

# รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

สารจากคณะกรรมการบริษัท ต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (United Nations' Sustainable Development Goals: SDGs) โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2563 และได้สื่อสารถึงการวิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ธรรมชาติและที่ยั่งยืน และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักเป็นประจำทุกปี เพื่อให้แน่ใจว่าสอดคล้องกับสถานะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ในปี 2563 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการทบทวนและแก้ไขวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักของบริษัทฯ ทั้งนี้ วิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ คือ “การเป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก” ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าวิสัยทัศน์และพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้โดยมุ่งเน้นที่ค่านิยมหลักของบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ ความซื่อสัตย์สุจริต ความยั่งยืน ธรรมเนียมปฏิบัติ และนวัตกรรม ค่านิยมหลักเหล่านี้รวมอยู่ในทุกสิ่งทุกอย่างที่บริษัทฯ ปฏิบัติและเป็นภารกิจหลักของบริษัทฯ ที่จะต้องมีการติดตามในการดำเนินงานเป็นประจำทุกวัน

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ บริษัทฯ ยินดีรับฟังข้อคิดเห็น คำแนะนำ หรือความเห็นเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้และบริษัทฯ ขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นในแต่ละเรื่องจะได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อนำไปดำเนินการต่อไป

ในนามของคณะกรรมการบริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วม ทั้งร่างกายและแรงใจ ทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ

บริษัท ฟรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)



นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา

ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ



นายคาลิต มอยนุดดิน ฮาซิม

กรรมการผู้จัดการ

19 กุมภาพันธ์ 2564

## ภาพรวมของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างผลตอบแทนสูงสุดอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยรายงานฉบับนี้ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยเน้นไปที่ธุรกิจหลัก ซึ่งส่งผลกระทบต่อ การบรรลุวัตถุประสงค์แห่งความยั่งยืน ทั้งนี้บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก ซึ่งเรือ ส่วนใหญ่ ได้ถือธงสัญชาติไทยนั้นถือเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

บริษัทฯ ได้นำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแง่ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และความยั่งยืน บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างมูลค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และดำเนิน ธุรกิจภายใต้วิสัยทัศน์และภารกิจที่สำคัญ บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องความโปร่งใส ความเชื่อถือได้ การมีความรับผิดชอบต่อความเป็นอิสระ และความเท่าเทียมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและกลยุทธ์ที่กำหนดไว้

นอกจากนั้น เนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการ การบริหารจัดการความเสี่ยง และกลยุทธ์ในการบรรเทาผลกระทบต่างๆ ถือเป็นส่วนหนึ่งในบริบทความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้ถูกนำเสนอแยกไว้ในหัวข้อ “รายงานจากคณะกรรมการ” “โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร” “รายงานการกำกับดูแลกิจการ” “การควบคุมภายใน” “การบริหารความเสี่ยง” ของรายงานประจำปีฉบับนี้

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้จัดทำตามแนวทางการรายงานของ GRI Standard ในระดับทางเลือกหลัก (Core Option) นอกจากนี้ รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนนี้ยังให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (UN’s Sustainable Development Goals: SDGs)

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ นำเสนอกิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2563

## ขอบเขตของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท พรีเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## กรอบและข้อจำกัดของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2562

## กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆ ในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้นรายงานฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

## ความเชื่อมโยงของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements)

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มทั้งภายใน กล่าวคือ ผู้ถือหุ้น พนักงาน ผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก กล่าวคือ เจ้าหนี้ คู่ค้า ลูกค้า ผู้ลงทุน ชุมชน หน่วยงานราชการ และองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ และมีผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้รวบรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากหลากหลายวิธีการ โดยคำนึงจากความถี่และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด บริษัทฯ ยังได้จัดหาช่องทางในการสื่อสารผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแสดงความคิดเห็นและสามารถติดต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้โดยตรงโดยไม่ผ่านผู้บริหาร โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะดำเนินการกับข้อมูลดังกล่าวอย่างจริงจังและจะเก็บข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นความลับ

ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งประเภทและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 8 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้าง และรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสารรับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล</li> <li>• การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ</li> <li>• ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส</li> <li>• การบริหารความเสี่ยง</li> <li>• ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน</li> <li>• จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯและในการให้ข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ</li> <li>• การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯได้ง่าย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ</li> <li>• เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา</li> <li>• ตอบข้อสงสัยต่างๆทั้งหมด</li> <li>• สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และ การจัดประชุมบริษัทฯ</li> <li>• มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ</li> <li>• จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึงการจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (SET Opportunity Day) ทุกไตรมาส (วิดีโอสำหรับการประชุมและกิจกรรมต่างๆ ได้ถูกเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ)</li> <li>• จดหมายข่าวจากกรรมการผู้จัดการ</li> <li>• รายงานประจำปีและรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ</li> </ul>
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การบริการอย่างมืออาชีพ ในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม</li> <li>• ส่งสินค้าตรงตามระยะเวลาที่กำหนดโดยปราศจากปัญหา</li> <li>• การปฏิบัติตามสัญญา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย</li> <li>• ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมืออาชีพและให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า</li> <li>• ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที</li> <li>• จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของลูกค้า</li> <li>• ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา</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>• ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการทำงาน</li> <li>• พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม</li> <li>• ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้</li> <li>• ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ</li> <li>• จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของพนักงาน</li> </ul>

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
เจ้าหน้าที่	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด</li> <li>• กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม</li> <li>• ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา</li> <li>• เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาผู้ รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืนหลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน</li> <li>• จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>• จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี</li> <li>• ตอบกลับข้อสงสัยอย่างทันท่วงที</li> </ul>
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ส่งเสริมคุณภาพชีวิต</li> <li>• สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม</li> <li>• การรักษาสิ่งแวดล้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สนับสนุนและเข้าร่วมกิจกรรมการต่างๆของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>• จัดการประชุมร่วมกับศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเล เพื่อวางแผนกิจกรรมพัฒนาสังคมและชุมชน</li> <li>• จัดให้มีและบังคับใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ</li> </ul>
ผู้ออกกฎระเบียบ	<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>• เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์อย่างสม่ำเสมอ</li> <li>• มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ</li> <li>• จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ</li> <li>• มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง</li> </ul>
คู่ค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน</li> <li>• กำหนดราคาที่ยุติธรรม</li> <li>• รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ</li> <li>• ปฏิบัติตามเงื่อนไขการชำระเงิน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ปฏิบัติต่อคู่ค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจารีตประเพณีของอุตสาหกรรม</li> <li>• ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา</li> <li>• ชำระเงินตามกำหนด</li> <li>• มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์</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>• การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯได้ง่าย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงกับผู้บริหาร</li> <li>• การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่วงตอบข้อซักถาม</li> <li>• เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์อย่างสม่ำเสมอ</li> <li>• การนำเสนอ (Presentation) และจัด Road Show 10 ครั้ง ในปี 2563</li> <li>• จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ</li> </ul>

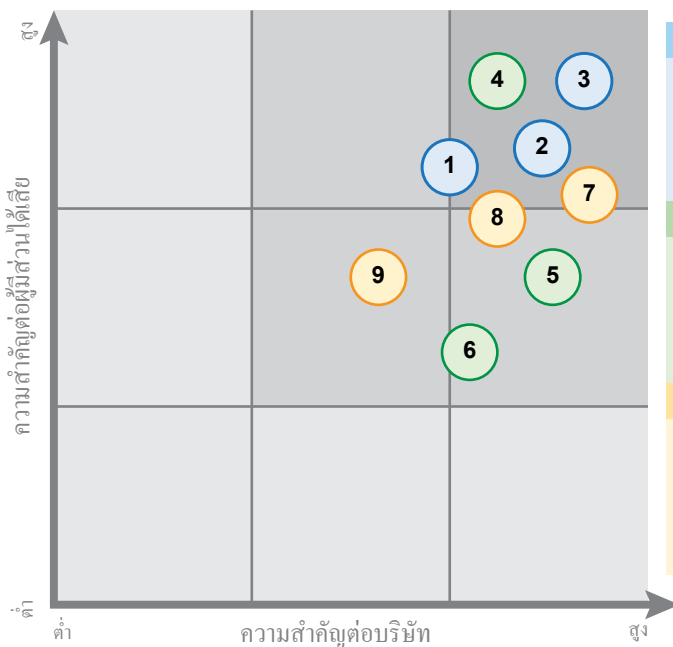
## การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน

เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัท ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) โดยการประเมินถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในแต่ละเรื่องทั้งจากภายในและภายนอกบริษัท และจากหน่วยงานในบริษัท โดยนำตัวชี้วัดของ GRI มาพิจารณาประกอบกัน
2. การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพล และผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัท โดยพิจารณาแต่ละหัวข้อ ประเด็นต่างๆ ที่มีความสำคัญต่อบริษัท และผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนหัวข้อและประเด็นต่างๆ ที่สะท้อนถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคม
3. การลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นโดยผ่านการสอบถามและการประเมินผล โดยได้ทบทวนเนื้อหาผ่านการประเมิน Materiality Matrix ซึ่งการประเมินนี้ได้จัดทำผ่านทางแต่ละหน่วยงานของบริษัท โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร
4. การตรวจสอบบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี โดยใช้ผลตอบรับที่ได้จากผู้มีส่วนได้เสียมารวมไว้ในการจัดทำรายงานครั้งนี้ โดยได้รับผ่านช่องทางต่างๆ เช่น กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) การพบปะกับนักลงทุน เว็บไซต์ของบริษัท หน่วยงานกำกับดูแล และการรายงานข่าวของบริษัทฯ จากสื่อมวลชน

ตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนด้านล่างนี้ประกอบด้วย 9 หัวข้อที่สำคัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ สำหรับ 9 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหา และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย

ประเด็นความสำคัญด้านความยั่งยืน ปี 2563



ตารางแสดงประเด็นความสำคัญด้านความยั่งยืน ปี 2563

### ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

1. การกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมดำเนินงาน
2. การต่อต้านคอร์รัปชัน
3. ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ

### ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

4. การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม
5. การปล่อยมลพิษทางอากาศ
6. น้ำทิ้งและของเสีย

### ผลกระทบด้านสังคม

7. ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสวัสดิภาพ
8. การฝึกอบรม และการศึกษา
9. ความเท่าเทียมกันและความหลากหลาย

## การมีส่วนร่วมในเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs)

บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) โดยบริษัทฯ ได้รวมเป้าหมายเหล่านี้ไว้ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้บริหารและพนักงานทุกคนพร้อมที่จะบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืนในระดับสากล พร้อมกับการเติบโตทางธุรกิจและผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย



บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่การส่งเสริมสุขภาพที่ดี และความเป็นอยู่ที่ดี การศึกษาที่มีคุณภาพ ความเสมอภาคทางเพศ งานที่เหมาะสมและการเติบโตทางเศรษฐกิจ การดำเนินการทางด้านภูมิอากาศ การเป็นองค์กรที่เข้มแข็งเพื่อสันติภาพ ความยุติธรรม และความร่วมมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเป้าหมายเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ

การดำเนินงานของ บริษัทฯ	สาระสำคัญตาม แนวทาง GRI	ผู้มีส่วนได้เสียหลักและขอบเขตผลกระทบ								ความเกี่ยวข้องกับ เป้าหมายการพัฒนา เพื่อความยั่งยืน
		พนักงาน	ผู้ถือหุ้น	ลูกค้า	เจ้าหน้าที่	ชุมชนและสังคม	ผู้ออกกฎหมาย	คู่ค้า	นักลงทุน	
<b>ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ</b>										
<ul style="list-style-type: none"> <li>การกำกับดูแลกิจการและจริยธรรมดำเนินงาน</li> </ul>	การกำกับดูแลกิจการ	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน</li> </ul>	การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน	✓			✓			✓		
<ul style="list-style-type: none"> <li>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและการแจกจ่าย</li> </ul>	ผลประโยชน์การดำเนินงาน	✓	✓	✓	✓			✓	✓	

