รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน 2564

สารบัญ

	หัวข้อ	หน้า
1.	สารจากคณะกรรมการบริษัท	3
2.	จุดเด่นที่สำคัญ	4
3.	ภาพรวมของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน	5
4.	ห่วงโซ่คุณค่าอย่างยั่งยืน	6
5.	ความเชื่อมโยงกับผู้มีส่วนได้เสีย	7
6.	การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน	11
7.	การมีส่วนร่วมในเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	12
8.	ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน	15
9.	ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ	17
10.	ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม	19
11.	รายงานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD) ของบริษัทฯ	20
12.	ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code)	25
13.	ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code)	27
14.	MARPOL	28
15.	การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	31
16.	การปล่อยก๊าซเรือนกระจก	34
17.	รายงานข้อมูลการปล่อยก๊าซต่างๆ	35
18.	ลูกค้า	42
19.	พนักงาน	44
20.	ความรู้และการพัฒนา	50
21.	การพัฒนาชุมชนและสังคม	58
22.	ดัชนีอ้างอิง	62

สารจากคณะกรรมการบริษัท

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะนำเสนอรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำตามกรอบ Global Reporting Initiative (GRI) Standards), มาตรฐานการรายงานตามกรอบ Carbon Disclosure Project (CDP), มาตรฐานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (Task Force on Climate-related Financial Disclosures :TCFD) และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (United Nations' Sustainable Development Goals: SDGs)โดยรายงานฉบับนี้ได้ครอบคลุมผลการดำเนินงานสำคัญของบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่ในรอบปี 2564 และได้สื่อสารถึงการวิเคราะห์ประเด็นที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม ธรรมาภิบาลที่ยั่งยืน และประเด็นด้านจริยธรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย และที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักเป็นประจำทุกปี เพื่อให้แน่ใจว่าสอดคล้องกับสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ในปี 2564 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการทบทวนวิสัยทัศน์และพันธกิจ และค่านิยมหลักของบริษัทฯ ทั้งนี้ วิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทฯ คือ "การเป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยม เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก" ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าวิสัยทัศน์และพันธกิจดังกล่าวนี้จะประสบความสำเร็จได้โดยมุ่งเน้นที่ค่านิยมหลักของบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ ความซื่อสัตย์สุจริต ความยั่งยืน ธรรมเนียมปฏิบัติ และนวัตกรรม ค่านิยมหลักเหล่านี้รวมอยู่ในทุกสิ่งที่บริษัทฯ ปฏิบัติและเป็นภารกิจหลักของบริษัทฯที่จะต้องมีการติดตามในการดำเนินงานเป็นประจำทุกวัน

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ได้สรุปความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และนำเสนอแนวทางที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงเรื่องต่างๆ ให้ดียิ่งขึ้นในทุกระดับ บริษัทฯ ยินดีรับฟังข้อคิดเห็น คำแนะนำ หรือความเห็นเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้และบริษัทฯ ขอยืนยันว่าคำแนะนำหรือความเห็นในแต่ละเรื่องจะได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังเพื่อนำไปดำเนินการต่อไป

ในนามของคณะกรรมการบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) เราขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วมทั้งแรงกายและแรงใจทำให้บริษัทฯ ประสบความสำเร็จและมีการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริงต่อไป

ในนามคณะกรรมการ
บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด

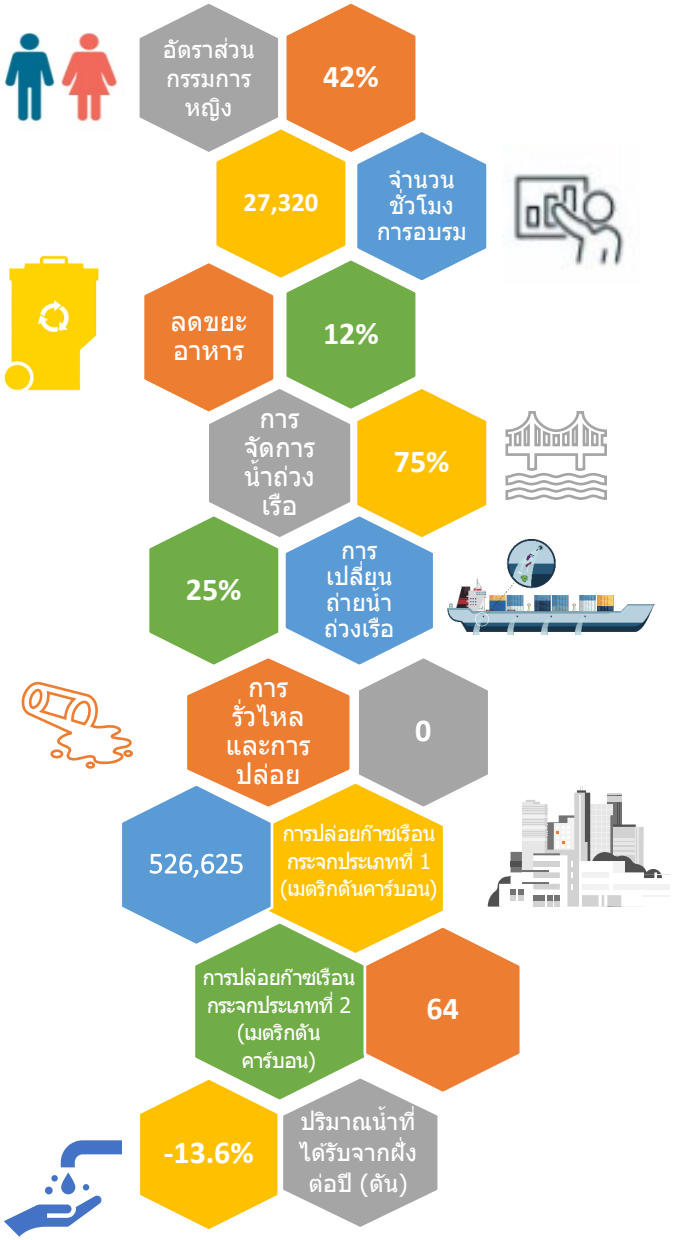
นายชัยภัทร ศรีวิสารวาจา
ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ

นายคาลิด มอยนูดดิน ฮาชิม
กรรมการผู้จัดการ

14 กุมภาพันธ์ 2565

จุดเด่นที่สำคัญ

เรือของพีเอสแอลได้รับการออกแบบมาโดยเฉพาะเพื่อดำเนินธุรกิจในแถบทะเลบอลติกซึ่งมีอุปสงค์อยู่มาก พีเอสแอลเป็นบริษัทเดินเรือที่ดำเนินธุรกิจเป็นเจ้าของเรือและบริหารจัดการเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองขนาดแฮนดี้ไซส์ ขนาดซุปราแมกซ์ และขนาดอัลตราแมกซ์สำหรับขนส่งสินค้าแห้งเทกอง กองเรือของพีเอสแอลมีจำนวน 36 ลำ โดยมีขนาดระวางบรรทุกรวม 1,585,805 เดทเวทตัน



ภาพรวมของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างผลตอบแทนสูงสุดอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยรายงานฉบับนี้ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยเน้นไปที่ธุรกิจหลัก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์แห่งความยั่งยืน ทั้งนี้บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการที่บริษัทฯ มีเรือเดินทะเลเดินเรืออยู่ทั่วโลก ซึ่งเรือ ส่วนใหญ่ได้ถือธงสัญชาติไทยนั้นถือเป็นเสมือนตัวแทนของประเทศ จึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่างๆ อย่างเคร่งครัด

บริษัทฯได้นำเสนอผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแง่ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และความยั่งยืน บริษัทฯมุ่งมั่นที่จะสร้างมูลค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียโดยการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้อง และดำเนินธุรกิจภายใต้วิสัยทัศน์และภารกิจที่สำคัญ บริษัทฯให้ความสำคัญในเรื่องความโปร่งใส ความเชื่อถือได้การมีความรับผิดชอบ ความเป็นอิสระ และความเท่าเทียมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและกลยุทธ์ที่กำหนดไว้

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

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ นำเสนอกิจกรรมและข้อมูลของบริษัทฯ ตั้งแต่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม 2564

รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ ได้จัดทำตามแนวทางการรายงานของ GRI Standard ในระดับทางเลือกหลัก (Core รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนนี้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (UN’s Sustainable Development Goals: SDGs) มาตรฐานการรายงานตามกรอบ Carbon Disclosure Project (CDP) และมาตรฐานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (Task Force on Climate-related Financial Disclosures: TCFD) เพื่อเพิ่มความโปร่งใสของข้อมูลบริษัทฯ ในเรื่องความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศที่สอดคล้องกัน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับข้อมูลที่มีคุณภาพมากขึ้น

ขอบเขตของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้รวมข้อมูลของบริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

กรอบและข้อจำกัดของรายงาน

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้ได้ถูกรวบรวมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงกรอบการรายงานจากปี 2563

กระบวนการในการกำหนดเนื้อหาในรายงาน

บริษัทฯ ได้กำหนดเนื้อหาของรายงานโดยการค้นคว้าร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียหลักเพื่อให้ได้รับข้อคิดเห็นจากบุคคลเหล่านั้น ข้อมูลต่างๆในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนโดยผู้บริหารระดับสูงก่อนนำเสนอให้กรรมการผู้จัดการอนุมัติ หลังจากนั้นรายงานฉบับนี้ได้ถูกนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติ

ห่วงโซ่คุณค่าอย่างยั่งยืน (Sustainable Value Chain)

ข้อมูล → กรอบความยั่งยืน และกลยุทธ์ → ผลลัพธ์/การสร้างคุณค่า → ผู้มีส่วนได้เสีย

ปี 2563

กองเรือของบริษัทฯ: 36 ลำ
1,585,805 เดทเวทตัน

อายุเรือเฉลี่ย: 9.3 ปี*

จำนวนพนักงาน: 925 คน (พนักงานที่สำนักงานและลูกเรือ)

ส่วนของผู้ถือหุ้น: 337.39 ล้านเหรียญสหรัฐ*

สินทรัพย์รวม: 712.35 ล้านเหรียญสหรัฐ*

(* ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563)

วิสัยทัศน์ และพันธกิจ

เป็นบริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก

มุ่งมั่นในเรื่องทรัพยากรบุคคล การดำเนินงาน และเทคโนโลยี

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคลสำหรับการเติบโตและความสำเร็จของธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานผ่านการอบรมภายในบริษัทฯ และโครงการพัฒนาต่าง ๆ สำหรับพนักงานภายในองค์กร
บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินงานโดยการพัฒนาและนำระบบอัตโนมัติมาใช้เพื่อประสิทธิผลในการ ดำเนินงานสูงสุดนอกจากนั้น บริษัทฯยังมุ่งมั่นในการใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุดเพื่อปรับปรุง ประสิทธิผลในการดำเนินงานและเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การรักษาสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ถือเป็นหน้าที่ในการลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้ลด การปล่อยมลพิษซึ่งสามารถวัดผลได้จากการแทนที่เรือเก่าด้วยเรือใหม่ที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพ ในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการต่าง ๆ มากมายในการลดการ ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เช่น การติดตั้งอุปกรณ์ Mewis Ducts บนใบพัดเรือการทำความสะอาดตัวเรือ ด้านนอก ใต้น้ำและใบพัดเรือเป็นประจำ เพื่อลดแรงเสียดทานให้น้อยที่สุด การใช้สารเคลือบผิวเรือที่มีประสิทธิภาพ (สีกันเพรียง) การหลีกเลี่ยงการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างสิ้นเปลืองบนเรือ และการพิจารณาสภาพอากาศ สำหรับเส้นทางการเดินเรือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินเรือ บริษัทฯมุ่งมั่นที่จะใช้เชื้อเพลิง ที่มีค่า กำมะถันต่ำ และหลีกเลี่ยงการติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) ที่ทำให้เกิดความเป็นกรดในมหาสมุทร

ความใส่ใจต่อชุมชน

การพัฒนาชุมชนต่างๆ ถือเป็นเรื่องที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ให้เงินบริจาคแก่โรงเรียนต่าง ๆ รวมทั้งให้ทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีความเหมาะสมของศูนย์ฝึกพาณิชย์ นาวี และมีการดำเนินการต่าง ๆ อีกมากมาย

ปี 2564

- ส่วนของผู้ถือหุ้น: 429.84 ล้านเหรียญสหรัฐ ^
- สินทรัพย์รวม: 704.09 ล้านเหรียญสหรัฐ ^
- กำไรสุทธิ: 136.96 ล้านเหรียญสหรัฐ ^
- อัตราส่วนเงินปันผล: ร้อยละ 61
- การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อการขนส่งสินค้าในปริมาณตัน-ไมล์เฉลี่ยลดลง: จาก 12.9 กรัมต่อตัน-ไมล์ในปี 2557 เป็น 7.42 กรัมต่อตัน-ไมล์ในปี 2564
- ปริมาณการซื้อน้ำจากฝั่งลดลง: ร้อยละ 13.6 เมื่อเทียบกับปี 2562
- ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือ: ร้อยละ 78 ของกองเรือบริษัทฯ
- รายงานเหตุการณ์การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน: ศูนย์
- รายงานเหตุการณ์การละเมิดสิทธิมนุษยชน: ศูนย์
- การอบรมพนักงาน: 27,320 ชั่วโมง
- การช่วยเหลือชุมชน: แจกอาหาร 60,000 กล่อง แก่ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจาก Covid-19 ในกรุงเทพฯ
- การสนับสนุนการศึกษา: บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์ จำนวน 20 เครื่องให้แก่โรงเรียนในถิ่นทุรกันดาร

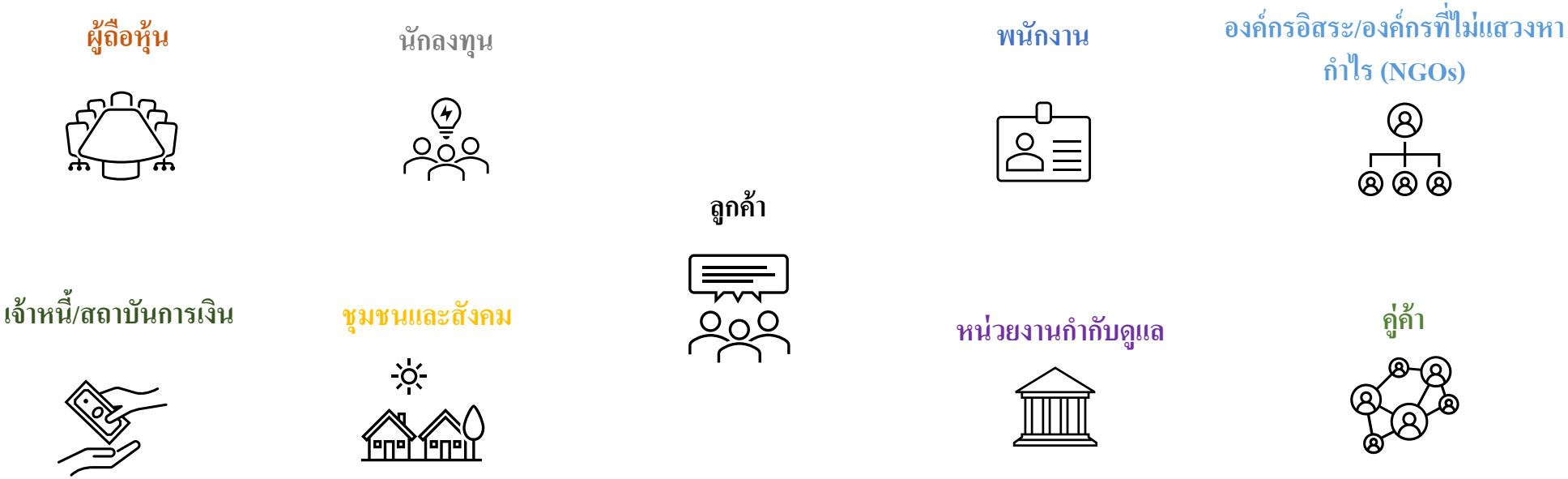
(^ ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564)

ผู้ถือหุ้น
ลูกค้า
คู่ค้า
หน่วยงานกำกับดูแล
ชุมชน
องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร

ความเชื่อมโยงกับผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Engagements)

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

ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งประเภทและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 9 กลุ่ม ดังแสดงในตารางต่อไปนี้ หน่วยธุรกิจทุกหน่วยงานมีความรับผิดชอบในการสร้าง และรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยผ่านการสื่อสารรับฟังข้อเสนอแนะ และประเมินความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

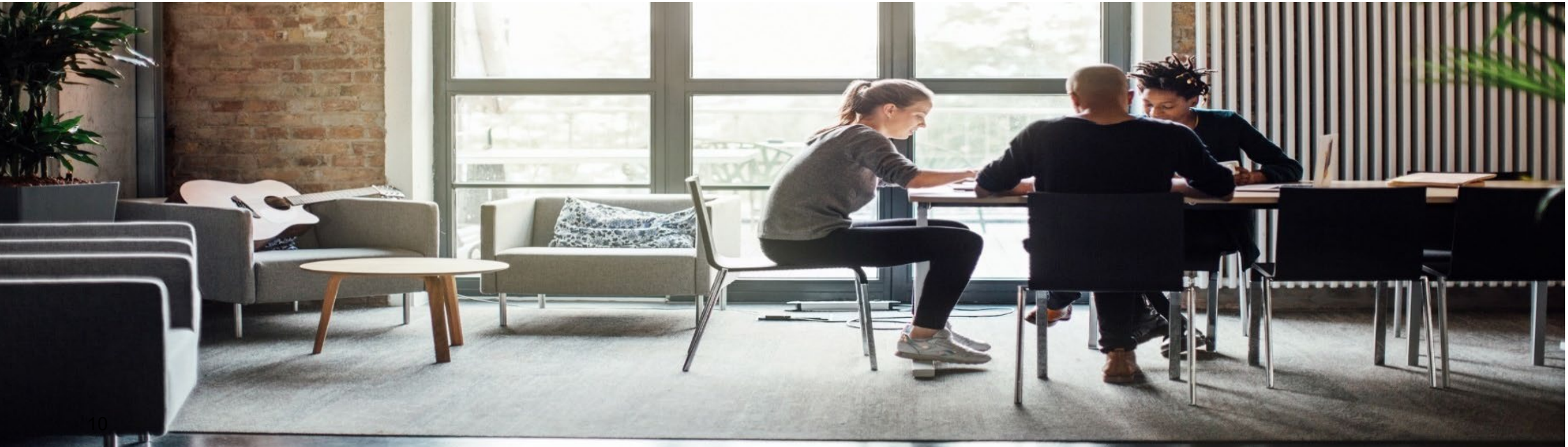


กระบวนการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสีย

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
ผู้ถือหุ้น	• ได้รับผลตอบแทนในรูปแบบเงินปันผล • การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ • ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรม และโปร่งใส • การบริหารความเสี่ยง • ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน • จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และในการให้ข้อเสนอแนะแก่บริษัทฯ • การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ง่าย	• สร้าง รักษา และเพิ่มพูนมูลค่าเพิ่มอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ • เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องแม่นยำและทันเวลา • ตอบข้อสงสัยต่างๆทั้งหมด • สื่อสารกับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการเยี่ยมชมบริษัทฯ การจัด Road Show และ การจัดประชุม • มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงระหว่างผู้ถือหุ้นกับผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ • จัดการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละครั้ง รวมถึง การจัดกิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (SET Opportunity Day) ทุกไตรมาส (วีดีโอสำหรับการประชุมและกิจกรรมต่างๆ ได้ถูกเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ) • จดหมายข่าวรายไตรมาสจากกรรมการผู้จัดการ • รายงานประจำปีและรายงานอื่นๆ เช่นรายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ
ลูกค้า	• การบริการอย่างมืออาชีพในอัตราค่าบริการที่ยุติธรรม • การปฏิบัติตามสัญญา	• พัฒนาการให้บริการตามความต้องการที่หลากหลาย • ให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อถือได้ เป็นมืออาชีพและให้ความช่วยเหลือแก่ลูกค้า • ตอบข้อซักถามอย่างละเอียดโดยทันที • จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของลูกค้า • ปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญา
พนักงาน	• ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม • ความมั่นคงและความก้าวหน้าทางอาชีพ • การพัฒนาความรู้ความสามารถ • สภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี • ความปลอดภัยในการทำงาน	• เคารพสิทธิมนุษยชน และความแตกต่างของแต่ละบุคคล • ให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน • ให้ความปลอดภัยในการทำงาน • พัฒนาศักยภาพของพนักงาน ผ่านการฝึกอบรม

