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

## วงเงินที่ 2

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2560 บริษัทฯและบริษัท ฟรีเซียส ฟอเรสต์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 18.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือในวงเงินไม่เกินร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือสำหรับเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดอัลตราแมกซ์ ขนาดระวาง 63,345 เดทเวทตัน จำนวน 1 ลำ (ตัวเรือหมายเลข SF130129) (“เรือ”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน/รายละเอียด	วงเงินสำหรับใช้เมื่อรับมอบเรือ
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 72 ของราคาตลาดของเรือ
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 10 ปี โดยแบ่งการชำระคืนออกเป็น 39 งวดเป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/55 เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 40 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ดำรงอัตราส่วน funded debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 16.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อย (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

### วงเงินที่ 3

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่งได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 28.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ใ้ถ่ถอนหุ้นกู้ซึ่งออกโดยบริษัทฯ (2) จ่ายคืนเงินกู้/จ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนดสำหรับเงินกู้ของบริษัทฯและ/หรือบริษัทย่อยซึ่งกู้จากสถาบันการเงิน และ/หรือ (3) ใช้ในการซื้อเรือใหม่ เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 28,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	บริษัทย่อยแต่ละบริษัทเบิกถอนเงินกู้ยืมจำนวนรวมไม่เกิน 5.60 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบกำหนด	7 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืน	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนภายใน 7 ปี โดยชำระคืนจำนวน 27 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน ในอัตราส่วนงวดละ 1/40 เริ่มจากวันสิ้นสุด ไตรมาสถัดไปของวันที่เบิกถอนเงินกู้แต่ละครั้ง และงวดที่ 28 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับสอง ข) การจดจำนำบัญชีสำรองเพื่อการชำระหนี้ของบริษัทฯ

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาดังแต่สิ้นปี 2563 ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วน debt to total shareholders' equity ไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อยเท่ากับ 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2563 บริษัทฯได้เบิกเงินกู้ดังกล่าวจำนวน 28.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยในประเทศ 5 แห่ง (“ผู้กู้”) ได้ลงนามแก้ไขสัญญาเงินกู้ที่ทำกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“ผู้ให้กู้”) ซึ่งได้รับการพักชำระการจ่ายคืนเงินต้นที่ครบกำหนดชำระสำหรับงวดเดือนมิถุนายน 2563 และกันยายน 2563 และผู้กู้จะชำระคืนเงินต้นจำนวนดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้กู้ในงวดสุดท้ายของการชำระเงินกู้

#### วงเงินที่ 4

เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 บริษัท ฟริเซียส วิชั่นส์ พีทีอี จำกัด (“ผู้กู้”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในประเทศไทย สิงคโปร์ของบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้จำนวน 6.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับ SinoPac Capital International (HK) Limited โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ (“เรือ”) วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

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 เหรียญสหรัฐอเมริการวมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า ค) การค้ำประกันจากบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2566 บริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมดก่อนครบกำหนดของวงเงินกู้จาก SinoPac Capital International (HK) Limited

#### วงเงินที่ 5

เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย 2 แห่ง ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 10.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกากับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (“EXIM”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้รีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมจาก EXIM ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2563 วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่มโดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส



รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 10,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 10,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบกำหนด	ไม่เกิน 2.5 ปี
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้ที่เบิกทั้งหมดจะชำระคืนจำนวน 10 งวด เป็นรายไตรมาสเท่า ๆ กัน งวดละ 1,010,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา เริ่มจากวันสิ้นสุดไตรมาสถัดไป ของวันที่เบิกถอนเงินกู้ และงวดที่ 10 ชำระคืนเงินกู้คงเหลือทั้งหมด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยของบริษัทฯ ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของสัญญาเช่าเรือที่มีระยะเวลาการเช่าตั้งแต่ 12 เดือนขึ้นไป

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสิ้นปีสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2566 บริษัทฯและบริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมดของวงเงินกู้จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

#### วงเงินที่ 6

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564 บริษัทย่อยทางอ้อมของบริษัทฯซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 6 แห่ง ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ Crédit Agricole Corporate and Investment Bank (“CACIB”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชำระคืนเงินกู้ภายในกลุ่มบริษัทให้แก่บริษัท พีริเชียส ชิฟปีง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท พีเอสเอสพี”) โดยมีบริษัทฯและบริษัท พีเอสเอสพี ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในต่างประเทศของบริษัทฯเป็นผู้ค้ำประกันร่วมภายใต้สัญญาเงินกู้ เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

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 <table border="1" data-bbox="464 853 1297 1279"> <thead> <tr> <th>วงเงินกู้ย่อย</th> <th>จำนวนเงินคืนรายไตรมาส (เหรียญสหรัฐอเมริกา)</th> <th>จำนวนเงินส่วนที่เหลือ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>230,208</td> <td>3,683,340</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>223,438</td> <td>4,468,740</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>257,292</td> <td>1,029,160</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>257,292</td> <td>1,029,160</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>189,583</td> <td>758,340</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>211,250</td> <td>ไม่มี</td> </tr> </tbody> </table>	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
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	<p>ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกันร่วม</p> <p>ข) การจดจำนองเรือลำดับแรกของเรือทั้ง 6 ลำ</p> <p>ค) การจำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อยทั้ง 6 บริษัท</p> <p>ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ สัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ (ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า) และการค้ำประกันการเช่าเหมาลำที่เกี่ยวข้องกับเรือ</p> <p>จ) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีเงินประกันของผู้กู้</p> <p>ฉ) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับสิทธิของผู้กู้ภายใต้สัญญาป้องกันความเสี่ยง</p>																					

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 บริษัทฯย่อยได้เบิกเงินกู้จำนวน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริการับทั้งจำนวนแล้วและได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย โดยเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของวงเงินกู้ยืมจำนวนเงิน 38.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (ร้อยละ LIBOR) เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่

เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 บริษัทฯย่อยที่เป็นผู้กู้ได้ชำระคืนเงินกู้ส่วนที่เหลือทั้งหมดของวงเงินกู้จาก Crédit Agricole Corporate and Investment Bank

### วงเงินที่ 7

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2564 บริษัทฯย่อยทางอ้อมของบริษัทฯซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 5 แห่ง ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนแบบมีหลักประกันจำนวน 85.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยชนชาติ จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมกลุ่มเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของขนาดซูปราแมกซ์ จำนวน 1 ลำ และเพื่อไถ่ถอนหุ้นกู้ PSL211A คงค้างที่เหลือทั้งหมดของบริษัทฯ วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ LIBOR บวกส่วนเพิ่ม โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

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 ชำระคืนเป็นรายไตรมาส ตามจำนวนเงินที่ระบุในสัญญา โดยเริ่มชำระงวดแรกในวันที่ 30 ธันวาคม 2564 และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย

วงเงิน	รายละเอียด
ผู้ค้ำประกัน	ก) บริษัท พีริเซียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ข) บริษัท พีริเซียส ชิฟปี้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ ของบริษัทฯ ค) บริษัท แอสโซซิเอท บัลค์ แคริเออร์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัทย่อยในประเทศ สิงคโปร์ของบริษัทฯ
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือลำดับแรกของเรือทั้ง 5 ลำ ค) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยทั้ง 5 บริษัท ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับสัญญาเช่าเหมาลำระยะยาวของเรือ ทั้ง 5 ลำ จ) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนรายได้ของเรือทั้ง 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

ในระหว่างปี 2566 บริษัทย่อยที่เป็นผู้กู้ได้จ่ายชำระคืนเงินกู้บางส่วนก่อนครบกำหนดของวงเงินกู้จากบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยและธนาคารทหารไทย ธนชาติ จำกัด (มหาชน)

## วงเงินที่ 8

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 บริษัท พีริเชียส เกรซ ฟิทีอี่ ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ ของบริษัทฯ ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 17.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขา สิงคโปร์ เพื่อใช้สำหรับคืนเงินหรือรีไฟแนนซ์เงินกู้ของผู้ถือหุ้นซึ่งใช้เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจการของผู้กู้ และเพื่อให้เงินกู้แก่บริษัทในเครือเพื่อใช้สำหรับการซื้อเรือของผู้ค้ำประกัน เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตรา ร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 17,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุดไม่เกิน 17,100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา หรือร้อยละ 60 ของ ราคาตลาดของเรือ
ระยะเวลา ครบกำหนด	6 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืน โดยแบ่งเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาสงวดละ 712,500 เหรียญสหรัฐอเมริกา โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ข) การจำนำหุ้นของผู้กู้ ค) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของผู้กู้ ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า จ) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 225,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม ผู้กู้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงิน ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ

ข) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.2 ต่อ 1

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2566 บริษัท พีริเชียส เกรซ ฟิทีอี ลิมิเตด บริษัท พีริเชียส สกายส์ ฟิทีอี ลิมิเตด และบริษัท พีริเชียส ไทคัส ฟิทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ ในฐานะผู้กู้ร่วม และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 1 (“สัญญาฉบับแก้ไข”) เพื่อแก้ไขสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 17.10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญาเงินกู้ฉบับแรก”) กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สาขาสิงคโปร์ ที่จัดทำขึ้นเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 ทั้งนี้สัญญาฉบับแก้ไขมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มวงเงินกู้่อีกจำนวน 31.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ดังนั้น วงเงินกู้ได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 48.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“วงเงินกู้เพิ่ม”) เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด		
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 48,900,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา		
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 48,900,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 3 วงเงินย่อย ดังนี้		
	วงเงินย่อย	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้
	เงินกู้สำหรับเรือลำที่หนึ่ง	17,100,000	3 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้ฉบับแรก (เบิกถอนทั้งหมดแล้ว)
	เงินกู้สำหรับเรือลำที่สอง	15,900,000	12 เดือนนับจากวันที่สัญญาฉบับแก้ไขมีผลใช้บังคับ (เบิกถอนทั้งหมดแล้ว)
เงินกู้สำหรับเรือลำที่สาม	15,900,000	12 เดือนนับจากวันที่สัญญาฉบับแก้ไขมีผลใช้บังคับ	
ระยะเวลาครบกำหนด	6 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม		
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้		
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า ง) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีชำระคืนเงินกู้ของผู้กู้ จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้		

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 225,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ผู้ค้ำประกัน จะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม ผู้กู้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงิน ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ
- ข) ดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่น้อยกว่า 1.2 ต่อ 1
- ค) ผู้กู้แต่ละรายไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่น ๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้น หากมีเหตุผิคนัดเกิดขึ้น และยังคงดำเนินต่อไป

## วงเงินที่ 9

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2566 บริษัท ฟริเซียส วิชั่นส์ พีทีอี ลิมิเตด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ ของบริษัทฯ ในฐานะผู้กู้ และบริษัทฯ ในฐานะผู้ค้ำประกัน ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 9.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับ THE IYO BANK, LTD. สาขาสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งเทกองขนาดซูปราแมกซ์ (เรือชยานี นารี) (“เรือ”) เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 9,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 9,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
ระยะเวลาครบกำหนด	5 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้จะต้องชำระคืน โดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ค) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัย และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการชำระอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

ก) ชำระอัตราส่วนหนี้สุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1

ข) ค่าแรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 225,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

นอกจากนี้ ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม ผู้กู้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงิน ซึ่งรวมถึงการชำระอัตราส่วนทางการเงิน ดังนี้

ก) ค่าแรงเงินสดอย่างน้อย 100,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา

ข) ผู้กู้ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่น ๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้น หรือออกหุ้นใหม่เป็นทุนเรือนหุ้น หากมีเหตุผิคนัดเกิดขึ้นและยังคงดำเนินต่อไป

### วงเงินที่ 10

เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยในประเทศไทย กล่าวคือ บริษัท พรินเซส สโตนส์ ชิปปิง จำกัด และบริษัท พรินเซส เมททัลส์ จำกัด ในฐานะผู้กู้ได้ลงนามสัญญาเงินกู้จำนวน 26.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการซื้อเรือภัทรา นารี และเพื่อใช้สนับสนุนการดำเนินงานกิจการของผู้กู้เงินกู้ยืมคิกคอกเบียในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด						
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 26,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา						
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 26,250,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 2 วงเงินย่อย ดังนี้ <table border="1" data-bbox="563 1361 1155 1608"> <thead> <tr> <th>วงเงินย่อย</th> <th>จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>วงเงินกู้ ก</td> <td>21,250,000</td> </tr> <tr> <td>วงเงินกู้ ข</td> <td>5,000,000</td> </tr> </tbody> </table>	วงเงินย่อย	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	วงเงินกู้ ก	21,250,000	วงเงินกู้ ข	5,000,000
วงเงินย่อย	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)						
วงเงินกู้ ก	21,250,000						
วงเงินกู้ ข	5,000,000						
ระยะเวลาครบกำหนด	วงเงินกู้ ก - 7 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม วงเงินกู้ ข - 6 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม						
การชำระคืนเงินกู้	วงเงินกู้ ก - เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 28 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้ วงเงินกู้ ข - เงินกู้จะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 24 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส โดยเริ่มชำระงวดแรก 3 เดือนหลังจากการเบิกถอนเงินกู้						



วงเงิน	รายละเอียด
หลักประกัน	ก) การจดจำนองเรือของผู้กู้เป็นลำดับแรก ข) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า ค) การจำนำหุ้นของผู้กู้

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ
- ง) บริษัทฯจะต้องดำรงการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- จ) ผู้กู้แต่ละรายไม่สามารถจ่ายเงินปันผลหรือผลตอบแทนอื่น ๆ ให้แก่ผู้ถือหุ้น หากมีเหตุผิคนัดเกิดขึ้น และยังคงดำเนินต่อไป

#### วงเงินที่ 11

เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2566 บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส เวฟส์ พีทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส บรีส พีทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส โทปาช พีทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส เจด พีทีอี ลิมิเตด บริษัท ฟรีเซียส ไวโอเลตส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท ฟรีเซียส ทิวลิปส์ พีทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ ได้ลงนามในสัญญาต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนแบบมีหลักประกันวงเงินรวม 105.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศ ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการซื้อเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองไม่เกิน 6 ลำ เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด												
จำนวนเงินกู้	ไม่เกิน 105,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา												
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	ทั้งสิ้นจำนวน 105,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 3 วงเงินย่อย ดังนี้ <table border="1" data-bbox="560 501 1433 887"> <thead> <tr> <th>วงเงินย่อย</th> <th>ผู้ให้กู้</th> <th>จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>เงินกู้ IFC A</td> <td>บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ</td> <td>70,000,000</td> </tr> <tr> <td>เงินกู้คู่ขนาน A</td> <td>ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment Bank</td> <td>20,000,000</td> </tr> <tr> <td>เงินกู้คู่ขนาน B</td> <td>ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย</td> <td>15,000,000</td> </tr> </tbody> </table>	วงเงินย่อย	ผู้ให้กู้	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	เงินกู้ IFC A	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ	70,000,000	เงินกู้คู่ขนาน A	ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	20,000,000	เงินกู้คู่ขนาน B	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	15,000,000
วงเงินย่อย	ผู้ให้กู้	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)											
เงินกู้ IFC A	บรรษัทการเงินระหว่างประเทศ	70,000,000											
เงินกู้คู่ขนาน A	ธนาคาร Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	20,000,000											
เงินกู้คู่ขนาน B	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	15,000,000											
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	24 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้												
ระยะเวลาครบกำหนด	10 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม												
การชำระคืนเงินกู้	เงินกู้ที่เบิกถอนเพื่อซื้อเรือในโครงการจะต้องชำระคืนโดยแบ่งเป็น 40 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย												
ผู้ค้ำประกัน	ก) บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ข) บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด บริษัทย่อยในประเทศ สิงคโปร์ของบริษัทฯ และเป็นผู้ถือหุ้นของผู้กู้ (“ผู้ถือหุ้น”)												
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือลำดับแรกของเรือในโครงการ ค) การจดจำนองเรือลำดับที่สองของเรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ กล่าวคือ เรือคณชา นารี เรืออภิญา นารี เรือบุญญา นารี เรือชัยญา นารี และเรือขนาดซูปราแมกซ์ 1 ลำ กล่าวคือเรืออภิรดี นารี ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือของผู้กู้สำหรับการประกันภัย และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า จ) การจำนำหุ้นของผู้กู้												