การดำเนินงานของ บริษัทฯ	สาระสำคัญตาม แนวทาง GRI	ผู้มีส่วนได้เสียหลักและขอบเขตผลกระทบ							ความเกี่ยวข้องกับ เป้าหมายการพัฒนา เพื่อความยั่งยืน		
		พนักงาน	ผู้ถือหุ้น	ลูกค้า	เจ้าหน้าที่	ชุมชนและสังคม	ผู้ออกกฎระเบียบ	คู่ค้า		นักลงทุน	
<b>ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม</b>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>การปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ</li> </ul>	การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม			✓		✓	✓			  	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การปล่อยก๊าซเรือนกระจก</li> </ul>	การปล่อยมลพิษ			✓		✓	✓				
<ul style="list-style-type: none"> <li>การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม</li> <li>การจัดการน้ำถ่วงเรือ</li> </ul>	น้ำทิ้ง และของเสีย ความหลากหลายทางชีวภาพ			✓		✓	✓				
<b>ผลกระทบด้านสังคม</b>											
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน</li> <li>ความปลอดภัยและอาชีวอนามัย</li> </ul>	ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย	✓				✓	✓			  	
<ul style="list-style-type: none"> <li>การฝึกอบรมและพัฒนา</li> <li>ศูนย์ฝึกอบรมการเดินทางเรือทะเล และห้องบังคับการเดินเรือจำลอง</li> <li>การพัฒนาชุมชนและสังคม</li> </ul>	การศึกษาและการฝึกอบรม	✓				✓					
<ul style="list-style-type: none"> <li>ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน</li> </ul>	ความหลากหลาย และโอกาส ความเท่าเทียมกัน	✓									



## การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์

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

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติ และนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบต่อกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

## การต่อต้านการคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ได้พัฒนาชื่อเสียงในอุตสาหกรรมโดยไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชันซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด และไม่แนมนานานี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชันและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน

นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชัน และการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบในทางเดียวกัน

ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดทำ “นโยบายของขวัญของขวัญ (No Gift Policy)” ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2563 นโยบายของขวัญของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดสัมมนาและฝึกอบรมในเรื่องการต่อต้านการทุจริต ให้แก่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคนในสำนักงานเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ

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

ในปี 2563 ไม่มีการแจ้งเบาะแส และไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรมใดๆ



บริษัท พีริเชียส ชิฟปี้ง จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองให้เป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)



นายกอตัม คุรานา (ซ้าย) กรรมการ (การเงิน) ของบริษัทฯ รับใบประกาศนียบัตรรับรองการเป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC) จากนายกุลเวช เจนวัฒนวิทย์ (ขวา) กรรมการผู้อำนวยการสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในพิธีมอบประกาศนียบัตรเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2562 ซึ่งทาง CAC ตั้งเป้าหมายที่จะจัดการกับการคอร์รัปชัน สร้างธุรกิจที่มีความโปร่งใสและยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทเอกชน

## ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

### ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2563 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ดังต่อไปนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม โปรดดูรายละเอียด “การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ” ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2563 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้
  - ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 15 ตามรายงานของ BDO LLP โปรดดู “การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม” ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2563 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้
- ทั้งนี้ ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายสำหรับปี 2564 เหมือนกับที่ตั้งไว้สำหรับปี 2563 ดังกล่าวข้างต้น

การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

## มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ)

รายการ	2559	2560	2561	2562	2563
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น:</b>					
รายได้จากการเดินเรือ	104.42	128.21	152.32	134.05	119.08
รายได้จากการลงทุน	1.32	0.70	1.15	0.96	0.27
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.00	0.94	0.00	0.01	0.00
รายได้อื่น	1.77	0.30	0.11	0.27	0.51
<b>รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น</b>	<b>107.51</b>	<b>130.15</b>	<b>153.58</b>	<b>135.29</b>	<b>119.86</b>
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย:</b>					
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	30.23	24.04	28.79	29.18	29.58
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	47.78	42.98	44.08	44.84	40.99
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (จ่ายให้แก่ผู้ให้กู้)	27.63	25.01	25.48	22.64	18.88
เงินปันผลจ่าย	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.09	0.08	0.09	0.12	0.12
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.06	0.04	0.04	0.05	0.06
การจ่ายเงินอื่นๆ	21.93	3.96	5.04	8.07	32.02
<b>รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย</b>	<b>127.72</b>	<b>96.11</b>	<b>103.52</b>	<b>104.90</b>	<b>121.65</b>
<b>มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม ดังนี้</b>	<b>(20.21)</b>	<b>34.04</b>	<b>50.06</b>	<b>30.39</b>	<b>(1.79)</b>
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการด้อยค่า	54.88	34.63	36.64	38.23	38.71
ประมาณการและสำรองต่างๆ	0.70	(0.22)	(0.11)	0.02	0.28
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(75.79)	(0.37)	13.53	(7.86)	(40.78)

ตารางข้างต้นจัดทำขึ้นเพื่อแสดงความโปร่งใสของผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ตัวเลขเหล่านี้คำนวณจากกระแสเงินสดและการชำระภาษี บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการทางภาษีใดๆ เพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงภาษี การดำเนินการในด้านการชำระเงิน การรับเงิน และภาษีเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่บริษัทฯ ทำธุรกิจอยู่

สำหรับผลการดำเนินงานทางการเงิน โปรดดู “จุดเด่นทางการเงิน” และ “คำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหาร” ในรายงานประจำปีฉบับนี้

## ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

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

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

รายงานนี้ได้นำเสนอรายละเอียดกฎข้อบังคับทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่สุด และสิ่งที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับดังกล่าว รวมทั้งรายงานนี้ได้แสดงถึงแผนงานภายในที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ฉุกเฉิน และระบบการควบคุมคุณภาพ และความพยายามในการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และในตอนท้ายของรายงานฉบับนี้จะเป็นการสรุปถึงเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในด้านสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้สำหรับปีถัดไป

## จุดเด่นผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

1. การประชุมประจำปีที่จัดขึ้นทุกๆปีโดยมีการพิจารณาและพูดคุยในประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีต่างๆ
2. นโยบายในการป้องกันสิ่งแวดล้อมตามด้านล่าง ได้ถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานเดียวกันกับ มอก. 14001 ซึ่งเป็นนโยบายของบริษัท ในการรักษาสีสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ในการที่จะป้องกันสิ่งแวดล้อมและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นบนโลกในปัจจุบันและในอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)”) )
3. สำหรับการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาสั่งซื้อเรือและได้รับมอบเรือดังกล่าว ซึ่งมีรายละเอียดของคุณลักษณะของตัวเรือมากกว่าข้อกำหนดตามกฎหมาย อันจะส่งผลในการเพิ่มประสิทธิภาพของเรือในการรักษาสีสิ่งแวดล้อม
4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทฯ ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทฯ ให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม/แนวทางการปฏิบัติที่ดี

## การปฏิบัติตามกฎข้อบังคับและอนุสัญญาต่างๆ

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

ทั้งนี้ มีกฎข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004) อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG))
- อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าแท่งที่เป็นของแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเปรียงของเรือ ค.ศ. 2001 (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code))
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 (the Wrecks Convention))
- กฎข้อบังคับในระดับภูมิภาคและท้องถิ่นซึ่งมีความเข้มงวดกว่าที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (US Environment Protection Act: EPA) และ คำสั่งของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเผาผลาญเชื้อเพลิงในเขตยุโรป ฯลฯ

นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้น บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

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

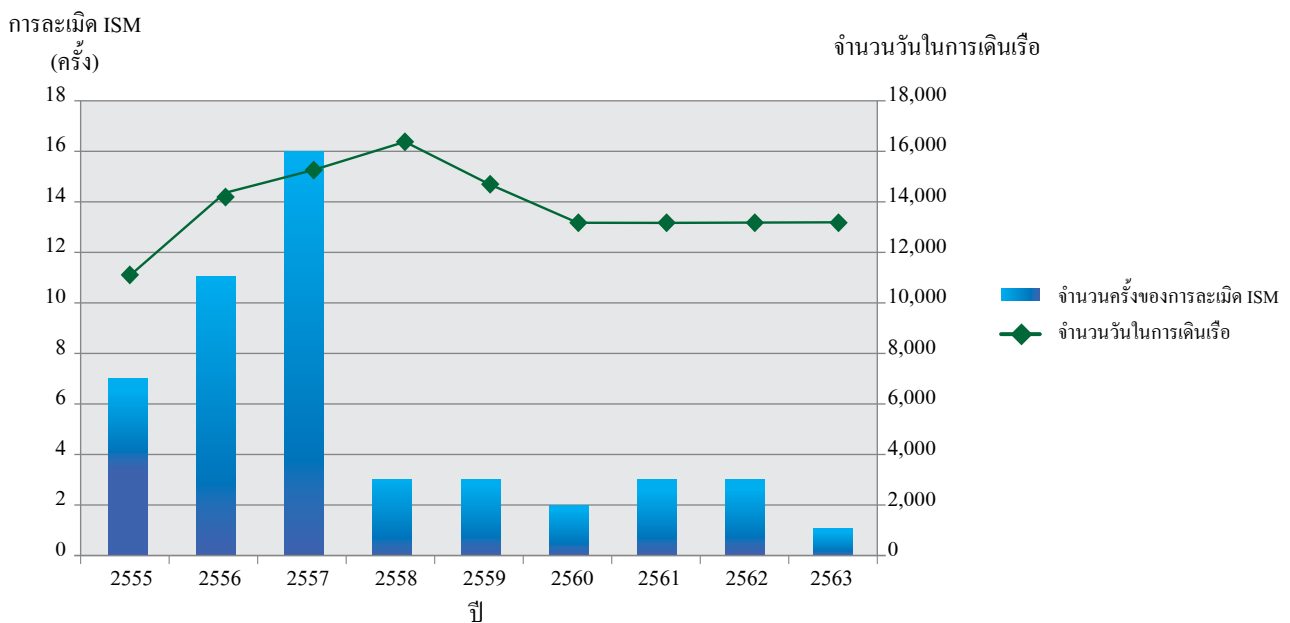
จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541 สำหรับเรือขนส่งผู้โดยสารรวมถึงเรือเร็วสำหรับขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกสินค้าแบบแท่ง และเรือบรรทุกสินค้าที่มีความเร็วสูงที่มีระวางขนน้ำตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับ และได้รับใบรับรองตั้งแต่ปี 2538 สามปีก่อนที่ข้อบังคับดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้

กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ปี 2555 - ปี 2563 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขและป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบ

เพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก สำหรับปี 2563 บริษัทฯ มีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 1 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรือ อยู่ที่ 13,176 วัน ถึงแม้ว่าในปี 2563 บริษัทฯ จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ไม่ให้มีการละเมิดข้อบังคับของ ISM เลยก็ตาม แต่เมื่อคำนึงในแง่ตัวเลขจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับนี้ต่อจำนวนวันในการเดินเรือพบว่าปี 2563 มีอัตราการละเมิดข้อบังคับ ISM ในระดับต่ำอยู่ที่ร้อยละ 0.008 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 ซึ่งเป็นปีที่อัตราการละเมิดสูงที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 0.11 ซึ่งเมื่อเทียบกับบริษัทเดินเรือรายอื่นๆ ยังคงถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำการละเมิดข้อบังคับ ISM ของบริษัทฯ ในปีนี้ ได้แก่ การเสียชีวิตของลูกเรือจากสาเหตุการเสียชีวิตตามธรรมชาติที่มีใ้การเสียชีวิตจากการบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุ จึงไม่ถือว่าเป็นความล้มเหลวในกระบวนการบริหารจัดการ และการป้องกันของบริษัทฯ การที่บริษัทฯ เลือกที่จะยกเหตุการณ์นี้ขึ้นมานำเสนอ เพื่อที่จะทบทวนขั้นตอนการตรวจสอบสภาพก่อนเข้าทำงานของบริษัทฯ เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์แบบนี้ขึ้นอีก



เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISM Code ได้มีการตรวจสอบภายในบนเรือประจำปีโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบเรือซึ่งมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง เหตุการณ์ที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และหลังจากนั้นจะมีการทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานทันที นอกจากนี้บทเรียนทั้งหมดที่ได้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุต่างๆ จะถูกถ่ายทอดผ่านทาง Marine Accident Reporting Scheme (MARS) เพื่อเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ และเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือให้สูงขึ้นอีกด้วย The Nautical Institute กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งได้เผยแพร่เอกสารรายงาน Marine Accident Reporting Scheme (MARS) ทุกเดือน ได้ชื่นชมที่บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับ MARS ในการส่งเสริมและร่วมแบ่งปัน “บทเรียน” จากเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเป็นกรณีศึกษาอันเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมเดินเรือ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายสูงสุดของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการที่มีคุณภาพและมีความรับผิดชอบต่อสังคม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช่วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

- การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร:** เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมื่องท่านั้นจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของ การบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ



- **การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ:** บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบถามการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆ อย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้น จากการตรวจสอบปกติโดยผู้ตรวจสอบภายนอก เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ
- **มีการแจ้งเตือนอย่างทันท่วงทีไปยังเรือ:** โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีการแจ้งเตือนเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวที่ว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งเน้นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ดังนั้น วัตถุประสงค์ของเราจึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เดินเรืออย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้สอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้นสะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี
- ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ใช้บริการหลักในการขนส่งทางเรือซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีความมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับศูนย์ สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตใหม่ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ

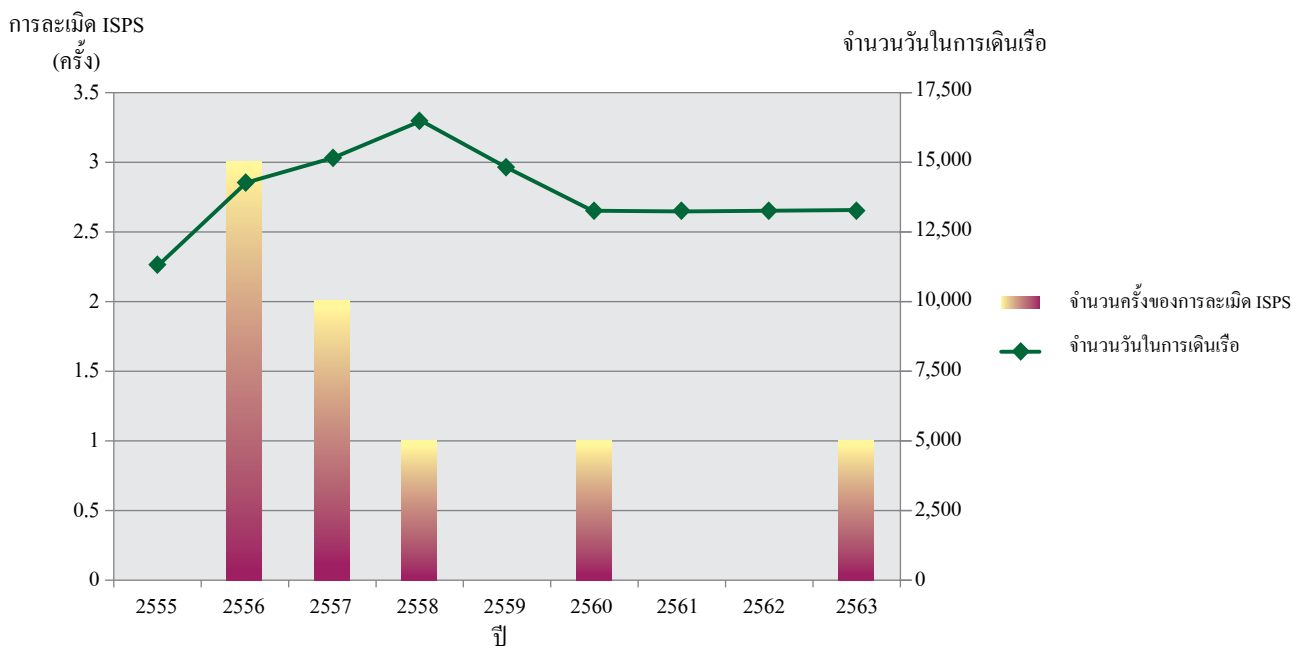
**ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS)** เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์ความปลอดภัยที่เปลี่ยนแปลงไปทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ซึ่ง ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ บริษัทเดินเรือ คนประจำเรือ และบุคลากรประจำท่าเรือ/บุคลากรผู้อำนวยการความสะอาด เพื่อที่จะใช้ใน “การตรวจจับการคุกคามความปลอดภัยและการใช้มาตรการป้องกันสำหรับเหตุการณ์ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของตัวเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าเรือซึ่งใช้ในการค้าระหว่างประเทศ” (ISPS Code Part A 1.2.1)

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

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหาสุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด

จะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มีข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทานขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2555 - ปี 2563 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกับกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Code ทั้งนี้ ไม่มีการละเมิด ISPS ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2559 ปี 2561 และปี 2562 แต่มีการละเมิด 1 ครั้ง ในปี 2560 โดยมีการตรวจพบผู้หลบหนีขึ้นเรือซึ่งเป็นคนยากจนและต้องการหนีไปอยู่ต่างประเทศเพื่อชีวิตที่ดีขึ้น ถึงแม้ว่าโดยปกติแล้วคนเรือของบริษัทฯ จะตรวจพบผู้หลบหนีเหล่านี้ได้ทันท่วงทีและได้นำไปส่งกลับไปยังท่าเรือที่หลบหนีขึ้นมาหรือท่าเรือที่อยู่ใกล้ที่สุด แต่บริษัทฯ ก็ได้รวมเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นการละเมิด ISPS เพื่อรายงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายการละเมิดเท่ากับศูนย์ที่ตั้งไว้ ในปี 2563 บริษัทฯ มีการละเมิด ISPS จำนวน 1 ครั้ง จากการพบผู้หลบหนีลงเรือจากท่าเรือในแอฟริกาตะวันตก สำหรับปี 2564 บริษัทฯ จะยังคงระมัดระวังและจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นอีก และเพื่อให้แน่ใจว่าการละเมิด ISPS จะเท่ากับศูนย์



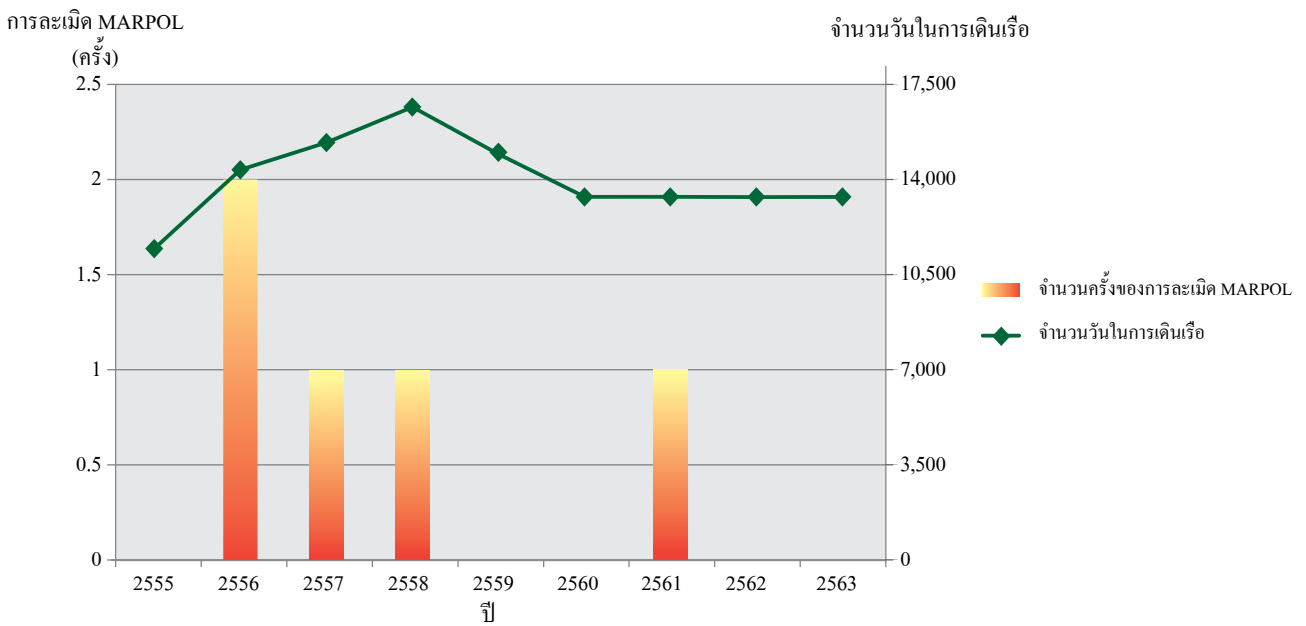
**MARPOL:** เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญาฉบับนี้ออกเป็น 6 หมวด กล่าวคือ:

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



จากกราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2555 - ปี 2563 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกเรือค่าสินไหมทดแทน บริษัทฯ รู้สึกยินดีในการรายงานให้ทราบว่าเป็นปี 2563 บริษัทฯ ไม่มีการละเมิดอนุสัญญา MARPOL บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์สำหรับปี 2564

**กฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ / กฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้:** กฎข้อบังคับที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ในเร็ววันนี้หรือกฎข้อบังคับที่เพิ่งมีผลบังคับใช้เมื่อไม่นานมานี้ มีดังต่อไปนี้

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรือยกระดับความปลอดภัย และการตรวจวัดการควบคุมมลพิษ ในขณะที่ทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- อนุสัญญา STCW 2010 ณ กรุงมะนิลา (Manila amendments) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 กำหนดให้มีเอกสารรับรองลูกเรือว่าได้ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรปรับระดับความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับทักษะและความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน
- อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2549 ฉบับปรับปรุง 2557 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2560 กำหนดให้จัดทำหลักประกันทางการเงินเพื่อการส่งตัวกลับและหลักประกันทางการเงินอื่นๆ แก่ลูกเรือ

- ตามมติ MEPC.280(70) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไปนั้น เรือทุกลำจะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5 (อย่างไรก็ตาม ในเขตควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx Emission Controlled Area - ECA zones) ได้กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงสุดในบริเวณนั้นไม่เกินร้อยละ 0.1) นอกจากนี้ มติ MEPC 73 ของ IMO ได้ห้ามการมีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดบนเรือหลังจากวันที่ 1 มีนาคม 2563 ยกเว้นในกรณีที่เรือลำนั้นได้ใช้วิธีการเลือกอื่น เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในการจำกัดค่ากำมะถัน กล่าวคือ การติดตั้งระบบทำความสะอาดไอเสีย หรือเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) บนเรือซึ่งต้องได้รับการรับรองจากรัฐเจ้าของเรือตามข้อกำหนดซึ่งเรียกโดยทั่วไปว่า ‘IMO 2020’ โดยกฎ IMO 2020 มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการปล่อยค่ากำมะถันออกจากเรืออย่างมาก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อมของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ใกล้กับท่าเรือและชายฝั่ง บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายเกณฑ์ IMO 2020 อย่างเคร่งครัด โดยเรือทุกลำของบริษัทฯ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเท่านั้น
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU) เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตาม การรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษาบนเรือนับตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบนี้