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
		• ทบทวนโครงสร้างผลตอบแทน สวัสดิการ และผลประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สามารถแข่งขันกับบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันได้ • ช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ • จัดทำแบบสอบถามความพึงพอใจของพนักงาน
เจ้าหนี้/สถาบันการเงิน	• ความสามารถในการชำระหนี้ภายในเวลาที่กำหนด • กำหนดผลตอบแทนจากเงินกู้และค่าธรรมเนียมที่ยุติธรรม • ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญา • เปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส	• ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญากู้ รวมถึงเงื่อนไขในแง่ของวัตถุประสงค์ของเงินกู้ การชำระคืน หลักประกัน และเงื่อนไขอื่นๆที่ได้ตกลงกัน • จัดให้มีการประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์อันดีอย่างสม่ำเสมอ • จัดทำรายงานทางการเงินและรายงานผลการดำเนินงานประจำปี • ตอบกลับข้อสงสัยอย่างทันท่วงที
ชุมชนและสังคม	• ส่งเสริมคุณภาพชีวิต • สนับสนุนกิจกรรมทางสังคม • การรักษาสิ่งแวดล้อม	• สนับสนุนชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ • พบปะกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญในชุมชนเพื่อวางแผนและดำเนินโครงการพัฒนาชุมชน • จัดให้มีและบังคับใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
หน่วยงานกำกับดูแล	• ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบต่างๆ • มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและโปร่งใส • เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา	• ปฏิบัติตามข้อแนะนำในการติดต่อกับภาครัฐจริยธรรมธุรกิจ รวมถึงให้ความร่วมมือในการศึกษาวิจัย • สอบทานการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับเป็นประจำ • เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯอย่างสม่ำเสมอ • มีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ • จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัทฯ ฯลฯ • มีช่องทางการรับฟังข้อคิดเห็น และนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง
คู่ค้า	• เปิดโอกาสให้มีกระบวนการในการจัดซื้ออย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน	• ปฏิบัติต่อคู่ค้าด้วยเงื่อนไขตามหลักปฏิบัติและจารีตประเพณีของอุตสาหกรรม • ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	หลักปฏิบัติและการมีส่วนร่วม
	• กำหนดราคาที่ยุติธรรม • รักษาชื่อเสียงที่ดีและความน่าเชื่อถือ • ปฏิบัติตามเงื่อนไขการชำระเงิน	• ชำระเงินตามกำหนด • มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์
องค์กรอิสระ/องค์กรที่ไม่แสวงหากำไร (NGOs)	• ร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาที่ยั่งยืน	• หารือผ่านสมาคมอุตสาหกรรม • การมีส่วนร่วมโดยตรงเพื่อส่งเสริมความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด
นักลงทุน	• ผลตอบแทนจากการลงทุน • การเติบโตอย่างยั่งยืนของธุรกิจ • ดำเนินกิจการด้วยความยุติธรรมและโปร่งใส • การบริหารจัดการความเสี่ยง • จัดให้มีช่องทางที่เหมาะสมในการติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทฯ • การเข้าถึงผู้บริหารของบริษัทฯได้ง่าย	• มีช่องทางการสื่อสารโดยตรงกับผู้บริหาร • การพบปะและการประชุมทางโทรศัพท์ (conference call) รวมถึงจัดให้มีช่วงตอบข้อซักถาม • เปิดเผยข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ฯอย่างสม่ำเสมอ • การนำเสนอ (Presentation) และจัด Road Show 11 ครั้ง ในปี 2564 • จัดทำรายงานประจำปี และรายงานอื่นๆ เช่น รายงานข่าวของบริษัท ฯลฯ



การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) ด้านความยั่งยืน

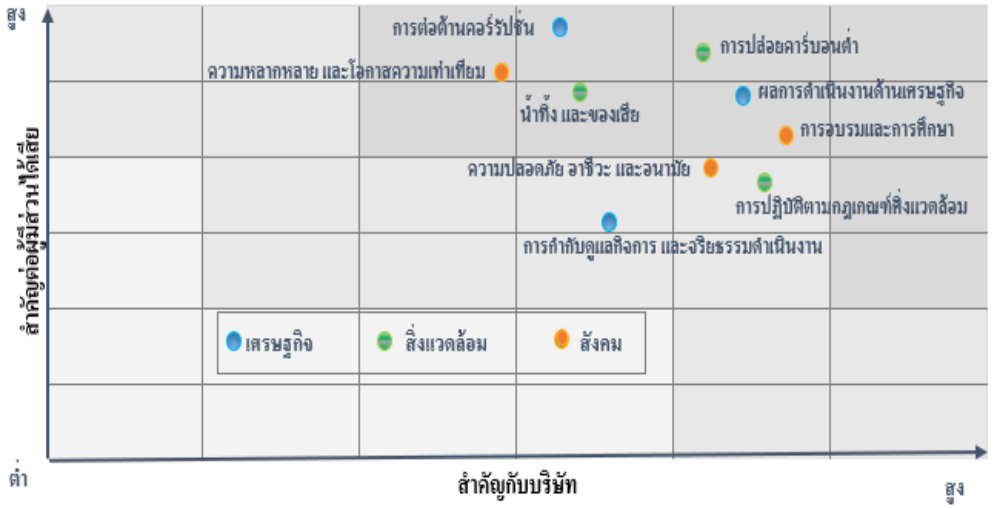
เนื้อหาของรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอนโยบายบริษัทฯ ความสำเร็จ และความท้าทายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายในกรอบระยะเวลาในการรายงาน บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าได้มีการประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน

ในปัจจุบัน บริษัทฯ แบ่งประเภทและจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียออกเป็น 9 กลุ่ม

ตารางแสดงประเด็นของเนื้อหาความยั่งยืนด้านล่างนี้ประกอบด้วย 9 หัวข้อที่สำคัญ ซึ่งแต่ละหัวข้อจะครอบคลุมถึงประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนที่บริษัทฯให้ความสำคัญ

สำหรับ 9 หัวข้อนี้ ถือเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญต่อรายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนปีนี้ของบริษัทฯ บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในการปรับปรุงการประเมินประเด็นที่สำคัญในเนื้อหานี้ และได้เพิ่มข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรายงานฉบับนี้ตามลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย

ประเด็นความสำคัญด้านความยั่งยืน สำหรับปี 2564



เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบการรายงานของ GRI Standards และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) การประเมินในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนนี้ครอบคลุม 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การระบุเรื่องที่มีความเกี่ยวเนื่อง (Relevance) โดยการประเมินถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในแต่ละเรื่องทั้งจากภายในและภายนอกบริษัทฯ และจากหน่วยงานในบริษัทฯ โดยนำตัวชี้วัดของ GRI มาพิจารณาประกอบกัน
2. การจัดลำดับความสำคัญเนื้อหาที่มีอิทธิพล และผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อบริษัทฯ โดยพิจารณาแต่ละหัวข้อ ประเด็นต่างๆที่มีความสำคัญต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนหัวข้อและประเด็นต่างๆ ที่สะท้อนถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและสังคม
3. การลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นโดยผ่านการสอบทานและการประเมินผล โดยได้ทบทวนเนื้อหาผ่านการประเมิน Materiality Matrix ซึ่งการประเมินนี้ได้จัดทำผ่านทางแต่ละหน่วยงานของบริษัทฯ โดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร
4. การตรวจสอบบริบทของรายงานเป็นประจำทุกปี โดยใช้ผลตอบรับที่ได้จากผู้มีส่วนได้เสียมารวมไว้ในการจัดทำรายงานครั้งนี้ โดยได้รับผ่านช่องทางต่างๆ เช่น กิจกรรมบริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน (Opportunity Day) การพบปะกับนักลงทุน เว็บไซต์ของบริษัทฯ หน่วยงานกำกับดูแล และการรายงานข่าวของบริษัทฯ จากสื่อมวลชน

การมีส่วนร่วมในเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

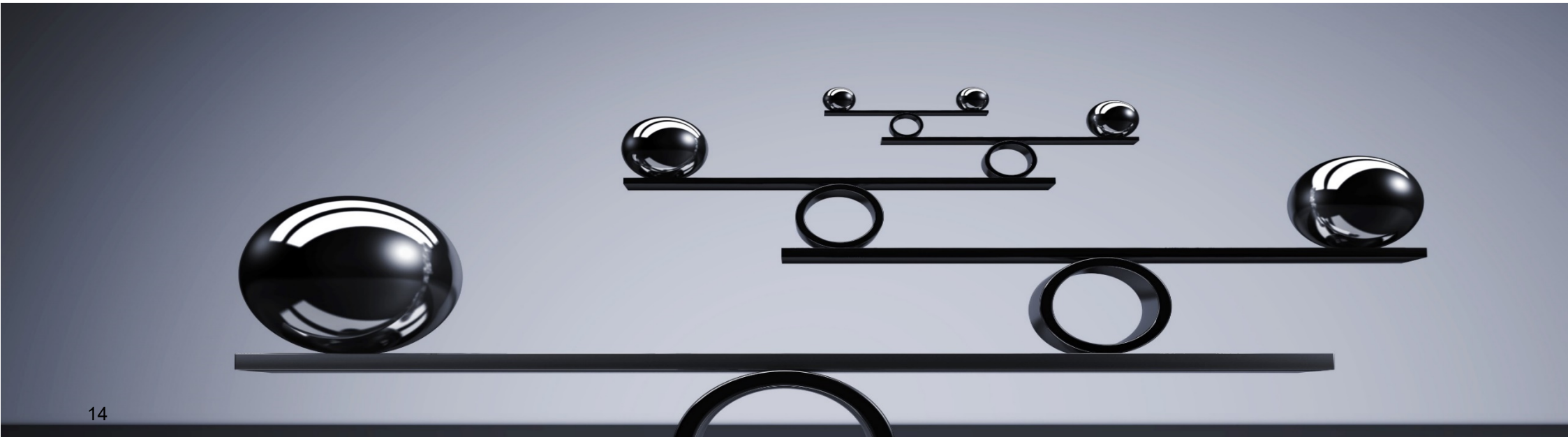
บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (SDGs) โดยบริษัทฯ ได้รวมเป้าหมายเหล่านี้ไว้ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้แน่ใจว่าผู้บริหารและพนักงานทุกคนพร้อมที่จะบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืนในระดับสากลพร้อมกับการเติบโตทางธุรกิจและผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่การส่งเสริมสุขภาพที่ดี และความเป็นอยู่ที่ดี การศึกษาที่มีคุณภาพ ความเสมอภาคทางเพศ งานที่เหมาะสมและการเติบโตทางเศรษฐกิจการดำเนินการทางด้านภูมิอากาศ การเป็นองค์กรที่เข้มแข็งเพื่อสันติภาพ ความยุติธรรม และความร่วมมือเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย เป้าหมายเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการสร้างความยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ

ประเด็นความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	ความพยายามของบริษัทฯ	SDGs
ความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ	• หน่วยงานกำกับดูแล • ผู้ถือหุ้น • นักลงทุน • ชุมชนและสังคม	ระบุและประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ	• ผนวกการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและสถานการณ์ภัยพิบัติเข้ากับกรอบการบริหารความเสี่ยง	• จัดทำกรอบการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD framework) และจัดให้มีการรายงานความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ	13 CLIMATE ACTION
คาร์บอนฟุตพริ้นท์และการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	• หน่วยงานกำกับดูแล • ผู้เช่าเรือ • ผู้ถือหุ้น • นักลงทุน • ชุมชนและสังคม	ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	• ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า (เดทเวทตัน) ลงร้อยละ 40 ภายในปี 2573 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551 ซึ่งเป็นปีฐาน • เป็นผู้ประกอบการขนส่งด้วยพลังงานใหม่ที่สนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนและความเป็นกลางทางคาร์บอน	• เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition กลุ่มพันธมิตรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนาเรือที่มีการปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ในเชิงพาณิชย์ • ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า (เดทเวทตัน) ลงร้อยละ 32.87 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2551 • เรือของบริษัทฯ ทุกลำได้มีการวางแผนเส้นทางการเดินเรือเพื่อลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและเพิ่มเพิ่มความปลอดภัย • บรรลุเป้าหมายในการลดการใช้เชื้อเพลิงร้อยละ 5 ต่อลำเรือ โดยการติดตั้งท่อ wake equalizing ducts ซึ่งปีนอุปกรณ์ที่ติดบริเวณใบจักรเรือ เพื่อช่วยลดอัตราการกินน้ำมันบนเรือ 11 ลำ	13 CLIMATE ACTION

ประเด็นความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	ความพยายามของบริษัทฯ	SDGs
น้ำทิ้งและของเสีย	• หน่วยงานกำกับดูแล • ชุมชนและสังคม	ปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และจัดให้สิ่งแวดล้อมมีความสำคัญเท่ากับปัจจัยทางด้านการค้าและการดำเนินงาน	• ทำลายเรือด้วยวิธีที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม • ลดปริมาณน้ำที่สั่งซื้อจากฝั่งร้อยละ 25 ภายในปี 2572 โดยเปรียบเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน • รักษาการรั่วไหลของน้ำมันให้เป็นศูนย์	• แม้จะไม่มีทำลายเรือในช่วงเวลานี้ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ และได้ใบรับรอง "การจัดเก็บวัตถุอันตราย (Inventory of Hazardous Materials Certificate)" ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่า เมื่อเรือลำใดถูกทำลาย เรือลำนั้นจะถูกทำลายด้วยวิธีที่ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน	13 CLIMATE ACTION 14 LIFE BELOW WATER
การต่อต้านคอร์รัปชั่น	• พนักงาน • ผู้เช่าเรือ • คู่ค้า • หน่วยงานกำกับดูแล	ดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรมและไม่ยอมรับการกระทำใดๆที่เกี่ยวกับการติดสินบนและการทุจริตคอร์รัปชั่น	• การทุจริตคอร์รัปชั่นเป็นศูนย์	• จัดอบรมพนักงาน (พนักงานเข้าร่วมอบรมร้อยละ100) • ส่งเสริมนโยบายกับพนักงานและคู่ค้า • ไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรมใดๆ ในปี 2564	16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS
ผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ	• ผู้ถือหุ้น • พนักงาน • นักลงทุน	เพื่อสร้าง รักษา และเพิ่มมูลค่าระยะยาวให้กับผู้ถือหุ้น บริหารจัดการเงินลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ	• สร้างมูลค่าระยะยาวผ่านความยั่งยืน • ควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน • มุ่งเน้นที่ความต้องการของลูกค้าและทำให้เหนือกว่าความคาดหวังของลูกค้า	• การประเมินผลประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานประจำปี • พิจารณาลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน	8 ECONOMIC GROWTH DECENT WORK AND
การฝึกอบรมและการศึกษา	• พนักงาน • ชุมชนและสังคม	เพื่อเสริมสร้างทัศนคติเชิงบวกต่อสุขภาพและความปลอดภัย และเพื่อขยายขีดความสามารถและทักษะของพนักงาน บริษัทฯจัดให้มีการฝึกอบรมภายในองค์กรและจัดให้มีหลักสูตรการพัฒนาสำหรับพนักงานทั่วทั้งองค์กร	• ทบทวนและพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมภายใน สำหรับลูกเรือทุกคน • เน้นแบบฝึกหัดที่ออกแบบมาเพื่อให้ลูกเรือได้พัฒนาทักษะ และความตระหนักในการเดินเรือ โดยการผ่านการเรียนรู้สภาพอากาศ	• เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือจำนวนทั้งสิ้น 1,444 ราย เข้าร่วมหลักสูตรทั้งหมด 16 หลักสูตรที่ได้มีการดำเนินการในระหว่างปี โดยมีหลักสูตรที่ดำเนินการผ่านการอบรมระบบออนไลน์ 16 หลักสูตร และหลักสูตรที่ดำเนินการอบรมในศูนย์ฝึกอบรม 4 หลักสูตร นอกจากนี้ ลูกเรือจำนวน 527 คน ได้เข้ารับการอบรมเรื่องความปลอดภัยทางไซเบอร์	4 QUALITY EDUCATION

ประเด็นความสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสียหลัก	ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ	เป้าหมายปี 2573	ความพยายามของบริษัทฯ	SDGs
			สภาวะทางทะเล และสภาพท่าเรือต่างๆ		
ความปลอดภัย อาชีวะ และอนามัย	• พนักงาน	ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวะ และอนามัยขั้นสูงสุด	• บรรลุเป้าหมายไม่มีพนักงานเสียชีวิต • คงอัตราการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงานไว้ต่ำกว่า ร้อยละ 0.30 (ต่อหนึ่งล้านชั่วโมงการทำงาน)	• ดูแลให้แน่ใจว่าสภาพแวดล้อมในการทำงานมีความปลอดภัยและถูกสุขอนามัย ผ่านมาตรการต่างๆ • จัดให้มีการทำงานทางไกล เพื่อความปลอดภัยและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานในช่วงสถานการณ์โรคระบาด	3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING
ความหลากหลายและความเท่าเทียมทางโอกาส	• พนักงาน • คู่ค้า • หน่วยงานกำกับดูแล	มีความยุติธรรมและเอาใจใส่พนักงาน ให้โอกาสพนักงานในการพัฒนาและการเติบโตอย่างเท่าเทียมกัน	• ส่งเสริมวัฒนธรรมความหลากหลายของบุคลากร	• จัดทำนโยบายความหลากหลายและความเท่าเทียม	5 GENDER EQUALITY



ผลการดำเนินงานในการจัดการเพื่อความยั่งยืน

การกำกับดูแลกิจการที่ดี จริยธรรมและความซื่อสัตย์

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมีคุณธรรม ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีซึ่งเป็นความรับผิดชอบที่มีต่อผู้ถือหุ้น และถือเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โครงสร้างในการกำกับดูแลกิจการได้รวมถึงคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ได้แสดงไว้ภายใต้หัวข้อ **"โครงสร้างการกำกับดูแลองค์กร"** ในรายงานประจำปีนี้

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือจริยธรรมธุรกิจและแนวทางปฏิบัติและนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงหลักสำคัญของความซื่อสัตย์ การดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม และเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของตนด้วยความจริงใจ โปร่งใส และซื่อสัตย์ ทั้งนี้คู่มือดังกล่าวได้แสดงไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ข้อมูลการกำกับดูแล

รายการ	คณะกรรมการบริษัทฯ	คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	คณะกรรมการสรรหา	คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
สมาชิก (จำนวนคน)	12	3	4	3	3
กรรมการอิสระ (ร้อยละ)	ร้อยละ 42	ร้อยละ 100	ร้อยละ 75	ร้อยละ 100	ร้อยละ 67
ประธาน	ประธานเป็นกรรมการอิสระ	ประธานเป็นกรรมการอิสระ	ประธานเป็นกรรมการอิสระ	ประธานเป็นกรรมการอิสระ	ประธานเป็นกรรมการอิสระ
กรรมการหญิง (ร้อยละ)	ร้อยละ 42	ร้อยละ 67	ร้อยละ 50	ร้อยละ 67	ร้อยละ 33
สัดส่วนการเข้าร่วมประชุม (ร้อยละ)	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100

การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น

บริษัทฯ ได้พัฒนาชื่อเสียงในอุตสาหกรรมโดยไม่ยอมรับพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและการคอร์รัปชั่นซึ่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯได้ยึดถือนโยบายนี้มาโดยตลอด ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดทำ "นโยบายงดรับของขวัญ (No Gift Policy)" ตามข้อเสนอแนะของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ขอให้พันธมิตรทางธุรกิจงดมอบของขวัญแก่บุคลากรทุกคนในทุกโอกาส ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ และได้มีการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องในปี 2564 นโยบายงดรับของขวัญนี้เป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชั่น และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

ในปี 2564 ไม่มีการแจ้งเบาะแส และไม่มีเหตุละเมิดหลักการด้านจริยธรรม

การปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชั่น	
จำนวนเหตุการณ์การคอร์รัปชั่น	0
จำนวนเหตุการณ์ที่พนักงานถูกไล่ออกหรือลงโทษจากการคอร์รัปชั่น	0
จำนวนเหตุการณ์ที่คู่ค้าทางธุรกิจถูกยกเลิกสัญญาหรือไม่ต่อสัญญาเนื่องจากมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น	0
จำนวนข้อพิพาททางกฎหมายที่เกี่ยวข้องการคอร์รัปชั่นต่อบริษัทฯ	0
จำนวนข้อพิพาททางกฎหมายที่เกี่ยวข้องการคอร์รัปชั่นต่อพนักงาน	0

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้รับการรับรองให้เป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC)

นายกอตัม คูรานา (ซ้าย) กรรมการ (การเงิน) ของบริษัทฯ รับใบประกาศนียบัตรรับรองการเป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC) จากนายกุลเวช เจนวัฒนวิทย์ (ขวา) กรรมการผู้อำนวยการสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในพิธีมอบประกาศนียบัตรเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2562 ซึ่งทาง CAC ตั้งเป้าหมายที่จะจัดการกับการคอร์รัปชั่น สร้างธุรกิจที่มีความโปร่งใส และยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัทเอกชน

การประเมินการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการคอร์รัปชั่น	
จำนวนครั้งการประเมินความเสี่ยงด้านคอร์รัปชั่น	2
จำนวนพนักงาน	129
• ผู้บริหารระดับสูง	14
• พนักงานฝ่ายปฏิบัติการ	115

ภาพรวม

ไม่นานมานี้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัตินโยบายการต่อต้านคอร์รัปชั่นและเครื่องมือการประเมินตนเองที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านคอร์รัปชั่น นโยบายนี้ได้รวมแนวทางการดำเนินธุรกิจที่ต่อต้านการคอร์รัปชั่น และการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณมาตั้งแต่ในอดีต และได้สื่อสารแก่คณะกรรมการบริษัทฯ และพนักงานทุกคนให้รับทราบ

บริษัทฯ ได้**จัดสัมมนาและฝึกอบรมในเรื่องการต่อต้านการทุจริต**ให้แก่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคนในสำนักงานเพื่อสนับสนุนวัฒนธรรมการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่นของบริษัทฯ