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินในงบการเงินรวมสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) อัตราส่วนหนี้สินทางการเงินต่อมูลค่าทรัพย์สินมีตัวตนสุทธิไม่เกิน 2.0
- ข) มูลค่าทรัพย์สินมีตัวตนสุทธิขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) หนี้สินทางการเงินไม่เกินจำนวน 500,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ง) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 300,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อลำเรือ

## วงเงินที่ 12

เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2566 บริษัทย่อยของบริษัทฯซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 4 แห่ง กล่าวคือ บริษัท 프리เซียส กลอริส พีทีอี ลิมิเตด บริษัท 프리เซียส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด บริษัท 프리เซียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด และบริษัท 프리เซียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 37.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (“สัญญา”) กับ Crédit Agricole Corporate and Investment Bank (“CACIB”) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรีไฟแนนซ์สัญญาเงินกู้ฉบับเดิม โดยมีบริษัทฯและบริษัท พีเอสเอสพี ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในต่างประเทศของบริษัทฯเป็นผู้ค้ำประกันร่วมภายใต้สัญญาเงินกู้เงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดหลักของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด		
จำนวนเงินกู้	วงเงินกู้สูงสุด 37,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา		
การเบิกใช้ วงเงินกู้ยืม	วงเงินกู้สูงสุด 37,500,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็น 4 วงเงินย่อย ดังนี้		
	วงเงินกู้ย่อย	ผู้กู้	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)
	A	บริษัท 프리เซียส กลอริส พีทีอี ลิมิเตด	10,640,000
	B	บริษัท 프리เซียส วิสคอม พีทีอี ลิมิเตด	11,300,000
	C	บริษัท 프리เซียส บริดจส์ พีทีอี ลิมิเตด	7,780,000
	D	บริษัท 프리เซียส สปาร์คส์ พีทีอี ลิมิเตด	7,780,000
ระยะเวลา ครบกำหนด	5 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืม		
การชำระคืน เงินกู้	เงินกู้ภายใต้แต่ละวงเงินย่อยจะต้องชำระคืนเป็นระยะเวลา 5 ปีโดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวด สุดท้าย		

วงเงิน	รายละเอียด
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกันร่วม ข) การจดจำนองเรือลำดับแรกของเรือทั้ง 4 ลำ ค) การจำนำหุ้นของบริษัทย่อยทั้ง 4 บริษัท ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ สัญญาเช่าเหมาลำใด ๆ (ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า) และการค้ำประกันการเช่าเหมาลำที่เกี่ยวข้องกับเรือ จ) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับบัญชีรายได้และบัญชีเงินประกันของผู้กู้ ฉ) การได้รับประโยชน์เป็นลำดับแรกสำหรับสิทธิของผู้กู้ภายใต้สัญญาป้องกันความเสี่ยง

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ ซึ่งรวมถึงการดำรงอัตราส่วนทางการเงินซึ่งจะมีการคำนวณเป็นรายไตรมาสจากงบการเงินรวมเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา ดังนี้

- ก) ดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวมไม่เกินกว่า 2 ต่อ 1
- ข) ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมขั้นต่ำ 300,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา
- ค) ดำรงเงินสดอย่างน้อย 200,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา ต่อเรือ 1 ลำ ซึ่งกลุ่มบริษัทเป็นเจ้าของ

### วงเงินที่ 13

เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยของบริษัทฯซึ่งจัดตั้งในประเทศสิงคโปร์ 2 แห่ง กล่าวคือ บริษัท ฟริเซียส เดซีส์ พีทีอี ลิมิเตด และ บริษัท ฟริเซียส แมริโกลด์ พีทีอี ลิมิเตด (รวมเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ในฐานะผู้กู้ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวแบบมีหลักประกันจำนวน 18.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กับ SinoPac Capital International (HK) Limited โดยมีวัตถุประสงค์รีไฟแนนซ์ราคาเรือบรรทุกสินค้าแห่งแรกของขนาดแสนดีไซส์จำนวน 2 ลำ กล่าวคือ เรือจามจรี นารีและเรือจรรยา นารี วงเงินกู้ยืมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนเพิ่ม ซึ่งจะชำระเป็นรายไตรมาส

รายละเอียดของเงินกู้ยืมสามารถสรุปได้ดังนี้

วงเงิน	รายละเอียด																				
วงเงินกู้ยืม	ไม่เกิน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา																				
การเบิกใช้วงเงินกู้ยืม	จำนวน 18,000,000 เหรียญสหรัฐอเมริกา แบ่งออกเป็นวงเงินกู้สำหรับเรือ 2 ลำ ดังนี้ <table border="1" data-bbox="560 472 1442 891"> <thead> <tr> <th>ลำดับ</th> <th>ผู้กู้</th> <th>วงเงิน</th> <th>จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">วงเงินกู้ 1</td> <td rowspan="3">บริษัท 프리เซียส เคซีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด</td> <td>วงเงินหลัก</td> <td>6,300,000</td> </tr> <tr> <td>วงเงินรอง</td> <td>2,700,000</td> </tr> <tr> <td>รวมจำนวน วงเงินกู้ 1</td> <td>9,000,000</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">วงเงินกู้ 2</td> <td rowspan="3">บริษัท 프리เซียส แมริโกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด</td> <td>วงเงินหลัก</td> <td>6,300,000</td> </tr> <tr> <td>วงเงินรอง</td> <td>2,700,000</td> </tr> <tr> <td>รวมจำนวน วงเงินกู้ 2</td> <td>9,000,000</td> </tr> </tbody> </table>	ลำดับ	ผู้กู้	วงเงิน	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)	วงเงินกู้ 1	บริษัท 프리เซียส เคซีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	วงเงินหลัก	6,300,000	วงเงินรอง	2,700,000	รวมจำนวน วงเงินกู้ 1	9,000,000	วงเงินกู้ 2	บริษัท 프리เซียส แมริโกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด	วงเงินหลัก	6,300,000	วงเงินรอง	2,700,000	รวมจำนวน วงเงินกู้ 2	9,000,000
ลำดับ	ผู้กู้	วงเงิน	จำนวนเงินกู้ (เหรียญสหรัฐอเมริกา)																		
วงเงินกู้ 1	บริษัท 프리เซียส เคซีส์ ฟิทีอี ลิมิเตด	วงเงินหลัก	6,300,000																		
		วงเงินรอง	2,700,000																		
		รวมจำนวน วงเงินกู้ 1	9,000,000																		
วงเงินกู้ 2	บริษัท 프리เซียส แมริโกลด์ ฟิทีอี ลิมิเตด	วงเงินหลัก	6,300,000																		
		วงเงินรอง	2,700,000																		
		รวมจำนวน วงเงินกู้ 2	9,000,000																		
ระยะเวลาเบิกถอนเงินกู้	12 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาเงินกู้																				
ระยะเวลาครบกำหนด	5 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินหลัก และ 3 ปีหลังจากเบิกถอนเงินกู้ยืมสำหรับวงเงินรอง																				
การชำระคืนเงินกู้	วงเงินหลักของแต่ละวงเงินกู้จะต้องชำระคืน โดยแบ่งเป็น 20 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส และชำระส่วนที่เหลือทั้งหมดพร้อมกับการชำระเงินกู้งวดสุดท้าย วงเงินรองของแต่ละวงเงินกู้จะต้องชำระคืน โดยแบ่งเป็น 12 งวด ชำระคืนเป็นรายไตรมาส																				
หลักประกัน	ก) การค้ำประกันจากผู้ค้ำประกัน ข) การจดจำนองเรือเป็นลำดับแรกสำหรับวงเงินหลัก ค) การจดจำนองเรือเป็นลำดับที่สองสำหรับวงเงินรอง ง) การโอนผลประโยชน์เป็นลำดับแรกของเรือสำหรับการประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน รายได้ และสัญญาเช่าใด ๆ ที่มีระยะเวลา 12 เดือนหรือมากกว่า																				

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทได้มีการแก้ไขสัญญาเงินกู้ยืมวงเงินที่ 1 ถึง 7 เพื่อเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงอันเนื่องมาจากผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (IBOR reforms) เสร็จสิ้นแล้ว โดยเปลี่ยนจากอัตราร้อยละ LIBOR เป็นอัตราร้อยละ SOFR บวกส่วนต่างเพื่อชดเชยความเสี่ยงด้านเครดิต ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไม่มีผลกระทบที่มีสาระสำคัญต่อกลุ่มบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยดำรงบัญชีเงินฝากสำรองเพื่อการชำระหนี้จำนวน 3.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2565: 2.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเงินกู้ โดยยอดขั้นต่ำในบัญชีสำรองหนี้ดังกล่าวจะมีการทบทวนโดยผู้ให้กู้ปีละครั้ง

## 17. สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าทำสัญญาเช่าสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยมีอายุสัญญาเช่าระหว่าง 4 ถึง 8 ปี

### ก) สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งเป็นอาคารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	20,998	18,078
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(6,195)	(4,829)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	830	707
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	15,633	13,956
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(6,121)	(4,771)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(55)	(60)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	9,457	9,125

### ข) หนี้สินตามสัญญาเช่า

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า	10,309	16,508	9,985	14,887
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(950)	(1,738)	(947)	(1,674)
รวม	9,359	14,770	9,038	13,213
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(4,422)	(5,705)	(4,101)	(4,459)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,937	9,065	4,937	8,754

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ยอดคงเหลือต้นปี	14,770	19,796	13,213	17,070
ดอกเบี้ยที่รับรู้	(950)	(1,738)	(947)	(1,674)
จ่ายค่าเช่า	(7,172)	(7,072)	(5,672)	(5,553)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	2,711	3,784	2,444	3,370
ยอดคงเหลือปลายปี	9,359	14,770	9,038	13,213

ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	6,121	6,195	4,771	4,829
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	783	1,121	722	985

18. ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
ยอดคงเหลือต้นปี	55,434	39,225
ประมาณการเพิ่มขึ้นสำหรับปี	20,918	38,279
ประมาณการลดลง (รวมค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง) สำหรับปี	(33,884)	(22,976)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(431)	906
ยอดคงเหลือปลายปี	42,037	55,434

## 19. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นหนี้สินเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงาน แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี</b>	130,112	175,293	97,421	129,467
ส่วนที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	7,183	9,746	4,464	5,620
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,899	1,860	2,006	1,179
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น :				
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	-	(37,595)	-	(24,665)
ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	-	(9,800)	-	(6,059)
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(6,028)	(9,441)	(3,993)	(8,160)
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(52)	49	(20)	39
<b>สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี</b>	<b>134,114</b>	<b>130,112</b>	<b>99,878</b>	<b>97,421</b>

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 16.00 ล้านบาท (เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 10.17 ล้านบาท) (2565: จำนวน 27.89 ล้านบาท เฉพาะบริษัทฯ: จำนวน 26.83 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 5 ปี (เฉพาะบริษัทฯ: 5 ปี) (2565: 5 ปี เฉพาะบริษัทฯ: 5 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: ร้อยละต่อปี)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
อัตราคิดลด	2.80	2.80	2.80	2.80
อัตราการขึ้นเงินเดือน	3.50	3.50	3.50	3.50



ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(5,303)	5,906	(3,057)	3,399
อัตรการขึ้นเงินเดือน	6,532	(5,958)	3,699	(3,382)

(หน่วย: พันบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(5,938)	6,611	(3,850)	4,281
อัตรการขึ้นเงินเดือน	7,293	(6,655)	4,659	(4,260)

## 20. สำรองตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้ ปัจจุบันบริษัทฯได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายไว้ครบถ้วนแล้ว

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 1202 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บริษัทฯที่ย่อยที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกคราวที่จ่ายเงินปันผลจนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปหักกับขาดทุนสะสมและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้ ในระหว่างปี 2566 บริษัทฯได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายจำนวนเงิน 23 ล้านบาท (2565: 151 ล้านบาท)

## 21. สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯ มีนโยบายในการจัดสรรเงินสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมในอัตราร้อยละ 0.50 ของกำไรสำหรับปี โดยสะสมไม่น้อยกว่า 1.75 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 25.00 ล้านบาทต่อปี การจัดสรรสำรองดังกล่าวได้รับอนุมัติโดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2551

ในระหว่างปี 2566 บริษัทฯ ได้จัดสรรสำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นจำนวนเงิน 3.55 ล้านบาท (2565: 24.25 ล้านบาท) และกลับรายการสำรองเนื่องจากการจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับสำรองดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 3.06 ล้านบาท (2565: 3.35 ล้านบาท)

## 22. ต้นทุนทางการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืม	551,912	375,919	-	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า ดอกเบี้ยรับของตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็น เครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงใน กระแสเงินสด	783	1,121	722	985
ต้นทุนทางการเงินอื่น	(102,662)	(18,484)	-	-
รวม	30,564	33,793	-	744
	480,597	392,349	722	1,729

## 23. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงานและลูกเรือ	1,630,900	1,727,766	207,897	294,473
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	226	201	72	-

## 24. ภาษีเงินได้

บริษัทฯ ไม่มีภาระภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี 2566 และ 2565 เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนทางภาษี หลังจากบวกกลับด้วยค่าใช้จ่ายต่างๆ และรายการสำรองบางรายการที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษีและหักด้วยเงินปันผลรับส่วนที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้

### บริษัทย่อยในประเทศ

- ก) บริษัทย่อยในประเทศได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากรเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72 ลงวันที่ 20 มีนาคม 2541 นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล
- ข) ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 จำนวนขึ้นในอัตราร้อยละ 20 ของกำไรสุทธิหลังจากบวกกลับด้วยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และรายการสำรองบางรายการที่ไม่อนุญาตให้ถือเป็นรายจ่ายในการคำนวณภาษี

### บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศ

ภาษีเงินได้นิติบุคคลของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในต่างประเทศคำนวณขึ้น โดยใช้อัตราตามกฎหมายของประเทศเหล่านั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี ผลแตกต่างชั่วคราวส่วนใหญ่เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนจากการแปลงค่าบการเงินจากสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานเป็นสกุลเงินที่ใช้นำเสนอบการเงิน และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวนเงิน 4,145.54 ล้านบาท (2565: 4,385.66 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 1,495.14 ล้านบาท (2565: 1,769.07 ล้านบาท)) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทได้รับสิทธิและประโยชน์ทางภาษีภายใต้ประกาศอธิบดีกรมสรรพากรสำหรับกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศและภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการขนส่งทางทะเล กลุ่มบริษัทจึงพิจารณาเห็นว่าสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกนำมาใช้ประโยชน์ในอนาคต

รายละเอียดวันสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
31 ธันวาคม 2566	-	392,997	-	-
31 ธันวาคม 2567	550,701	550,701	-	-
31 ธันวาคม 2568	820,031	820,031	-	-
31 ธันวาคม 2569	412,665	412,665	-	-
31 ธันวาคม 2570	515,090	515,092	172,758	172,758
31 ธันวาคม 2571	227,575	-	187,756	-
	<u>2,526,062</u>	<u>2,691,486</u>	<u>360,514</u>	<u>172,758</u>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัท พีริเชียส ชิฟปีง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“บริษัท พีเอสเอสพี”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในต่างประเทศ มีรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ จำนวน 44.52 ล้านบาท (2565: 12.32 ล้านบาท) ภายใต้กรมจัดเก็บภาษีของประเทศสิงคโปร์ (IRAS) ไม่มีกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดการให้ประโยชน์ของรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดจากผลต่างของเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือโดยบริษัทย่อยซึ่งรับรู้เป็นหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนรวม 1.80 ล้านบาท (2565: 1.53 ล้านบาท)

## 25. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน โดยการอนุมัติของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามบัตรส่งเสริมเลขที่ 1405/2550 ลงวันที่ 23 มีนาคม 2550 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์ที่สำคัญเกี่ยวกับการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในประเทศไทยโดยได้รับอนุญาตให้ทำงานเฉพาะตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบตลอดระยะเวลาเท่าที่ได้รับอนุญาต และได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินตามจำนวนที่คณะกรรมการพิจารณาเห็นสมควร ตลอดจนได้รับอนุญาตให้นำเงินเข้าหรือส่งเงินออกนอกประเทศไทยเป็นเงินตราต่างประเทศได้

บริษัทย่อยในประเทศได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีบางประการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 สำหรับกิจการขนส่งทางทะเล เช่น ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทย่อยจะต้องจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยมีเรือ 5 ลำ (2565: 7 ลำ) ที่ดำเนินงานภายใต้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

รายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวมสำหรับปี 2566 และ 2565 จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมและกิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสามารถแสดงสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม									
	กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร									
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		เกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 72		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมอื่น		การตัดรายการ		รวม	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565
รายได้	665,966	1,418,899	2,007,495	3,790,113	3,486,724	7,810,365	(945,991)	(3,843,604)	5,214,194	9,175,773
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย	(529,595)	(513,200)	(1,777,298)	(1,664,969)	(3,212,717)	(2,387,438)	1,015,018	240,623	(4,504,592)	(4,324,984)

## 26. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่ เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

## 27. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบถามอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

กลุ่มบริษัทประกอบธุรกิจส่วนใหญ่ภายใต้ส่วนงานทางธุรกิจเดียว คือ เป็นเจ้าของเรือเนกประสงค์ขนาดเล็ก (Handysize) และขนาดกลาง (Supramax และ Ultramax) สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกองระหว่างประเทศโดยให้บริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp shipping basis) รายได้เกือบทั้งหมดมาจากส่วนงานนี้ ดังนั้นกลุ่มบริษัทจึงไม่มีส่วนงานทางธุรกิจด้านอื่นนอกจากส่วนงานหลักดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

กิจกรรมทางธุรกิจในส่วนงานนี้ ได้แก่ การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การให้เช่าเป็นระยะเวลา (Time charter) และการให้เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage charter) สำหรับการให้เช่าเป็นระยะเวลา ผู้เช่าเรือ (ลูกค้า) จะจ่ายค่าเช่าแก่ผู้ให้เช่าเรือ (ในอัตราต่อวันตามที่ตกลงกัน โดยส่วนใหญ่จะตกลงชำระค่าเช่าเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) ตามระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีดังกล่าวผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด รวมทั้งรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ผู้เช่าเรือจะจ่ายค่าระวางเรือในอัตราต่อตัน (ส่วนใหญ่จะตกลงกันเป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา) เพื่อขนส่งสินค้าที่ระบุเฉพาะระหว่างท่าเรือที่กำหนดตั้งแต่สองท่าขึ้นไป ในกรณีนี้ กลุ่มบริษัทจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือทั้งหมด ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวแสดงไว้ในงบการเงินภายใต้ชื่อ “รายจ่ายท่าเรือ” (Voyage disbursement) และ “น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป” (Bunker consumption) การให้เช่าเป็นระยะเวลานั้นเส้นทางเดินเรือจะถูกกำหนดหรือควบคุมโดยผู้เช่าเรือและภายใต้สัญญาการให้เช่าเป็นรายเที่ยว เส้นทางเดินเรือจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวการเดินเรือ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่นำเสนอข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานทางภูมิศาสตร์ เพราะอาจไม่สื่อความหมายและอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานของรายได้จากการเดินเรือ (และค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่เกี่ยวกับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว) จึงจำแนกได้เป็นสองประเภท คือ จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา และจากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว ซึ่งแสดงภายใต้ชื่อ “รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา” (Time Charter) และ “รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว” (Voyage Charter)

รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากการให้เช่าเป็นระยะเวลา และจากการให้เช่าเป็นรายเที่ยวของกลุ่มบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม									
	การให้เช่าเป็นระยะเวลา		การให้เช่าเป็นรายเที่ยว		รวม		ตัดบัญชี		รวม	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	5,016,038	8,992,496	-	-	5,016,038	8,992,496	-	-	5,016,038	8,992,496
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	78,619	200,625	78,619	200,625	-	(68,328)	78,619	132,297
รวมรายได้จากการเดินเรือ	5,016,038	8,992,496	78,619	200,625	5,094,657	9,193,121	-	(68,328)	5,094,657	9,124,793
รายจ่ายท่าเรือ	-	-	(35,194)	(107,267)	(35,194)	(107,267)	-	68,328	(35,194)	(38,939)
น้ำมันเชื้อเพลิงใช้ไป	-	-	(30,289)	(48,438)	(30,289)	(48,438)	-	-	(30,289)	(48,438)
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	-	-	(65,483)	(155,705)	(65,483)	(155,705)	-	68,328	(65,483)	(87,377)
รายได้จากการเดินเรือสุทธิ/ รายได้เทียบเท่าจากการ ให้เช่าเป็นระยะเวลา	5,016,038	8,992,496	13,136	44,920	5,029,174	9,037,416	-	-	5,029,174	9,037,416

สำหรับปี 2566 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จำนวน 2 ราย (2565: 2 ราย) เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 1,614.47 ล้านบาท (2565: 2,032.81 ล้านบาท)

## 28. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 กลุ่มบริษัทจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือน สำหรับพนักงานสามารถเลือกจ่ายได้ตั้งแต่อัตราร้อยละ 5 ถึง 15 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของกลุ่มบริษัท ในระหว่างปี 2566 กลุ่มบริษัทรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 5.74 ล้านบาท (2565: 5.58 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 2.63 ล้านบาท 2565: 2.50 ล้านบาท)

## 29. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น (บาท)
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
เงินปันผลประจำปี 2565	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2566	389.79	0.25
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2566	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2566	77.96	0.05
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2566	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2566	77.96	0.05
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2566	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566	77.95	0.05
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2566		623.66	0.40

### 30. หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

เดือนสิงหาคม 2564 บริษัท พีริเชียส วิชั่นส์ ฟิทีอี ลิมิเตด จำกัด (“บริษัทย่อย”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเป็นเจ้าของเรือชฎานี นารี (“เรือ”) ทำสัญญาเช่าแบบรายเที่ยวกับผู้เช่ารายหนึ่งสำหรับขนส่งน้ำตาลดิบ ปริมาณ 46,000 ตัน จากเมืองซังตูส ประเทศบราซิลไปยังเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย ต่อมา ได้มีการตรวจพบยาเสพติดจำนวนหนึ่งในระหว่างสินค้าหนึ่งของเรือ โดยหน่วยงานต่าง ๆ ของประเทศบราซิลได้ทำการสอบสวนอย่างละเอียดแล้วพบว่าไม่มีลูกเรือของบริษัทย่อยเกี่ยวข้องหรือให้การช่วยเหลือในการลักลอบขนยาเสพติดดังกล่าวแต่อย่างใด ทำให้เรือได้รับอนุญาตให้แล่นออกจากบราซิลได้โดยปราศจากการตั้งข้อกล่าวหาเกี่ยวกับลูกเรือและ/หรือบริษัทย่อย อย่างไรก็ตาม เมื่อเรือเดินทางมาถึงและเทียบท่า ณ เมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย หน่วยงานไนจีเรียได้ดำเนินการตรวจค้นเรือโดยละเอียด โดยเบื้องต้นตรวจไม่พบวัตถุต้องสงสัยใด ๆ แต่ขณะที่มีการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ ได้มีการพบยาเสพติดในระหว่างสินค้าหนึ่งของเรือ สำนักงานปราบปรามยาเสพติดแห่งประเทศไนจีเรีย (NDLEA) จึงได้รับคำสั่งจากศาลฎีกาของศาลสูงแห่งเมืองลากอสให้กักเรือและควบคุมตัวลูกเรือเป็นเวลา 14 วัน และในวันเดียวกันบริษัทย่อยได้รับการเรียกร้องค่าเสียหายประมาณ 3.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาจากผู้รับสินค้า โดยต่อมา NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาต่อศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรีย ต่อเรือชฎานี นารีและลูกเรือ 3 ราย (และอีก 9 คนที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับบริษัทย่อยและไม่ได้เป็นลูกจ้างของบริษัทแต่อย่างใด) โดยตั้งข้อกล่าวหาว่าขนส่งยาเสพติดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย

เมื่อวันที่ 4 มกราคม 2565 บริษัทประกันของบริษัทย่อยได้ออกหนังสือยืนยันปฏิบัติการตามเงื่อนไข (Letters of Undertaking: “LOUs”) ต่อ NDLEA เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับการปล่อยตัวเรือและลูกเรือสัญชาติไทยที่ไม่ถูกยื่นข้อกล่าวหาจำนวน 19 ราย

เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2565 ศาลสูงกลางแห่งไนจีเรียได้มีคำสั่งให้ปล่อยเรือและลูกเรือ 19 คนบนเรือ

เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2565 บริษัทย่อยได้ลงนามสัญญาบัญชีดุลผลประโยชน์กับ NDLEA เพื่อเป็นหลักประกันแก่ลูกเรือ 3 รายดังกล่าว เพื่อให้ได้รับอนุญาตให้ย้ายจากสถานที่คุมขังของ NDLEA ไปพักในโรงแรม

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2565 NDLEA ได้ยื่นข้อกล่าวหาเพิ่มเติมต่อลูกเรืออีกจำนวน 7 ราย ส่งผลให้ขณะนี้ลูกเรือที่ถูกยื่นข้อกล่าวหาทั้งหมดทั้งสิ้น 10 ราย ซึ่งจะต้องพำนักอยู่ในประเทศไนจีเรียจนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น

เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2565 บริษัทย่อยได้ลงนามหนังสือปฏิบัติตามข้อตกลง ซึ่งเป็นหนึ่งในเงื่อนไขเพื่อให้ได้รับหนังสือสั่งปล่อยเรือจาก NDLEA

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 NDLEA ได้ออกหนังสือสั่งปล่อยเรือและลูกเรือที่ไม่ได้ถูกยื่นข้อกล่าวหา

เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2565 บริษัทย่อยได้ออนเงินจำนวน 700,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาบัญชีดุลผลประโยชน์ เพื่อเป็นหลักประกันให้ลูกเรืออีก 7 รายที่ถูกแจ้งข้อกล่าวหาเพิ่ม



เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 ศาลสูงกลางแห่งไนจีเรียได้มีคำสั่งให้ปล่อยเรือโดยทันที

เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2565 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้อนุญาตให้เรือดังกล่าวออกจากท่าเรือเมืองลากอส ประเทศไนจีเรีย ทั้งนี้ ลูกเรือจำนวน 10 รายซึ่งถูกตั้งข้อกล่าวหา ยังคงต้องอยู่ในประเทศไนจีเรีย จนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น

ในระหว่างไตรมาส 2 ของปี 2565 บริษัทย่อยได้รับหนังสือตอบรับการขอรับเงินประกันที่เกี่ยวข้องกับการเรียกเรืออันเนื่องมาจากการกักเรือชญาณี นารี และได้รับชำระแล้วเป็นจำนวน 1.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แบ่งออกเป็น 0.84 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับต้นทุนการดำเนินงาน 0.44 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับค่าใช้จ่ายน้ำมัน และ 0.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐสำหรับค่าธรรมเนียมท่าเรือและค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

ลูกเรือจำนวน 10 รายซึ่งถูกตั้งข้อกล่าวหา ยังคงต้องอยู่ในประเทศไนจีเรีย จนกว่ากระบวนการทางกฎหมายจะเสร็จสิ้น ทั้งนี้ในเดือนกรกฎาคม 2565 ศาลสูงกลางแห่งไนจีเรีย ณ กรุงลากอส เริ่มมีการพิจารณาคดีต่อเรือและลูกเรือทั้ง 10 คน โดยในเดือนกรกฎาคม 2566 ได้มีการพิจารณาคดีอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งในการพิจารณาคดีครั้งนี้ ฝ่ายอัยการได้เสร็จสิ้นการเบิกความพยานของฝ่ายตน ต่อมา ในวันที่ 27 กรกฎาคม 2566 ที่ปรึกษาทางกฎหมายของกลุ่มบริษัทได้ยื่นคำร้องขอให้ไม่มีคดีความ (no-case submissions) โดยให้เหตุผลว่าทางฝ่ายอัยการไม่ได้แสดงพยานหลักฐานที่เพียงพอที่จะเอาผิดลูกเรือและเรือ จึงขอให้ศาลเพิกถอนข้อกล่าวหาที่มีต่อลูกเรือและเรือทั้งหมดโดยฝ่ายจำเลยไม่ต้องนำสืบพยาน ภายหลังจากการยื่นคำร้องดังกล่าว คู่ความทั้งสองฝ่ายต่างมีสิทธิแลกเปลี่ยนคำโต้ตอบสำหรับคำร้องนี้ ในวันที่ 4 ธันวาคม 2566 ศาลได้พิจารณาคดีเพื่อรับฟังคำร้องขอให้ไม่มีคดีความดังกล่าว ทั้งนี้ ศาลจะมีคำสั่งสำหรับคำร้องดังกล่าว ในวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2567

จากการพิจารณาความเห็นของที่ปรึกษาทางกฎหมายและฝ่ายกฎหมายของกลุ่มบริษัท ฝ่ายบริหารเชื่อว่าผลการตัดสินของคณะศาลสูงแห่งประเทศไนจีเรียยังมีความไม่แน่นอนและไม่สามารถประมาณจำนวนหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ถ้ามี) ได้อย่างน่าเชื่อถือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

### 31. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
<b>สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	125,921	-	125,921
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารหนี้				
หุ้นกู้	-	95,110	-	95,110
เงินลงทุนในตราสารทุน				
บริษัทจดทะเบียน	55,595	-	-	55,595
บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	21,175	21,175
<b>หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้า	-	19,514	-	19,514

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
<b>สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	-	274,862	-	274,862
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุน				
บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	18,100	18,100

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
<b>สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	21,175	21,175

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
<b>สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	18,100	18,100