- 1) การแก้ไขอนุสัญญา MARPOL ภาคผนวก 6 ณ การประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee, MPEC) ครั้งที่ 70 จัดขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม 2559 บังคับให้มีระบบการเก็บข้อมูล (data collection system) การใช้เชื้อเพลิง ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2561 (IMO Resolution MEPC.278(70)) ตามกฎหมายฉบับนี้ เรือที่มีน้ำหนัก 5 พันตันกรอสหรือมากกว่าที่เดินเรือในต่างประเทศ ต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้เชื้อเพลิง โดยเริ่มตั้งแต่ปีปฏิทิน 2562 ซึ่งรายงานฉบับแรกจะต้องจัดทำขึ้นภายในต้นปี 2563 โดยกระบวนการรับรองข้อมูลที่ส่งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ตรวจสอบและออกใบรับรองการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้กับบริษัทฯ และท้ายที่สุด เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น จะนำส่งข้อมูลที่รวบรวมแก่ IMO โดยข้อมูลดังกล่าวจะถูกเก็บไว้โดยไม่เอ่ยนามบนฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ IMO

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

- 2) เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material “IHM”) บริษัทฯ ได้รับใบรับรอง IHM สำหรับเรือทุกลำ
- 3) **มาตรการคว่ำบาตรต่างๆ** ซึ่งห้ามการค้าขายบางส่วนหรือทั้งหมดกับบางประเทศ การจำกัดการส่งออกหรือนำเข้าสินค้าต่างๆ การจำกัดการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการอายัดทรัพย์สิน มาตรการคว่ำบาตรหลักๆ นั้นประกอบด้วย 4 ภาคส่วนได้แก่ มาตรการคว่ำบาตรขององค์การสหประชาชาติ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร

การคว่ำบาตรส่งผลกระทบต่อการเดินทางเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งอาจเผชิญความเสี่ยงจากการละเมิดมาตรการคว่ำบาตร การค้าทางทะเลทั่วโลกมักจะมีรูปแบบการค้าขายที่แตกต่างกันออกไป ห่วงโซ่สัญญาซึ่งเริ่มตั้งแต่ผู้ให้กู้หรือผู้เช่าและผู้เช่าช่วง จนถึงผู้รับสินค้า นั้นเป็นวงจรที่ยาวและมักไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างฝ่ายต่างๆ ในห่วงโซ่นี้ ดังนั้น การดำเนินการมาตรการคว่ำบาตรจึงยากในการตรวจจับและอาจถูกปกปิดด้วยการกระทำที่ผิดกฎหมาย

การปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรไม่ใช่เรื่องง่าย เนื่องจากกฎหมายคว่ำบาตรต่างๆ มีความคลุมเครือ และซับซ้อน ในทางกลับกัน ผลของการไม่ปฏิบัติตามมาตรการนั้นมีความรุนแรงแม้กระทำโดยไม่เจตนา ซึ่งอาจรวมถึงความผิดทางอาญาและการจำคุก การเสียค่าปรับจำนวนมาก การถูกถอดถอนจากระบบธนาคารของสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร หรือสหภาพยุโรป และการเสื่อมเสียชื่อเสียง ผู้รับประกันภัยถูกห้ามให้ความช่วยเหลือแก่เรือที่ทำการค้าละเมิดมาตรการคว่ำบาตร และกิจกรรมรับประกันภัยต่างๆ ก็จะถูกยกเลิก บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

- เรือของบริษัทฯ ทุกลำให้เข้าเพื่อทำการค้าที่ถูกกฎหมายเท่านั้น
  - เรือของบริษัทฯ ไม่เคยปีดระบบระบบแสดงตนอัตโนมัติ (Automatic Identification System) แม้ในช่วงที่แล่นเรือผ่านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงในการถูกโจรสลัดปล้น เพื่อให้เรือของบริษัทฯ สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา
  - สัญญาที่กำกับผู้เช่าเรือทั้งหมดได้รับข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรการคว่ำบาตรของ BIMCO หรือเทียบเท่าเอาไว้ โดยผู้เช่าเรือให้คำรับรอง ณ วันที่ทำสัญญาและตลอดระยะเวลาของสัญญาว่า ผู้เช่าเรือหรือผู้เช่าเรือรายย่อย ผู้จัดส่งสินค้า ผู้รับสินค้า และผู้รับผลประโยชน์ในสินค้า ต้องไม่เป็นบุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร และผู้เช่าเรือต้องไม่สั่งให้ผู้เช่าเรือแก่บุคคลที่อยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตร 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

หลังจากที่ได้แสดงและได้อธิบายถึงกฎข้อบังคับทางทะเลที่สำคัญ ซึ่งมีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงกฎข้อบังคับใหม่ที่กำลังจะมีผลบังคับใช้ ในหัวข้อถัดไปจะเป็นรายละเอียดของระบบการควบคุมภายในทางด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

## การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

**มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001):** เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้นบริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001 นี้ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบ EMS ครั้งแรกในปี 2552 ตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 ออกโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวมีการปรับปรุงเป็นระยะๆ 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) ซึ่งตามหลักการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว

ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับมอบหมายให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศไทย (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของส่วนใหญ่ไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันที่การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เลือกที่จะปฏิบัติตามมาตรฐานระดับสูงแม้ไม่เป็นภาคบังคับก็ตาม

### วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

- ลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสิ่งแวดล้อม
- มีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ นั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้รับ Port of Long Beach Green Environment Achievement Flag จาก Port of Long Beach ซึ่งเป็นท่าเรือสีเขียว รัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา จากการที่บริษัทฯ ได้เข้าร่วมลดการปล่อยมลพิษทางอากาศในบริเวณตอนใต้ของรัฐแคลิฟอร์เนีย นอกจากนี้ กงเรือบริษัทฯ ยังได้ส่วนลดร้อยละ 25 ของค่าใช้จ่ายสำหรับการเทียบท่าจาก Port of Long Beach อีกด้วย

### การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากเรือส่งต่อใหม่ที่บริษัทฯ ได้รับมอบจากคู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ด้วย 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 คิว้นของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้ น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือลำต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 เครื่องบำบัดนี้ออกแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยผ่านการบำบัดน้ำที่ใช้ถ่วงเรือระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. การล้างระวางสินค้าแบบกล่อง ผ่นเรียบ ในเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะวาระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบน้ำมันหล่อลื่นแบบหมุนเวียนสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ เป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำมีการติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ซึ่งได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิภูลของบริษัท อันเป็นสิ่งที่ยกเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำท้อเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกัน ช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิภูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิภูล จัดการแยกน้ำท้อเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิภูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่
11. เรือที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการปลดระวางเรือ” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปลดระวางเรืออย่างปลอดภัยและรักษาสีงแวดล้อมปี ค.ศ. 2009ที่ประเทศฮ่องกง) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญานี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อการให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบันการรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขาธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ แม้อนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่มืผลบังคับใช้ แต่สำหรับสัญญาตั้งต่อเรือใหม่ของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ แน่ใจว่าได้มีดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว เรือดังกล่าวจะต้องจัดทำบัญชีวัสดุ/อุปกรณ์ที่อันตราย ตามข้อแนะนำของอนุสัญญาฯ โดยเฉพาะการห้ามและการควบคุมมิให้ใช้วัสดุอันตรายตั้งแต่ขั้นตอนในการต่อเรือ หากมีการใช้วัสดุอันตรายเหล่านั้นในการต่อเรือแล้ว จะต้องมีการจัดทำบัญชีรายการวัสดุเหล่านี้ไว้ ซึ่งจะทำให้เรือมีสิทธิยื่นขอใบรับรองบัญชีวัสดุอันตรายได้

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ トラบเท่าที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

**เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships)** ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่า

มีการขนส่งทางเรือมากถึงร้อยละ 90 โดยประมาณ ของการค้าขายทั่วโลก และจากตัวเลขของ IMO ธุรกิจเดินเรือมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพียงร้อยละ 2.7 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเดินเรือยังคงก้าวไปข้างหน้าเพื่อหาทางลดตัวเลขการปล่อยก๊าซดังกล่าวต่อไป

ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ครอบคลุมทั้งหมด โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

- สำหรับเรือที่มีอยู่แล้ว - ให้นำ “แนวปฏิบัติในการจัดการที่ดี” มาใช้บังคับ เพื่อรักษาและประหยัดการใช้น้ำมัน
- สำหรับเรือต่อใหม่ - ให้ใช้การออกแบบตัวเรือแบบใหม่ โดยมีเครื่องจักรและเทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น

**การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment)** หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิด ความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ทำเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯอนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าเป็นการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือต่อใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมดต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นทางการพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกไปสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ใหม่หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ณ เดือนธันวาคม 2563 เรือของบริษัทฯ จำนวน 28 ลำ ได้ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือนี้แล้ว ส่วนเรือที่เหลืออีกจำนวน 8 ลำจะได้รับการติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือนี้ภายในสองถึงสามปีข้างหน้า

### การปล่อยก๊าซเรือนกระจก

มีการตระหนักถึงผลกระทบที่เลวร้ายที่เกิดจากภาวะโลกร้อน การปล่อยก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ มากขึ้นอย่างไม่เคยมีมาก่อน และเรื่องสิ่งแวดล้อมได้กลายมาเป็นประเด็นที่สำคัญอย่างมาก องค์กรต่างๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ธุรกิจการเดินเรือก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เช่นกันองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ดำเนินการต่างๆ ในประเด็นนี้โดยการออกกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อบังคับใช้กับอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ

นอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่มีอยู่เดิมสำหรับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษที่กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.1 กฎเกณฑ์ใหม่ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 ได้กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5 สำหรับใช้สำหรับเครื่องยนต์และหม้อน้ำของเรือ ประเด็นเรื่องความเพียงพอของปริมาณและคุณภาพเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเป็นหนึ่งในประเด็นที่ท่าเรือท่าอุตสาหกรรมน่าจะต้องเผชิญในปี 2563 ทั้งนี้ อีกทางเลือกหนึ่ง ก็คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ ซึ่งนอกจากมีความท้าทายทั้งทางด้านเทคนิคและการเงินแล้ว ยังไม่แน่นอนว่าเป็นทางแก้ปัญหาที่เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากอุปกรณ์นี้ถูกออกแบบให้ลดค่ากำมะถันที่ปล่อยสู่อากาศ โดยการถ่ายโอนมลพิษลงสู่มหาสมุทรแทน

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามมาตรการระยะยาวอย่างยั่งยืนเพื่อปรับปรุงสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกใช้เชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ซึ่งมีราคาแพงกว่า เรือของบริษัทฯ ได้เตรียมพร้อมสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ โดยการทำมาสะอาดถึงน้ำมันเชื้อเพลิงและแบ่งย่อยถึงน้ำมันขนาดใหญ่ให้เป็นขนาดเล็กเพื่อให้น้ำมันสามารถเข้าถึงเครื่องยนต์โดยไม่ต้องมีการผสม การเลือกใช้สารเติมแต่งและสารหล่อลื่นที่เหมาะสมสำหรับเครื่องยนต์ และจัดให้มีการฝึกอบรมลูกเรือเพื่อรับมือกับความท้าทายเหล่านี้

ในเดือนเมษายน 2561 IMO มีมติเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 จากปริมาณในปี 2561 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ IMO ได้ออกกฎระเบียบให้เรือทุกลำมีระบบการเก็บข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง (IMO DCS) ซึ่งเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 โดยให้เรือทุกลำต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประจำปีในการเดินเรือไปทั่วโลกต่อ IMO ผ่านเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง เช่นเดียวกับการติดตามและรายงานผลปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ในสหภาพยุโรป (EU MRV) สำหรับเรือทุกลำที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรปที่มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2561 นอกจากนี้ กฎระเบียบดังกล่าวยังระบุให้มีการปรับปรุงแผนบริหารการใช้พลังงานของเรืออย่างมี



ประสิทธิภาพ (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)) และรับรองโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงหรือองค์กรที่ ได้รับการยอมรับ ระบบการจับเก็บข้อมูลนี้จะทำให้ได้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือในการติดตามประเมินผลของการลดการปล่อย ก๊าซเรือนกระจก