บริษัทฯ กำหนดนโยบายฉบับนี้ให้ครอบคลุมถึง**บุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ ทำธุรกิจด้วย**

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดช่องทางในการติดต่อกับคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง เพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับธุรกิจ ข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้เสียจากการดำเนินธุรกิจ หรือจากการปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง หรือการละเมิดหลักจริยธรรมธุรกิจ และแนวทางปฏิบัติที่บริษัทฯ กำหนดไว้ หรือการกระทำที่ผิดกฎหมาย ฯลฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงให้ความมั่นใจได้ว่าบุคคล กิจการ หรือ องค์กร ที่บริษัทฯ เกี่ยวข้องด้วยไม่มีการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณ

ผลการดำเนินงานทางด้านเศรษฐกิจ

ในปี 2564 ผู้บริหารอาวุโสของบริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ ดังต่อไปนี้

รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ
มากกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม

โปรดดูรายละเอียด "การแบ่งส่วนตลาดและการเปรียบเทียบ" ในรายงานจากคณะกรรมการ สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

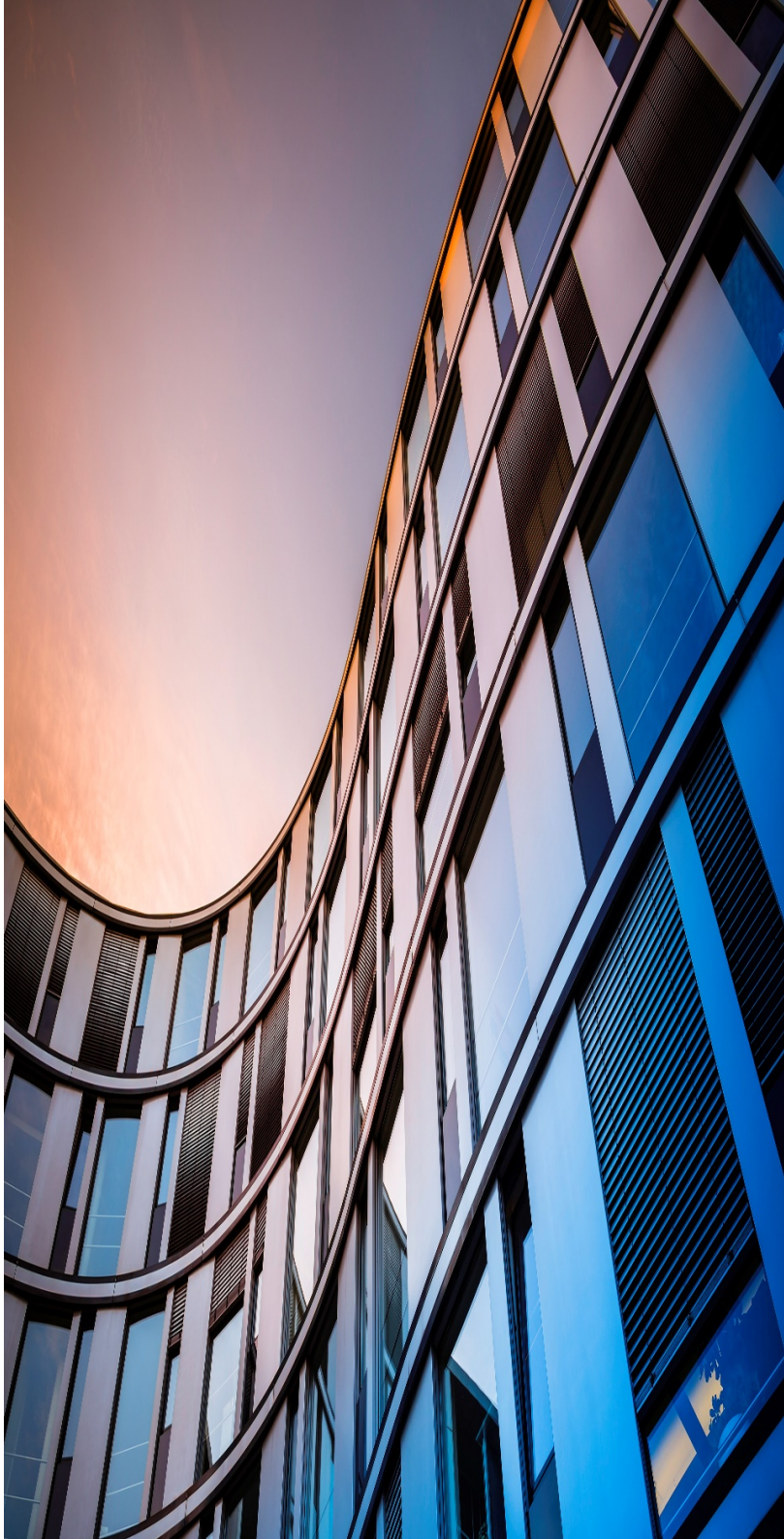
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ
น้อยกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมอย่างน้อยร้อยละ 15 ตามรายงานของ BDO LLP

15%

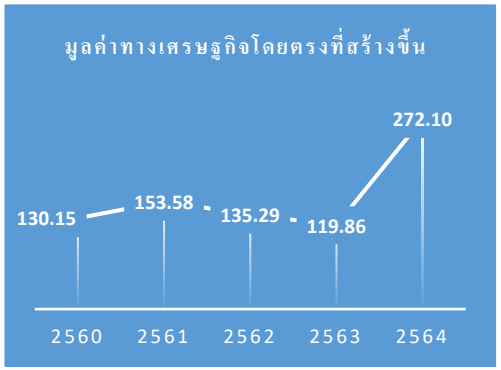
โปรดดู "การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำของบริษัทฯ กับค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม" ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ของผู้บริหารสำหรับผลการดำเนินงานในปี 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายนี้

ขับเคลื่อนการเติบโต
อย่างยั่งยืน

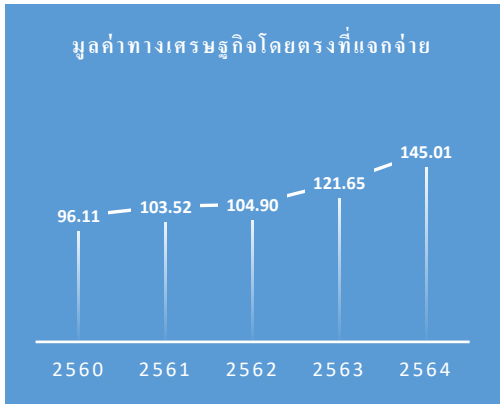
การดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจผ่านทางกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ รวมไปถึงผ่านทางกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน



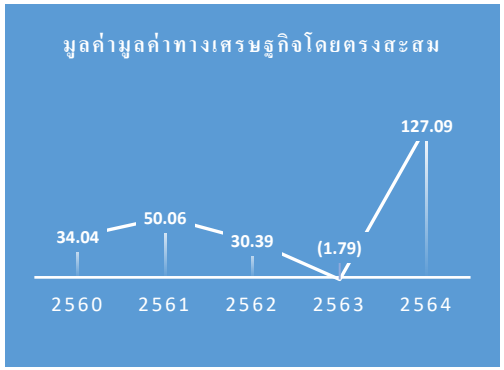
มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้นและแจกจ่าย (ล้านเหรียญสหรัฐ)



รายการ	2560	2561	2562	2563	2564
รายได้จากการเดินเรือ	128.21	152.32	134.05	119.08	265.61
รายได้จากการลงทุน	0.70	1.15	0.96	0.27	0.06
รายได้จากการขายทรัพย์สิน	0.94	0.00	0.01	0.00	0.02
รายได้อื่น	0.30	0.11	0.27	0.51	6.41
รวม – มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงที่สร้างขึ้น	**130.15**	**153.58**	**135.29**	**119.86**	**272.10**



รายการ	2560	2561	2562	2563	2564
ต้นทุนจากการเดินเรือ (ไม่รวมต้นทุนลูกเรือ)	24.04	28.79	29.18	29.58	28.70
ค่าจ้างและสวัสดิการพนักงาน (รวมต้นทุนลูกเรือ)	42.98	44.08	44.84	40.99	52.71
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน (จ่ายให้แก่ผู้ให้กู้)	25.01	25.48	22.64	18.88	12.94
เงินปันผลจ่าย	0.00	0.00	0.00	0.00	47.10
ภาษีจ่ายให้รัฐ	0.08	0.09	0.12	0.12	0.14
เงินลงทุนในชุมชน และสังคม	0.04	0.04	0.05	0.06	0.13
การจ่ายเงินอื่นๆ	3.96	5.04	8.07	32.02	3.29
รวม - มูลค่าเศรษฐกิจโดยตรงที่แจกจ่าย	**96.11**	**103.52**	**104.90**	**121.65**	**145.01**

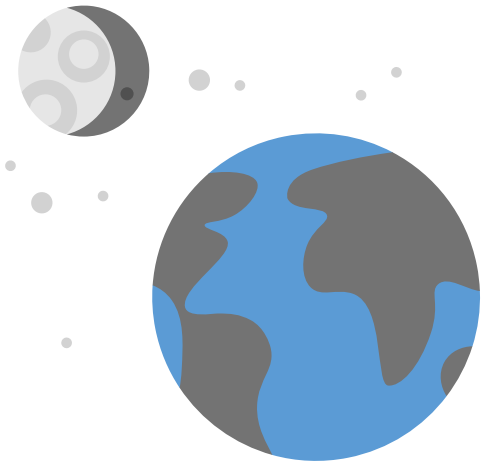


รายการ	2560	2561	2562	2563	2564
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการด้อยค่า	34.63	36.64	38.23	38.71	37.79
ประมาณการและสำรองต่างๆ	(0.22)	(0.11)	0.02	0.28	(0.28)
โอนไป (จาก) เงินสำรอง	(0.37)	13.53	(7.86)	(40.78)	89.58
รวม - มูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงสะสม	**34.04**	**50.06**	**30.39**	**(1.79)**	**127.09**

ผลการดำเนินงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

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

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



1. ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเดทเวทตันลงร้อยละ 32.87 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551
2. นโยบายการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ได้มีการจัดทำอย่างเป็นทางการตามข้อกำหนด ISO 14001: ซึ่งเป็นนโยบายที่บริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ ในแง่ของการดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน เพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมและปกป้องโลก เพื่อชีวิตที่ดีขึ้นสำหรับคนรุ่นปัจจุบันและอนาคต (โปรดดูรายละเอียดด้านล่างในหัวข้อ “**มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)**”
3. บรรลุเป้าหมายการลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยมลพิษร้อยละ 5 ต่อลำเรือ โดยการติดตั้งท่อ wake equalizing ductsซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดบริเวณใบจักรเรือเพื่อช่วยลดอัตราการกินน้ำมัน บนเรือ 11 ลำ
4. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ถูกกำหนดและนำมาใช้กับพนักงานทั้งในสำนักงานและพนักงานที่อยู่บนเรือ โดยได้กำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและให้มีการปฏิบัติ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการอบรมและปรับปรุงความนึกคิดของพนักงานทุกระดับจะเป็นสิ่งที่นำไปสู่ความสำเร็จในนโยบายสิ่งแวดล้อม และความสำเร็จนี้ได้แสดงผ่านการอบรมพนักงานในบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับกิจกรรมต่างๆทั้งบนเรือและภายในสำนักงาน และพบว่าระเบียบและขั้นตอนการดำเนินการต่างๆที่มีอยู่ปัจจุบันสามารถลดผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
6. โครงการฝึกอบรมภายในองค์กรฯ ที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานทุกคน (ทั้งที่สำนักงานบริษัทฯ และบนเรือ) ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS Policy) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งและปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยโครงการฝึกอบรมนี้ได้จัดฝึกการอบรมทั้งที่ศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทฯ และผ่านทางผู้ตรวจสอบภายในเกี่ยวกับเรือที่ไปตรวจเรือ
7. บริษัทฯ ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดเพื่อชักจูงและสนับสนุนผู้ค้าทุกรายของบริษัทให้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม/แนวทางการปฏิบัติที่ดี
8. เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับใบรับรอง Inventory of Hazardous Materials (IHM)

รายงานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD) ของบริษัทฯ

รายงานนี้สรุปข้อบังคับด้านการเดินเรือที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามของบริษัทฯ รายงานนี้ยังระบุถึงระบบการควบคุมคุณภาพและเหตุฉุกเฉินภายในของบริษัทฯ และความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อระบุผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ บริษัทฯ ได้จัดทำกรอบการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ เพื่อระบุความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และผนวกเข้ากับนโยบายการจัดการของบริษัทฯ กรอบการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศแสดงขั้นตอนการดำเนินงานขององค์ประกอบหลักทั้งสี่ ซึ่งได้แก่ การกำกับดูแล กลยุทธ์ การบริหารความเสี่ยง และตัวชี้วัดและเป้าหมาย โดยแสดงจุดแข็งและความสามารถในการปรับตัวทางกลยุทธ์ของบริษัทฯ และแบบจำลองธุรกิจภายใต้สถานการณ์สภาพอากาศที่แตกต่างกัน

ภาพรวมรายงานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

การกำกับดูแล

เปิดเผยข้อมูลการกำกับดูแลขององค์กรเกี่ยวกับความเสี่ยง และโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

กลยุทธ์

เปิดเผยผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงและที่อาจเกิดขึ้นของความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศต่อธุรกิจ กลยุทธ์และการวางแผนทางการเงินขององค์กรในกรณีที่ข้อมูลดังกล่าวเป็นสาระสำคัญ

การบริหารความเสี่ยง

เปิดเผยวิธีการที่องค์กรระบุ ประเมินและจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

ตัวชี้วัดและเป้าหมาย

เปิดเผยตัวชี้วัดและเป้าหมายที่ใช้ในการประเมินและจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ ในกรณีที่ข้อมูลดังกล่าวมีความสำคัญ

ที่มา: รายงานฉบับล่าสุดของ TCFD: ข้อเสนอแนะของคณะทำงานเฉพาะกิจด้านการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ เดือนมิถุนายน 2560

การกำกับดูแล

อธิบายการกำกับดูแลของคณะกรรมการเกี่ยวกับความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

คณะกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงส่งเสริมให้มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสมและการกำกับดูแลกิจการที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างมูลค่าระยะยาวอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการบริษัทฯ กำกับดูแลความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล โอกาส และนโยบายของบริษัทฯ รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ เพื่อช่วยให้บรรลุวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ทางธุรกิจ รวมทั้งได้มีการหารือกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลกับคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี หรือบ่อยเท่าที่ต้องการ คณะกรรมการบริษัทฯ จะพิจารณาปัญหาซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพอากาศเมื่อมีการทบทวนนโยบายจัดการความเสี่ยงของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงดูแลให้แน่ใจว่ามีการระบุความเสี่ยงทางธุรกิจ รวมถึงมีการติดตามอย่างต่อเนื่องว่ามีมาตรการบรรเทาผลกระทบที่มีประสิทธิผล คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงรวมถึงการควบคุมที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศซึ่งส่งผลกระทบบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนกำหนดกลยุทธ์ในการจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ เพื่อให้แน่ว่าความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศได้ผ่านการพิจารณาในระดับคณะกรรมการบริษัทฯ

อธิบายถึงบทบาทของฝ่ายบริหารในการประเมินและจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

กรรมการผู้จัดการดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และมีหน้าที่ในการติดตามดูแลความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร

การบริหารจัดการสภาพภูมิอากาศเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ (เทคนิค) โดยดูแลให้แน่ใจว่ามีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและมาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้รับการประเมินในทุกขั้นตอนการทำงาน กรรมการ (เทคนิค) มีหน้าที่ดูแลการดำเนินงานของเรือทุกลำ รวมถึงกำหนดแผนการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการการดำเนินงาน และกรรมการ (การเงิน) มีหน้าที่ติดตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกและกำหนดกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ตรงกับความคาดหวังเหล่านี้ และรายงานผลต่อกรรมการผู้จัดการและคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

กลยุทธ์ของบริษัทฯ – เตรียมความพร้อมสำหรับการเดินเรือในอนาคต

การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนต่ำที่สุด และมีความสำคัญต่อการเติบโตและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์คิดเป็นร้อยละ 2.5-3 ของปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศถือเป็นหนึ่งในความเสี่ยงระยะยาวที่สำคัญที่ทุกคนต้องให้ความสนใจ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างรุนแรงและผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจส่งผลเสียต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการเดินเรือ การประเมินผลกระทบของการขนส่งทางทะเลต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม จะช่วยให้ธุรกิจสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน ในขณะเดียวกันก็ช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมไว้ให้คนรุ่นหลัง

หลักปรัชญาของบริษัทฯ ได้นำเอาหลักการสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาลมาปรับใช้ รายงานนี้แสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ สู่การเป็นองค์กรคาร์บอนต่ำ และวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ที่คำนึงถึงด้านเศรษฐกิจ สังคม และบรรษัทภิบาลในการขับเคลื่อนธุรกิจ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะผลักดันการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการสร้างมาตรการระยะยาว เพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การระบุโอกาส และความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ

ความเสี่ยงและโอกาส			ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ	กลยุทธ์ และการบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนผ่าน (Transition Risks)	นโยบาย กฎเกณฑ์และข้อบังคับ (Policies, Laws & Regulations)	• การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่เกี่ยวข้องกับคาร์บอนไดออกไซด์และสภาพภูมิอากาศ (ระยะสั้นและระยะยาว 3-20 ปี)	• ต้นทุนสูงขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมายใหม่ที่มีความซับซ้อน • ต้นทุนสูงขึ้นจากการเดินเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ และต้นทุนเหล่านี้ไม่สามารถเรียกเก็บจากผู้เช่าเรือได้ • ราคาคาร์บอนสูงขึ้น • กระทบต่อความสามารถในการปล่อยเช่าเรือเนื่องจากคะแนนด้านสิ่งแวดล้อมไม่ดี	• เข้าร่วมโครงการเพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง • ลงทุนในอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิง • รวมราคาคาร์บอนเข้ากับการดำเนินงานและการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ขององค์กร • ผนวกการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการคำนึงถึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และ ธรรมาภิบาลเข้ากับการกำกับดูแล
	การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี (Technology)	• ความอยู่รอดของธุรกิจด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ระยะยาว: มากกว่า 10-20 ปี) • การใช้อุปกรณ์ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงและการปรับปรุงอุปกรณ์ (ระยะกลาง: มากกว่า 3-10 ปี)	• ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก • ลดการใช้เชื้อเพลิง • ปรับปรุงการดำเนินงานของเรือ • ต้นทุนเพิ่มขึ้น • ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น	• สำรวจและลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการลดปริมาณการปล่อยมลพิษ • ระบุและนำเทคโนโลยีใหม่และแนวโน้มในอนาคตมาประยุกต์ใช้โดยทีมงานด้านเทคนิคที่มีประสบการณ์สูง • มุ่งมั่นพัฒนาการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพสูงสุด • สร้างความสมดุลระหว่างผลตอบแทนและความเสี่ยง

ความเสี่ยงและโอกาส			ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ	กลยุทธ์ และการบริหารความเสี่ยง
		• ใช้ข้อมูลเส้นทางการเดินเรือและการปล่อยมลพิษเพื่อกำหนดความสัมพันธ์และสร้างรูปแบบความเชื่อมโยง (ระยะกลาง: 3-10 ปี)		
	การเปลี่ยนแปลงทางการตลาด (Market)	• ขั้นตอนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น (ระยะยาว: มากกว่า 10-20 ปี)	• ความต้องการเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำเพิ่มขึ้น • ผลกระทบต่อรายได้และการประเมินมูลค่าเรือเก่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงสูง	• ติดตามการปล่อยปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของบริษัทฯ • กำหนดเป้าหมายในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม • ลงทุนในเรือที่มีความเป็นกลางทางคาร์บอน
		• เส้นทางสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (carbon neutrality) (ระยะยาว: มากกว่า 10-20 ปี)	• ผู้นำในอุตสาหกรรมในการนำเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ในเชิงพาณิชย์	• วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่ช่วยลดการปล่อยมลพิษ • สำรวจการใช้เชื้อเพลิงที่มีการปล่อยมลพิษต่ำหรือการใช้เป็นศูนย์ในเชิงพาณิชย์
	ภาพลักษณ์องค์กร (Reputation)	• ความกังวลของผู้มีส่วนได้เสีย – ความล่าช้าในการนำเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ (ระยะกลาง 3-10 ปี)	• ผลกระทบต่อการดำเนินงานและส่วนแบ่งทางการตลาดของบริษัทฯ	• ทำการพัฒนาเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ • เข้าร่วมโปรแกรมต่างๆ เช่น Getting to Zero Coalition เพื่อสำรวจเชื้อเพลิงทางเลือกเพื่อนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์
ความเสี่ยงทางกายภาพ (Physical Risks)	ภัยธรรมชาติที่เปลี่ยนแปลงแบบเฉียบพลัน (Acute)	• การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ - อุณหภูมิสูงขึ้น • เพิ่มความรุนแรงและความถี่ของโรคที่เกิดจากสภาพอากาศ (ระยะกลาง 3-10 ปี)	• สร้างความเสียหายต่อคน ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม • ต้นทุนเพิ่มขึ้น จากการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินเรือกระทันหัน	• การผนวกสภาพอากาศและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเข้ากับกลยุทธ์การดำเนินงานของบริษัทฯ • ใช้ข้อมูลเรือในการติดตามรูปแบบสภาพอากาศ
	การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศในระยะยาว (Chronic)	• การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสภาพภูมิอากาศระยะยาว ส่งผลให้เกิดพายุที่มีความรุนแรงแบบใหม่ๆ (ระยะยาว: 10-20 ปี)	• ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการบรรเทาผลกระทบและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่อาจเกิดขึ้น เช่น ค่าใช้จ่ายทางกฎหมายและการประกันภัย	

การบริหารความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ภัยพิบัติทางธรรมชาติ และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเดินเรือของบริษัทฯ มีโอกาสที่จะประสบกับความเสี่ยงทางธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสภาพอากาศทั่วโลก ความถี่ของการเกิดเหตุการณ์สภาพอากาศและภัยธรรมชาติอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลากรหรือทรัพย์สินของบริษัทฯ และอาจส่งผลเสียต่อธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงต้องจัดการและวางแผนสำหรับเหตุการณ์สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วที่อาจเกิดขึ้นนี้

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อผลผลิตทางการเกษตร ซึ่งส่งผลต่ออุปทานของสินค้าเกษตรทั่วโลก และอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการเรือของบริษัทฯ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการเพิ่มสูงขึ้นของระดับน้ำทะเลอาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือ ทำให้ต้องเปลี่ยนไปใช้เส้นทางที่ไม่ได้วางแผนไว้ล่วงหน้า การวางแผนและการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม สามารถช่วยลดความเสี่ยงจากการกำหนดเส้นทางใหม่นี้ได้

บริษัทฯ มีทีมงานที่มีประสบการณ์และนำความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมาใช้เพื่อพิจารณาปัจจัยเหล่านี้ในการดำเนินงาน เพื่อความปลอดภัยของพนักงานและสิ่งแวดล้อมและเพื่อบรรเทาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเหล่านี้ที่มีต่อธุรกิจของบริษัทฯ

นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

หน่วยงานกำกับดูแลได้ออกกฎเกณฑ์ต่างๆ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อจัดเก็บภาษีคาร์บอน และจำกัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในการอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ การนำนโยบายการกำหนดราคาคาร์บอนมาใช้ ทำให้บริษัทต่างๆ ต้องจ่ายเงินสำหรับคาร์บอนแต่ละตันที่ปล่อยออกมา การปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว ราคาเชื้อเพลิงที่ผันผวน การจำกัดความเร็ว และราคาคาร์บอนที่พุ่งสูงขึ้น อาจส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทฯเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

บริษัทฯ มีกลยุทธ์ที่หลากหลายเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประการแรก บริษัทฯ กำลังพัฒนาแนวทางการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนในรูปแบบต่างๆ ภายในบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ตั้งใจที่จะทดสอบกับเรือในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า ประการที่สอง บริษัทฯ ส่งเสริมสนับสนุนอุตสาหกรรมในการพัฒนาเรือที่ปล่อยคาร์บอนต่ำหรือเป็นศูนย์ ประการที่สามซึ่งรวมถึงกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ อาจพิจารณาชดเชยค่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนบางส่วนจากกองเรือผ่านการซื้อคาร์บอน ซึ่งเป็นมาตรการชั่วคราวจนกว่าเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์จะเข้าสู่ตลาดและสามารถใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ ด้วยกลยุทธ์ต่างๆเหล่านี้ บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายการลดการปล่อยคาร์บอนให้สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เป้าหมาย

บริษัทฯได้ดำเนินการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับเป้าหมายระยะกลางและระยะยาว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการลดการปล่อยมลพิษและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายในการลดการปล่อยมลพิษให้สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO ในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซในปี 2551

ค่าเฉลี่ยดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนสำหรับปี 2564 อยู่ที่ระดับ 7.42 กรัมต่อตันไมล์ ภายในปี 2569 บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายระดับดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนไว้ที่ 6.0 กรัมต่อตันไมล์ หรือ ลดลงร้อยละ 19

ความยั่งยืนในด้านการเงิน

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะนำแนวคิดด้านด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ เพราะบริษัทฯ เชื่อว่าประเด็นเหล่านี้เป็นปัจจัยสำคัญในการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนจำนวน 85 ล้านเหรียญสหรัฐ กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน) โดยผู้ให้กู้ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาอิสระเพื่อทำการประเมินประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนการตรวจสอบของผู้ให้กู้ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นพื้นฐาน ตลอดจนบรรลุเป้าหมายด้านความยั่งยืนบางข้อตลอดช่วงระยะเวลากู้

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

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

เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของ IMO ในการบรรลุเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งลงร้อยละ 40 ภายในปี 2573 และลดลงถึงร้อยละ 70 ในปี 2593 เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ ในเดือนมิถุนายน 2564 IMO ได้ออกมาตรการใหม่สองมาตรการกล่าวคือ 1) ดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ 2) ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอน และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อร้อยละ 80 ของกองเรือทั่วโลก โดยข้อบังคับเหล่านี้จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2566 การนำข้อบังคับใหม่เหล่านี้มาปรับใช้จะมีผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือโดยรวม และจะท้าทายเจ้าของเรืออย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน

กองเรือของบริษัทฯ กำลังดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยกำลังสูงสุดของเครื่องยนต์หลักจะถูกจำกัดบนเรือ 23 ลำ จากกองเรือทั้งหมด 36 ลำ เพื่อลดการใช้พลังงานที่มากเกินจำเป็น ภายในช่วงระยะเวลาการตรวจครั้งแรกในปี 2566

กฎข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือและตะกอน ค.ศ. 2004 (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004) อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001)

อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG))

อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าเทกองที่เป็นของแข็ง (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC))

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมระบบกันเพรียงของเรือ 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))

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007 (the Wrecks Convention))

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

นอกจากกฎข้อบังคับที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว บริษัทฯ ยังได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่สำคัญอื่นๆ ดังต่อไปนี้

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

ในขณะที่ดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนวัดระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยออกมาจริงและกำหนดให้ทำการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงทุกๆ ปี นับตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปี 2566 โดยกำหนดให้ลดลงร้อยละ 1 ในแต่ละปี ระหว่างปี 2562 ถึง 2566 และหลังจากนั้นต้องลดลงร้อยละ 2 ในแต่ละปี จนถึงปี 2569

ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ

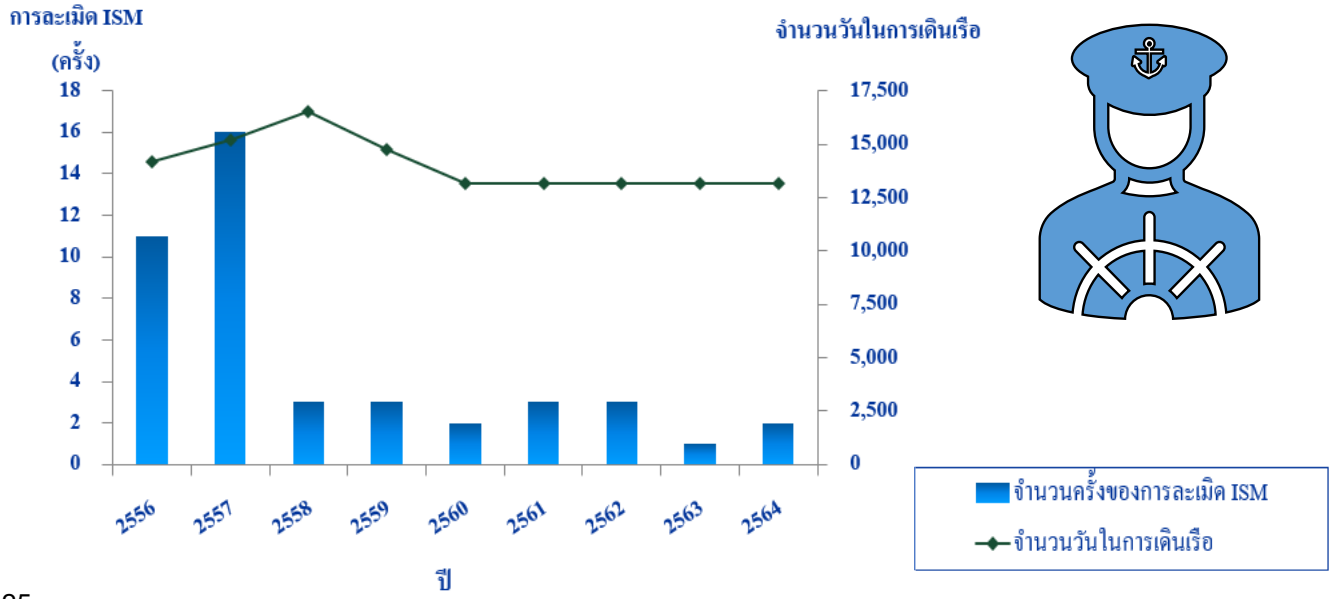
(International Safety Management Code: ISM Code)

จากประสบการณ์เรียนรู้ด้านอุบัติเหตุทางทะเลตลอดหลายปีที่ผ่านมา ได้ถูกรวบรวมเป็นประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ซึ่งถูกเผยแพร่โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการดำเนินงานของเรือเดินทะเลและการป้องกันมลพิษต่างๆ ISM Code ซึ่งบังคับใช้กับเรือขนส่งผู้โดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ และเรือบรรทุกสินค้าแบบเทกอง ซึ่งได้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2541

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อบังคับ และได้รับใบรับรองตั้งแต่ปี 2538 สามปีก่อนที่ข้อบังคับดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ กฎข้อบังคับนี้ถูกนำไปใช้ทั้งบนเรือและที่สำนักงานบนฝั่งเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล โดยมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ
2. เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
3. เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กราฟต่อไปนี้ แสดงถึงจำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISM Code เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ ตั้งแต่ ปี 2556 - ปี 2564 ของบริษัทฯ สำหรับการวิเคราะห์นี้ ได้พิจารณาการละเมิด ISM Code ซึ่งส่งผลให้เกิดเหตุไฟไหม้ การระเบิด การบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตของลูกเรือ เรือโดนกัน และ เรือเกยตื้น บริษัทฯ ได้วิเคราะห์รายละเอียดของการละเมิดเพื่อระบุสาเหตุที่แท้จริงและเริ่มดำเนินการแก้ไขและป้องกันอย่างเหมาะสมในแต่ละเรื่อง และได้แจ้งให้ผู้บริหารระดับสูงทราบเพื่อเป็นกรณีศึกษา และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดการละเมิดแบบเดียวกันขึ้นอีก สำหรับปี 2564 บริษัทฯ มีการละเมิดข้อบังคับจำนวน 2 ครั้ง โดยมีจำนวนวันในการเดินเรืออยู่ที่ 13,140 วัน



ถึงแม้ว่าในปี 2564 บริษัทฯ จะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ไม่ให้มีการละเมิดข้อบังคับของ ISM เลยก็ตาม แต่เมื่อคำนึงในแง่ตัวเลขจำนวนครั้งของการละเมิดข้อบังคับนี้ต่อจำนวนวัน ในการเดินเรือพบว่าปี 2564 ยังคงถือว่าอยู่ในระดับที่ต่ำ การละเมิดข้อบังคับ ISM ของบริษัทฯในปีนี้ ได้แก่ 1) เรือชนกับเรือบรรทุกน้ำมันท้องถิ่นขนาดเล็กในประเทศจีน (ในขณะที่พยายามหลบเรือบรรทุกน้ำมันอื่นที่เข้ามาใกล้เรือของบริษัทฯ) โดยเกิดความเสียหายเล็กน้อยต่อเรือหรือสิ่งแวดล้อม และ 2) เรือแตะก้นทะเลในช่วงเวลาสั้นๆ จากสภาพอากาศที่เลวร้ายและระดับน้ำที่ลดลงในแม่น้ำมิสซิสซิปปี้ และได้ลอยตัวเมื่อระดับน้ำขึ้นสูงโดยการใช้เรือลากจูง ไม่มีความเสียหายต่อเรือหรือสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เหตุการณ์เหล่านี้ได้ถูกนำมากล่าวในการประชุมด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์แบบนี้ขึ้นอีก

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

การปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

จำนวนข้อพิพาทและคดีความที่เข้าสู่กระบวนการไกล่เกลี่ย	0
จำนวนบทลงโทษที่ไม่เป็นตัวเงิน	0
จำนวนเงินค่าปรับ	0

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ริเริ่มการดำเนินการเพื่อควบคุมการละเมิด ISM Code โดยการใช้วิธีป้องกันต่างๆ ดังต่อไปนี้

การพัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร: เนื่องจากแนวโน้มที่การตรวจเรือโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของรัฐเมืองท่านั้นจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในส่วนของการบังคับใช้ ISM Code ดังนั้น บุคลากรประจำเรือของบริษัทฯ จึงได้รับการทบทวนความรู้ด้าน ISM Code อย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกันภายในกองเรือ เพื่อประโยชน์ของทุกคน

การพัฒนาการบำรุงรักษาตัวเรือ: บริษัทฯ ได้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการตรวจสอบสภาพและทดสอบเครื่องจักรทุกเครื่องอย่างสม่ำเสมอ และหากเจ้าหน้าที่ประจำเรือพบเห็นสิ่งผิดปกติใดๆ ให้รีบรายงานในทันที นอกจากนี้ ฝ่ายจัดการของบริษัทฯ ได้เน้นย้ำให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องสอบทานการบังคับใช้กฎเกณฑ์ต่างๆอย่างเข้มงวดเพิ่มขึ้น จากการตรวจสอบปกติโดยผู้ตรวจสอบภายนอก เพื่อให้ยกระดับการปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัยสำหรับตัวเรือ สินค้า และลูกเรือ

มีการแจ้งเตือนอย่างทันท่วงทีไปยังเรือ: โดยปกติเรือที่เข้าสู่น่านน้ำในอเมริกาเหนือและออสเตรเลีย จะต้องมีใบรับรองเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับกฎระเบียบข้อบังคับของท้องถิ่น และเพื่อเป็นมาตรการในการป้องกันเรื่องดังกล่าว บริษัทฯ ได้มีการแจ้งเตือนถึงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการแก่ลูกเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่เรือจะมาถึงน่านน้ำดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ถูกจัดเตรียมไว้เรียบร้อย และเรือสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา

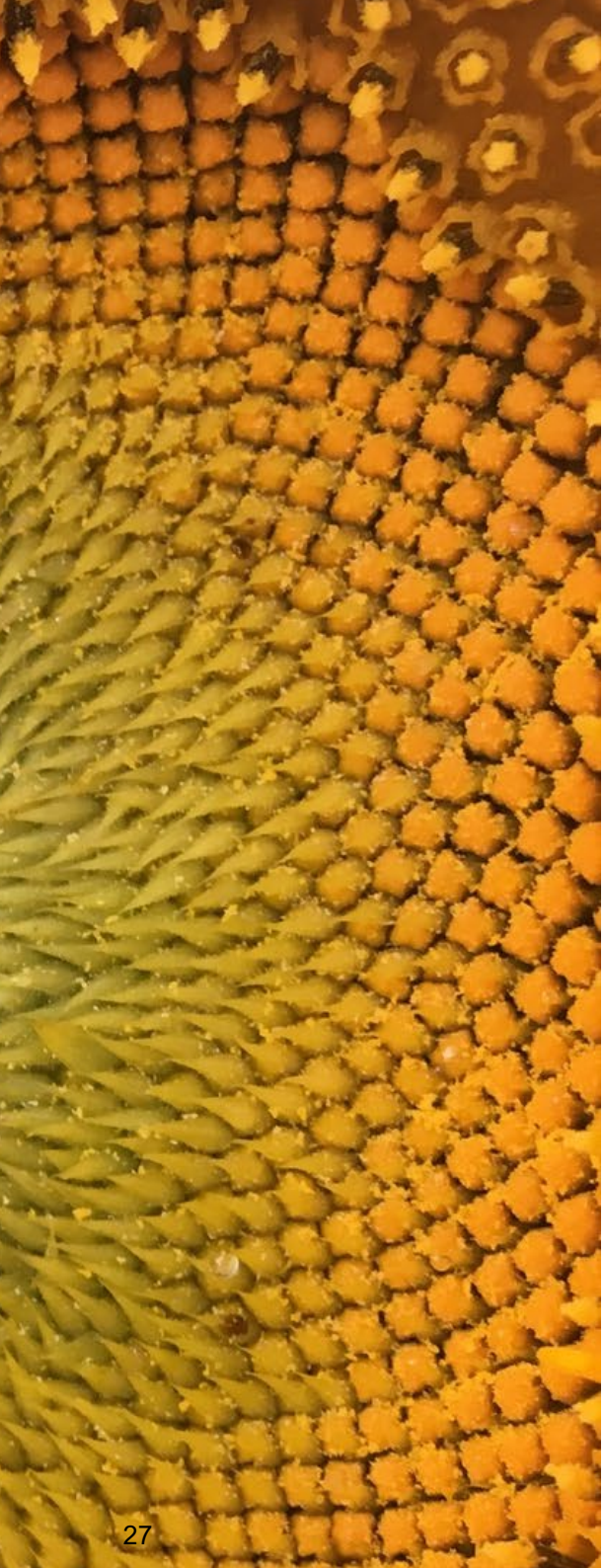
ประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ

(International Safety Management Code: ISM Code)

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก INTERCARGO (International Association of Dry Cargo Shipowners) Intercargo มีคำกล่าวว่า “เพื่อเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม โดยมุ่งมั่นเพื่อความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ดังนั้น วิสัยทัศน์ของเราจึงคือ ความปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง ซึ่งมีเรือสมาชิกที่ค้าขายอยู่ทั่วโลก – เดินเรืออย่างมีความสามารถในการแข่งขัน ปลอดภัย และสร้างผลกำไร” คำกล่าวนี้สอดคล้องกับปรัชญาของบริษัทฯ เป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้ การเข้าเป็นสมาชิก Intercargo ของบริษัทฯ นั้น สะท้อนให้เห็นถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก RightShip ซึ่งเป็นองค์กรตรวจประเมินคุณภาพเรืออิสระ ก่อตั้งโดย BHP Billiton, Rio Tinto และ Cargill สามบริษัทขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในโลกและเป็นผู้ใช้บริการหลักในการขนส่งทางเรือซึ่งระบบการตรวจประเมินคุณภาพเรือของ RightShip เป็นที่รู้จักโดยทั่วกันว่ามีมาตรฐานที่แม่นยำและเข้มงวด รวมทั้งเน้นเรื่องความปลอดภัยของเรือ (รวมถึงลูกเรือและสินค้า) และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล การเข้าเป็นสมาชิกของบริษัทฯ เป็นการยืนยันถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ อีกอย่างด้วย

บริษัทฯได้กำหนดเป้าหมายภายในเท่ากับ**ศูนย์** สำหรับการละเมิด ISM Code ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตไฟไหม้ เรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือการถูกกักเรือ



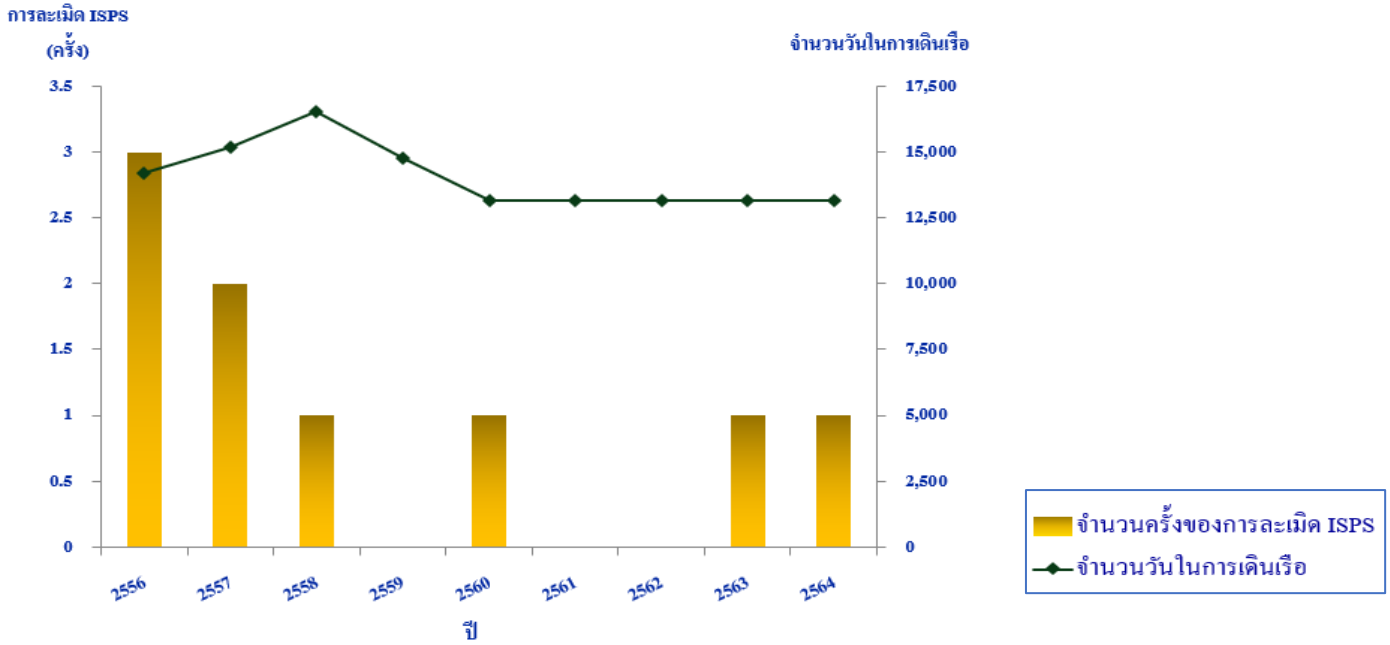
ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Safety: ISPS)