ในระหว่างปี 2566 กลุ่มบริษัทไม่มีการเปลี่ยนวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน และไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

## 32. เครื่องมือทางการเงิน

### 32.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์</b>				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - เงินกู้ยืม	125,921	274,862	-	-
<b>รวมสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์</b>	<u>125,921</u>	<u>274,862</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>หนี้สินตราสารอนุพันธ์</b>				
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้า	19,514	-	-	-
<b>รวมหนี้สินตราสารอนุพันธ์</b>	<u>19,514</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

## ตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

### สัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้า

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ของบริษัทฯ กล่าวคือ บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิง (สิงคโปร์) พีทีอี ลิมิเตด (“พีเอสเอสพี”) ได้ทำสัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้าเพื่อบริหารความเสี่ยงบางส่วนจากความผันผวนของอัตราค่าระวางเรือ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 พีเอสเอสพี มีสัญญาซื้อขายค่าระวางล่วงหน้าสำหรับดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์จำนวน 145 วัน ในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 ราคาค่าระวางจะถูกกำหนดอยู่ที่ 9,800 ถึง 11,750 เหรียญสหรัฐต่อวัน (2565: ไม่มี)

## ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

### การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

#### ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยกลุ่มบริษัทได้รับอัตราดอกเบี้ยผันแปรเท่ากับ SOFR บวกส่วนต่างเพื่อชดเชยความเสี่ยงด้านเครดิต (2565: LIBOR บวกส่วนเพิ่ม) และจ่ายดอกเบี้ยคงที่ การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของเงินกู้ยืม (อันได้แก่ จำนวนเงินต้น วันครบกำหนด และวันที่คาดว่าจะจ่ายชำระ) กลุ่มบริษัทได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่ได้มีการป้องกันไว้

นอกจากนี้ ในการทดสอบความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทได้ใช้อนุพันธ์เสมือนพร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่มีการป้องกันไว้

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- อัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคิดลดรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- การเปลี่ยนแปลงกระแสเงินสดที่คาดการณ์ไว้ในอนาคตของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดตราสารอนุพันธ์ที่กลุ่มบริษัทถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 แยกตามการครบกำหนดชำระ มีดังนี้

	การครบกำหนดชำระ							
	น้อยกว่า 1 ปี		1 - 5 ปี		มากกว่า 5 ปี		รวม	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565
<b>สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย</b>								
จำนวนเงินตามสัญญา								
(พันเหรียญสหรัฐ)	9,214	16,424	40,868	65,639	3,995	14,467	54,077	96,530
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)	4.59 - 4.75	3.70 - 4.75	4.59 - 4.75	3.70 - 4.75	4.59 - 4.75	4.59 - 4.75	4.59 - 4.75	3.70 - 4.75

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงต้องบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	การเปลี่ยนแปลงใน		สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด				สำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	
	มูลค่ายุติธรรมซึ่งใช้		ส่วนที่ยังคงป้องกัน		ส่วนที่ได้ยุติการป้องกัน			
	วัดความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง		ความเสี่ยงต่อไป		ความเสี่ยงแล้ว		2566	2565
เงินกู้ยืม - สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	(148,941)	279,499	(57,765)	285,692	(83,756)	1,928	-	-
เงินกู้ยืม - สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	-	2,144	-	-	-	(693)	-	357

ผลกระทบของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงต่องบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 และผลกระทบของการป้องกันความเสี่ยงใน  
กระแสเงินสดต่องบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566				ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
		การเปลี่ยนแปลง		ส่วนที่มี		ส่วนที่มี		ส่วนที่มี	
		ในมูลค่าสุทธิธรรม	ซึ่งใช้วัดความ	ที่มีประสิทธิภาพ	ส่วนที่ไม่มี	ส่วนที่ไม่มี	ส่วนที่ไม่มี	ส่วนที่ไม่มี	ส่วนที่ไม่มี
		ไม่มีประสิทธิภาพ	ในการป้องกัน	ขาดทุน	ประสิทธิภาพที่	ประสิทธิภาพที่	ประสิทธิภาพที่	ประสิทธิภาพที่	ประสิทธิภาพที่
		ในการป้องกัน	ความเสี่ยง	เบ็ดเสร็จอื่น	กำไรขาดทุน	กำไรขาดทุน	กำไรขาดทุน	กำไรขาดทุน	กำไรขาดทุน
		ความเสี่ยง	(58,568)	(57,765)	-	-	-	-	(445)
จำนวนเงิน	มูลค่า	ตามบัญชี	1,850,693	สินทรัพย์ตราสาร					
ตามสัญญา	ตามบัญชี	ตามบัญชี	1,850,693	สินทรัพย์ตราสาร					
	75,489	พันธกรีฑู		อนุพันธ์ไม่หมุนเวียน					
		สหรัฐอเมริกา							
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย									
- สำหรับป้องกันความเสี่ยง									
จากเงินกู้ยืม									
รวม			(58,568)		(57,765)				(445)

(หน่วย: พันบาท)

		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566				ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
		การเปลี่ยนแปลง		ส่วนที่มี		ส่วนที่มี		ส่วนที่มี	
		ในมูลค่าสุทธิธรรม	ซึ่งใช้วัดความ	ที่มีประสิทธิภาพ	ส่วนที่ไม่มี	ส่วนที่ไม่มี	ส่วนที่ไม่มี	ส่วนที่ไม่มี	ส่วนที่ไม่มี
		ไม่มีประสิทธิภาพ	ในการป้องกัน	ขาดทุน	ประสิทธิภาพที่	ประสิทธิภาพที่	ประสิทธิภาพที่	ประสิทธิภาพที่	ประสิทธิภาพที่
		ในการป้องกัน	ความเสี่ยง	เบ็ดเสร็จอื่น	กำไรขาดทุน	กำไรขาดทุน	กำไรขาดทุน	กำไรขาดทุน	กำไรขาดทุน
		ความเสี่ยง	279,499	285,692	-	-	-	-	(8,658)
จำนวนเงิน	มูลค่า	ตามบัญชี	3,336,298	สินทรัพย์ตราสาร					
ตามสัญญา	ตามบัญชี	ตามบัญชี	3,336,298	สินทรัพย์ตราสาร					
	113,839	พันธกรีฑู		อนุพันธ์ไม่หมุนเวียน					
		สหรัฐอเมริกา							
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย									
- สำหรับป้องกันความเสี่ยง									
จากเงินกู้ยืม									
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตรา									
ต่างประเทศ - สำหรับป้องกัน									
ความเสี่ยงจากเงินกู้ยืม									
รวม			279,499		285,692				(8,658)

## 32.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า เงินลงทุน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น หนี้สินตามสัญญาเช่า การให้กู้ยืมและกู้ยืมเงิน กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

### **ความเสี่ยงด้านเครดิต**

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับเงินฝากธนาคาร ลูกหนี้การค้า เงินให้กู้ยืมและเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินยกเว้นตราสารอนุพันธ์

### **ลูกหนี้การค้า**

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายการให้สินเชื่อแก่ผู้เช่าเรือและบุคคลภายนอกโดยจำกัดการให้สินเชื่อเฉพาะกับลูกค้าชั้นดี และให้ความเข้มงวดในการจัดทำเอกสารประกอบการขายต่าง ๆ ให้ครบถ้วน ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากกลุ่มบริษัทมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีจำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกค้าที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

### **เครื่องมือทางการเงินและเงินฝากธนาคาร**

ความเสี่ยงด้านเครดิตของเงินฝากธนาคารและตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัทไม่สูงมากนักเนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

### **ความเสี่ยงด้านตลาด**

#### **ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย**

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากธนาคาร เงินให้กู้ยืม สินทรัพย์ทางการเงิน หนี้สินตามสัญญาเช่าและเงินกู้ยืมระยะยาว ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงส่วนนี้โดยการกำหนดให้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย โดยได้เปิดเผยรายละเอียดที่เกี่ยวข้องไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 32.1 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทจึงอยู่ในระดับต่ำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม								
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	เงินบาท
						เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สิงคโปร์และ เหรียญ สหรัฐอเมริกา		
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>									
เงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสด	785,118	-	-	1,250,082	279,785	2,314,985	4.00 - 5.80	0.04 - 5.80	0.15 - 0.55
ลูกหนี้การค้าและ ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	295,394	295,394	-	-	-
สินทรัพย์ทางการเงิน หมุนเวียนอื่น	95,110	-	-	-	-	95,110	0.12 - 2.12	-	-
เงินฝากธนาคารที่มี ภาระค้ำประกัน	-	102,961	-	-	-	102,961	2.75	-	-
สินทรัพย์ทางการเงิน ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	76,770	76,770	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>880,228</b>	<b>102,961</b>	<b>-</b>	<b>1,250,082</b>	<b>651,949</b>	<b>2,885,220</b>			
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>									
เจ้าหนี้การค้าและ เจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	403,196	403,196	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,422	4,937	-	-	-	9,359	5.28 - 5.53	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	306,286	1,379,170	161,353	5,479,553	-	7,326,362	8.82	7.39 - 8.78	-
<b>รวม</b>	<b>310,708</b>	<b>1,384,107</b>	<b>161,353</b>	<b>5,479,553</b>	<b>403,196</b>	<b>7,738,917</b>			

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม								
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565								
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	เงินบาท
						เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สิงคโปร์และ เหรียญ สหรัฐอเมริกา		
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>									
เงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสด	408,453	-	-	488,353	158,861	1,055,667	0.20 - 0.74	0.04 - 2.75	0.15 - 0.40
ลูกหนี้การค้าและ ลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	279,149	279,149	-	-	-
เงินฝากธนาคารที่มี ภาระค้ำประกัน	-	100,383	-	-	-	100,383	2.75	-	-
สินทรัพย์ทางการเงิน ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	18,100	18,100	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>408,453</b>	<b>100,383</b>	<b>-</b>	<b>488,353</b>	<b>456,110</b>	<b>1,453,299</b>			
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>									
เจ้าหนี้การค้าและ เจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	584,383	584,383	-	-	-
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	-
<b>รวม</b>	<b>558,451</b>	<b>2,243,723</b>	<b>605,129</b>	<b>3,316,540</b>	<b>584,383</b>	<b>7,308,226</b>			



(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566									
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด									
	188,525	-	-	855,974	5,596	1,050,095	4.00	0.04 - 4.00	0.15 - 0.55
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น									
	-	-	-	-	2,373,079	2,373,079	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย									
	-	-	-	-	23,000	23,000	-	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย									
	98,018	407,324	272,157	-	-	777,499	5.00	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น									
	-	-	-	-	21,175	21,175	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>286,543</b>	<b>407,324</b>	<b>272,157</b>	<b>855,974</b>	<b>2,422,850</b>	<b>4,244,848</b>			
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>									
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น									
	-	-	-	-	1,464,063	1,464,063	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า									
	4,101	4,937	-	-	-	9,038	5.28 - 5.53	-	-
<b>รวม</b>	<b>4,101</b>	<b>4,937</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,464,063</b>	<b>1,473,101</b>			

(หน่วย: พันบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ									
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565									
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				คงที่	ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด	
							เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินเหรียญ สหรัฐอเมริกา	เงินบาท
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>									
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด									
	174,730	-	-	141,023	723	316,476	0.20	0.04 - 0.05	0.15 - 0.40
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น									
	-	-	-	-	2,900,018	2,900,018	-	-	-
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย									
	5,401	293,022	492,181	-	-	790,604	5.00	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น									
	-	-	-	-	18,100	18,100	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>180,131</b>	<b>293,022</b>	<b>492,181</b>	<b>141,023</b>	<b>2,918,841</b>	<b>4,025,198</b>			
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>									
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น									
	-	-	-	-	2,063,330	2,063,330	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า									
	4,459	8,754	-	-	-	13,213	5.28 - 5.53	-	-
<b>รวม</b>	<b>4,459</b>	<b>8,754</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,063,330</b>	<b>2,076,543</b>			

### การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อกำไรขาดทุนของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดและผลกระทบที่มีต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจะเปลี่ยนแปลงไปซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นหรือลดลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงด้านกระแสเงินสดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ แสดงได้ดังนี้

	เพิ่มขึ้น/ ลดลง (ร้อยละ)	2566		2565	
		ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น	ผลกระทบต่อ งบกำไรขาดทุน	ผลกระทบต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น
		(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)	(พันบาท)
เงินกู้ยืมสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ	+1	(36,858)	45,960	(34,965)	83,235
	-1	36,858	(45,960)	34,965	(83,235)

การวิเคราะห์ผลกระทบข้างต้นจัดทำขึ้นโดยใช้สมมติฐานว่าจำนวนเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด และตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ตลอด 1 ปี และยังถือเสมือนว่าอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดของเงินกู้ยืมระยะยาวไม่ได้มีอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้แล้ว ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจึงมีผลกระทบต่อดอกเบี้ยที่ต้องชำระตลอด 12 เดือนเต็ม ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สถานะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

### ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

รายได้และค่าใช้จ่ายเกือบทั้งหมดของกลุ่มบริษัทอยู่ในรูปสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาก็เป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดจากรายการที่เป็นเงินเหรียญสหรัฐอเมริกได้ในตัวเอง อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับเครื่องมือทางการเงินที่เป็นเงินตราสกุลอื่น ซึ่งฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทได้พิจารณาแล้วและได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่ยังคงมีอยู่ ดังนั้น จึงพยายามที่จะจำกัดความเสี่ยงดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุด โดยการไม่ถือเครื่องมือทางการเงินที่สำคัญที่เป็นเงินตราสกุลอื่นหรือใช้ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาเห็นว่าเหมาะสมในการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีสาระสำคัญที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินตราต่างประเทศอื่นที่ไม่ใช่สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกานี้ ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) ดังนี้

สกุลเงิน	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
ไทยบาท	20	5	266	405	0.0292	0.0298
เหรียญสิงคโปร์	2	-	-	-	0.7589	-

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินตราต่างประเทศสกุลเงินอื่นไม่มีผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญต่อกำไรขาดทุนและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

#### ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

กลุ่มบริษัทได้บริหารความเสี่ยงจากสภาพคล่องทางการเงิน โดยการกระจายกำหนดวันชำระเงินกู้ การหาเงินกู้ทั้งชนิดที่ทยอยแบ่งชำระคืนและแบบชำระคืนครั้งเดียวเมื่อครบกำหนด และรักษาเงินสดสำรองให้เพียงพอ การควบคุมค่าใช้จ่ายการดำเนินงานอย่างเข้มงวด การทำประกันภัยอย่างครอบคลุม การจำกัดความเสี่ยงจากคู่สัญญารายหนึ่งไม่ให้เกินร้อยละ 25 ของรายรับ และการจำกัดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของตลาดระยะสั้นด้วยการทำสัญญาเช่าเรือแบบระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินระยะสั้นที่จะครบกำหนดภายใน 1 ปี ประมาณร้อยละ 28 ของจำนวนหนี้สินที่แสดงอยู่ในงบการเงินของกลุ่มบริษัท (2565: ร้อยละ 24) กลุ่มบริษัทประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรีไฟแนนซ์เงินกู้และมีความเห็นว่ากลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้อย่างหลากหลายอย่างเพียงพอ