เรือของบริษัทฯ ได้เริ่มใช้ “แผนบริหารการใช้พลังงานของเรืออย่างมีประสิทธิภาพ” (Ship Energy Efficiency Management Plan “SEEMP”) ตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ตามภาคผนวก 6 ของอนุสัญญา MARPOL เรือทุกลำของบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎ ข้อบังคับ European Union MRV (การติดตาม (Monitoring) การรายงาน (Reporting) การตรวจสอบ (Verification) การปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์) และระบบการเก็บข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (IMO DCS) บริษัทฯ ให้เรือทุกลำรายงานการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงต่อองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognised Organisation (RO)) ซึ่งเป็นองค์กรที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐเจ้าของธง

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซ คาร์บอนฯ 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 เป็นองค์กรที่มีความรับผิดชอบต่อ สิ่งแวดล้อมและดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ตั้งแต่ปี 2557 บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยกำหนดให้เรือทุกลำของบริษัทฯ บันทึก ตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า อยู่ที่ 12.884 กรัมต่อดันไมล์ ในปี 2557 ซึ่งได้ลดลงในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ ผ่านมา โดยในปี 2563 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ระดับ 9.941 กรัมต่อดันไมล์ ซึ่งเป็นปริมาณค่าเฉลี่ย ของกองเรือบริษัทฯ ทั้งหมด 36 ลำ โดยเรือของบริษัทฯ 8 ลำ นั้นเป็นเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) ซึ่งในปี 2563 ได้บรรลุปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ 7.338 กรัมต่อดันไมล์

## ข้อมูลการปล่อยมลพิษของเรือของบริษัทฯ

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2563	ปี 2562
การปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์	ประเภทที่ 1 การปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออก ไซด์	เมตริกตันคาร์บอน	477,061 (ปริมาณก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ที่ปล่อยจากกองเรือ ทั้งหมดของบริษัทฯ)	526,083 (ปริมาณก๊าซคาร์บอน ไดออกไซด์ที่ปล่อยจากกองเรือ ทั้งหมดของบริษัทฯ)
การใช้พลังงาน	(1) ปริมาณการใช้ พลังงานทั้งหมด	จิกะจูล	6,482,761 จิกะจูล (ปริมาณการ ใช้พลังงานทั้งหมดของกองเรือ)	7,157,177 จิกะจูล (ปริมาณการ ใช้พลังงานทั้งหมดของกองเรือ)
	(2) ร้อยละของน้ำมัน เชื้อเพลิงชนิดหนัก	จิกะจูล, ร้อยละของ น้ำมันเชื้อเพลิงชนิด หนัก	5,839,644 จิกะจูล จากน้ำมัน เชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (VLSFO); ร้อยละ 90.08 ของการใช้พลังงาน ทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิง กำมะถันต่ำ อาทิเช่น น้ำมันเชื้อ เพลิงชนิดหนักที่มีค่ากำมะถัน ต่ำกว่าร้อยละ 0.5	6,498,717 จิกะจูล จากน้ำมันเชื้อ เพลิงกำมะถันสูง (HSFO) ร้อย ละ 90.80 ของการใช้พลังงาน ทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิง กำมะถันสูง
ดัชนีประสิทธิภาพการ ออกแบบ (EEDI)	ค่าเฉลี่ยดัชนี ประสิทธิภาพการ ออกแบบสำหรับเรือ ใหม่	การปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ จากการขนส่งสินค้า น้ำหนักหนึ่งตันใน ระยะทางหนึ่งไมล์	4.062 (ค่าเฉลี่ยเรือ 10 ลำ)	4.062 (ค่าเฉลี่ยเรือ 10 ลำ)



หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2563	ปี 2562
มลพิษที่ปล่อยสู่อากาศ อื่นๆ	(1) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (ไม่รวมในครีส์ออกไซด์)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 7,700 (ใช้ฐานจากค่า empirical values ของการปล่อย emission factors)	ค่าประมาณ 8,520 (ใช้ฐานจากค่า empirical values ของการปล่อย emission factors)
	(2) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์	เมตริกตัน	1,421 (ใช้สมมติฐานของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำร้อยละ 0.5 และน้ำมันสำหรับเดินเรือที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.1)	ค่าประมาณ 7,770 (ใช้สมมติฐานของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ร้อยละ 0.5 และน้ำมันสำหรับเดินเรือที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.1)
	(3) ฟุนละออง	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 700 (เชิงประจักษ์)	ค่าประมาณ 850 (เชิงประจักษ์)
การใช้น้ำถ่วงเรือ	(1) การแลกเปลี่ยน	เปอร์เซ็นต์	ค่าประมาณ ร้อยละ 35	ค่าประมาณร้อยละ 40
	(2) การจัดการ	เปอร์เซ็นต์	ค่าประมาณร้อยละ 65	ค่าประมาณร้อยละ 60
การรั่วไหลสู่สิ่งแวดล้อม	(1) ตัวเลข	ตัวเลข	ไม่มี	ไม่มี
	(2) ปริมาตรรวม	ลูกบาศก์เมตร	ไม่มี	ไม่มี

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดลงนั้นมาจากการที่บริษัทฯ ดำเนินมาตรการต่างๆ มากมาย โดยมาตรการหลักๆ มีดังต่อไปนี้

- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือที่ดีขึ้นโดยการลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาที่จอดเฉยๆ ที่ท่าเรือ
- คงความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม เพื่อที่เรือจะได้ถึงจุดหมายตรงตามเวลาที่กำหนด
- การวางแผนเส้นทางเดินเรือโดยคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศเพื่อให้ได้ประโยชน์จากกระแสน้ำของมหาสมุทรและหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีสภาพอากาศแปรปรวน
- ใช้ความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม และหากเป็นไปได้ แล่นเรือด้วยความเร็วแบบประหยัด (eco-speeds)
- รักษาการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการแล่นเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือและใบพัดให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ เพื่อลดแรงต้านน้ำให้น้อยที่สุด
- ใช้สिलิโคลบที่มีประสิทธิภาพ (สปีดกันการเกาะของเพรียงทะเล) สำหรับทาตัวเรือ เพื่อให้แน่ใจว่าตัวเรืออยู่ในสภาพที่สะอาด
- ลดการสูญเสียพลังงานไฟฟ้าบนเรือ
- การบำรุงรักษาเครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องจักรอื่นๆ ให้อยู่ในสภาพดี
- ส่งกาน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดแทนการติดตั้งเตาเผาบนเรือ แม้ว่าจะมีต้นทุนสูงกว่าก็ตาม

การติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นส่วนหนึ่งในกลยุทธ์การบริหารจัดการของบริษัทฯ ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานของเรือบางลำดีขึ้นหลังการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ 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 การออกแบบและอัตรา การกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชี้วัดสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง หรือไม่สามารรถ ช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ควบคุมการติดตั้งเครื่องยนต์บนเรือใหม่อย่างใกล้ชิดไม่ว่าจะเป็นเรือส่งต่อใหม่ หรือเรือมือสองก็ตาม รวมถึงเฝ้าติดตามการทำงานของเครื่องยนต์อย่างใกล้ชิด เพื่อให้ได้ความเร็วในการแล่นเรือและอัตราการ เผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความเหมาะสม ในขณะที่ปล่อยก๊าซเสียน้อยที่สุด

บริษัทฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างมาก ซึ่งบริษัทฯ จะยังคงมุ่งมั่นที่พัฒนาต่อไปด้วยการลด ระยะทางที่เรือเปล่าและระยะเวลาจอดที่ท่าเรือ การขนส่งสินค้าจำนวนมากขึ้น และการแล่นเรือซ้ำในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ย ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ และในปี 2563 อยู่ที่ระดับ 9.941 กรัมต่อตันไมล์ เมื่อใช้ปี 2557 เป็นปีฐาน จะเห็นได้ว่าปริมาณค่าเฉลี่ยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยของกองเรือทั้งหมดลดลง ร้อยละ 22.84 หรือลดลง 2.943 กรัมต่อตันไมล์ในปี 2563

บริษัทฯ เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition ที่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของกองเรือ ทั้งหมดให้เป็นศูนย์ภายในปี 2573 ในฐานะสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร บริษัทฯ ได้ติดตามการพัฒนาเทคโนโลยีในแวดวงอุตสาหกรรม พาณิชยนาวี เพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้เป็นศูนย์ แหล่งพลังงานที่ไม่ก่อให้เกิดคาร์บอนไดออกไซด์ มีหลากหลายรูปแบบ แต่ส่วนใหญ่ยังอยู่ในขั้นการศึกษาและวิจัย แนวคิดเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Technology) มี จุดมุ่งหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในธุรกิจการเดินเรือ ด้วยการเสนอน้ำมันเชื้อเพลิงทางเลือกที่มีปริมาณ คาร์บอนต่ำหรือไม่มีเลย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ เมทานอล แอมโมเนีย ไฮโดรเจน หรือ พลังงานทดแทนอื่นๆ เช่น พลังงานลม พลังงานจากแสงอาทิตย์ และ พลังงานขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า

ในทศวรรษใหม่ที่กำลังจะมาถึงนี้ ดูเหมือนว่าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) น่าจะกลายมาเป็นตัวเลือกสำหรับเชื้อเพลิง ทางเลือก LNG จัดเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาดไม่มีซัลเฟอร์ออกไซด์ และมีไนโตรเจนออกไซด์ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ยังปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ อย่างไรก็ตาม สารประกอบหลักของ LNG คือ ก๊าซ มีเทนซึ่งเป็นตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจก และส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ การใช้ LNG จึงมีโอกาสรปล่อยก๊าซมีเทนสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งเรียกว่า “การเล็ดรอดของก๊าซมีเทน” มีการประเมินว่าในปริมาณการปล่อยก๊าซ ที่เท่ากัน ก๊าซมีเทนก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนมากกว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 30 เท่า ในแค่ช่วงเวลา 12 ปี ในขณะที่ก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ใช้เวลาถึงร้อยปี ดังนั้น LNG จึงไม่ถือว่าเป็นทางเลือกที่ดีในการลดก๊าซเรือนกระจกจนกว่าจะหาทางออก ในการแก้ไขปัญหาการเล็ดรอดของก๊าซมีเทนได้ เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จึงมีการ ซื้อเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในธุรกิจของบริษัทฯ หากในอนาคตมีเรือรุ่นใหม่ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ บริษัทฯ ก็จะ นำมาเรือดังกล่าวมาเป็นส่วนหนึ่งในกองเรือของบริษัทฯ

นอกจากนี้ การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมันโดยกาก น้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผา แต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่า ที่มีกรรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นความมุ่งมั่นในการที่ จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมัน จะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมัน ที่ถูกเผาทุกๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน การส่งกากน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดอย่างเหมาะสม จะช่วย ให้กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่าง แพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม

## การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าที่สุดที่สำนักงานบริษัทฯ ดังนี้

- ใช้ผลิตภัณฑ์และวัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น กระดาษรีไซเคิล
- นำกระดาษเก่าที่พิมพ์ด้านเดียวมาใช้ซ้ำ
- ส่งเสริมการใช้ถุงและภาชนะบรรจุที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้พลาสติกแบบใช้ครั้งเดียว
- สนับสนุนให้พนักงานเรียนรู้และเข้าใจวิธีการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมกรบริโภคที่เหมาะสม

บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงาน ว่า บริษัทฯ ได้นำเสนอรายงานประจำปีในรูปแบบดิจิทัล และหากจำเป็นต้องมีฉบับที่ตีพิมพ์ รายงานฉบับนี้ก็จะพิมพ์บนกระดาษรีไซเคิล เพื่อเป็นการแสดงถึงการส่งเสริมและสนับสนุนการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่สอดคล้องกับความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ

## สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานรอบครึ่งปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2564 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของ บริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ นำการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มาเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการคัดเลือกคู่ค้า

## ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม

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

## ลูกค้า

### ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับ การเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบสนองของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือชั้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯ มากกว่าผู้เช่าเรือรายอื่นๆ ในตลาด เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการพัฒนาระดับการให้บริการแก่ลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้รวบรวมความคิดเห็นของลูกค้าผ่านทางแบบสอบถามความพึงพอใจที่ส่งให้ลูกค้าหลังเสร็จสิ้นการให้บริการตามสัญญา

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

### ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า

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

## พนักงาน

### สิทธิมนุษยชนและแนวทางปฏิบัติด้านแรงงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานนั้นเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการทำงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกัน และระหว่างพนักงานกับผู้บริหาร นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการไม่เลือกปฏิบัติของทุกภาคส่วนการดำเนินงาน และสนับสนุนให้มีความหลากหลายในที่ทำงานทั้งในระดับผู้บริหารและระดับพนักงาน บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าการบริหารจัดการพนักงานเป็นไปตามกฎหมายแรงงานและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และกระบวนการเลิกจ้างมีความเป็นธรรมและเป็นไปตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มั่นนโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมลล์และทางไปรษณีย์ ในปี 2563 ไม่มีรายงานกรณีการเลือกปฏิบัติ

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ลูกเรือบนเรือจำนวนมากไม่สามารถขึ้นฝั่งได้หลังจากสัญญาจ้างงานสิ้นสุดลง ลูกเรือต้องอยู่บนเรือและห่างไกลจากบ้านเป็นเวลานาน เนื่องจากข้อจำกัดที่เข้มงวดในการเดินทางระหว่างประเทศและการเคลื่อนย้ายบุคลากรผ่านท่าเรือต่างๆ ทำให้การผลัดเปลี่ยนลูกเรือไม่สามารถทำได้ในหลายแห่ง บริษัทฯ ได้พยายามนำลูกเรือขึ้นฝั่งเพื่อส่งกลับบ้านอย่างปลอดภัย แม้ว่าบริษัทฯ จะต้องเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางเรือเพื่อนำเรือเข้ามาเทียบท่าในประเทศไทยและประเทศอินเดียก็ตาม เพื่อให้คนประจำเรือสัญชาติไทยและสัญชาติอินเดียได้ผลัดขึ้นฝั่งและลงเรือ แม้ว่าบริษัทฯ ไม่ได้รับผลประโยชน์ทางการเงินและทางธุรกิจ แต่อย่างไร

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

## ความรู้และการพัฒนา

บริษัทฯ มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมสำหรับการทำงานในหน้าที่ต่างๆ ในบริษัทฯ รวมถึงทำให้พนักงานมีความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต

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

## การพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือ บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานแสดงความสนใจและความต้องการฝึกอบรม เพื่อที่บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมที่เหมาะสมแก่พนักงาน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการพัฒนาอาชีพของพนักงาน โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น

## การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

## การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

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

## แบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าความพึงพอใจของพนักงานเป็นส่วนสำคัญในความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ ในปี 2563 บริษัทฯ จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานเพื่อวัดความพึงพอใจของพนักงานระบุส่วนที่เป็นจุดแข็ง และหาโอกาสในการพัฒนาพนักงาน ผลของแบบสอบถามจะถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูง เพื่อพัฒนาและยกระดับการบริหารทรัพยากรมนุษย์

## ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

บริษัทฯ จัดให้มีนโยบายด้านผลตอบแทนสำหรับพนักงานที่สำนักงานของบริษัทฯ ทั้งในรูปของเงินเดือน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ เช่น การเสนอกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามความสมัครใจ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองแรงงาน ไม่ว่าจะเป็นในส่วนที่เกี่ยวกับการลางาน วันหยุด ชั่วโมงการทำงาน และค่าชดเชย เป็นต้น

บริษัทฯ ส่งเสริมให้พนักงานออมเงินเพื่อการเกษียณอายุ โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2560 มีการปรับเพิ่มอัตราสูงสุดของเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสูงสุดในส่วนของพนักงานจากเดิมร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 15 นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการอบรมประจำปีในหัวข้อเกี่ยวกับการวางแผนการลงทุน การออมเงิน และการบริหารจัดการทางการเงิน ซึ่งจัดโดยบริษัทบริหารสินทรัพย์ เพื่อส่งเสริมให้พนักงานออมเงินระยะยาวและเพื่อช่วยพนักงานในการวางแผนการลงทุน

ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ / โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนงานในอนาคตของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากผู้บริหารระดับสูงมีความเห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง ดังนั้น บริษัทฯ ได้จัดสรรผลกำไรจากการดำเนินงานแก่พนักงานของบริษัทฯ ในรูปของเงินโบนัสประจำปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ และใช้เป็นเกณฑ์ในการจ่ายโบนัสประจำปีแก่พนักงาน

### ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ชิปปิ้ง เอเยนซี จำกัด) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2559	2560	2561	2562	2563
<b>การดำเนินงานด้านสังคม</b>					
ข้อมูลพนักงาน					
จำนวนพนักงาน * (คน)	132	135	132	134	129
<b>จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ (คน)</b>					
ชาย	55	61	59	58	56
หญิง	77	74	73	76	73
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามระดับ (%)</b>					
ผู้บริหารระดับสูง	9.1	9.6	10.6	9.7	9.3
ผู้บริหารระดับกลาง	27.3	29.6	29.5	37.3	38.7
ฝ่ายปฏิบัติการ	63.6	60.8	59.9	53	52
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามเพศ (%)</b>					
ชาย	41.7	45.1	44.7	43.2	43.4
หญิง	58.3	54.9	55.3	56.8	56.6
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)</b>					
ปฏิบัติงานเต็มเวลา	100	100	100	100	99.3
ปฏิบัติงานชั่วคราว	-	-	-	-	0.7
<b>สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)</b>					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	9.1	7.4	5.3	8.2	7.7
อายุ 30-50 ปี	65.9	65.9	69.7	67.1	62.8
อายุเกิน 50 ปี	25	26.7	25	24.7	29.5
<b>สัดส่วนการหยุดงานแบ่งตามประเภทการบาดเจ็บ (%)</b>					
ลาป่วย	1.0	1.1	1.4	1.2	1.4
การบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน	0	0	0	0	0
อื่นๆ	-	-	-	-	-

ข้อมูลในการดำเนินงาน	2559	2560	2561	2562	2563
การกลับมาทำงานและการคงอยู่ของพนักงานหลังจากการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร (เฉพาะพนักงานหญิง) **					
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	77	74	73	76	73
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	2	-	1	-	2
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	2	-	1	-	2
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร และยังทำงานต่อหลังจากนั้นไปอีกสิบสองเดือน	1	-	1	-	2
จำนวนพนักงานที่ลาออกระหว่างปี	5	4	2	4	5
จำนวนพนักงานที่เกษียณอายุระหว่างปี	1	3	3	2	5
สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)					
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	52.1	58.5	62.3	62.8	61.3
อายุเกิน 50 ปี	47.9	41.5	37.7	37.2	38.7

หมายเหตุ: \* รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ

\*\* ตามกฎหมายไทย พนักงานหญิงเท่านั้นที่ได้รับสิทธิในการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร

จำนวนและสัดส่วนของพนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย (บริษัท เกรท เซอร์เคิล ซิปป์ เอเยนซี จำกัด) ณ สำนักงานแบ่งตามเพศและสัญชาติ\* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

ระดับพนักงาน	ชาย			หญิง			รวม
	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	ไทย	อินเดีย	สิงคโปร์	
<b>ผู้บริหารระดับสูง</b>							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	-	1	-	4	-	-	5
อายุเกิน 50 ปี	-	6	1	-	-	-	7
<b>ผู้บริหารระดับกลาง</b>							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	-	-	-	-	-	-	-
อายุ 30-50 ปี	18	6	-	8	-	-	32
อายุเกิน 50 ปี	6	8	-	4	-	-	18
<b>ฝ่ายปฏิบัติการ</b>							
อายุต่ำกว่า 30 ปี	2	1	-	6	-	-	9
อายุ 30-50 ปี	5	-	-	40	-	-	45
อายุเกิน 50 ปี	2	-	-	10	-	-	12
<b>รวมพนักงานจ้างประจำ</b>	<b>33</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>72</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>128</b>
พนักงานชั่วคราว/มีเงื่อนไขตามสัญญา	-	-	-	1	-	-	1
<b>รวมพนักงานทั้งหมดในปี 2563</b>	<b>33</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>73</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>129</b>
ร้อยละ	25.59	17.05	0.77	56.59	-	-	100

หมายเหตุ: \* รวมพนักงานบริษัทย่อยของบริษัทฯ ซึ่งปฏิบัติงานที่สำนักงาน



**ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย** บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์ และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้า และความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุด ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกรบ การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกรบ การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงมะนิลาในปี ค.ศ. 2010 (STCW 2010 Manila amendments) มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2555 ซึ่งคือ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 (MLC 2006) โดยมีการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และได้มีผลบังคับใช้ในภายในเดือนสิงหาคม 2556 ประเทศไทยยื่นสัตยาบันสารแห่งอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเลเมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2559 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2560 ประเทศสิงคโปร์ได้ยื่นสัตยาบันไปแล้วก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MLC

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

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

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

**การฝึกอบรมและการพัฒนา** ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหาร การเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

พนักงานประจำเรือทุกคนของบริษัทฯ ถูกกำหนดให้เข้าร่วมฟังการบรรยายสรุป ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่ กรุงเทพฯ ก่อนที่จะถูกมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่บนเรือของบริษัทฯ พนักงานประจำเรือจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ที่เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และบ่อยครั้งที่พนักงานประจำเรือจะถูกส่งไปอบรม เพื่อเพิ่มเติมความรู้และประสบการณ์ โดยบริษัทฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบด้านค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

บริษัทฯ มีกลไกที่ทำให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะต่างๆมายังสำนักงานของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

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

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

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้มีการพัฒนา และปรับปรุงหลักสูตรอบรมต่างๆอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษ สำหรับสำหรับวิศวกรเรือ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และลูกเรือ ในทุกระดับ ในขณะที่เดียวกันก็ได้มีการจัดเตรียมหลักสูตรใหม่ๆ เพื่อเป็นการช่วยเสริมความรู้ที่จำเป็นให้กับวิศวกรเรือ และนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือไว้ด้วยเช่นกัน เพื่อให้บุคลากรทางเรือเหล่านั้นสามารถที่จะปฏิบัติงานบนเรือให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับใหม่ เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมปริมาณของกำมะถันที่อนุญาตให้มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ รวมถึง ระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ซึ่งจะเริ่มใช้ตั้งแต่เดือน มกราคม 2563 เพื่อเพิ่มพูนความรู้ใหม่ๆ ให้แก่ลูกเรือ บริษัทฯ ได้จัดให้มีหลักสูตรพิเศษโดยวิทยากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ ทั้งนี้ ได้มีการจัดอบรมหลักสูตร 'Hydraulics Machinery' ซึ่งเป็นหลักสูตรเฉพาะสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ณ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลในเดือนมกราคม 2563

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งมั่นเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วยในปี 2563 การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างและเป็นเวลานาน บริษัทฯ จึงจัดอบรมผ่านทางออนไลน์

โปรแกรมฝึกอบรมหลักโดยศูนย์ฝึกอบรมการบินเรือทะเลของบริษัสำหรับปี พ.ศ. 2563

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจาก สโมสรสวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์คที่ดีและทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	3 วัน	16	48	22	52	18	18	18	18	2,484
หลักสูตรเพิ่มความสามรถในการทำงานร่วมกันบนสะพานเดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	3 วัน	n/a	5	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	90
หลักสูตรเพิ่มความสามรถในการทำงานร่วมกันบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการบังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการทดสอบในสภาวะต่างๆ ภายใต้อัจฉริยะของกำลังที่ควบคุมได้	3 วัน	6	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	108
หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริหารจราจรทางเรือ (BTM and VTS)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการไร้สาย (VHF) กลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	4 วัน	8	16	n/a	n/a	24	24	n/a	n/a	576