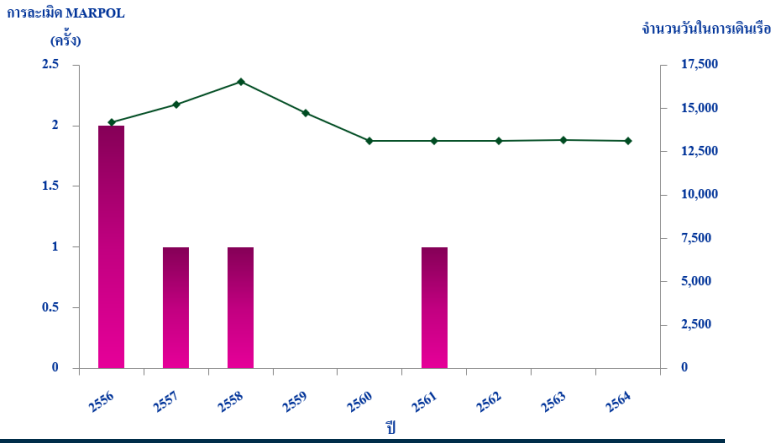
เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์ความปลอดภัยที่เปลี่ยนแปลงไปทั่วโลก จึงมีการรับรอง ISPS ในปี 2547 ซึ่ง ISPS เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) ซึ่งได้รวมถึงการยกระดับความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ข้อบังคับดังกล่าวได้กำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ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

เพื่อเป็นการปฏิบัติตาม ISPS บริษัทฯ ได้พัฒนามาตรฐานสำหรับขั้นตอนการปฏิบัติงานของเรือที่เข้าเทียบท่าที่มีอัตราเสี่ยงต่อการลักลอบค้ายาเสพติดและผู้ลักลอบหนีขึ้นเรือ โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีสุนัขดมกลิ่น และเจ้าหน้าที่พร้อมอาวุธตามความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นนโยบายมาตรฐานของบริษัทฯที่จะจัดให้มีสิ่งเหล่านี้ หากเรือเข้าท่าเรือที่ยุโรป อังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย หรือ แคนนาดา จนถึงบัดนี้ บริษัทฯ เพิ่งมีเหตุการณ์ถูกกักกันเรือที่เกิดจากการละเมิด ISPS เพียงแค่ครั้งเดียวเท่านั้น

มีการสอบทานภายในประจำปีสำหรับมาตรการการป้องกันต่างๆ ซึ่งรวมถึงผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในการจัดหาสุนัขดมกลิ่นและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ดังเช่นการตรวจสอบ ISM ตามที่ได้กล่าวข้างต้น การสอบทานจะกระทำโดยทีมงานซึ่งประกอบด้วยผู้ตรวจสอบที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ซึ่งได้รายงานผลการสอบทานต่อกรรมการผู้จัดการโดยตรง การไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงเหตุการณ์ที่เกือบเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ในกรณีที่มีข้อผิดพลาดในขั้นตอนการดำเนินงานมาตรฐานจะมีการสอบทานขั้นตอนต่างๆ ทันที

กราฟด้านล่างนี้ แสดงให้เห็นว่า จำนวนครั้งของเหตุการณ์การละเมิด ISPS (แกนด้านซ้าย) เปรียบเทียบกับจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2556 - ปี 2564 บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายให้การละเมิด ISPS เท่ากับศูนย์เช่นเดียวกันกับเป้าหมายของการละเมิด ISM Code ในปี 2564 บริษัทฯ มีการละเมิด ISPS จำนวน 1 ครั้ง จากการตรวจพบยาเสพติดบนเรือ 1 ลำ ของบริษัทฯ รายละเอียดของเหตุการณ์นี้ได้เปิดเผยอยู่ในรายงานประจำปีนี้





จำนวนครั้งของการละเมิด MARPOL

จำนวนวันในการเดินเรือ

กราฟด้านบนแสดงถึง จำนวนครั้งของการละเมิดอนุสัญญา MARPOL (แกนด้านซ้าย) ซึ่งส่งผลให้เกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และจำนวนวันในการเดินเรือ (แกนด้านขวา) ในช่วงปี 2556 - ปี 2564 เพื่อการวิเคราะห์นี้ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ถือเป็นการละเมิดจะมาจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน บริษัทฯ รู้สึกยินดีในการรายงานให้ทราบว่าในปี 2564 บริษัทฯ **ไม่มีการละเมิดอนุสัญญา MARPO**L บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับการละเมิดอนุสัญญา MARPOL เท่ากับศูนย์สำหรับปี 2565

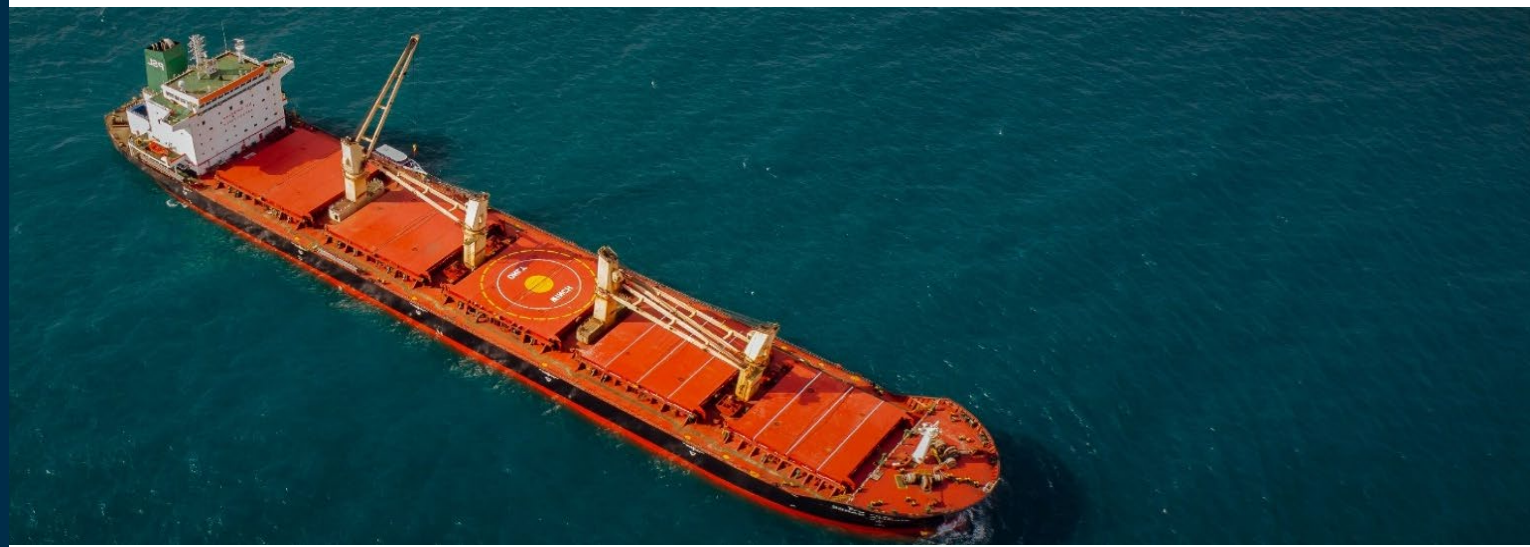
MARPOL

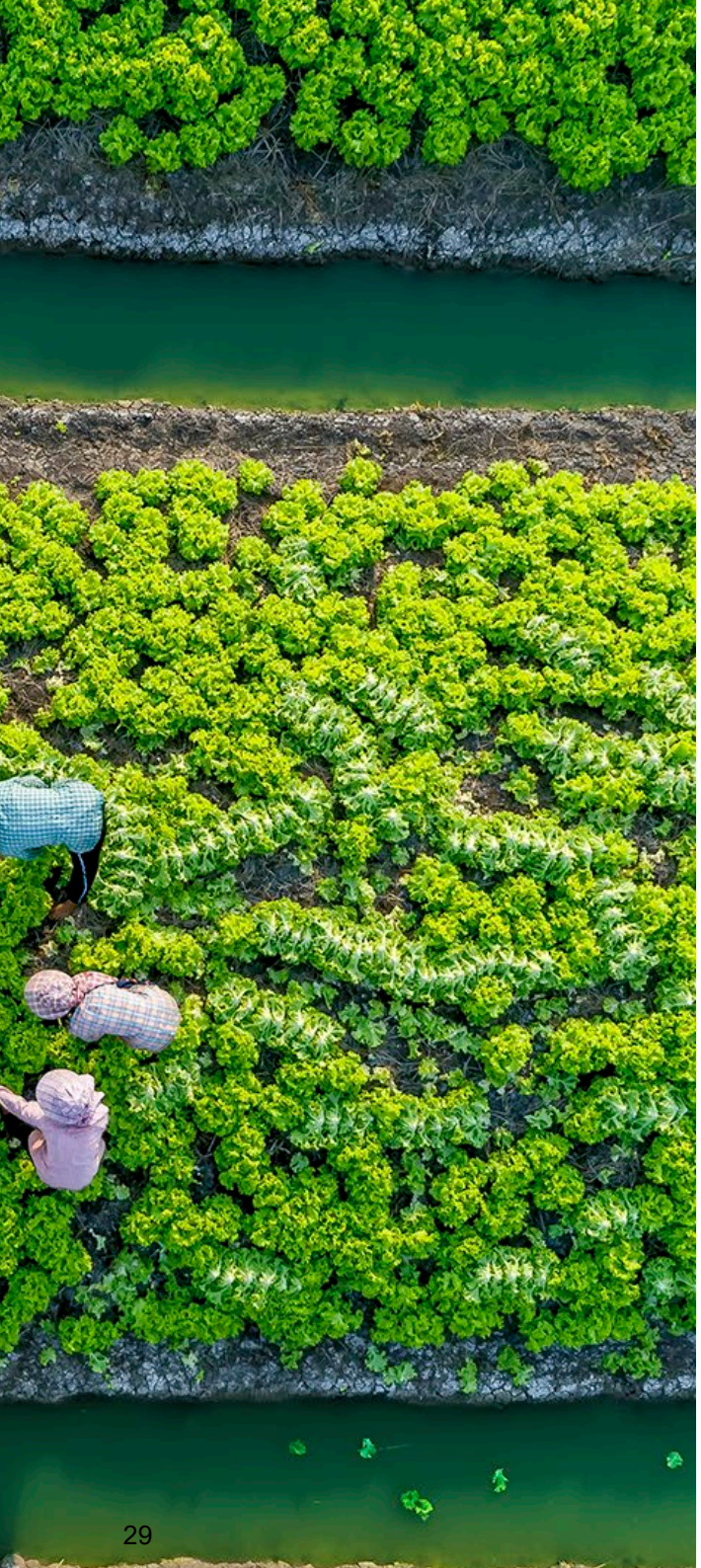
MARPOL เป็นอีกกฎข้อบังคับหนึ่งที่สำคัญซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมการเดินเรือทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ “อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางทะเล โดยการควบคุมมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน และสารอันตราย รวมถึง การลดจำนวนของอุบัติเหตุในการขนถ่ายสารเหล่านั้น” ซึ่งในอนุสัญญานี้แบ่งออกเป็น 6 หมวด กล่าวคือ:

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

บริษัทฯ มีความเข้าใจถึงความเสี่ยงของการเกิดผลกระทบที่ร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลเนื่องจากอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีมาตรการเชิงป้องกันเพื่อจำกัดความเสี่ยงในเรื่องนี้ โดยลำดับแรกคือ จำกัดความผิดพลาดอันเนื่องมาจากบุคลากร และลำดับที่สองคือการดูแลรักษาเครื่องจักรบนเรือให้มีมาตรฐานสูงสุด

เพื่อจำกัดความผิดพลาดของบุคลากร บริษัทฯ ได้พัฒนาปรับปรุงโปรแกรมการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ประจำเรือทุกคน ซึ่งรวมไปถึงห้องอบรมเสมือนจริง ซึ่งออกแบบมาเพื่อพัฒนาปรับปรุงความชำนาญในการนำเรือ และความระมัดระวังต่างๆ โดยใส่ตัวแปรทั้งทางด้านสภาพอากาศและสภาพท้องทะเล หรือเมืองท่าต่างๆ ในโลก นอกจากนี้บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าวิศวกรช่างเครื่องบนเรือที่ติดตั้งเครื่องจักรทันสมัยใหม่ได้รับการฝึกอบรมโครงสร้างเครื่องจักรนี้อย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดทักษะและความสามารถในการดูแลรักษาเครื่องจักร และหลีกเลี่ยงปัญหาเครื่องจักรหยุดทำงาน





กฎข้อบังคับอื่นๆ

- บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ IMO 2020 อย่างเคร่งครัด โดยเรือทุกลำของบริษัทฯใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเท่านั้น
- กฎระเบียบใหม่ที่มีผลบังคับใช้ในท่าเรือในสหภาพยุโรป (EU) เรือทุกลำที่เข้าท่าเรือในสหภาพยุโรปต้องมีแผนสำหรับการติดตามการรายงานผล และการตรวจสอบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) (แผน MRV) ที่ได้รับการอนุมัติ เอกสารแสดงการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น (Document of Compliance) จะต้องเก็บรักษาบนเรือ

- อนุสัญญา IMDG และ IMSBC ต้องการให้มีความเข้มงวดในในการขนส่งสินค้าอันตราย
- อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำบริเวณขั้วโลก (Polar Code) กำหนดให้เรือยกระดับความปลอดภัย และการตรวจวัดการควบคุมมลพิษในขณะทำการค้าบริเวณขั้วโลก
- 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 เรือทุกลำจะต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ0.5 (อย่างไรก็ตาม ในเขตควบคุมการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ออกไซด์ (SOx Emission Controlled Area - ECA zones) ได้กำหนดให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันสูงสุดในบริเวณนั้นไม่เกินร้อยละ 0.1) นอกจากนี้ มติ MEPC 73 ของ IMO ได้ห้ามการมีน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดบนเรือหลังจากวันที่ 1 มีนาคม 2563 ยกเว้นในกรณีที่เรือลำนั้นได้ใช้วิธีทางเลือกอื่น เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในการจำกัดค่ากำมะถัน กล่าวคือ การติดตั้งระบบทำความสะอาดไอเสีย หรือเครื่องดักจับเขม่าควัน (scrubber) บนเรือซึ่งต้องได้รับการรับรองจากรัฐเจ้าของธงตามข้อกำหนดซึ่งเรียกโดยทั่วไปว่า ‘IMO 2020’ โดยกฎ IMO 2020 มีวัตถุประสงค์เพื่อลดปริมาณการปล่อยค่ากำมะถันออกจากเรืออย่างมาก ซึ่งจะส่งผลประโยชน์หลักในแง่สุขภาพและสิ่งแวดล้อมของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ใกล้กับท่าเรือและชายฝั่ง

การเก็บข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

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 ต้องเก็บข้อมูลและรายงานการใช้เชื้อเพลิงโดยเริ่มตั้งแต่ปีปฏิทิน 2562 ซึ่งรายงานฉบับแรกจะต้องจัดทำขึ้นภายในต้นปี 2563 โดยกระบวนการรับรองข้อมูลที่ส่งให้เจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือ องค์กรที่ได้รับการยอมรับ (RO) ตรวจและออกใบรับรองการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้กับบริษัทฯ และท้ายที่สุด เจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น จะนำส่งข้อมูลที่ได้รวบรวมแก่ IMO โดยข้อมูลดังกล่าวจะถูกเก็บไว้โดยไม่เอ่ยนามบนฐานข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ IMO ข้อบังคับใหม่นี้สอดคล้องกับระบบการติดตามและรายงานผลปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) ในสหภาพยุโรป (EU) โดยข้อบังคับนี้จะถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งใน แผนการบริหารการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพของเรือ (Shipboard Energy Efficiency Management Plan, SEEMP - Part 2) ที่มีอยู่ เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้รับ Statement of Compliance จากองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Class NK) หลังได้รับการตรวจสอบข้อมูลการปฏิบัติงานประจำปี

การรีไซเคิลเรือ หรือ IHM

เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นต้นไป กฎระเบียบของสหภาพยุโรปที่เกี่ยวกับการรีไซเคิลเรือจะมีผลบังคับใช้ครอบคลุมไปถึงเรือต่างชาติที่อยู่ในน่านน้ำของสหภาพยุโรป เรือต่างๆจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาว่าด้วยวัสดุ/อุปกรณ์ที่เป็นอันตราย (Inventory of Hazardous Material "IHM")) บริษัทฯ ได้รับใบรับรอง IHM สำหรับเรือทุกลำ

เรือทุกลำของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ดังต่อไปนี้

มาตรการคว่ำบาตร

มาตรการคว่ำบาตรต่างๆ ซึ่งห้ามการค้าขายบางส่วนหรือทั้งหมดกับบางประเทศ การจำกัดการส่งออกหรือนำเข้าสินค้าต่างๆ การจำกัดการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการอายัดทรัพย์สิน มาตรการคว่ำบาตรหลักๆ นั้น ประกอบด้วย 4 ภาคส่วนได้แก่ มาตรการคว่ำบาตรขององค์การสหประชาชาติ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร

การคว่ำบาตรส่งผลกระทบอย่างมากต่อการเดินเรือและเจ้าของเรือ ซึ่งอาจเผชิญความเสี่ยงจากการละเมิดมาตรการคว่ำบาตร การค้าทางทะเลทั่วโลกมักจะมีรูปแบบการค้าขายที่แตกต่างกันออกไป ห่วงโซ่สัญญาซึ่งเริ่มตั้งแต่ผู้ให้กู้หรือผู้เช่าและผู้เช่าช่วง จนถึงผู้รับสินค้า นั้นเป็นวงจรที่ยาวและมักไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างฝ่ายต่างๆ ในห่วงโซ่นี้ ดังนั้น การดำเนินการมาตรการคว่ำบาตรจึงยากในการตรวจจับและอาจถูกปกปิดด้วยการกระทำที่ผิดกฎหมาย

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

บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

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

การบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ทางทะเล (Maritime Cyber Security Management)

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

วัตถุประสงค์ของระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (EMS)

- ลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติตามกฎหมายและกฎข้อบังคับต่างๆ ทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อม
- กำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปลุกจิตสำนึกของพนักงานในการรักษาสิ่งแวดล้อม
- มีการติดตามผลการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในส่วนของการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและการป้องกันมลพิษ

จากการสอบทานและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในระบบ SQEMS บริษัทฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นในปีถัดไป รวมทั้งเป็นส่วนสำคัญในการช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินธุรกิจนั่นคือ การนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้สำหรับเรือใหม่ของบริษัทฯ

การป้องกันและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม มอก. 14001 (ISO 14001)

เนื่องจากแนวโน้มในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมีมากขึ้นบริษัทฯ จึงได้กำหนด “นโยบายการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ขึ้น นอกเหนือจากข้อกำหนดตามกฎหมาย และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดให้มีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Management System: EMS) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งมาตรฐาน ISO 14001 นี้ ได้กำหนดกรอบแบบองค์รวม ทั้งในด้านยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ การวางแผนงานและการดำเนินการ และการแสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ เป็นองค์กรที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบ EMS ครั้งแรกในปี 2552 ตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 ออกโดยสมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (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) ซึ่งตามหลักระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อมแล้ว ผู้จัดการทางด้านเทคนิคซึ่งเป็นผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ด้วยนั้น ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนของฝ่ายบริหารและเป็นผู้ที่รับมอบหมายให้ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของประมวลข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM) ในปี 2551 สมาคมผู้ตรวจสอบเรือแห่งประเทศญี่ปุ่น (Class NK) ได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ (QMS Certificate) แก่บริษัทฯ ซึ่งเป็นฉบับใหม่ของ ISO 9001: 2008 ซึ่งบริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองส่วนใหญ่ไม่ค่อยให้ความสำคัญกับใบรับรองประเภทดังกล่าว เนื่องจากเป็นเรื่องสำคัญสำหรับบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันที่การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นเรื่องสำคัญสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เลือกที่จะปฏิบัติตามมาตรฐานระดับสูงแม้ไม่เป็นภาคบังคับก็ตาม

การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่

เนื่องจากบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมถึงการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นจากเรือสั่งต่อใหม่ที่บริษัทฯ ได้รับมอบจากอู่ต่อเรือหลายแห่งในประเทศจีน ซึ่งเรือทุกลำที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่างๆ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน รวมถึงที่จะบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้นี้ด้วย นอกจากนี้ รายละเอียดของเรือที่ต่อใหม่เหล่านี้ยังมีมาตรฐานสูงกว่าข้อกำหนดตามกฎหมายด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้การเดินเรือราบรื่นยิ่งขึ้น และยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของเรือในการปกป้องและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