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	403,196	-	-	403,196
หนี้สินตามสัญญาเช่า	4,719	5,590	-	10,309
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,259,521	5,956,466	704,511	8,920,498
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	<b>2,667,436</b>	<b>5,962,056</b>	<b>704,511</b>	<b>9,334,003</b>
<b>ตราสารอนุพันธ์</b>				
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	19,514	-	-	19,514
<b>รวมตราสารอนุพันธ์</b>	<b>19,514</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>19,514</b>

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	584,383	-	-	584,383
หนี้สินตามสัญญาเช่า	6,201	10,307	-	16,508
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,799,029	5,330,227	945,544	8,074,800
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	<b>2,389,613</b>	<b>5,340,534</b>	<b>945,544</b>	<b>8,675,691</b>

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566			
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,342,582	121,481	-	1,464,063
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	4,395	5,590	9,985
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	<b>1,342,582</b>	<b>125,876</b>	<b>5,590</b>	<b>1,474,048</b>

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,938,799	124,531	-	2,063,330
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	4,904	9,983	14,887
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	<b>1,938,799</b>	<b>129,435</b>	<b>9,983</b>	<b>2,078,217</b>

### 32.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

### 32.4 การกระทบยอดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมเป็นประจำและมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ
เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	14,705
กำไรสุทธิที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	2,892
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	503
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	18,100
กำไรสุทธิที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	3,253
ผลต่างจากการแปลงค่างบการเงิน	(178)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	21,175

### 33. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทและเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น รวมถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ โดยกลุ่มบริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินดังกล่าวตลอดระยะเวลาที่รายงาน

กลุ่มบริษัทบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งระบุให้กลุ่มบริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนในภาพรวมให้ไม่เกิน 2 ต่อ 1

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 0.50:1 (2565: 0.48:1) (เฉพาะบริษัทฯ: 0.16:1 (2565: 0.23:1)) ซึ่งคำนวณจากงบการเงินในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

### 34. งบการเงินในสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ในสกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานแสดงได้ดังนี้

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)				
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	67,643	30,544	30,684	9,156
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	8,631	8,076	69,341	83,907
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	-	-	649	-
น้ำมันเชื้อเพลิง	881	1,210	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	2,779	-	-	-
<b>สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>				
เงินทดรองจ่ายแก่พนักงานเรือ	1,045	1,071	-	-
ค่าสินไหมทดแทนค้างรับ	-	370	-	-
น้ำมันหล่อลื่น	2,477	2,634	-	-
อื่น ๆ	1,001	1,157	360	339
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น</b>	<b>4,523</b>	<b>5,232</b>	<b>360</b>	<b>339</b>
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>84,457</b>	<b>45,062</b>	<b>101,034</b>	<b>93,402</b>

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	3,009	2,904	-	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บริษัทย่อย	-	-	22,718	22,874
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	3,679	7,953	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	2,243	524	619	524
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	222,693	246,875
เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่ถือหุ้น โดยบริษัทย่อย	2,389	2,333	-	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	608,813	637,923	216	299
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	276	452	267	404
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	120	162	114	153
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>				
ค่าความเสียหายจากการเดินเรือเรียกคืน	1,751	2,048	-	-
ต้นทุนสัญญาถอดจ่าย	3,183	3,737	-	-
ค่าธรรมเนียมทางการเงินถอดจ่าย	1,372	-	1,089	-
อื่น ๆ	89	93	70	69
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น</b>	<b>6,395</b>	<b>5,878</b>	<b>1,159</b>	<b>69</b>
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>626,924</b>	<b>658,129</b>	<b>247,786</b>	<b>271,198</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>711,381</b>	<b>703,191</b>	<b>348,820</b>	<b>364,600</b>

บริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,820	6,640	52	21
เงินทรองจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	39,230	56,096
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับลูกเรือค้ำจ่าย	2,858	2,922	-	-
ค่าใช้จ่ายค้ำจ่าย	2,157	2,361	31	42
ผลประโยชน์พนักงานค้ำจ่าย				
- ส่วนที่ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	4,946	4,985	3,467	3,540
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	11,781	16,908	42,780	59,699
รายได้รับล่วงหน้า	1,287	1,583	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	52,110	33,614	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ				
ภายในหนึ่งปี	129	165	120	129
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	570	-	-	-
ภาษีเงินได้ค้ำจ่าย	65	51	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	635	1,711	451	1,515
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>66,577</b>	<b>54,032</b>	<b>43,351</b>	<b>61,343</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
ผลประโยชน์พนักงานค้ำจ่าย - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดจ่ายภายในหนึ่งปี	2,796	6,662	1,969	4,600
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	161,965	160,501	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่				
ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	144	262	144	253
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	53	44	-	-
ประมาณการค่าความเสียหายจากการเดินเรือ	1,228	1,604	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	3,919	3,765	2,918	2,818
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>170,105</b>	<b>172,838</b>	<b>5,031</b>	<b>7,671</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>236,682</b>	<b>226,870</b>	<b>48,382</b>	<b>69,014</b>



บริษัท พีเรียส ซิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

	(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
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	13,479	15,955	-	-
สำรองเพื่อกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม	1,713	1,698	1,713	1,698
ยังไม่ได้จัดสรร	334,505	329,762	175,138	170,396
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	1,465	5,369	51	(44)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	474,698	476,320	300,438	295,586
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	1	1	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	474,699	476,321	300,438	295,586
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	711,381	703,191	348,820	364,600

บริษัท พีริเชียส ชิพปีง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขึ้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>รายได้</b>				
รายได้จากการเดินเรือ				
รายได้จากการให้เช่าเป็นระยะเวลา	144,130	256,144	-	-
รายได้จากการให้เช่าเป็นรายเที่ยว	2,278	3,704	-	-
รวมรายได้จากการเดินเรือ	146,408	259,848	-	-
รายได้จากการให้บริการ	139	112	3,206	3,109
รายได้ดอกเบี้ย	1,272	408	1,298	12,441
รายได้เงินปันผล	14	-	20,884	87,676
กำไรจากการชำระบัญชีของบริษัทย่อย	-	-	16	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	1,018	-	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	364	-	-	75
รายได้อื่น	21	82	20	10
<b>รวมรายได้</b>	<b>149,236</b>	<b>260,450</b>	<b>25,424</b>	<b>103,311</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ต้นทุนการเดินเรือ				
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ	60,239	56,211	-	-
รายจ่ายท่าเรือ	1,018	1,087	-	-
น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ไป	878	1,350	-	-
รวมต้นทุนการเดินเรือ	62,135	58,648	-	-
ค่าเสื่อมราคา	41,060	37,571	232	227
ต้นทุนการให้บริการ	161	160	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	9,604	10,540	4,741	5,593
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	2,628	4,158	2,548	4,058
ขาดทุนจากการลดทุนในบริษัทย่อย	-	-	700	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	8,105	-
โอนกลับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	(11)	-	(263)
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	-	40	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	1	59	-
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>115,588</b>	<b>111,107</b>	<b>16,385</b>	<b>9,615</b>

บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย: พันเหรียญสหรัฐฯ ยกเว้นกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานแสดงเป็นเหรียญสหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
กำไรจากการดำเนินงาน	33,648	149,343	9,039	93,696
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
ที่ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย	606	813	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	(13,801)	(11,116)	(21)	(49)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	20,453	139,040	9,018	93,647
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(102)	(427)	-	-
กำไรสำหรับปี	20,351	138,613	9,018	93,647
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	20,351	138,613	9,018	93,647
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจ				
ควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-
กำไรสำหรับปี	20,351	138,613	9,018	93,647
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.0131	0.0889	0.0058	0.0601

### 35. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2567 บริษัท พีริเชียส สโตนส์ ชิปปิง จำกัด (“บริษัทย่อยในประเทศ”) ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงขายเรือรันตะ นารี กับบริษัทต่างประเทศแห่งหนึ่ง

เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2567 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบ ดังนี้

- ก) สำหรับการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2566 ในอัตราหุ้นละ 0.05 บาท รวมเป็นเงิน 77.96 ล้านบาท เงินปันผลนี้จะจ่ายในวันที่ 11 มีนาคม 2567
- ข) สำหรับการจ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายสำหรับปี 2566 ให้แก่ผู้ถือหุ้นจากกำไรสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ในอัตราหุ้นละ 0.05 บาท รวมเป็นเงิน 77.96 ล้านบาท เงินปันผลนี้จะจ่ายและบันทึกบัญชีภายหลังจากการอนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2567 ของบริษัทฯ

### 36. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2567

# เอกสารแบบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่าง ๆ ในองค์กร





## คณะกรรมการบริษัท



**นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา**

- ประธานคณะกรรมการบริษัท
- กรรมการอิสระ



**นายกำธร ศิล่าอ่อน**

- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



**นางสาวเพ็ญศรี สุธีรคันต์**

- ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



**ศาสตราจารย์ ดร. กวีดา ปานะนันท์**

- ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ
- กรรมการอิสระ



**นางคิวยู (แฉีก๊ก) หวัง**

- กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการอิสระ



**นายคาลิต มอยมุดดิน ฮาซิม**

- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ
- กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการ



**นายกฤษิต ชำ**

- กรรมการสรรหาและพิจารณา  
คำตอบแทน
- กรรมการ



**นายกอตัม คุรานา**

- กรรมการบริหาร
- กรรมการ



**นายคุณุช คาสี วาเดียม**

- กรรมการ



**นางสาวนิษิตำ ชำ**

- กรรมการ



**นายอิษฏ์ฮานู ชำ**

- กรรมการ



**นางสาวสิริสา สุภาวทีน**

- กรรมการ

# ประวัติคณะกรรมการบริษัท

## นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการบริษัท / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	64 ปี
ประวัติการศึกษา	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การเงิน) Illinois Benedictine College วิทยาศาสตร์บัณฑิต (Metallurgy) Lehigh University
ประวัติการอบรม	ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Advanced Audit Committee, Class 25/2017 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries 3/2015, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตร CMA-GMS 1, Capital Market Academy Executive Education 27 มีนาคม - 12 เมษายน 2558 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรบทบาทของประธานกรรมการ 2000 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้รับประกาศนียบัตร, หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
ประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ บริษัท บรู๊คเกอร์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ประธานกรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย อนุกรรมการตรวจสอบ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ธนารักษ์ พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)
ประสบการณ์อื่นๆ	กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท ซีเอ็มไอ จำกัด (มหาชน) ประธานคณะกรรมการ บริษัท พีริเชียส ชิฟปีง จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท หลักทรัพย์ เพื่อธุรกิจหลักทรัพย์ จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท บริหารสินทรัพย์ ลูมฟินี 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 พีริเชียส ชิฟปีง 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



- 2542 - 2546 กรรมการอิสระ บริษัท แปซิฟิก แอสเซ็ท จำกัด (มหาชน)
- 2542 กรรมการและกรรมการบริหาร ธนาคารกรุงไทยจำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2542 กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ ซาโลมอน สมิท บาร์นี
- 2538 - 2542 กรรมการ บริษัท ฟินิกซ์ ฟัลป์ แอนด์ เปเปอร์ จำกัด
- 2534 - 2538 กรรมการและหัวหน้าของฝ่ายวาณิชธนกิจ สวิส แบงก์ / เอสบีซี วอร์เบิร์ก
- 2531 - 2532 ผู้จัดการ, ฝ่ายวาณิชธนกิจ ภัทรธนกิจ
- 2528 - 2531 เจ้าหน้าที่พัฒนาธุรกิจ บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

#### อาชีพหลัก

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: ที่ปรึกษาคณะกรรมการผู้บริหาร บริษัท เดอะ แพลทินัม กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธานและเลขานุการ มูลนิธิศรีวิสารวาจา 2. กรรมการ สมาคมพัฒนาประชากรและชุมชน

#### จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

#### นายกำธร สีลาอ่อน

##### ตำแหน่ง

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ\*/  
กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

14 มีนาคม 2554

##### อายุ

53 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 หลักสูตร Director Certification Program (DCP)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

• 2551

หลักสูตร Executive Development Program (EDP)  
จากสถาบันวิทยาการตลาดทุนและสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

**ประสบการณ์**

- พฤษภาคม 2566 - ปัจจุบัน
- กุมภาพันธ์ 2564 - ปัจจุบัน

กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)  
กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน และกรรมการบรรษัทภิบาลและการพัฒนาความยั่งยืน บริษัท อินเตอร์ ฟาร์มา จำกัด (มหาชน)

- กุมภาพันธ์ 2563 - พฤษภาคม 2566

ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

- เมษายน 2560 - ปัจจุบัน

ประธานคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง 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

กรรมการอิสระ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

- มีนาคม 2554 - พฤษภาคม 2566

ประธานคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน และกรรมการสรรหา บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

- 2554 - เมษายน 2560

กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

- 2554 - 2557

รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหารกองทุนส่วนบุคคล บมจ. หลักทรัพย์ บัวหลวง

- 2547 - 2554

รองกรรมการผู้จัดการ สายงานวาณิชธนกิจ 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. ทีเอสไอ

**อาชีพหลัก**

กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการผู้จัดการใหญ่ สายการผลิตและการเงิน บริษัท เอส แอนด์ พี ซินดิเคท จำกัด (มหาชน)</li> <li>2. กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน และกรรมการบรรษัทภิบาลและการพัฒนาความยั่งยืน บริษัท อินเตอร์ ฟาร์มา จำกัด (มหาชน)</li> </ol> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ บริษัท เรือค่วนเจ้าพระยา จำกัด</li> <li>2. กรรมการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย</li> </ol>
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านวิชาการประจำสาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โดโจสติกส์ และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

**จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566**

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

\*หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน  
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นางสาวเพ็ญศรี สุธีรศานต์

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	8 กรกฎาคม 2563
อายุ	55 ปี
ประวัติการศึกษา	บัญชีบัณฑิต (บัญชีต้นทุน) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย MBA, California State University, Hayward, USA
ประวัติการอบรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2566 หลักสูตร Refreshment Program (RFP 9/2023) โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> <li>• 2562 หลักสูตร Leadership through Performance, INSEAD Future Leader Summit ประเทศสิงคโปร์</li> <li>• 2561 หลักสูตร Leading Disruptive Innovation with Design Thinking, โดย Stanford Center for Professional Development ประเทศสหรัฐอเมริกา</li> <li>• 2560 หลักสูตร People, Culture, and Performance: Strategies โดยมหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด ประเทศสหรัฐอเมริกา</li> <li>• 2560 GNH and Business Journey in Bhutan, โดย GNH Center Bhutan ประเทศภูฏาน</li> <li>• 2558 หลักสูตร Proteus: Creative Encounters to Inspire Leaders โดย London Business School ประเทศอังกฤษ</li> <li>• 2554 หลักสูตร Breakthrough Program for Senior Executives, โดย IMD ประเทศสวิตเซอร์แลนด์</li> <li>• 2553 หลักสูตร Successful Formulation and Execution Strategy (SFE) โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> <li>• 2550 หลักสูตร Director Certificate Program (DCP) โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> </ul>
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 มกราคม 2567 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ บริษัท น้ำตาลไทยอุดรธานี จำกัด</li> <li>• 15 พฤษภาคม 2566 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาคำตอบแทน บริษัท พีริเชียส ชิฟปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 4 เมษายน 2565 - ปัจจุบัน กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท พีริเชียส ชิฟปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 17 กุมภาพันธ์ 2565 - ปัจจุบัน กรรมการสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ที่ปรึกษาสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย</li> <li>• 1 กุมภาพันธ์ 2565 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ บริษัท พีริเชียส ชิฟปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 2563 - ปัจจุบัน ประธานคณะกรรมการสรรหา บริษัท พีริเชียส ชิฟปิง จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 2563 - 2566 เลขาธิการและผู้อำนวยการ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย</li> <li>• 2549 - มกราคม 2565 ที่ปรึกษาด้านการเงิน โครงการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง</li> <li>• 2544 - 2548 รองผู้อำนวยการฝ่ายวานิชธนกิจ Dresdner Kleinwort Benson</li> <li>• 2541 - 2544 ผู้จัดการฝ่ายวานิชธนกิจ SBC Warburg</li> </ul>
ตำแหน่งอื่น ๆ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ธันวาคม 2561 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา บริษัท เรดดีแพลนเน็ต จำกัด (มหาชน)</li> <li>• เมษายน 2562 - ปัจจุบัน กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ บริษัท ซาบีน่า จำกัด (มหาชน)</li> <li>• 2550 - ปัจจุบัน คณะอนุกรรมการพิจารณาหลักทรัพย์เกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ ประเภทตราสารทุน และการบริหารกิจการของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด. ที่ปรึกษาสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (2565 - ปัจจุบัน)</li> </ul>
อาชีพหลัก	

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ บริษัท ซาบีน่า จำกัด (มหาชน)  บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: 1. กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา บริษัท เรดดีแพลนเน็ต จำกัด (มหาชน) 2. กรรมการอิสระ บริษัท นำตาลไทยอุรธานี จำกัด
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	คณะอนุกรรมการพิจารณาหลักทรัพย์เกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ ประเภทตราสารทุน และการบริหารกิจการของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด.