วัตถุประสงค์การฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	
หลักสูตรรวมที่แนะนำใหม่ ๆ จากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมมีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ ๆ เกี่ยวกับ การเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์ จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1.การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2.การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3.การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมืองต่างๆ และการป้องกันมลพิษ 4.การจัดระดับความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM) รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง การทาสีและบำรุงรักษาตัวเรือ 5. การรู้ถึงความสำคัญของการจัดการระบบแนวคลื่น (EMMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	5 วัน	78	1	94	n/a	30	30	30	n/a	5,190
หลักสูตรใหม่ที่นายขบวนระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้มีขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายขบวนทั้งหมดและจะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้อุปกรณ์เรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	3 วัน	n/a	48	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	864
หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความสามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่งตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์	3 วัน	16	19	n/a	n/a	18	18	n/a	n/a	630

หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกบังคับเรือในทักษะต่างๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับต้นเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ตัวอย่างเช่นแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตรเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอ เป็นต้น	3 วัน	26	n/a	n/a	n/a	18	n/a	n/a	n/a	468
หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ และระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบดิจิทัลควบคู่ไปกับการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	2 วัน	9	7	n/a	n/a	12	12	n/a	n/a	192

หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563					ช่วงมองผลต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ					เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ		
หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรนี้ให้ความรู้เกี่ยวกับหน้าที่และหน้าที่ของนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้ความรู้ด้านการจัดการและหน้าที่ของนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลและมีความรู้เกี่ยวกับประสิทธิภาพของเครื่องยนต์และมีความรู้เกี่ยวกับหน้าที่ของนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลและมีความรู้เกี่ยวกับหน้าที่ของนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลและมีความรู้เกี่ยวกับหน้าที่ของนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลและมีความรู้เกี่ยวกับหน้าที่ของนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล	1 วัน	n/a	n/a	n/a	75	n/a	n/a	n/a	6	450	
หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่ รุ่นWartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiariza- tion)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลได้ คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดย หลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	n/a	n/a	n/a	48	n/a	n/a	n/a	18	864	
หลักสูตรการใช้งานและการ ลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex (Engine RT-Flex Operation & Practical Advanced)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมวิศวกรในการใช้งานและลงมือ ปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex เพื่อให้วิศวกรคุ้นเคยกับ ระบบเครื่องจักร Engine RT-Flex	3 วัน	n/a	31	n/a	25	n/a	n/a	n/a	18	1,008	
หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักร ดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักร ชนิดนี้โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	3 วัน	n/a	n/a	n/a	42	n/a	n/a	n/a	18	756	
หลักสูตร ME การแก้ไข เครื่องยนต์ขั้นสูง	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับปัญหาและ วิธีแก้ไขที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME)	3 วัน	n/a	42	n/a	30	n/a	n/a	n/a	18	1,296	



หลักสูตรการฝึกอบรม	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563				ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวนชั่วโมงเรียนรวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ				เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับบริหารฝ่ายเรือ	ระดับปฏิบัติการเดนมาร์กเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเรือ	ระดับปฏิบัติการเดนมาร์กเรือ	ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ	ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ	
หลักสูตรภาษาอังกฤษพื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้ และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษาอังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์ และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	10 วัน	2	19	16	35	30	30	30	30	2,160
หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือขั้นต้น (EMT)	หลักสูตรนี้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษชั้นกลาง (Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษขั้นต้น (Elementary level)	10 วัน	8	29	22	24	30	30	30	30	2,490
หลักสูตรภาษาอังกฤษชั้นกลาง 1 (IMD-1)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษ และพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ ฟัง พูด อ่าน และเขียน หลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นคำย่อคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ดีขึ้น สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆได้โดยดีไวยากรณ์น้อยลง	10 วัน	9	10	11	4	30	30	30	30	1,020



หลักสูตรภาษาอังกฤษ ระดับ 2 (IMD-II)	เนื้อหาหลักสูตรโดยสังเขป	ระยะเวลา	พนักงานเรือเข้าอบรมปี พ.ศ.2563					ชั่วโมงเฉลี่ยต่อหลักสูตร (ต่อคน)				จำนวน ชั่วโมง เรียน รวม คน x ชม
			เจ้าหน้าที่บนเรือ					เจ้าหน้าที่บนเรือ				
			ระดับ บริหาร ฝ่ายเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่องกล เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่ายเดิน เรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เดินเรือ	ระดับ บริหาร ฝ่าย เครื่อง กลเรือ	ระดับ ปฏิบัติ การฝ่าย เครื่อง กลเรือ		
หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมขั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้นโดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมลและจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการติดต่ออีเมลและจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมลและจดหมายโดยเลือกใช้คำ ระบุแบบการเขียน และระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	10 วัน	2	n/a	5	n/a	30	n/a	30	n/a	210	
หลักสูตรการฝึกภาษา อังกฤษ ด้านการเดินเรือผ่านคอมพิวเตอร์ และโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอ (Maritime English CBT & VBT)	หลักสูตรนี้เพิ่มความรู้ด้านภาษาอังกฤษที่ใช้ในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศตามหลักสูตร (IMO SMCP) คำศัพท์และวลีที่ใช้บ่อยๆ ในการเดินเรือ การใช้เครื่องจักรกลเรือ การจัดการสินค้าและการปฏิบัติงานอื่น ๆ บนเรือ เป็นต้น รวมถึงโปรแกรมการอบรมผ่านวิดีโอควบคู่ไปกับหลักสูตรการอบรมภาษาอังกฤษหลัก	10 วัน (เรียน ร่วมกับ หลักสูตร ภาษา อังกฤษ)	21	58	54	63	-	-	-	-		
ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี = 20.856(180+202+243+335)=21.72		-	180	202	243	335	พนักงาน 1 คน เข้าอบรมได้มากกว่า 1 หลักสูตร ต่อปี				20,856	

ระดับบริหารฝ่ายเดินเรือ = เจ้าหน้าที่ที่อาวุโส (กัปตันเรือ และต้นเรือ)

ระดับปฏิบัติการฝ่ายเดินเรือ = เจ้าหน้าที่เดินเรือ (ระดับ 2 – 4 และลูกเรือ)

ระดับบริหารฝ่ายเครื่องกลเรือ = นายช่างกลเรืออาวุโส (ต้นกล และรองต้นกล)

ระดับปฏิบัติการฝ่ายเครื่องกลเรือ = นายช่างกลเรือ (ระดับ 3 – 5 และลูกเรือ)

## สรุปจำนวนชั่วโมงอบรมพนักงานแบ่งตามตำแหน่งงาน

(หน่วย: ชั่วโมง)

หลักสูตรอบรม	ตำแหน่ง กัปตันเรือ	ตำแหน่ง ต้นเรือ	ตำแหน่ง ต้นหน	ตำแหน่ง ผู้ช่วยต้น เรือระดับ 3 และ 4	ตำแหน่ง ต้นกลเรือ และรอง ต้นกล	ตำแหน่ง นายช่างกล ระดับ 3, 4 และ 5
MRM	7	9	15	33	22	52
BTM	3	5	10	6	-	-
BTC - I	-	-	-	5	-	-
BTC - II	4	2	-	-	-	-
CMC	-	16	15	4	-	-
MPB	35	43	1	-	94	-
OOW & SS	-	-	-	48	-	-
Command	17	9	-	-	-	-
English Course	7	14	16	42	54	63
Maritime English CBT	7	14	16	42	54	63
ECDIS	2	7	-	7	-	-
EMC & EOW	-	-	-	-	-	75
Wartsila RT-Flex Enginej	-	-	-	-	-	48
Engine RT-Flex Advance	-	-	-	-	31	25
MC/ME Course (new course)	-	-	-	-	-	42
ME Engine Advance	-	-	-	-	42	30
<b>รวมจำนวนชั่วโมงอบรม/ตำแหน่ง/คน (สำหรับระยะเวลาในการอบรมสองปี)</b>	<b>75</b>	<b>105</b>	<b>57</b>	<b>145</b>	<b>243</b>	<b>335</b>

**ระบบการกู้ภัยเรือร่วมกัน Automated Mutual assistance Vessel Rescue System (AMVER)** : โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งเป็นโครงการที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเฉพาะ โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุม และมีเรือพาณิชย์ทั่วโลกสมัครใจเข้าร่วมโครงการในการรายงานข่าวสาร การค้นหา และการกู้ภัยเรือที่ครอบคลุมทั่วโลกเพื่อช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเล ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการนี้อย่างต่อเนื่องและมีผลการปฏิบัติงานที่ดีจากการรับรองโดย USCG โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล AMVER ทุกปีจากตัวแทนของสถานทูตสหรัฐอเมริกา ณ กรุงเทพฯ อ้างอิงถึงข้อความในจดหมายชมเชยจากหน่วยป้องกันชายฝั่งของสหรัฐอเมริกา (USCG) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงรางวัลที่ได้รับ “บริษัทฯ คว้าภาคภูมิใจในเจ้าหน้าที่และลูกเรือที่มีความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของชีวิตเมื่ออยู่กลางทะเล”

### สัมมนาหลักสูตรการวางแผนการลงทุนสำหรับพนักงาน

ในวันที่ 7 สิงหาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนรวมกสิกรไทย จำกัด ได้จัดให้มีการประชุมเพื่อรับทราบผลการจัดการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และการสัมมนาในบริษัทฯ เพื่อเสริมสร้างความรู้ทางในการวางแผนด้านการเงินและการลงทุนให้กับพนักงานในหัวข้อเรื่อง “ตั้งเป้ารายก่อนแก่” และ “เลือก LTF/RMF อย่างไรให้คุ้ม”



## การพัฒนาชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างยิ่งว่าชุมชนและสังคมที่เข้มแข็งเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงสนับสนุนและมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และเอาใจใส่ในผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดไว้ รวมถึงการค่อยๆ เข้าไปมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบต่อสังคม การจัดตั้งและขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ ต่อไป

ในปี 2554 เหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศไทย ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนจำนวนนับล้าน ทรัพย์สินเกิดความเสียหายและถูกทำลายอย่างไม่เคยมีมาก่อน ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ เองก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกันบ้านของพนักงานหลายคนต้องจมอยู่ใต้น้ำที่ความสูง 2 เมตร! และถึงแม้ว่าพนักงานเหล่านี้จะต้องเผชิญกับความยากลำบากของสภาพที่อยู่อาศัย รวมถึงสิ่งของมีค่าต่างๆเสียหาย แต่พนักงานยังคงมาปฏิบัติหน้าที่ตามปกติ ซึ่งบริษัทฯ รู้สึกขอบคุณเป็นอย่างยิ่งถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ โดยทางบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่เดือดร้อนจากอุทกภัยในด้านต่างๆ เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระและความเดือดร้อนโดยกำหนดให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่รับเรื่องและประสานงานสำหรับพนักงานที่ไม่สามารถเดินทางมาปฏิบัติหน้าที่ได้ บริษัทฯ ได้อนุญาตให้ลาหยุดเป็นกรณีพิเศษ สำหรับพนักงานที่ได้รับความเดือดร้อนในด้านที่พักอาศัย บริษัทฯ ได้จัดเตรียมที่พักอาศัยใจกลางเมืองให้แก่พนักงานและครอบครัว นอกจากนี้พนักงานที่จัดหาที่พักอาศัยเองก็สามารถนำค่าใช้จ่ายมาเบิกกับบริษัทฯ ได้

### สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกันนานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- บริษัทฯ ให้การสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี (MMTC) โดยในปี 2563 ปี 2562 ปี 2561 ปี 2560 ปี 2559 ปี 2558 ปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 1,671,000 บาท 1,005,000 บาท 1,119,000 บาท 1,194,080 บาท 1,633,900 บาท 1,264,960 บาท 1,100,000 บาท 1,345,400 บาท 2,131,900 บาท 2,339,800 บาท และ 2,355,120 บาท ตามลำดับ แก่นักเรียนที่ขาดแคลนเงินทุน

- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภาการศึกษาไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2562 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือน มีนาคม และเดือนกันยายน มีจำนวนโลหิตรวม 40,500 ซีซี
- ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 246,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 21” ให้กับคณะ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงและทาสีต่อเติม ห้องน้ำ ห้องสุขา ห้องปฐมพยาบาล ห้องครัวและโรงอาหาร ปรับสภาพภูมิทัศน์ บริเวณโดยรอบของโรงเรียน ทาสีสวนเด็กเล่น สนามกีฬา ทางเข้าโรงเรียนและสร้างหลังคาของสถานีหยุดรถรับส่งนักเรียน ให้แก่โรงเรียน บ้านทุ่งโป่ง ตำบลหนองปรือ อำเภอนงนุช จังหวัดกาญจนบุรี บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคอย่างต่อเนื่อง ดังนี้
  - 1) ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 211,790 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 20” ให้กับคณะ นักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงห้องน้ำ โรงอาหาร สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน ทาสีตึกเรียนสำหรับเด็กอนุบาล ณ โรงเรียนชอย 19 สาย 2 ขวา
  - 2) ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 232,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 19” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงห้องกิจกรรม ห้องพยาบาล สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านธรรมรัตน์ จังหวัดฉะเชิงเทรา
  - 3) ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนนทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้าน ชับดินดำ จังหวัดสระบุรี
  - 4) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี
  - 5) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแคว จังหวัดสระแก้ว
  - 6) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา
  - 7) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว
  - 8) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ
  - 9) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียน และปรับปรุงห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีมาเป็นพนักงาน/ลูกเรือของบริษัทฯ และให้การส่งเสริมเพื่อพัฒนาคุณภาพของพนักงาน/ลูกเรือไทยเหล่านี้อย่างต่อเนื่องซึ่งพนักงาน/ลูกเรือเหล่านี้สามารถทำงานกับเจ้าของเรือไทยทั่วไปได้โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องทำงานกับบริษัทฯ เพียงแห่งเดียวเท่านั้น
- จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีก่อน บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการอาชีวศึกษา ในการปรับปรุงความรู้ และส่งเสริมการเรียนการสอน สำหรับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งตามบันทึกความเข้าใจนี้ บริษัทฯ ได้สร้างหอพัก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักศึกษาสำเร็จตามโครงการที่วางไว้เรียบร้อยแล้ว และได้ส่งมอบหอพักที่มี 96 เตียงนอนให้กับวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ซึ่งมีมูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 25.40 ล้านบาท บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมถึงซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้อง

สมาคมด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคตในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรติยศให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช

- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวินานาชาติ 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 28 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากจนอย่างต่อเนื่อง จากที่เคยรายงานไว้แล้วในรายงานประจำปีเมื่อปีที่แล้ว บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 15 เครื่อง เพื่อใช้ในกิจกรรมการเรียนการสอนของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ และได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีความทันสมัยเพิ่มอีกจำนวน 3 เครื่อง (Dell Celeron 2 GHZ, Hard Disk 40 GB) แก่โรงเรียนเพื่อให้การเรียนการสอนในโรงเรียนมีความทันสมัยมากขึ้นด้วย
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็กเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2551
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภาอากาศไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรรมชาติพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยมจำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาศศึกษา
- 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 และบริษัทฯ ได้อาสาดูแลและเข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้เด็กที่ขาดแคลนได้รับทุนการศึกษา โดยปัจจุบันบริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาเด็กผู้หญิงคนหนึ่งที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดหาแหล่งประกอบอาชีพให้แก่เยาวชนและให้การสนับสนุนการพัฒนาทางร่างกายและสติปัญญาของเด็กหนุ่มในหมู่บ้านแห่งนี้ เพื่อที่จะก้าวเข้ามาฝึกอบรมอาชีพการเดินเรือขั้นพื้นฐาน โดยทางบริษัทฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะเข้ามาประกอบอาชีพการเดินเรือให้กับบริษัทฯ ได้อย่างสมบูรณ์และตรงกับสายงานอาชีพในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เขมังกูดี ทามิล นาฑูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547

- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษ (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพาณิชยนาวิ
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านคือ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิเพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมาในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านคือ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการพานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา

## GRI CONTENT INDEX

GRI Standard	Disclosure	2020 Annual Report Page Number	2020 Annual Report Section Reference
<b>GRI 102: GENERAL DISCLOSURES</b>			
<b>Organizational profile</b>			
102-1	Name of the organization	64	Corporate Information
102-2	Activities, brands, products, and services	42-45	Nature of Business and Industry
102-3	Location of headquarters	64	Corporate Information
102-4	Location of operations	64, 71	Registered Office Address of Subsidiary and Associated Companies
102-5	Ownership and legal form	64	Corporate Information
102-6	Markets served	42-45	Nature of Business and Industry
		12	Board of Directors' Report: Market Segmentation/Benchmarking
102-7	Scale of the organization	208-209	Financial Highlights
		42-45	Nature of Business and Industry
		68-70	Name and Category of Subsidiaries and Associated Companies in which the Company holds more than 10% of shares sold by them
102-8	Information on employees and other workers	110-111	Sustainability Report: Employee Information
102-9	Supply chain		None
102-10	Significant changes to the organization and its supply chain		No significant changes
102-11	Precautionary Principle or approach	73-82	Risk Management
102-12	External initiatives	4-8	Board of Directors' Report
		51-60	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
102-13	Membership of associations	51-60	Nature of Business and Industry: Maritime Laws and Regulations
<b>Strategy</b>			
102-14	Statement from senior decision-maker	83	Message from the Board of Directors
		4-32	Board of Directors' Report
102-15	Key impacts, risks, and opportunities	73-82	Risk Management
<b>Ethics and integrity</b>			
102-16	Values, principles, standards, and norms of behavior	90	Sustainability Report: Corporate Governance, Ethics and Integrity
		178-179	Corporate Governance Report: Leadership and Vision
102-17	Mechanisms for advice and concerns about ethics	169-170	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy



GRI Standard	Disclosure	2020 Annual Report Page Number	2020 Annual Report Section Reference
<b>Governance</b>			
102-18	Governance structure	146-147	Organization chart
		148-157	Organization Structure
102-22	Composition of the highest governance body and its committees	148-157	Organization Structure
102-23	Chair of the highest governance body	148-157	Organization Structure
102-24	Nominating and selecting the highest governance body	174-176	Corporate Governance Report: Directors' Nomination
102-25	Conflicts of interest	180-181	Corporate Governance Report : Conflict of Interest
102-26	Role of highest governance body in setting purpose, values, and strategy	149-151	Organization Structure
		178-180	Corporate Governance Report: Leadership and Vision
102-28	Evaluating the highest governance body's performance	185-186	Managing Director Evaluation
102-30	Effectiveness of risk management processes	151, 154	Organization Structure
102-31	Review of economic, environmental, and social topics	150-151, 184	Corporate Governance Report: Board of Directors' Meeting
102-32	Highest governance body's role in sustainability reporting	83	Message from the Board of Directors on Sustainability Report
102-33	Communicating critical concerns	160-168	Corporate Governance Report
102-35	Remuneration policies	170-173, 176	Corporate Governance Report: Directors and Management Remuneration
		154-155	Organization Structure: The Remuneration Committee
102-36	Process for determining remuneration	176	Remuneration Criteria
102-37	Stakeholders' involvement in remuneration	161	Right of Shareholders
<b>Stakeholder engagement</b>			
102-40	List of stakeholder groups	84-87	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-41	Collective bargaining agreements		Not applicable
102-42	Identifying and selecting stakeholders	84	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-43	Approach to stakeholder engagement	84	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
102-44	Key topics and concerns raised	84	Sustainability Report: Stakeholder Engagements
<b>Reporting practice</b>			
102-45	Entities included in the consolidated financial statements	84	Sustainability Report: The scope of the report

GRI Standard	Disclosure	2020 Annual Report Page Number	2020 Annual Report Section Reference
102-46	Defining report content and topic boundaries	84	Sustainability Report: The process for defining the content of the report
102-47	List of material topics	87	Sustainability Report: The Materiality Assessment
102-48	Restatements of information	84	Sustainability Report: The boundary and limitations of the report
102-49	Changes in reporting	84	Sustainability Report: The boundary and limitations of the report
102-50	Reporting period	84	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-51	Date of most recent report	84	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-52	Reporting cycle	84	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-53	Contact point for questions regarding the report	173	Corporate Governance Report: Investor Relations
102-54	Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	84	Sustainability Report: Overview of Sustainability Report
102-55	GRI content index	125-129	GRI content index
<b>GRI 103: MANAGEMENT APPROACH</b>			
103-1	Explanation of the material topic and its boundary	84, 91-121	Sustainability Report: The boundary and limitations of the report
103-2	The management approach and its components	91-121	Sustainability Report: Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
103-3	Evaluation of the management approach	91-121	Sustainability Report: Sustainable Management Performance for Economic, Environment and Social
<b>GRI 201: ECONOMIC PERFORMANCE</b>			
201-1	Direct economic value generated and distributed	92	Sustainability Report: Direct Economic Value Generated and Distributed
<b>GRI 205: ANTI-CORRUPTION</b>			
205-2	Communication and training about anti-corruption policies and procedures	169	Corporate Governance Report: Policy on preventing Corruption and bribery
205-3	Confirmed incidents of corruption and actions taken	169	Corporate Governance Report: Whistleblowing Policy
<b>GRI 304: BIODIVERSITY</b>			
304-2	Significant impacts of activities, products, and services on biodiversity	103	Sustainability Report: Ballast Water Treatment

GRI Standard	Disclosure	2020 Annual Report Page Number	2020 Annual Report Section Reference
<b>GRI 305: EMISSIONS</b>			
305	Emissions	103-106	Sustainability Report: Green House Gases Emissions
<b>GRI 306: EFFLUENTS AND WASTE</b>			
306	Effluents and Waste	103	Sustainability Report: Ballast Water Treatment
<b>GRI 401: EMPLOYMENT</b>			
401-2	Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	109-110, 167	Corporate Governance Report: Employee
401-3	Parental leave	110-111	Sustainability Report: Employee Information
<b>GRI 403: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY</b>			
403-1	Occupational health and safety management system	94-96, 112-113	Sustainability Report: International Safety Management Code
403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	94-96, 112-113	Sustainability Report: International Safety Management Code
403-5	Worker training on occupational health and safety	112-113	Sustainability Report: Safety & Occupational Health
<b>GRI 404: TRAINING AND EDUCATION</b>			
404-1	Average hours of training per year per employee	114-120	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2020
404-2	Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	114-120	Sustainability Report: List of Major Training Programs conducted by The Company's Maritime Training Center for the year 2020
<b>GRI 405: DIVERSITY AND EQUAL OPPORTUNITY</b>			
405-1	Diversity of governance bodies and employees	111	Sustainability Report: Number and proportion of the employees of the Company including GCSA at the ashore offices, by gender and nationality
<b>GRI 406: NON-DISCRIMINATION</b>			
406-1	Incidents of discrimination and corrective actions taken		None
<b>GRI 408: CHILD LABOR</b>			
408-1	Operations and suppliers at significant risk for incidents of child labor		It is our policy to respect and comply with local laws, regulations and traditions of every place we conduct our business. We intend to treat employees with respect for dignity of human beings.

GRI Standard	Disclosure	2020 Annual Report Page Number	2020 Annual Report Section Reference
<b>GRI 412: HUMAN RIGHTS ASSESSMENT</b>			
412-3	Significant investment agreements and contracts that include human rights clauses or that underwent human rights screening		All significant contractors are fully complied with the local labor laws.
<b>GRI 418: CUSTOMER PRIVACY</b>			
418-1	Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	108	Sustainability Report: Customer Privacy