คุณลักษณะในด้าน “การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม” ของเรือต่อใหม่ที่บริษัทฯ ได้รับมอบเมื่อไม่นานมานี้

1. โครงสร้างผนังต่อเรือสองชั้น (สำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองขนาด 38,500 เดทเวทตัน) เพื่อประโยชน์ในการลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม หากเกิดอุบัติเหตุกับตัวเรือ
2. รูปแบบตัวเรือมีความสมบูรณ์ หลังจากที่ผ่านการพิจารณาวิเคราะห์การออกแบบ หลายๆครั้งโดยใช้เทคโนโลยีล่าสุดในการออกแบบตัวเรือ เพื่อให้ได้รูปแบบของตัวเรือที่ดีที่สุดเหมาะสมที่สุด ทั้งขนาดและรูปลักษณ์ เพื่อให้เรือสามารถที่จะทำความเร็วตามต้องการ ในขณะที่มีการเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำ สำหรับเรือเหล่านี้ จะมีการเผาผลาญเชื้อเพลิงต่ำกว่าเรือขนาดเดียวกันที่อายุมากกว่า การเผาผลาญเชื้อเพลิงที่ต่ำดังกล่าวนั้นเกิดการใช้เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพด้วยการออกแบบใบจักรใหม่ที่หมุนช้าลง มีเส้นผ่านศูนย์กลางใหญ่ และมีการออกแบบที่เหมาะสมกับรูปแบบตัวเรือ
3. เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการระบายความร้อนของเรือ ควันของเครื่องยนต์จะถูกปล่อยผ่านหม้อน้ำโดยตรง ซึ่งวิธีการนี้จะช่วยลดการใช้น้ำมันในการเผาไหม้
4. เรือสั่งต่อใหม่เหล่านี้มีการติดตั้งเครื่องบำบัดน้ำถ่วงเรือซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 เครื่องบำบัดนี้ออกแบบมาเพื่อกำจัด และป้องกันแบคทีเรียและสิ่งมีชีวิตเล็กๆ ที่อาศัยอยู่ในน้ำทะเลซึ่งไม่ทำให้เกิดอันตรายโดยผ่านการบำบัดน้ำที่ใช้ถ่วงเรือระหว่างเมืองท่าแต่ละแห่ง
5. เครื่องจักรที่ใช้เป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ล่าสุด
6. การล้างระวางสินค้าแบบกล่อง ผนังเรียบ ในเรือขนาด 38,500 เดทเวทตัน เพื่อลดการสะสมของสินค้าตกค้างในระวาง ซึ่งจะเป็นการลดการใช้สารเคมีที่เป็นอันตรายในการชะล้างสินค้าตกค้างเหล่านี้ เพราะว่าระวางสินค้าแบบนี้สามารถที่จะใช้น้ำเพียงอย่างเดียวในการทำความสะอาดก็เพียงพอแล้ว
7. ระบบสูบจ่ายน้ำมันหล่อลื่นแบบหลุมลึกสำหรับระบบให้ไหลเวียนในเครื่องจักรใหญ่ เป็นการลดปริมาณน้ำมันหล่อลื่นที่ต้องใช้ทั้งหมด ซึ่งเป็นการลดปริมาณของกากน้ำมัน
8. เรือทุกลำมีการติดตั้งเตาเผาขยะขนาดใหญ่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นเป็นไปตามมาตรฐานของ MEPC.76(40) Marine Environment Protection Committee (คณะกรรมการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล) ซึ่งระบุว่าสามารถใช้เผาขยะและกากน้ำมันได้ ทั้งนี้จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขยะ และสิ่งปฏิกูลของบริษัทฯ อันเป็นสิ่งที่กองเรือของบริษัทฯ ได้ปฏิบัติอยู่แล้ว
9. ถังเก็บน้ำท้องเรือและกากน้ำมันขนาดใหญ่ที่แยกจากกัน ช่วยให้การกำจัดสิ่งปฏิกูลเหล่านี้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น เพราะสามารถที่จะช่วยให้ผู้รับกำจัดสิ่งปฏิกูล จัดการแยกน้ำท้องเรือและกากน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดได้
10. เครื่องบำบัดสิ่งปฏิกูลบนเรือที่ได้รับการพัฒนาทางชีวภาพถูกติดตั้งบนเรือที่ต่อใหม่
11. เรือที่ต่อใหม่ได้ปฏิบัติตาม “อนุสัญญาการปลดระวางเรือ” ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปลดระวางเรืออย่างปลอดภัยและรักษาสิ่งแวดล้อมปี ค.ศ. 2009ที่ประเทศฮ่องกง) ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความมั่นใจว่า เรือที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กหลังจากที่หมดอายุการใช้งานแล้ว จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงใดๆ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมในปัจจุบันอนุสัญญาฉบับนี้ได้เปิดให้มีการลงนามจากรัฐต่างๆ และจะมีผลบังคับใช้ใน 24 เดือน นับจากวันที่มีการร่วมลงนามโดย 15 รัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของขนาดระวางบรรทุกรวมของเรือเชิงพาณิชย์ทั่วโลก เพื่อการให้สัตยาบัน การรับรอง หรือการเห็นชอบ หรือการเข้าร่วม หรือได้วางหลักประกันในการให้สัตยาบันการรับรอง การเห็นชอบ หรือการเข้าร่วมไว้กับเลขาธิการฯ โดยปราศจากข้อจำกัด นอกจากนี้ จำนวนเรือทั้งหมดที่ถูกยุบเป็นเศษเหล็กของแต่ละรัฐ ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ของขนาดระวางบรรทุกเรือขนส่งเชิงพาณิชย์ แม้อนุสัญญาดังกล่าวจะยังไม่มีผลบังคับใช้ แต่เรือของบริษัทฯ นั้น ได้มีการดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว และเรือของบริษัทฯ ได้รับ International Certificate of Inventory of Hazardous Materials (IHM)

พัฒนาการใหม่ๆ ในการออกแบบเรือและการต่อเรือมีรายละเอียดตามด้านล่างนี้ ตราบเท่าที่จะสามารถทำได้ บริษัทฯ จะนำปัจจัยเหล่านี้มาประกอบการตัดสินใจสำหรับการซื้อเรือในอนาคต

เรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco-friendly ships):

ธุรกิจเดินเรือเป็นหนึ่งในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศที่สะอาดที่สุดและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากที่สุด และยังเป็นธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ คาดว่ามีการขนส่งทางเรือมากถึงร้อยละ 90 โดยประมาณ ของการค้าขายทั่วโลก และจากตัวเลขล่าสุดที่ตีพิมพ์ ในปี 2564 จากการศึกษาการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศ ครั้งที่ 4 ของ IMO ธุรกิจเดินเรือมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพียงร้อยละ 2.51 ของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ธุรกิจเดินเรือยังคงก้าวไปข้างหน้าเพื่อหาทางลดตัวเลขการปล่อยก๊าซดังกล่าวต่อไป

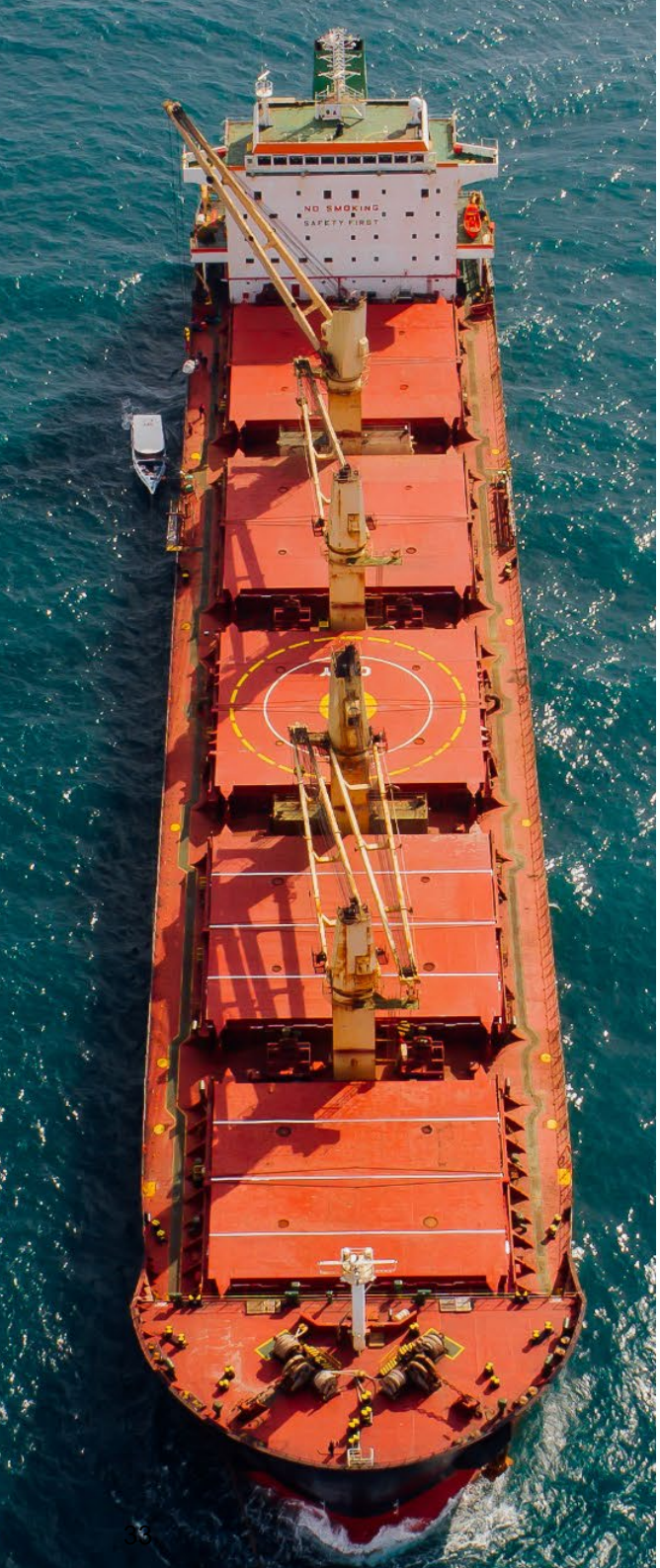
ธุรกิจเดินเรือยังไม่สามารถแก้ปัญหาในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมได้ครอบคลุมทั้งหมด โดยในปัจจุบัน ความพยายามของอุตสาหกรรมเดินเรือและของ IMO แบ่งออกเป็นสองกลุ่ม กล่าวคือ

สำหรับเรือที่มีอยู่แล้ว

ลดความเข้มข้นของคาร์บอนที่ปล่อยโดยกำหนดข้อจำกัดในการออกแบบและการตั้งค่าพารามิเตอร์การทำงาน ตามมาตรการดัชนีประสิทธิภาพพลังงานของเรือที่มีอยู่ และดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนที่ออกโดย IMO เมื่อเดือนมิถุนายน 2564 ตามที่กล่าวข้างต้น

สำหรับเรือต่อใหม่

ให้ใช้การออกแบบตัวเรือแบบใหม่ โดยมีเครื่องจักรและเทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น



การจัดการน้ำถ่วงเรือ (Ballast Water Treatment)

หากมีการปล่อยน้ำลงทะเลโดยที่ไม่ผ่านการบำบัดจะทำให้เกิด ความเสียหายต่อระบบนิเวศที่ท่าเรือได้ ในปัจจุบันนโยบายของบริษัทฯอนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายน้ำถ่วงเรือกลางมหาสมุทรได้เพื่อป้องกันอันตรายแก่สิ่งมีชีวิตในทะเลซึ่งอาศัยอยู่ในท่าเรือต่างๆ วิธีการนี้ถือว่าเป็นการลดความเสียหายที่เกิดต่อระบบนิเวศได้ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการควบคุมและการจัดการน้ำถ่วงเรือฯ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2560 ดังนั้นเรือสั่งต่อใหม่ทั้งหมดนับจากนี้ต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งผ่านการอนุมัติจาก IMO สำหรับ เรือเก่าที่มีอยู่ทั้งหมดต้องติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรืออย่างเป็นขั้นตอนพร้อมทั้งจัดทำแบบสำรวจเพื่อขอออกใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (IOPP) ใหม่หลังจากวันที่ 8 กันยายน 2562 ณ เดือนธันวาคม 2564 เรือของบริษัทฯ จำนวน 28 ลำ ได้ติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือนี้แล้ว ส่วนเรือที่เหลืออีกจำนวน 8 ลำจะได้รับการติดตั้งระบบการจัดการน้ำถ่วงเรือนี้ภายในต้นปี 2566

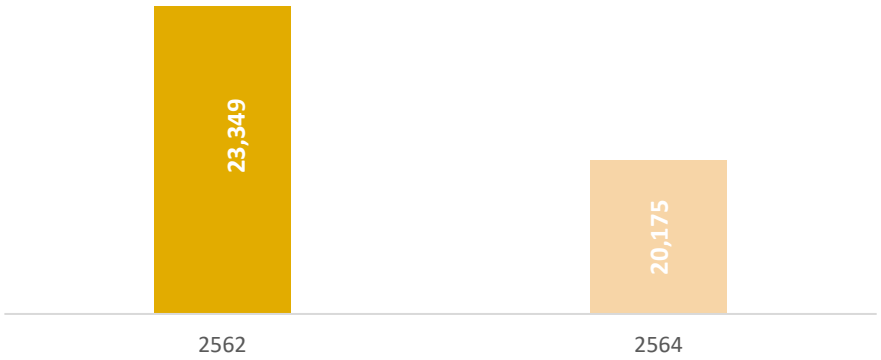
น้ำจืด

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าแหล่งน้ำเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบนิเวศที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจอยู่ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะลดปริมาณน้ำจืดที่ซื้อจากฝั่ง

เพื่อลดปริมาณน้ำที่ซื้อจากชายฝั่ง บริษัทฯ ผลิตน้ำผ่านเครื่องกลั่นน้ำที่ติดตั้งบนเรือแต่ละลำ เครื่องกลั่นน้ำเป็นเครื่องจักรที่สำคัญที่ใช้บนเรือ โดยทำการกลั่นน้ำทะเลให้เป็นน้ำจืดด้วยวิธีการกลั่นแบบสุญญากาศผ่านการระเหยและการควบแน่น อย่างไรก็ตาม น้ำจืดเพื่อการบริโภคเป็นการซื้อมาจากชุมชนบนชายฝั่ง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความพยายามที่จะลดการซื้อน้ำจืดจากชายฝั่งในปีต่อๆไป

บริษัทฯ กำหนดเป้าหมายในการลดการซื้อน้ำจากชายฝั่งร้อยละ 25 ภายใน 2572 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเป็นปีฐาน บริษัทฯ จะใช้มาตรการลดการใช้น้ำบนเรือ โดยส่งเสริมให้ลูกเรือในเรือลดการใช้น้ำจืดอย่างสิ้นเปลือง และบำรุงรักษาเครื่องกลั่นน้ำจืดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อเพิ่มความสามารถในการผลิตน้ำจืดบนเรือให้ได้มากที่สุด

ปริมาณน้ำที่ซื้อจากฝั่งโดยกองเรือของบริษัทฯ
(ตัน/ปี)



การปล่อยก๊าซเรือนกระจก

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก และมลพิษจากก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ มากขึ้นอย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน และเรื่องสิ่งแวดล้อมได้กลายมาเป็นประเด็นที่สำคัญอย่างมาก องค์กรต่างๆ ทั่วโลกได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ธุรกิจการเดินเรือก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เช่นกันองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้ดำเนินการต่างๆในประเด็นนี้โดยการออกกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อบังคับใช้กับอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ

นอกเหนือจากกฎเกณฑ์ที่มีอยู่เดิมสำหรับเขตควบคุมการปล่อยมลพิษที่กำหนดให้ใช้เชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันสูงสุดไม่เกินร้อยละ0.1 กฎเกณฑ์ที่เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2563 ได้กำหนดให้ค่ากำมะถันที่อยู่ในเชื้อเพลิง สำหรับใช้ในเครื่องยนต์และหม้อน้ำของเรือ สูงสุดไม่เกินร้อยละ 0.5 ประเด็นเรื่องความเพียงพอของปริมาณและคุณภาพเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำเป็นหนึ่งในประเด็นที่ท้าทายที่อุตสาหกรรมน่าจะต้องเผชิญในปี 2563 ทั้งนี้ อีกทางเลือกหนึ่ง ก็คือ การติดตั้งเครื่องดักจับเขม่าควันบนเรือ ซึ่งนอกจากมีความท้าทายทั้งทางด้านเทคนิคและการเงินแล้ว ยังไม่แน่นอนว่าเป็นทางแก้ปัญหาที่เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากอุปกรณ์นี้ถูกออกแบบให้ลดค่ากำมะถันที่ปล่อยสู่อากาศ โดยการถ่ายโอนมลพิษลงสู่มหาสมุทรแทน

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามมาตรการระยะยาวอย่างยั่งยืนเพื่อปรับปรุงสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทฯ จึงเลือกใช้เชื้อเพลิงที่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ซึ่งมีราคาแพงกว่า เรือของบริษัทฯ ได้เตรียมพร้อมสำหรับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงค่ากำมะถันต่ำ โดยการทำความสะอาดถังน้ำมันเชื้อเพลิงและแบ่งย่อยถังน้ำมันขนาดใหญ่ให้เป็นขนาดเล็กเพื่อให้น้ำมันสามารถเข้าถึงเครื่องยนต์โดยไม่ต้องมีการผสม การเลือกใช้สารเติมแต่งและสารหล่อลื่นที่เหมาะสมสำหรับเครื่องยนต์ และจัดให้มีการฝึกอบรมลูกเรือเพื่อรรับมือกับความท้าทายเหล่านี้

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

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

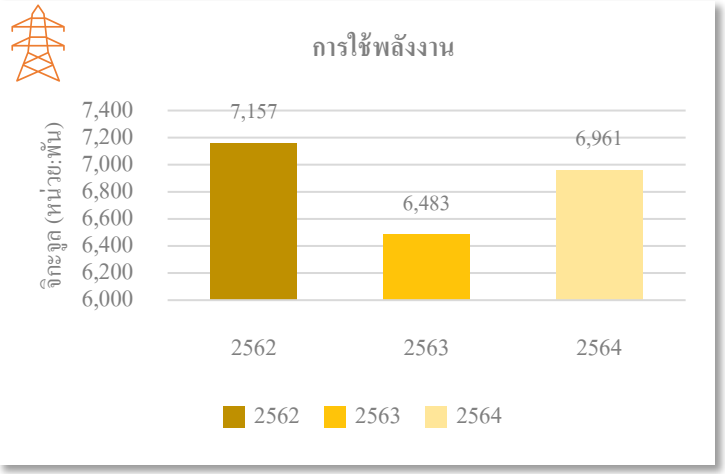
เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธสัญญาของบริษัทฯ ในการที่จะดำรงรักษาและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ บริษัทฯ ได้รับใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO14001:2015 เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 จาก Class NK ประเทศญี่ปุ่น แทนที่ใบรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO 14001:2004 ที่ได้รับเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2552 ซึ่งมาตรฐาน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

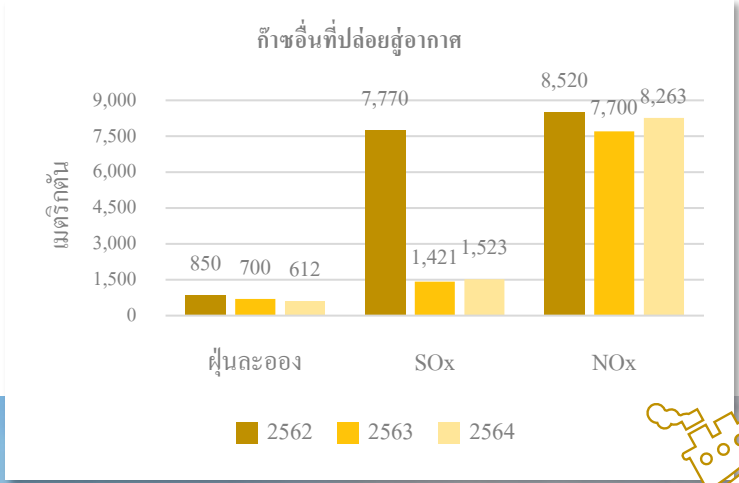
ตั้งแต่ปี 2557 บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยกำหนดให้เรือทุกลำของบริษัทฯ บันทึกตัวเลขการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า อยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ ในปี 2557 ซึ่งได้ลดลงในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยในปี 2564 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ระดับ 7.42 กรัมต่อตันไมล์ ซึ่งเป็นปริมาณค่าเฉลี่ยของกองเรือบริษัทฯ ทั้งหมด 36 ลำ โดยเรือของบริษัทฯ 8 ลำ นั้นเป็นเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) ซึ่งในปี 2564 ได้บรรลุปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ 4.53 กรัมต่อตันไมล์