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

\* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน  
ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

ศาสตราจารย์ ดร. กวีดา ปานะนนท์

ตำแหน่ง	ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง / กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ* / กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	14 มีนาคม 2554
อายุ	56 ปี
ประวัติการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> <li>2544 Doctor of Philosophy, Department of Economics, University of Reading, สหราชอาณาจักร</li> <li>2535 Master of Business Administration (International Business), Diploma in Management (Asian Studies), McGill University, ประเทศแคนาดา</li> <li>2532 Bachelor of Accountancy (Accounting), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</li> </ul>
ประวัติการอบรมและการสัมมนา	<ul style="list-style-type: none"> <li>2566 หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP 12/2023) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> <li>2565 หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP 9/2022) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> <li>2563 หลักสูตร Successful Formulation &amp; Execution of Strategy (SFE) 32/2020 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> <li>2563 เข้าร่วม (ในฐานะผู้สังเกตการณ์) การอบรมเชิงปฏิบัติการการบริหารความเสี่ยง โดยชมรมบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)</li> <li>2556 หลักสูตร Financial Statements for Director (FSD รุ่น 22) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> <li>2555 หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 41) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> <li>2554 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 148 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)</li> </ul>
รางวัล ทูการศึกษา และทุนวิจัยที่ได้รับ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ธันวาคม 2564 - มีนาคม 2565 ทุนวิจัยจาก ESCAP – WHO เรื่อง Asia-Pacific in the manufacturing and global supply chain of vaccines</li> </ul>

- มีนาคม - ธันวาคม 2563
- 2561
- 2558
- 2558
- 2556 - 2557
- 2556
- 2552 - 2555
- 2551
- 2539 - 2544
- 2535 - 2537

#### ประสบการณ์

- พฤษภาคม 2566 - ปัจจุบัน
- ตุลาคม 2565 - ปัจจุบัน
- เมษายน 2565 - พฤษภาคม 2566
- กุมภาพันธ์ 2563 - พฤษภาคม 2566
- ตุลาคม 2561 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - พฤษภาคม 2566
- 2553 - 2555
- 2549 - กันยายน 2561
- 2546 - 2549
- 2535 - 2546

#### ตำแหน่งอื่นๆ

- 2566 - ปัจจุบัน
- 2565 - 2566
- 2562
- 2560 - ปัจจุบัน
- 2558 - ปัจจุบัน
- 2558 - ปัจจุบัน
- 2556 - 2557
- 2556 - 2557
- เมษายน 2556

ทุนวิจัยจาก Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) สหประชาชาติ เรื่อง Outward foreign direct investment and global value chains

ทุน ASEAN @ 50 Fellow จาก Southeast Asia Centre of Asia-Pacific Excellence และ กระทรวงต่างประเทศและการค้า ประเทศนิวซีแลนด์

รางวัลจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำหรับผู้ที่มีผลงานวิจัยตีพิมพ์ใน วารสารวิชาการ ระดับนานาชาติมากที่สุด (ผลงานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 - 2557)

ทุนการศึกษาโครงการ Fulbright Thai Visiting โดย Fulbright Thailand - United States Education Foundation

กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5610054 (เรื่อง Assessing the merit of home-country support for outward foreign direct investment in neighboring countries)

ได้รับการเสนอชื่อจากสาขาในการพิจารณารางวัลครูดีเด่น สาขา สังคมศาสตร์ของ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

กองทุนสนับสนุนการวิจัยแห่งประเทศไทย งานวิจัยเลขที่ 5280032 (เรื่อง Competitive Strategies of Thai Multinationals in the Global Economy)

Best Teacher Award จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ทุนการศึกษาระดับปริญญาเอก จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ทุนการศึกษาหลักสูตร MBA จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

กรรมการสถาบันผู้ทรงคุณวุฒิ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น

กรรมการสรรหา บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

กรรมการอิสระ และ กรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พีรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

หัวหน้าสาขา สาขาวิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลกีสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

รองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

อาจารย์ประจำ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

บรรณาธิการร่วม วารสาร Journal of International Business Policy หนึ่งในวารสารหลักของ Academy of International Business

ประธานการจัดสัมมนาในกลุ่มวิจัยเรื่อง International Business Resilience under Global Disruptions ในงานสัมมนา Academy of International Business 2023 กรุงวอชิงตัน ประเทศไปแลนด์

ประธานการจัดสัมมนาในกลุ่มวิจัยเรื่อง Managing the Global Value Chain ในงานสัมมนา Academy of International Business Annual Conference 2019 กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก

ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ Asia New Zealand Foundation โอ๊คแลนด์ ประเทศนิวซีแลนด์

สมาชิก John Dunning Centre for International Business, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร

สมาชิก Emerging Market Internationalization Research Group, The University of Sydney Business School, University of Sydney, ประเทศออสเตรเลีย

ประธานการจัดงาน Euro-Asia Management Studies Association Annual Conference 2014 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

ประธานการจัดกลุ่มวิจัยเรื่อง Home Economies and the MNE ในงานสัมมนา Academy of International Business Annual Conference 2014 เมืองแวนคูเวอร์ ประเทศแคนาดา

Visiting Fellow, Henley Business School, University of Reading, สหราชอาณาจักร

- 2556 - 2558
- 2553 - ปัจจุบัน
- 2552 - ปัจจุบัน

รองประธาน (ทวีปเอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association  
 สมาชิกคณะกรรมการที่ปรึกษา Euro-Asia Management Studies Association  
 สมาชิกคณะกรรมการวารสารวิชาการต่างๆ เช่น Southeast Asia Research,  
 Asia-Pacific Journal of Management, Multinational Business Review, Global Strategy  
 Journal, Journal of International Business Policy  
 ข้าราชการพลเรือนในสถาบันอุดมศึกษา

#### อาชีพหลัก

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธาน (เอเชีย) Euro-Asia Management Studies Association 2. สมาชิกของ Editorial Advisory Board, Southeast Asia Research

#### จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

\* หมายเหตุ : กรรมการตรวจสอบผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์ในการสอบทานงบการเงิน  
 ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นางศิวยุ (แจ็กกี้) หวัง

#### ตำแหน่ง

กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน / กรรมการความยั่งยืนและบริหาร  
 ความเสี่ยง / กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

10 เมษายน 2566

อายุ

43 ปี

ประวัติการศึกษา

ศิลปศาสตรบัณฑิตสาขาการสื่อสาร มหาวิทยาลัยวอชิงตัน สหรัฐอเมริกา

ประวัติการอบรม

• 2566

หลักสูตร Director Certificate Program (DCP 351/2023) จากสมาคมส่งเสริมสถาบัน  
 กรรมการบริษัทไทย (IOD)

• 2565

วิทยากรในงาน Global Summit of Women 2022 ภายใต้หัวข้อ Using Technology to  
 Expand Your Business Across Borders

• 2565

เข้าร่วมงาน APEC CEO Summit

• 2565

วิทยากร ณ Harvard Business School Association of Thailand ในหัวข้อ Future of Work

• 2564

วิทยากรในงาน The Standard Economic Forum ในหัวข้อ The Future of Work

• 2563

สำเร็จหลักสูตร The Leadership Consortium Leadership Program

• 2560

สำเร็จหลักสูตร Google School for Leaders Polaris Leadership Program

#### ประสบการณ์

• 2562 - ปัจจุบัน

ผู้จัดการประจำประเทศไทย บริษัท กูเกิล (ประเทศไทย) จำกัด

• 2559 - 2562

Industry Head (ฝ่ายขายลูกค้ารายใหญ่) รับผิดชอบดูแลลูกค้าในกลุ่มอุตสาหกรรม

• 2558 - 2559

ยานยนต์ (Auto) และกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค (CPG) บริษัท กูเกิล (ประเทศไทย) จำกัด  
 Global Brand Manager ของผลิตภัณฑ์ Nest Learning Thermostat และ Nest Protect,  
 Nest Palo Alto, CA

• 2557 - 2558

Industry Manager (ฝ่ายขายลูกค้ารายใหญ่) รับผิดชอบดูแลลูกค้าในกลุ่มอุตสาหกรรม  
 ยานยนต์ (Auto) กลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค (CPG) และกลุ่มการเงิน ของบริษัท กูเกิล  
 (ประเทศไทย) จำกัด

• 2556

ผู้จัดการทั่วไปของ Commonwealth แมคเคน เวิลด์กรุ๊ป ประเทศไทย ซึ่งเป็นศูนย์กลาง  
 ระดับภูมิภาคของ GM Chevrolet

• 2554 - 2556

ผู้จัดการทั่วไป เอ็มอาร์เอ็ม ประเทศไทย

• 2553 - 2554

ผู้อำนวยการฝ่ายธุรกิจ เอ็มอาร์เอ็ม ประเทศไทย

- 2548 - 2552 Account Supervisor (ดูแลลูกค้าคือ บริษัท ไมโครซอฟท์) แมคแคน เวลด์ กรุ๊ป ชานฟรานซิสโก แคลิฟอร์เนีย
- 2547 - 2548 Account Executive (ดูแลลูกค้าคือ Hewlett Packard) Publicis & Hal Riney San ชานฟรานซิสโก แคลิฟอร์เนีย
- 2546 - 2547 Account Executive (ดูแลลูกค้าคือ ผลิตภัณฑ์ Kashi Cereal ผลิตภัณฑ์ Torani Syrups และ National University) บริษัท Amazon Advertising ชานฟรานซิสโก แคลิฟอร์เนีย ผู้จัดการประจำประเทศไทย บริษัท กูเกิล (ประเทศไทย) จำกัด

#### อาชีพหลัก

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

#### จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

### นายคาลิด มอยบูดิน ฮาซิม

#### ตำแหน่ง

กรรมการผู้จัดการ / กรรมการบริหาร / กรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

11 มกราคม 2537

#### อายุ

70 ปี

#### ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทด้านการบริหารสาขาการเงิน มหาวิทยาลัยบอมเบย์

#### ประวัติการอบรม

- 2548

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 พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 กรรมการผู้จัดการ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 กรรมการผู้จัดการ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อปี 2537)  
 หัวหน้าแผนกชิปปิง บริษัท จีที คอร์ปอเรชั่น จำกัด  
 ผู้บริหารอาวุโส บริษัท แพนโอเชียน นาวิกชน แอน เทรดิง ฟู้ด จำกัด  
 กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)

#### อาชีพหลัก

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 55 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-55 ในหน้า 86-87 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	1. รองประธานคณะกรรมการ และประธานคณะกรรมการการเงินและตรวจสอบ กรรมการบริหารความเสี่ยง 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. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	121,526,275	-	-	-	121,526,275 (ร้อยละ 7.79 ของหุ้นทั้งหมดที่เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นายกฤษิต ช่าง

### ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 24 เมษายน 2550

### อายุ

70 ปี

### ประวัติการศึกษา

สำเร็จการศึกษาจาก H.R. College of Commerce, กรุงเทพมหานคร

### ประวัติการอบรม

- 2548

สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิ ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับประกาศนียบัตร “Directors Certification Program” (DCP) Class 57/2005

### ประสบการณ์

- 2566 - ปัจจุบัน
- 2561 - ปัจจุบัน
- 2550 - ปัจจุบัน
- 2550 - 2566
- 2542 - 2546
- 2532 - 2545
- 2523 - 2546

กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส์ ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศไทย

กรรมการ บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)

กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน)

รองประธานคณะกรรมการ และกรรมการบริหาร

บริษัท ฟินิกซ์ พัลพ แอนด์ เพเพอร์ จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

กรรมการ บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) กรุงเทพฯ

กรรมการผู้จัดการ บริษัท จี.เปรมจี จำกัด กรุงเทพฯ

ผู้บริหารบริษัท

### อาชีพหลัก

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

<p><b>บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ</b></p>	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ และรองประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเส็น (ไทย) จำกัด (มหาชน)</li> <li>2. กรรมการ บริษัท เมก้า โลฟไฟเซอเ็นซ์ จำกัด (มหาชน)</li> </ol> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. กรรมการ บริษัท โกลเบ็ทซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด</li> <li>2. กรรมการบริหาร บริษัท เกรนเทรด จำกัด</li> <li>3. กรรมการ บริษัท เปรมไทย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด</li> <li>4. กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)</li> <li>5. กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)</li> <li>6. กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย)</li> <li>7. กรรมการ บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส์ ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศไทย</li> <li>8. กรรมการ Eka Software Solutions Pte Ltd.*</li> <li>9. กรรมการ บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด*</li> </ol> <p>* หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 277-280 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
--	--



บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายกิริต ซาห์ เป็นบิดาของนางสาวนิชิตา ซาห์ และนายอิษฎ์ชาญ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นายกอตัม คุรานา

### ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการ (การเงิน)\*

(\*ผู้ที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและการบัญชีในบริษัท)

### วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

11 กุมภาพันธ์ 2563

### อายุ

47 ปี

### ประวัติการศึกษา

MBA จาก INSEAD ประเทศฝรั่งเศส

Chartered Financial Analyst จากสถาบัน CFA สหรัฐอเมริกา

BA Economics จาก University of Rochester สหรัฐอเมริกา

### ประวัติการอบรมและการสัมมนา

- พฤศจิกายน 2566 เข้าร่วมอบรม TLCA CFO Professional Development Program ในหัวข้อ "Debt securities for environmental conservation" จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
- พฤศจิกายน 2566 เข้าร่วมอบรม TLCA CFO Professional Development Program ในหัวข้อ "Economic update for CFO" จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
- ตุลาคม 2566 วิทยากรในงาน Capital Link International Shipping China Forum
- ตุลาคม 2566 วิทยากรในงาน Commodity Trading Week APAC
- กันยายน 2566 เข้าร่วมอบรม TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 5/2023 ในหัวข้อ "RPA (Robotic Process Automation) in finance and Accounting" จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
- สิงหาคม 2566 หลักสูตร The Board's Role in Mergers and Acquisitions (BMA) Class 5/2023 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- เมษายน 2566 วิทยากรในงาน Marine Money, Hong Kong
- สิงหาคม 2565 เข้าร่วมสัมมนาออนไลน์ TLCA-McKinsey "CEO Excellence"
- มิถุนายน 2565 วิทยากรในงาน 16<sup>th</sup> HSBC Annual Transport & Logistics Conference จัดโดยธนาคารฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้เบงกิงคอร์ปอเรชั่น (HSBC)
- ธันวาคม 2564 หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP) Class 313/2021 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- กันยายน 2564 หลักสูตร E-Learning CFO's Refresher จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ธันวาคม 2563 เข้าร่วมอบรม TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) ครั้งที่ 7/2020 ในหัวข้อ "Data privacy law and cyber security law" จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
- ธันวาคม 2563 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)
- ธันวาคม 2562 - มกราคม 2563 หลักสูตร E-Learning CFO Orientation จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- กรกฎาคม 2562 เข้าร่วม CFO Innovation Thailand Forum in Bangkok
- พฤษภาคม 2562 วิทยากรในงาน The Capital Link International Shipping Forum in Shanghai

## ประสบการณ์

- 2563 - ปัจจุบัน กรรมการ / กรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2562 - ปัจจุบัน กรรมการ (การเงิน) บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2561 - 2562 ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน บริษัท พรีเมียม ชิปปิง 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 และ ประเทศสิงคโปร์
- 2543 - 2546 ผู้จัดการ Pacific Shipping มุมไบ ประเทศอินเดีย
- 2541 - 2542 ที่ปรึกษา Synergy ฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา

## อาชีพหลัก

### การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 55 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-55 ในหน้า 86-87 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

### จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

## นายชูรุณ ภาลี วาเดียม

### ตำแหน่ง

กรรมการ

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

20 สิงหาคม 2542

### อายุ

60 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 คอนแทรกเตอร์ส ไพรวาท ลิมิเตด ประเทศอินเดีย
- 2556 - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)
- 2542 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - 2562 กรรมการ (การเงิน) และกรรมการบริหาร บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2537 - 2542 กรรมการ (การเงินและบัญชี) กลุ่มบริษัท แม็กซวิน จำกัด
- 2540 - 2541 ผู้อำนวยการ (การเงินและการจัดการ) บริษัท ซัวร์เท็กซ์ จำกัด
- 2533 - 2537 ผู้จัดการแผนกบัญชีและการเงิน กลุ่มบริษัท แม็กซวิน จำกัด
- 2531 - 2533 ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัท เอ.เอฟ.เพอร์คูสัน แอนด์ โค

**อาชีพหลัก**

กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)  
 กรรมการ บริษัท พีรเชิซ ชิฟปีง จำกัด (มหาชน)  
 กรรมการบริหาร บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด

**การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น**

<p><b>บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ</b></p>	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b>                  กรรมการในคณะกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ                  บริษัท คริสเตียนีและนีลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)</p> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด*                      (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)</li> <li>กรรมการ บริษัท ดี เอเทรียม โฮเทล จำกัด</li> <li>กรรมการผู้จัดการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเสน (เมียนมาร์) จำกัด</li> <li>ประธานคณะกรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเสน (กัมพูชา) จำกัด</li> <li>กรรมการ บริษัท ซีเอ็นที โฮลดิ้งส์ จำกัด</li> <li>กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลเสน เอนเนอร์จี โซลูชันส์ จำกัด*</li> <li>กรรมการ บริษัท ซีเอ็นไอเอส ดีวัน จำกัด</li> <li>กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร บริษัท แกมมอน เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนแทรกเตอร์ส โพรเวท ลิมิเต็ด ประเทศอินเดีย</li> </ol> <p>* หมายถึง: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 278-279 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
<p><b>บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ</b></p>	<p>ไม่มี</p>
<p><b>บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)</b></p>	<p>ไม่มี</p>
<p><b>กิจการ/องค์กรอื่น</b></p>	<p>ไม่มี</p>

**จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566**

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

**นางสาวนิชิตา ชาห์**

ตำแหน่ง	กรรมการ
วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ	23 สิงหาคม 2545
อายุ	43 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ) มหาวิทยาลัยบอสตัน โรงเรียนการจัดการ
ประวัติการอบรม	
• 2558	Transformation & Change - Managing Culture for Success จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
• 2550	สมาชิกผู้ทรงคุณวุฒิของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ซึ่งได้รับ
• 2549	ประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย “Directors Certification Program” (DCP) Class 83/2007
• 2547	เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Director Accreditation Program” (DAP), Class 57/2006 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
• 2547	สำเร็จการศึกษาอบรม “Anatomy of Shipping” course, Seatrade Academy / Cambridge Academy of Transport

**ประสบการณ์**

- กันยายน 2559 - ปัจจุบัน
- 2545 - ปัจจุบัน

กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุชาภักดิ์ จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
ผู้บริหาร กลุ่มบริษัท จีพี กรุ๊ป

**อาชีพหลัก**

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: กรรมการ และกรรมการบริหาร บริษัท สุชาภักดิ์ จำกัด (มหาชน)
	บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ: ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	108,054,537	-	108,054,537 (การโอนภายใน)	(108,054,537)	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นางสาวนิชิตา ซาห์ เป็นบุตรของนายกฤษ ซาห์ และเป็นพี่สาวของนายอิชฎิชาญ ซาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

**นายอิชฎิชาญ ซาห์**

**ตำแหน่ง**

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ

กรรมการ  
14 มีนาคม 2554  
35 ปี

**อายุ**

**ประวัติการศึกษา**

- 2553
- 2549

ปริญญาตรี สาขาการจัดการธุรกิจ (การเงิน และกฎหมายธุรกิจ)  
University of Southern California, Los Angeles, CA, สหรัฐอเมริกา  
Rugby School, Rugby, สหราชอาณาจักร

**ประวัติการอบรม**

- 2554
- 2554

หลักสูตรประกาศนียบัตรสถาบันกรรมการบริษัทไทย (DCP)  
จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)  
Seatrade Academy, University of Cambridge, สหราชอาณาจักร

**ประสบการณ์**

- มีนาคม 2556 - ปัจจุบัน
- มกราคม 2555 - ปัจจุบัน
- มีนาคม 2554 - ปัจจุบัน
- 2551 - ปัจจุบัน
- 2551 - ปัจจุบัน
- ตุลาคม 2559 - 2565

กรรมการ บริษัท เมก้า โลทีไซเอินซ์ จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย) จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท พรีเมียม ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
กรรมการ บริษัท โกลเบ็ทซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด  
กรรมการ บริษัท เทรนเทรด จำกัด  
กรรมการ บริษัท จีพี คอร์ปอเรชั่น จำกัด  
กรรมการบริษัท

**อาชีพหลัก**

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	<p><b>บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>กรรมการ บริษัท คริสเตียนีและนีลสัน (ไทย) จำกัด (มหาชน)</li> <li>กรรมการ บริษัท เมก้า ไลฟ์ไชนเอนซ์ จำกัด (มหาชน)</li> </ol> <p><b>บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>กรรมการ บริษัท โกลเบ็กซ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด</li> <li>กรรมการ บริษัท เกรนเทรค จำกัด</li> <li>กรรมการ บริษัท ยูนิสเตอร์ทซ์ จำกัด* (ให้เข้าสำนักงานหลักของบริษัทฯ)</li> <li>กรรมการ บริษัท แอมบิก้า ทัวร์ เอเยนซี่ จำกัด* (ขายตัวเครื่องบินให้กับบริษัทฯ)</li> <li>กรรมการ บริษัท แมกซ์วิน บิลเดอร์ส จำกัด* (ให้บริการด้านโรงแรมและด้านบริหารจัดการ)</li> <li>กรรมการ บริษัท แมสโทร คอนโทรลส์ จำกัด* (ให้บริการบำรุงรักษาระบบเครื่องปรับอากาศ สำหรับสำนักงานหลักและห้องพักผ่อนพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย)</li> <li>กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ ไลฟ์ อินซัวร์รันซ์โบรกเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันชีวิต)</li> <li>กรรมการ บริษัท อินซัวร์เอ็กซ์เซลเลนซ์ อินซัวร์รันซ์ โบรกเกอร์ส จำกัด* (ธุรกิจตัวแทนประกันภัย)</li> <li>กรรมการ บริษัท อีสเทิร์น เอ็นเนอร์ยี ชาร์เตอร์ริง ฟิทีอ จำกัด* ประเทศสิงคโปร์ (ธุรกิจการจัดการขนส่งทางเรือ)</li> <li>กรรมการ บริษัท เอ็มเจ็ท จำกัด</li> </ol> <p>*หมายเหตุ: อ้างอิง “รายการที่เกี่ยวข้องกัน” ในหน้า 277-280 ของรายงานประจำปีฉบับนี้</p>
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 27 บริษัท บริษัทย่อยที่ 1-26 และ 56 ในหน้า 86 ของรายงานประจำปีฉบับนี้
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

นายอิชฎิชาญุ ขาห์ เป็นบุตรของนายกิริต ขาห์ และเป็นน้องชายของนางสาวนิชิต้า ขาห์ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

**นางสาวสิรสา สุภาวศิน**

ตำแหน่ง

กรรมการ / ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) /  
เจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

วันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการฯ 8 กรกฎาคม 2563

อายุ

40 ปี

ประวัติการศึกษา

นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพทนายความ จากสภาทนายความ  
ใบอนุญาตทนายความผู้ทำคำรับรองลายมือชื่อและเอกสาร จากสภาทนายความ

ประวัติการอบรมและการสัมมนา

- พฤศจิกายน 2566
- สิงหาคม 2566

ประกาศนียบัตรหลักสูตรเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Thailand Data Protection Officer: T-DPO) จากสภาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งประเทศไทย  
หลักสูตร The Board's Role in Mergers and Acquisitions (BMA) Class 5/2023 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

- กรกฎาคม 2565 เข้าร่วมงาน Women in Maritime Conference จัดโดย Norton Rose Fulbright
- มิถุนายน 2565 เข้าร่วมงานประชุมสุดยอดผู้นำสตรีโลก (Global Summit of Women 2022)
- มีนาคม 2565 เข้าอบรมหลักสูตร “เทคนิคการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลตามกฎหมาย” จัดโดยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ตุลาคม 2564 เข้าอบรมหลักสูตร “กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานและองค์กรธุรกิจ” จัดโดยศูนย์วิจัยกฎหมายและการพัฒนา (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 จัดโดยคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ตุลาคม 2550 เข้าอบรมหลักสูตร “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- กันยายน 2549 เข้าอบรมหลักสูตรกฎหมายแรงงานธุรกิจ จัดโดยคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

**รางวัล**

- มิถุนายน 2566 ได้รับรางวัลที่ปรึกษากฎหมายภายในองค์กรธุรกิจแนวหน้าของไทย  
The Legal 500 GC Powerlist: Thailand 2023

**ประสบการณ์**

- 2563 - ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2562 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2560 - 2561 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (กฎหมาย) บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- กรกฎาคม 2554 - 2559 ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
- 2550 - 2554 เจ้าหน้าที่กฎหมายอาวุโส บริษัท ยูไนเต็ด ไทย ชิปปิ้ง จำกัด
- 2548 - 2549 เจ้าหน้าที่กฎหมาย บริษัท ไคกิน อินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) จำกัด
- ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) และ กรรมการ บริษัท พีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

**อาชีพหลัก**

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทและกิจการ/องค์กรอื่น

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	ไม่มี
บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ	บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์: ไม่มี บริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์: ไม่มี
บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ (บริษัทย่อยและ/หรือบริษัทร่วม)	ไม่มี
กิจการ/องค์กรอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการท่านอื่นหรือคณะผู้บริหารท่านใด

# ประวัติคณะผู้บริหาร

นายกาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม\*

กรรมการผู้จัดการ

นายกอทัม กูรานา\*

กรรมการ (การเงิน)

นางสาวลิสสา สุภาวดี\*

ผู้อำนวยการ (กฎหมาย) และ เจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

(\*สำหรับประวัติ และจำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง – กรุณาดูหัวข้อ **ประวัติคณะกรรมการบริษัท**)

## นายจินตราชาคร สิวรามัน เวนกาทารามัน

ตำแหน่ง

กรรมการบริหาร และ กรรมการ (เทคนิค)

อายุ

61 ปี

ประวัติการศึกษา

First Class Marine Engineer

Bachelor's degree in Marine Engineering ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2566 - ปัจจุบัน
- 2564 - 2566
- 2561 - 2566
- 2560 - 2561
- 2546 - 2559
- 2538 - 2546
- 2535 - 2538
  
- 2529 - 2535

กรรมการบริหาร และ กรรมการ (เทคนิค) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 ผู้จัดการฝ่ายเทคนิคกองเรือ บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิง เอเยนซี่ จำกัด  
 ผู้อำนวยการ (เทคนิคและเทคโนโลยีสารสนเทศ) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 Technical Superintendent บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 ต้นกลประจำเรือ (Chief Engineer) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 รองต้นกลประจำเรือ (Second Engineer) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 นายช่างกลประจำเรือ บริษัท SISCO ประเทศอินเดีย และ  
 บริษัท Anglo Eastern Ship Management อังกอส  
 กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 55 บริษัท  
 (บริษัทย่อยที่ 1-55 ในหน้า 86-87 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

นายจินตราชาคร สิวรามัน เวนกาทารามัน เป็นคู่สมรสของนางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย

## นายชีลา โกปินารา

ตำแหน่ง

กรรมการ (การพาณิชย์)

อายุ

66 ปี

ประวัติการศึกษา

ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบอมเบย์ ประเทศอินเดีย  
 ประกาศนียบัตรการเดินเรือ Narottam Morarjee Institute of Shipping บอมเบย์  
 ประเทศอินเดีย

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2563
- 2532 - 2541

กรรมการ (การพาณิชย์) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 ผู้อำนวยการ (การพาณิชย์) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 ผู้จัดการฝ่ายบริการเช่าเรือ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)  
 ไม่มี

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	1,000,000	-	-	-	1,000,000 (ร้อยละ 0.06 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

### นายนิลาภันต์ตน์ วาสุเดวัน

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย)
อายุ	62 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	ผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การจัดการด้านความเสี่ยงภัย) บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย บริษัท พีริเชียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) รองผู้จัดการ บริษัท Shipping Corporation of India Ltd.
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	315,082	-	-	-	315,082 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยกลุ่มมรดก หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	29,550	-	-	-	29,550 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

### นายชังการ์ จีร์ ชังการ์

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (การเช่าเรือ)
อายุ	67 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีสาขา Commerce จาก University of Madras ประเทศอินเดีย
ประสบการณ์	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. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

## นายมินฮาง ซาฟา

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค)
อายุ	64 ปี
ประวัติการศึกษา	Bachelor's degree in Marine Engineering, Directorate of Marine Engineering Training Diploma in Ship Management, Lloyd's Maritime Academy, UK
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>2564 - ปัจจุบัน</li> <li>2560 - 2563</li> <li>2539 - 2559</li> <li>2536 - 2539</li> <li>2531 - 2536</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ผู้อำนวยการ (จัดซื้อและเทคนิค) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (จัดซื้อ) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) Chief Engineer บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) Chief Engineer, India Steam Ship Company Ltd., Kolkata and Univan Ship Management, Hong Kong
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566	ไม่มี

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	16,450	-	-	-	16,450 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

## นายนิรส์ ลิงสิทธิพันธุ์

ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการ (เทคนิค)
อายุ	57 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีสาขาวิศวกรรมเครื่องกล ศูนย์ฝึกพาณิชยน์าวี
ประสบการณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li>มกราคม 2564 - ปัจจุบัน</li> <li>มกราคม 2560 - ธันวาคม 2563</li> <li>พฤศจิกายน 2546 - ธันวาคม 2559</li> <li>พฤษภาคม 2534 - ตุลาคม 2546</li> </ul>
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (เทคนิค) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ผู้จัดการอาวุโส (เทคนิค) บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) ช่างเทคนิคและนายช่างใหญ่ บริษัท พีรีเซียส ชิปปิง จำกัด (มหาชน) กรรมการในบริษัทย่อยของบริษัทฯ จำนวน 25 บริษัท (บริษัทย่อยที่ 1-24 และ 26 ในหน้า 86 ของรายงานประจำปีฉบับนี้)

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

**นางสาวสมปราภณา เทพณาเพลิน**

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ - การเงิน

อายุ

เลขานุการบริษัทฯ

ประวัติการศึกษา

53 ปี

ปริญญาโทการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

การฝึกอบรม

- มีนาคม 2565

เข้าร่วมอบรมหลักสูตร the TCFD Climate-related disclosures and implementation จัดโดย สำนักงาน ก.ล.ต.