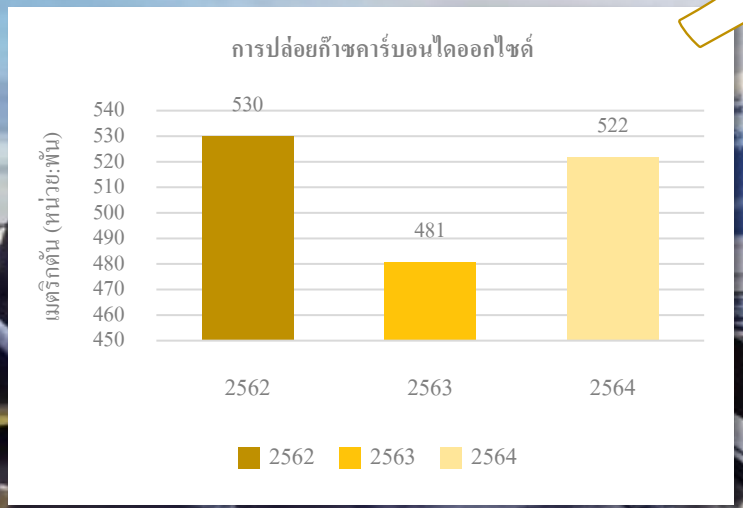
รายงานข้อมูลการปล่อยก๊าซต่างๆ

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากกองเรือของบริษัทฯ	เมตริกตันคาร์บอน	530,020.59	480,763.05	521,648.64
	ค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Average Carbon Intensity: CII)	กรัมต่อตันไมล์	7.55	7.19	7.42
	<u>หมายเหตุ</u>: การคำนวณค่า CII และตัวเลขสำหรับการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมด และระยะทางที่เรือแต่ละลำได้แล่น ได้รับการตรวจสอบโดยองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (ClassNK สำหรับกองเรือของ พีเอสแอล)				
การปล่อยก๊าซเรือนกระจก	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากกองเรือของบริษัทฯ)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า(tCO_2e)	-	-	526,610
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากรถยนต์ของบริษัทฯ)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า(tCO_2e)	-	-	15
	ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า(tCO_2e)	-	-	526,625
	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) (พลังงานไฟฟ้าที่ซื้อจากภายนอก)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า(tCO_2e)	-	-	64
	ยอดรวม – การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) และทางอ้อม (Scope 2)	ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า(tCO_2e)	-	-	526,689
	<u>หมายเหตุ</u>: *1. ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) คำนวณ ดังนี้* *- ค่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) จากค่าแฟกเตอร์การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG emission factors (EF)) ต่อประเภทเชื้อเพลิงตามที่กำหนด อ้างอิงจาก 2018 EEDI Guidelines (IMO, 2018a)* *- ค่าการปล่อยก๊าซมีเทน (CH_4) และ ก๊าซไนตรัสออกไซด์ (N_2O) จากค่าแฟกเตอร์การปล่อยก๊าซเรือนกระจก อ้างอิงจาก IPCC2006, Volume2 Chapter3 Mobile Combustion* *- ค่าศักยภาพของภาวะโลกร้อน (Global Warming Potential: GWP) อ้างอิงจากรายงานการประเมินฉบับที่ห้าของ IPCC (AR5, 2014)* *2. ค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) คำนวณโดยใช้สถานที่ อ้างอิงจากค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการผลิตพลังงานไฟฟ้าที่เผยแพร่โดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.); Thai National LCI Database (2016-2018), TIISMTEC-NSTDA, AR5* *3. ตัวเลขและวิธีการคำนวณข้อมูลการปล่อย GHG ปี 2564 ได้รับการทวนสอบโดย บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด, ผู้ทวนสอบการจัดทำคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรที่ขึ้นทะเบียนกับองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.)*				

หมวดหมู่	คำอธิบาย	หน่วยวัด	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
การใช้พลังงาน	(1) ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด (ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมดของกองเรือ)	จิกะจูล	7,157,177	6,482,761	6,960,682.8
	(2) ร้อยละของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนัก	จิกะจูล ร้อยละของน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนัก	6,498,717 จิกะจูล จากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูง (HSFO) ร้อยละ 90.80 ของการใช้พลังงานทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันสูง	5,839,644 จิกะจูล จากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (VLSFO); ร้อยละ 90.08 ของการใช้พลังงานทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ อาทิเช่น น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดหนักที่มีค่ากำมะถันต่ำกว่าร้อยละ 0.5	6,259,806 จิกะจูล จากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ (VLSFO); ร้อยละ 89.9 ของการใช้พลังงานทั้งหมดมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ
ดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบ (EEDI)	ค่าเฉลี่ยดัชนีประสิทธิภาพการออกแบบสำหรับเรือใหม่ (ค่าเฉลี่ยเรือ 10 ลำ)	การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งสินค้าน้ำหนักหนึ่งตันในระยะทางหนึ่งไมล์	4.062	4.062	4.062
การใช้ไฟฟ้า	การใช้ไฟฟ้า (ไฟฟ้าที่ซื้อใช้ในกิจกรรมในสำนักงาน)	กิโลวัตต์-ชั่วโมง	270,541	208,623	126,106
มลพิษที่ปล่อยสู่อากาศอื่นๆ	(1) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (ไม่รวมไนตรัสออกไซด์) (ใช้ฐานจากค่า empirical values ของการปล่อย emission factors)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 8,520	ค่าประมาณ 7,700	ค่าประมาณ 8,263
	(2) ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (ใช้สมมติฐานของการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่ากำมะถันต่ำ ร้อยละ 0.5 และน้ำมันสำหรับเดินเรือที่มีค่ากำมะถันร้อยละ 0.1)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 7,770	1,421	1,523
	(3) ฝุ่นละออง (เชิงประจักษ์)	เมตริกตัน	ค่าประมาณ 850	ค่าประมาณ 700	ค่าประมาณ 612
การใช้น้ำถ่วงเรือ	(1) การแลกเปลี่ยน	ร้อยละ	ค่าประมาณร้อยละ 40	ค่าประมาณร้อยละ 35	ค่าประมาณร้อยละ 25
	(2) การจัดการ	ร้อยละ	ค่าประมาณร้อยละ 60	ค่าประมาณร้อยละ 65	ค่าประมาณร้อยละ 75
การรั่วไหลสู่สิ่งแวดล้อม	(1) ตัวเลข	ตัวเลข	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
	(2) ปริมาตรรวม	ลูกบาศก์เมตร	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี







ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ลดลงนั้นมาจากการที่บริษัทฯ ดำเนินมาตรการต่างๆมากมาย โดยมาตรการหลักๆ มีดังต่อไปนี้

- การวางแผนเส้นทางการเดินเรือที่ดีขึ้นโดยการลดจำนวนเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาที่จอดเฉยๆที่ท่าเรือ
- คงความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม เพื่อที่เรือจะได้ถึงจุดมุ่งหมายตรงตามเวลาที่กำหนด
- การวางแผนเส้นทางเดินเรือโดยคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศเพื่อให้ได้ประโยชน์จากกระแสน้ำของมหาสมุทรและหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีสภาพอากาศแปรปรวน
- ใช้ความเร็วในการแล่นเรือที่เหมาะสม และหากเป็นไปได้ แล่นเรือด้วยความเร็วแบบประหยัด (eco-speeds)
- รักษาการทรงตัวของเรือที่เหมาะสมต่อการแล่นเรือ
- การบำรุงรักษาตัวเรือและใบพัดให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ เพื่อลดแรงต้านน้ำให้น้อยที่สุด
- ใช้สีเคลือบที่มีประสิทธิภาพ (สีป้องกันการเกาะของเพรียงทะเล) สำหรับทาตัวเรือ เพื่อให้แน่ใจว่าตัวเรืออยู่ในสภาพที่สะอาด
- ลดการสูญเสียพลังงานไฟฟ้าบนเรือ
- การบำรุงรักษาเครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องจักรอื่นๆให้อยู่ในสภาพดี
- ส่งกากน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดแทนการติดตั้งเตาเผาบนเรือ แม้ว่าจะมีต้นทุนสูงกว่าก็ตาม
- ประสิทธิภาพการทำงานของเรือบางลำดีขึ้นหลังการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆเหล่านี้ ยกตัวอย่างเช่น เครื่อง Mewis Duct, Pre-Shrouded Vanes และ Hub Vortex Absorbed Fins

ใบรับรองการทวนสอบค่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

SGS

Greenhouse Gas Verification Statement Number
TH-IE-22-5003609-001

The inventory of Greenhouse Gas emission in period
January 01, 2021 – December 31, 2021 of

Precious Shipping Public Company Limited

No. 8, North Sathorn Road, G, 7th, 8th, and 9th floors, Silom, Bangrak, Bangkok 10500 Thailand

has been verified in accordance with Validation and Verification Requirements for Carbon Footprint for Organization, January 2017, Accounting and Reporting Requirements of Carbon Footprint for Organization Version 4, December 2018 and ISO 14064-3:2019 as meeting the requirements of

Carbon Footprint for Organization
by Thailand Greenhouse Gas Management Organization (CFO by TGO)

Scope1 (Direct GHG Emission) = 526,625 tCO2e
Scope2 (Indirect GHG Emission : Electricity) = 64 tCO2e

For the following activities:

Servicing of Dry Bulk Shipping

The organizational boundary was established following operational control approach and The operational boundary was established cover anthropogenic sources cause direct and indirect emissions.

Authorised by

Nattarin Thunsiri
Operation Manager, SGS (Thailand) Limited
Date 14/02/2022

SGS (Thailand) Limited, 100 Nanglinchee Road, Chongnonsi, Yannawa, Bangkok 10120, THAILAND
This Statement is not valid without the full verification scope, objectives, criteria and findings available on pages 2 to 3 of this Statement.

PF-TH-I&E-AU-018/ Ver. 01/ 13.08.21/ Page 1 of 3

SGS

Schedule Accompanying Greenhouse Gas Verification Statement
TH-IE-22-5003609-001

Brief Description of Verification Process

SGS (Thailand) Limited hereinafter referred to as "SGS" has been contracted by Precious Shipping Public Company Limited hereinafter referred to as "PSL", for the verification of direct and indirect Greenhouse Gas Emissions in accordance with:

Carbon Footprint for Organization by Thailand Greenhouse Gas Management Organization as provided by PSL in their Greenhouse Gas (GHG) Assertion covering GHG emissions of the period 01/01/2021 – 31/12/2021.

Roles and responsibilities

The management of PSL is responsible for the organization's GHG information system, the development and maintenance of records and reporting procedures in accordance with that system, including the calculation and determination of GHG emissions information and the reported GHG emissions.

It is SGS' responsibility to express an independent GHG verification opinion on the GHG emissions as provided in the GHG Assertion for the period January 01, 2021 – December 31, 2021.

SGS conducted a third party verification in the period of January 2022 to February 2022.

The verification was based on the verification scope, objectives and criteria as agreed between PSL and SGS in Agreement Date January 14, 2022. The assessment included a desk review and remote verification at PSL office in Bangkok.

Level of Assurance

The level of assurance agreed is that of Limited assurance

Scope

PSL has commissioned an independent verification by SGS of reported GHG emissions of PSL arising from the servicing of dry bulk shipping and associated activities, to establish conformance of Carbon Footprint for Organization by Thailand Greenhouse Gas Management Organization within the scope of the verification as outlined below. Data and information supporting the GHG assertion were historical in nature and proven by evidence.

This engagement covers verification of emissions from anthropogenic sources of greenhouse gases included within organization's boundary and meets the requirements of Carbon Footprint for Organization by Thailand Greenhouse Gas Management Organization and ISO 14064-3:2019.

Title or description activities:

- The organizational boundary was established following Control Approach (Operational Control).
- Title or description activities: Servicing of Dry Bulk Shipping.
- Physical infrastructure, activities, technologies and processes of the organization: Servicing of Dry Bulk Shipping and associated activities
- GHG sources, sinks and/or reservoirs included: Only GHG sources, as presented in the inventory spreadsheet provided by PSL.
  Scope 1 –mobile combustion;
  Scope 2 – purchased electricity;
- Types of GHGs included: CO_2, CH_4, N_2O, HFCs, PFCs, SF_6, NF_3

GHG information for the following period was verified: January 01, 2021 – December 31, 2021.

- Intended user of the verification statement: Client internal use and communicate to stakeholder.

PF-TH-I&E-AU-018/ Ver. 01/ 13.08.21/ Page 2 of 3

SGS

Objective

The purposes of this verification exercise are, by review of objective evidence, to independently review:

- Whether the GHG emissions are as declared by the organization's GHG assertion
- The data reported are accurate, complete, consistent, transparent and free of material error or omission.

Criteria

Criteria against which the verification assessment is undertaken are Validation Verification Requirements for Carbon Footprint for Organization, January 2017, Accounting and Reporting Requirements of Carbon Footprint for Organization Version 4, December 2018 and ISO 14064-3:2019

Materiality

The materiality required of the verification was considered by SGS to 5% based on the needs of the intended user of the GHG Assertion

Conclusion

PSL provided the GHG Assertion based on the requirements of
Carbon Footprint for Organization
by Thailand Greenhouse Gas Management Organization (CFO by TGO)
The GHG information for the period January 01, 2021
to December 31, 2021 disclosing emissions of 526,689 metric tonnes of CO2 equivalent
(Summation of emission Scope1 and Scope 2)

Scope1 (Direct GHG Emission) = 526,625 tCO2e
Scope2 (Indirect GHG Emission : Electricity) = 64 tCO2e

are verified by SGS to a limited level of assurance, consistent with the agreed verification scope, objectives and criteria.

SGS' approach is risk-based, drawing on an understanding of the risks associated with modeling GHG emission information and the controls in place to mitigate these risks. Our examination included assessment, on a sample basis, of evidence relevant to the reporting of emission information.

Based on the process and procedures conducted, there is no evidence that the GHG assertion
— is not materially correct and is not a fair representation of GHG data and information, and
— has not been prepared in accordance with the related International Standard on GHG quantification, monitoring and reporting, or to relevant national standards or practices.

We planned and performed our work to obtain the information, explanations and evidence that we considered necessary to provide a Limited level of assurance that the GHG emissions for the period 01/01/2021 – 31/12/2021 are fairly stated.

This statement shall be interpreted with the GHG Assertion of the inventory spreadsheet provided by PSL as a whole.

Note: This Statement is issued, on behalf of Client, by SGS (Thailand) Limited ("SGS") under its General Conditions for GHG Validation and Verification Services available at at https://www.sgs.com/en/terms-and-conditions. The findings recorded hereon are based upon an audit performed by SGS. A full copy of this statement, the findings and the supporting GHG Assertion may be consulted at **Precious Shipping Public Company Limited No. 8, North Sathorn Road, G, 7th, 8th, and 9th floors, Silom, Bangrak, Bangkok 10500 Thailand.** This Statement does not relieve Client from compliance with any by laws, federal, national or regional acts and regulations or with any guidelines issued pursuant to such regulations. Stipulations to the contrary are not binding on SGS and SGS shall have no responsibility vis-à-vis parties other than its Client.

PF-TH-I&E-AU-018/ Ver. 01/ 13.08.21/ Page 3 of 3

นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2556-2560 บริษัทฯ ได้ทดแทนเรือเก่าและเรือที่ไม่ประหยัดน้ำมันหลากหลายลำด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco vessels) การเดินเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมนั้นทำได้โดยการแล่นเรือที่สามารถบรรทุกสินค้าจำนวนมากขึ้น การลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงด้วยการมีรูปแบบตัวเรือที่ดีขึ้น น้ำหนักรวมของตัวเรือที่เบาขึ้น เครื่องยนต์ที่ควบคุมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพ การใช้พลังงานความร้อนส่วนเกินจากการเครื่องยนต์ต่างๆให้เกิดประโยชน์สูงสุด (มีการนำความร้อนที่ได้จากไอเสียจากเครื่องยนต์รองไปใช้กับหม้อน้ำ) เรือใหม่ของบริษัทฯ เป็นเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับเรือเก่าที่มีอยู่ในกองเรือ ขณะเดียวกันบริษัทฯ ได้ประเมินเทคโนโลยีใหม่ๆที่ออกมาอย่างรอบคอบ เนื่องจากคำโฆษณาต่างๆของอู่ต่อเรือบ่อยครั้งดูจะเกินความเป็นจริงเพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจใหม่ แต่เมื่อมีการตรวจวัดทางเทคนิคจริงๆ เช่น ค่าความร้อนของการเผาผลาญเชื้อเพลิง การออกแบบและอัตราการกินน้ำลึกสูงสุด รวมทั้งตัวเลขชี้วัดสภาพทะเลที่ยอมรับได้ ก็ปรากฏว่าคำโฆษณาเหล่านั้นไม่เป็นความจริง หรือไม่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายได้จริง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ควบคุมการติดตั้งเครื่องยนต์บนเรือใหม่อย่างใกล้ชิดไม่ว่าจะเป็นเรือสั่งต่อใหม่หรือเรือมือสองก็ตาม รวมถึงเฝ้าติดตามการทำงานของเครื่องยนต์อย่างใกล้ชิด เพื่อให้ได้ความเร็วในการแล่นเรือและอัตราการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพิลงที่มีความเหมาะสม ในขณะที่ปล่อยก๊าซเสียน้อยที่สุด

บริษัทฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างมาก ซึ่งบริษัทฯจะยังคงมุ่งมั่นที่พัฒนาต่อไปด้วยการลดระยะทางเที่ยวเรือเปล่าและระยะเวลาจอดที่ท่าเรือ การขนส่งสินค้าจำนวนมากขึ้น และการแล่นเรือช้าในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ และในปี 2564 อยู่ที่ระดับ 7.42 กรัมต่อตันไมล์ หรือลดลงร้อยละ 42.4

บริษัทฯ เข้าร่วมกลุ่ม Getting to Zero Coalition ที่มีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของกองเรือทั้งหมดให้เป็นศูนย์ภายในปี 2573 ในฐานะสมาชิกของกลุ่มพันธมิตร บริษัทฯได้ติดตามการพัฒนาเทคโนโลยีในแวดวงอุตสาหกรรมพาณิชยนาวี เพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้เป็นศูนย์ แหล่งพลังงานที่ไม่ก่อให้เกิดคาร์บอนไดออกไซด์มีหลากหลายรูปแบบ แต่ส่วนใหญ่ยังอยู่ในขั้นการศึกษาและวิจัย แนวคิดเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Technology) มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในธุรกิจการเดินเรือ ด้วยการเสนอน้ำมันเชื้อเพลิงทางเลือกที่มีปริมาณคาร์บอนฯ ต่ำหรือไม่มีเลย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพ เมทานอล แอมโมเนีย ไฮโดรเจน หรือ พลังงานทดแทนอื่นๆ เช่น พลังงานลม พลังงานจากแสงอาทิตย์ และ พลังงานขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า

ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ถือเป็นเชื้อเพลิงทางเลือกสู่การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ของอุตสาหกรรมการเดินเรือในอนาคต LNG จัดเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาดไม่มีซัลเฟอร์ออกไซด์ และมีไนโตรเจนออกไซด์ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ยังปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับน้ำมันเชื้อเพลิงปกติ อย่างไรก็ตาม สารประกอบหลักของ LNG คือ ก๊าซมีเทนซึ่งเป็นตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจก และส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าคาร์บอนไดออกไซด์ การใช้ LNG จึงมีโอกาสปล่อยก๊าซมีเทนสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งเรียกว่า “การเล็ดรอดของก๊าซมีเทน” มีการประเมินว่าในปริมาณการปล่อยก๊าซที่เท่ากัน ก๊าซมีเทนก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนมากกว่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึง 30 เท่า ในแค่ช่วงเวลา 12 ปี ในขณะที่ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ใช้เวลาถึงร้อยปี ดังนั้น LNG จึงไม่ถือว่าเป็นทางเลือกที่ดีในการลดก๊าซเรือนกระจกจนกว่าจะหาทางออกในการแก้ไขปัญหาการเล็ดรอดของก๊าซมีเทนได้

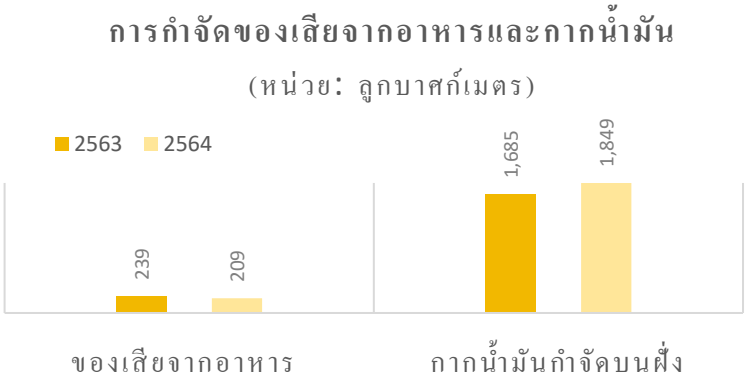
บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จึงมีการซื้อเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในธุรกิจของบริษัทฯ หากในอนาคตมีเรือรุ่นใหม่ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ บริษัทฯ ก็จะนำมาเรือดังกล่าวมาเป็นส่วนหนึ่งในกองเรือของบริษัทฯ

การบริหารจัดการของเสีย

มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบจัดทำขึ้นเพื่อจัดการของเสีย ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย มาตรฐาน และนโยบายที่บังคับใช้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการจัดการขยะเพื่อบำบัดของเสียที่เกิดขึ้นบนเรือ แผนงานนี้แสดงขั้นตอนการลด รวบรวม จัดเก็บ ดำเนินการจัดการ และกำจัดขยะ รวมทั้งการใช้อุปกรณ์บนเรือไว้เป็นลายลักษณ์อักษร อีกทั้งยังได้มอบหมายบุคคลหรือผู้รับผิดชอบในการดำเนินการตามแผนงานด้วย