- 22-23 มิถุนายน 2564

เข้าร่วมอบรมหลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Advanced จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- กันยายน/พฤศจิกายน 2562

Workshop TFRS 9 เครื่องมือทางการเงิน: การจัดประเภท การวัดมูลค่า การค้ำยัน และการบัญชีป้องกันความเสี่ยงของเครื่องมือทางการเงิน จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ

- มิถุนายน 2561

เข้าร่วมอบรมหลักสูตรการประเมินผลและการจัดการข้อมูลด้านความยั่งยืน จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- กุมภาพันธ์ 2560

สำเร็จการฝึกอบรม Director Accreditation Program (DAP 134/2017) จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

- มิถุนายน 2553

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Effective Minute Taking” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

- ตุลาคม 2547

เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “Company Secretary Program” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน
- พฤษภาคม 2551 - ปัจจุบัน
- 2542 - 2563
- 2539 - 2542
- 2535 - 2539

ผู้อำนวยการ - การเงิน บริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

เลขานุการบริษัทฯ บริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (การเงินและบัญชี) บริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้จัดการการเงิน บริษัท พีริเชียส ชิฟปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท เอสจีวี ณ ถลาง จำกัด

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

ไม่มี

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	269,800	-	269,800	269,800 (ร้อยละ 0.02 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

## นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย

### ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการ (บัญชีของกลุ่มบริษัท)\*  
 (\*ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีและเป็นผู้ทำบัญชีที่มีคุณสมบัติและเงื่อนไขของการเป็นผู้ทำบัญชีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า)

### อายุ

50 ปี

### ประวัติการศึกษา

ปริญญาโทบัญชีการเงิน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
 ปริญญาตรีการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
 ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี

### การฝึกอบรม

- พฤศจิกายน 2566 CFO Training จัดโดยบริษัท พีดับบลิวซี ประเทศไทย จำกัด (รวม 6 ชั่วโมง)
- มิถุนายน 2566 2nd DigitalCFO Asia Thailand Symposium 2023 จัดโดย DigitalCFO (รวม 6 ชั่วโมง)
- มีนาคม 2566 Transfer Pricing Documentation จัดโดย NYC (รวม 7 ชั่วโมง)
- พฤศจิกายน 2565 สรุปสาระสำคัญของมาตรฐานรายงานทางการเงิน TFRS ที่มีการเปลี่ยนแปลงและมีผลบังคับใช้ 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.ด. (รวม 5 ชั่วโมง)
- กุมภาพันธ์ 2565 Upgrade บุคลากรการเงินสู่การเป็น The Next Normal Financial Professional จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 3 ชั่วโมง)
- กันยายน 2564 พื้นฐานด้านความยั่งยืนของธุรกิจ จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 2 ชั่วโมง) และแนวโน้ม ทิศทางการทำ M&A ประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาและกลยุทธ์การทำ M&A จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 5 ชั่วโมง)
- กรกฎาคม 2564 พัฒนาการของระบบบัญชียุคที่นำจับตามอง จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ (รวม 6 ชั่วโมง)
- มิถุนายน 2564 หลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Advanced จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 5 ชั่วโมง)
- การวิเคราะห์งบการเงิน จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 7 ชั่วโมง)
- ร่วมสัมมนาสรุปสาระสำคัญที่ควรทราบของ TFRS for PAEs ที่ต้องใช้ และการเปลี่ยนแปลงในปี 2564 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 6 ชั่วโมง)
- แนวทางการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ COVID-19 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 6 ชั่วโมง)
- พฤศจิกายน 2564 หลักสูตร TCFD & SDGs Workshop: Beginners จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (รวม 5 ชั่วโมง)
- พฤศจิกายน 2563 Corporate Finance รุ่นที่ 2/63 จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ (รวม 7 ชั่วโมง)
- พฤศจิกายน 2563 งบกระแสเงินสด จัดโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (รวม 6 ชั่วโมง)

### ประสบการณ์

- 2564 - ปัจจุบัน ผู้อำนวยการ บัญชีของกลุ่มบริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2562 - 2563 ผู้ช่วยผู้อำนวยการ บัญชีของกลุ่มบริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- สิงหาคม 2558 - 2562 ผู้จัดการอาวุโส บัญชีของกลุ่มบริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2542 - กรกฎาคม 2558 ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายบัญชี บริษัท ฟรีเชิส ชิปปิง จำกัด (มหาชน)
- 2538 - 2542 ผู้สอบบัญชีอาวุโส บริษัท ไฟร์ชวอเตอร์เฮาส์โฮปอร์ต เอบีเอส จำกัด ไม่มี

### การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น

จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	3,014	-	-	-	3,014 (ร้อยละ 0.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	1,075,000	-	-	-	1,075,000 (ร้อยละ 0.07 ของหุ้นทั้งหมดที่ เรียกชำระแล้ว)

นางสาววิมลวรรณ เจริญชัย เป็นคู่สมรสของนายจันตราเชการ์ สีวรามัน เวณาทรามัน

## นางสาวณลินทิพย์ ศานตินานนท์

ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS)
อายุ	41 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตจากสภาวิชาชีพบัญชี
ประสบการณ์	
• 2564 - ปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท พีริเซียส ซิฟปีง จำกัด (มหาชน)
• สิงหาคม 2558 - 2563	ผู้จัดการอาวุโส (บัญชีและการจัดการระบบสารสนเทศ) (MIS) บริษัท พีริเซียส ซิฟปีง จำกัด (มหาชน)
• สิงหาคม 2552 - กรกฎาคม 2558	ผู้จัดการบัญชี บริษัท พีริเซียส ซิฟปีง จำกัด (มหาชน)
• เมษายน 2546 - กรกฎาคม 2552	ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น	ไม่มี
จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566	

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่ เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

ทั้งนี้ ไม่มีกรรมการหรือผู้บริหารของบริษัทฯ ท่านใดที่เคยถูกลงโทษทั้งทางอาญาและทางแพ่งโดยสำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

## บุคคลอื่นๆ ในองค์กร

- กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ: นายกาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม, นายกิริต ซาห์, นายอิษฎ์ชาฎุ ซาห์ และ นายกอตัม กูรานา (อำนาจลงลายมือชื่อ: กรรมการสองในสี่คนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท)
- ผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและบัญชีในบริษัท: นายกอตัม กูรานา (ประวัติของผู้มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบสูงสุดด้านการเงินและบัญชีในบริษัทได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อ “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)
- ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี: นางสาววิมลวรรณ เจศรีชัย (ประวัติของผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อ “ประวัติคณะกรรมการผู้บริหาร” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)
- เลขานุการบริษัทฯ: นางสาวสมปรารถนา เทพณาเพลิน (ประวัติของเลขานุการบริษัทฯ ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อ “ประวัติคณะกรรมการผู้บริหาร” 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 เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ นโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น ให้แก่กรรมการดังกล่าว

- หัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแล: นางสาวสิริสา สุภาวสิน (ประวัติของหัวหน้าฝ่ายกฎหมายและกำกับดูแลได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อย่อ “ประวัติคณะกรรมการบริษัท” ในเอกสารแนบ 1: รายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลต่างๆ ในองค์กร)
- หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน: นางสาวภณิดา สัจจะเดชาชัย

ตำแหน่ง	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน
อายุ	47 ปี
ประวัติการศึกษา	ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ประวัติการฝึกอบรม	
พฤศจิกายน 2566	เข้าร่วมสัมมนา หัวข้อ COSO-ERM 2017 การบริหารความเสี่ยงขององค์กร จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
ตุลาคม 2566	อบรมหลักสูตร Environment, Social & Governance (ESG) & Climate Change Reporting จัดโดย Singapore Management University และ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
พฤศจิกายน 2565	อบรมหลักสูตร Certificate in ESG Management (C-ESG) รุ่น 2 ปี 2565 จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
มิถุนายน 2565	อบรมหลักสูตรมาตรฐานสากลสำหรับระบบการจัดการความปลอดภัยของข้อมูล สำหรับผู้ตรวจประเมินภายในระบบ ISO 27001:2013 จัดโดยบูโร เวอร์ิตัส 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 “การจัดทำกระดาษทำการเพื่อมาตรการต่อต้านคอร์รัปชันในองค์กร” จัดโดยโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริตและสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
มิถุนายน 2561	อบรม “หลักสูตรการวิเคราะห์ความเสี่ยงและประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน” จัดโดยศูนย์พัฒนาการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน
<b>ประสบการณ์</b>	
สิงหาคม 2555 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)
2549 - 2555	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

**จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566**

รายละเอียด	ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	ได้มา ในปี 2566	จำหน่าย ในปี 2566	จำนวนหุ้นที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ในปี 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
โดยตนเอง	-	-	-	-	-
โดยคู่สมรส หรือบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

ไม่มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารท่านใด

## เอกสารแนบ 2 - รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

(ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566)

รายชื่อกรรมการ	รายชื่อบริษัท	PSL	บริษัทย่อย ที่ 1-12, 26	บริษัทย่อย ที่ 13-24	บริษัทย่อย ที่ 25	บริษัทย่อย ที่ 27-53	บริษัทย่อย ที่ 54-55
(1)	นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา	X					
(2)	นายกำธร ศิลาอ่อน	/					
(3)	นายคาลิด มอยนุดดิน ฮาซิม	//	/	/	/	/	/
(4)	นายกอตัม กูรานา	//	/	/	/	/	/
(5)	นายคุณุชรู คาลี วาเดีย	/					
(6)	นางสาวนิชิตา ซาห์	/					
(7)	นายกิริต ซาห์	/					
(8)	ศาสตราจารย์ ดร. ภวิดา ปานะนนท์	/					
(9)	นายอิชฎ์ชาฎุ ซาห์	/	/	/	/		
(10)	นางสาวเพ็ญศรี สุธีรสานต์	/					
(11)	นางสาวสิรสา สุภาวสิน	/					
(12)	นางกวิยู (แจ๊คกี้) หวัง	/					
(13)	นายจันตราเชการ์ สีวรามัน เวนกาธารามัน	//	/	/	/	/	/
(14)	นายนริศ ลิขสิทธิพันธุ์		/	/			
(15)	นายเอกสิทธิ์ เหล่าศิริรัตน์		/				
(16)	นายปัญญา ทังโต			/			
(17)	Mr. Henry Charles Mytton Mills					/	
(18)	Mr. Ajaib Hari Dass					/	

**หมายเหตุ** / = กรรมการ X = ประธานกรรมการ // = กรรมการบริหาร

### เอกสารแนบ 3

## คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ สามารถดูได้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ <https://www.preciousshipping.com> ภายใต้หัวข้อ ‘การกำกับดูแลกิจการ’ หรือสแกนคิวอาร์โค้ดเพื่อดาวน์โหลดเอกสาร



### เอกสารแนบ 4

## คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ

คู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ สามารถดูได้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ <https://www.preciousshipping.com> ภายใต้หัวข้อ ‘การกำกับดูแลกิจการ’ หรือสแกนคิวอาร์โค้ดเพื่อดาวน์โหลดเอกสาร



### เอกสารแนบ 5

## GRI CONTENT INDEX

GRI CONTENT INDEX สามารถดูได้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ <https://www.preciousshipping.com> ภายใต้หัวข้อ ‘การพัฒนาอย่างยั่งยืน’ หัวข้อย่อย ‘กรอบกลยุทธ์การพัฒนาอย่างยั่งยืน’ หรือสแกนคิวอาร์โค้ดเพื่อดาวน์โหลดเอกสาร





# ใบรับรองการตรวจสอบการปล่อยก๊าซเรือนกระจก



**Greenhouse Gas Verification Statement Number**  
**TH-IE-24-50000617-001**

The inventory of Greenhouse Gas emission in period  
01/01/2023 – 31/12/2023 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) = 10,815 tCO<sub>2</sub>e

Scope2 (Energy Indirect GHG Emissions) = 87 tCO<sub>2</sub>e

Scope3 (Other Indirect GHG Emissions) = 526,782 tCO<sub>2</sub>e

**For the following activities:**

**Servicing of Dry Bulk Shipping**

Authorised by

Amnat Pisutins  
General Manager, SGS (Thailand) Limited  
Date: 20/02/2024

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-IE-AU-018/ Ver. 01/ 13.08.21/ Page 1 of 3



**Schedule Accompanying Greenhouse Gas Verification Statement  
TH-IE-24-50000617-001**

**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 01/01/2023 – 31/12/2023.

**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 01/01/2023 – 31/12/2023.

SGS conducted a third party verification in the period of January 2024 to February 2024. The verification was based on the verification scope, objectives and criteria as agreed between PSL and SGS in Agreement Date 11/01/2024. 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: CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFCs, PFCs, SF<sub>6</sub>, NF<sub>3</sub>
    - GHG sources, sinks and/or reservoirs included:
      - Scope 1 – Stationary combustion, Mobile combustion and Fugitive emission;
      - Scope 2 – Purchased electricity;
      - Scope 3 – Category 13: Downstream leased assets.
  - GHG information for the following period was verified: 01/01/2023 – 31/12/2023.
- 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 01/01/2023 – 31/12/2023 disclosing emissions of

Scope1 - 10,815 metric tonnes of CO2 equivalent,

Scope2 - 87 metric tonnes of CO2 equivalent,

Scope3 - 526,782 metric tonnes of CO2 equivalent,

and gross emissions of 10,902 metric tonnes of CO2 equivalent (Scope1 and 2) or 537,684 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 01/01/2023 – 31/12/2023 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 พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)**

เลขที่ 8 ชั้นที่ 7, 8 และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย

โทรศัพท์ : 66-2 696-8800, 66-2 696-8854 โทรสาร : 66-2 236-7654, 66-2 633-8460

Email : [ir@preciousshipping.com](mailto:ir@preciousshipping.com)

Home page : <http://www.preciousshipping.com>