ของเสียจากอาหาร

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



การกำจัดกากน้ำมัน

การที่เรือเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลยังก่อให้เกิดมลพิษอีกทางหนึ่ง นั่นคือ กากน้ำมัน โดยกากน้ำมันนี้จะเกิดขึ้นบนเรือจากการสังเคราะห์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางเลือกหนึ่งในการกำจัดกากน้ำมันนี้สามารถทำได้โดยการเผาแต่จะก่อให้เกิดก๊าซที่เป็นมลพิษออกสู่ชั้นบรรยากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงพยายามกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่งไปยังเมืองท่าที่มีการรองรับ ซึ่งวิธีการนี้ถือเป็นวิธีการที่มีใช้ค่าใช้จ่ายสูงในการที่จะแก้ปัญหามลพิษ แต่บริษัทฯ ถือเป็นความมุ่งมั่นในการที่จะลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศและความพยายามในการที่จะอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ น้ำมันของเสีย หรือกากน้ำมันจะเกิดขึ้นจากเรือแต่ละลำประมาณร้อยละ 1 ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกเผาทั้งหมด ซึ่งในการวิจัยเชิงประจักษ์ชี้ให้เห็นว่า น้ำมันที่ถูกเผาทุกๆ 1 ตัน จะสร้างก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประมาณ 3 ตัน การส่งกากน้ำมันขึ้นฝั่งเพื่อกำจัดอย่างเหมาะสม จะช่วยให้กากน้ำมันเหล่านี้สามารถนำไปรีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ได้เป็นผลิตภัณฑ์จำพวกสารหล่อลื่น เช่น จาระบี ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในหลายอุตสาหกรรม เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเผาขยะ บริษัทฯ พยายามที่จะกำจัดกากน้ำมันโดยการนำขึ้นฝั่ง

การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าที่สุดที่สำนักงานบริษัทฯ ดังนี้

- ใช้ผลิตภัณฑ์และวัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น กระดาษรีไซเคิล
- นำกระดาษเก่าที่พิมพ์ด้านเดียวมาใช้ซ้ำ
- ส่งเสริมการใช้ถุงและภาชนะบรรจุที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้พลาสติกแบบใช้ครั้งเดียว
- สนับสนุนให้พนักงานเรียนรู้และเข้าใจวิธีการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมการบริโภคที่เหมาะสม

บริษัทฯ มีความยินดีที่จะรายงานว่า บริษัทฯ ได้นำเสนอรายงานประจำปีนี้ในรูปแบบดิจิตอล และหากจำเป็นต้องมีฉบับที่ตีพิมพ์ รายงานฉบับนี้ก็จะพิมพ์บนกระดาษรีไซเคิล เพื่อเป็นการแสดงถึงการส่งเสริมและสนับสนุนการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาตินั้นสอดคล้องกับความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่จะลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

สรุปวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้อธิบายในทุกแง่มุมที่เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้จะสรุปถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่ได้มีการดำเนินการ รวมถึงการดูแลและการติดตามผล สำหรับการปฏิบัติตามข้อบังคับและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ ISM, ISPS และ MARPOL จะมีการดูแลและติดตามผลโดยทีมงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ซึ่งการตัดสินใจที่จะดำเนินการต่อจากนั้นเพื่อเป็นการลดการละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับการประเมินผลงานรอบครึ่งปีโดยผู้บริหารระดับสูงและทีมงานทางด้านเทคนิคของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายให้การละเมิดข้อบังคับและอนุสัญญาสำหรับปี 2565 เท่ากับ “ศูนย์” นอกจากนี้ บริษัทฯ พยายามที่จะรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม SQEMS ที่ได้รับการรับรอง ซึ่งบริษัทยังคงหาวิธีการเพื่อปรับปรุงระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม (SQEMS) รวมถึงการนำกฎข้อบังคับใหม่ๆ มาบังคับใช้กับเรือของบริษัทฯ ก่อนที่กฎข้อบังคับเหล่านั้นจะมีผลบังคับใช้ บริษัทฯ จะพยายามนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งานบนเรือของ บริษัทฯ เพื่อช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

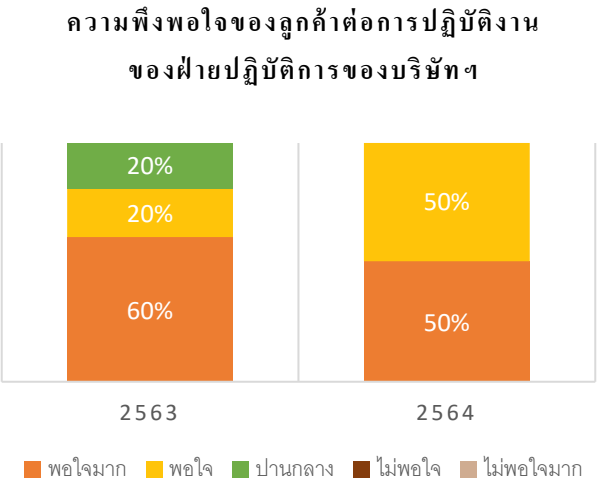
บริษัทฯ นำการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มาเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในการคัดเลือกคู่ค้า

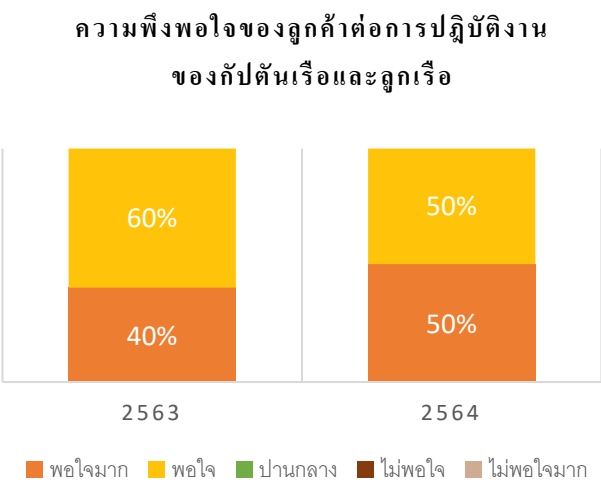
ผลการดำเนินงานทางด้านสังคม

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

ลูกค้า

ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าในปี 2564





ความสัมพันธ์กับลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการประสบความสำเร็จของอุตสาหกรรมเรือเดินทะเล ซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิตส่งต่อไปยังแหล่งผู้บริโภคนั้นขึ้นอยู่กับการเพิ่มมูลค่าให้กับลูกค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความรับผิดชอบของบริษัทฯ บริษัทฯ ตระหนักถึงการตอบข้อสงสัยของลูกค้าอย่างละเอียดโดยทันที หรือภายใน 24 ชั่วโมง รวมทั้งในวันหยุดประจำสัปดาห์ วันหยุดประจำชาติ และวันหยุดสากล ในการดำเนินธุรกิจตามสัญญาเมื่อลูกค้าประสบเหตุการณ์หรือปัญหาใดๆ ก็ตาม บริษัทฯ จะพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น ถึงแม้ว่าเรือของบริษัทฯ จะไม่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ดังกล่าวก็ตาม ทางบริษัทฯ ยินดีที่จะรายงานว่าการให้บริการลูกค้าของบริษัทฯ นั้นได้รับการตอบรับอย่างดี และมีผู้เช่าเรือชั้นนำจำนวนมากที่ต้องการทำธุรกิจกับบริษัทฯมากกว่าผู้ให้เช่าเรือรายอื่นๆในตลาด เป็นความพยายามของบริษัทฯ ในการพัฒนาระดับการให้บริการแก่ลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้รวบรวมความคิดเห็นของลูกค้าผ่านทางแบบสอบถามความพึงพอใจที่ส่งให้ลูกค้าหลังเสร็จสิ้นการให้บริการตามสัญญา บริษัทฯ เชื่อว่าความพึงพอใจของลูกค้าส่งผลทางบวกต่อกำไร และมูลค่าของบริษัทฯ

การจัดการระบบข้อมูล

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

ความเป็นส่วนตัวของลูกค้า

สำหรับข้อมูลของลูกค้า บริษัทฯมุ่งมั่นที่จะรักษาข้อมูลลูกค้าจากการสูญหาย การถูกขโมย การนำไปใช้ในทางที่ผิด การเปิดเผย การแก้ไข และการทำลายโดยไม่ได้รับอนุมัติ บริษัทฯ รับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้าผ่านทางโทรศัพท์ อีเมล์ และจดหมาย บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการบริการเพื่อที่จะมอบบริการที่ดีที่สุด บริษัทฯ ตอบสนองอย่างรวดเร็วต่อการร้องเรียน หรือการร้องขอต่างๆ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความมุ่งมั่นให้บริการและรักษาความลับของลูกค้า ในระหว่างรอบระยะเวลาของการรายงานนี้ บริษัทฯ ไม่มีข้อร้องเรียนใดๆในปัญหาดังกล่าว และไม่ถูกปรับ หรือถูกลงโทษจากปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดการรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า

พนักงาน

สิทธิมนุษยชนและแนวทางปฏิบัติด้านแรงงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานนั้นเป็นส่วนสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จอีกปัจจัยหนึ่งของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จึงกำหนดวิธีการจ้างงาน ความเท่าเทียมกันในโอกาสของการจ้างงาน ความมั่นคง และความก้าวหน้าทางอาชีพ และหลักการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานและการจ้างงาน บริษัทฯ ได้ส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานด้วยกันและระหว่างพนักงานกับผู้บริหาร นอกจากนั้น บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการไม่เลือกปฏิบัติของทุกภาคส่วนการดำเนินงาน และสนับสนุนให้มีความหลากหลายในที่ทำงานทั้งในระดับผู้บริหารและระดับพนักงาน บริษัทฯ ดูแลให้แน่ใจว่าการบริหารจัดการพนักงานเป็นไปตามกฎหมายแรงงานและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และกระบวนการเลิกจ้างมีความเป็นธรรมและเป็นไปตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เพื่อสอดคล้องกับจริยธรรมธุรกิจและการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดให้มีนโยบายการแจ้งเบาะแสสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และเปิดโอกาสให้พนักงานได้แจ้งถึงการกระทำที่ไม่เหมาะสมต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะเก็บเป็นความลับ ทั้งนี้ พนักงานสามารถส่งข้อคิดเห็นได้ทั้งทางอีเมล์และทางไปรษณีย์ **ในปี 2564 ไม่มีรายงานกรณีการเลือกปฏิบัติและการละเมิดสิทธิมนุษยชน**

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

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

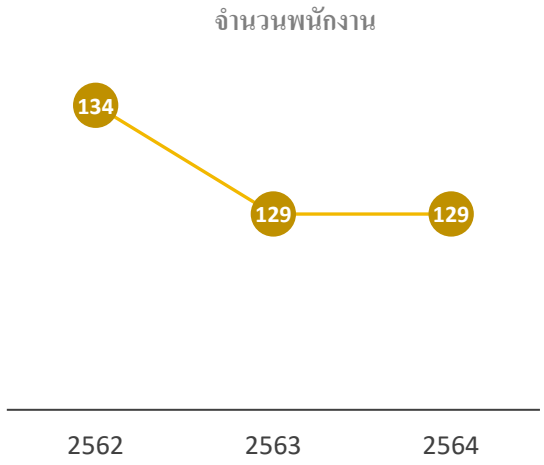
การปฏิบัติตามความเสี่ยงต่อการใช้แรงงานเด็ก	
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการใช้แรงงานเด็ก	0
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากการใช้แรงงานเยาวชนในงานที่มีความอันตราย	0

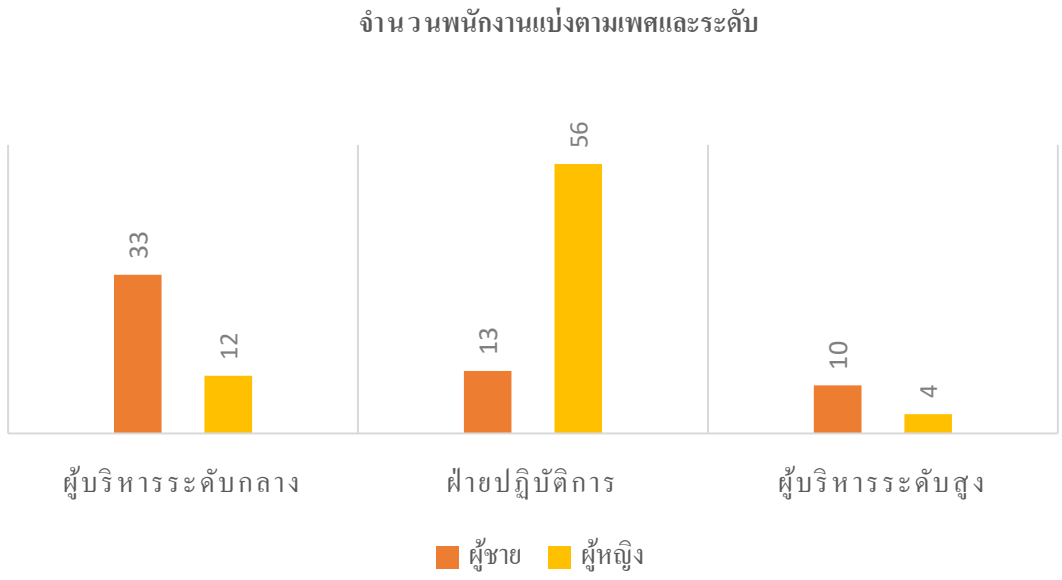
ความเสี่ยงจากสถานการณ์แรงงานบังคับ	
การดำเนินงานและคู่ค้าที่มีความเสี่ยงสูงจากสถานการณ์แรงงานบังคับ	0

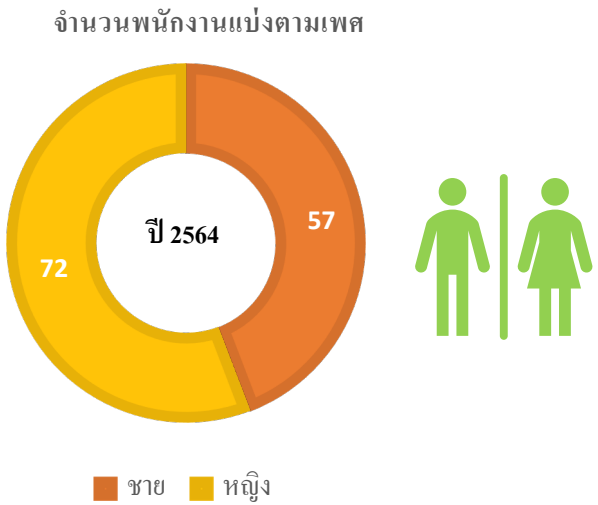
การปฏิบัติตามการไม่เลือกปฏิบัติ	
จำนวนเหตุการณ์การเลือกปฏิบัติ	0

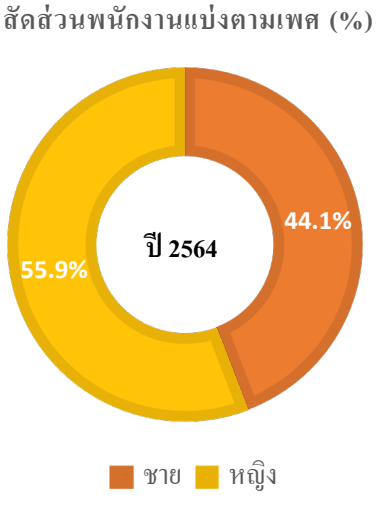
เสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง	
เสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรองของพนักงานและคู่ค้าถูกละเมิดหรือก่อให้เกิดความเสี่ยงสูง	ไม่มีการดำเนินการ
มาตรการที่ดำเนินการโดยองค์กรเพื่อสนับสนุนเสรีภาพในการสมาคมและสิทธิในการร่วมเจรจาต่อรอง	ในปี 2564 บริษัทฯ จ่ายค่าธรรมเนียมสมาชิกรายปี เป็นจำนวนเงิน 352,000 บาท ให้กับSingapore Maritime officers' Union (SMOU) และ Singapore Organisation of Seamen (SOS)

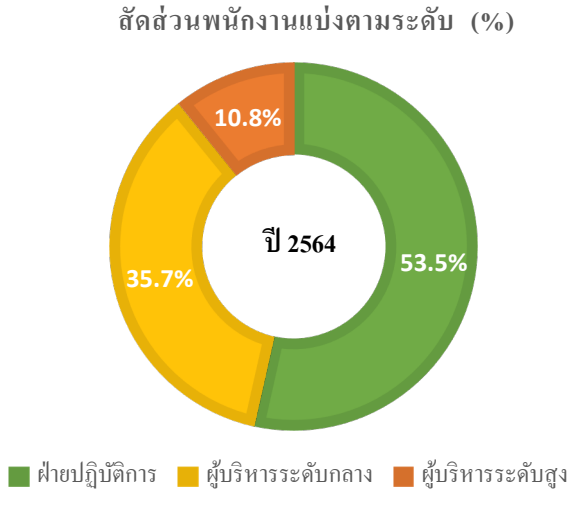
ข้อมูลพนักงาน (สำนักงาน)



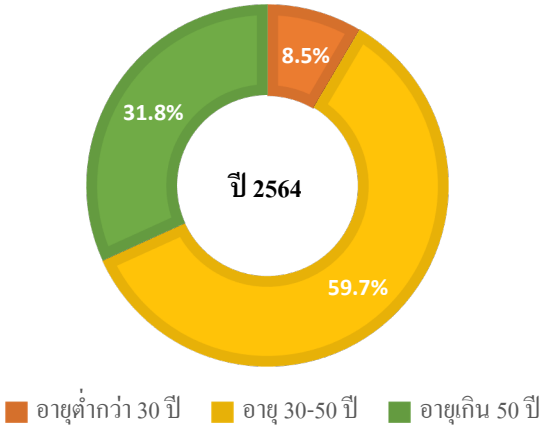




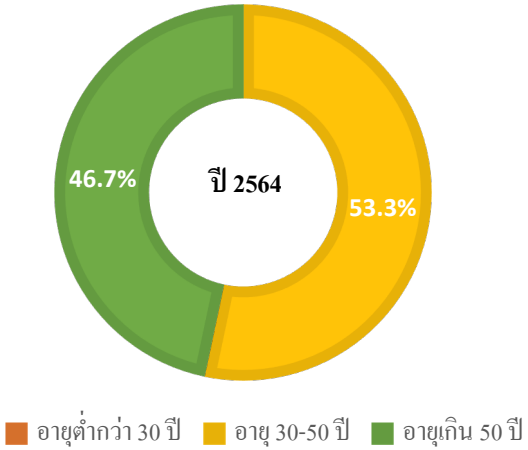




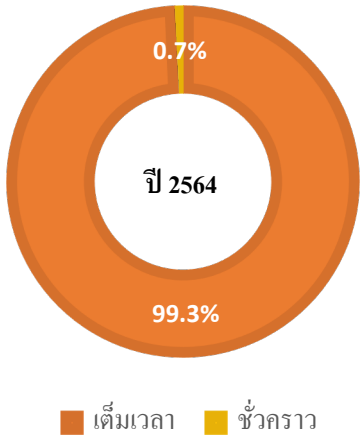
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)



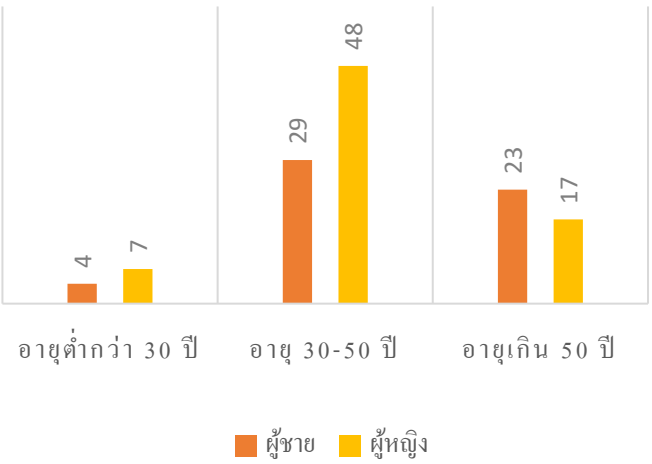
สัดส่วนผู้บริหารแบ่งตามกลุ่มอายุ (%)



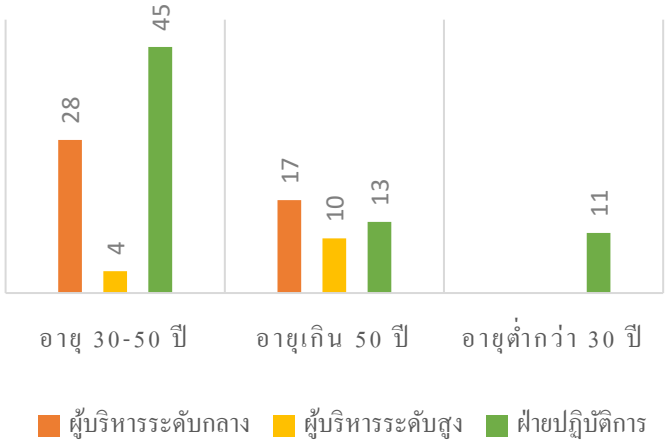
สัดส่วนพนักงานแบ่งตามการจ้างงาน (%)



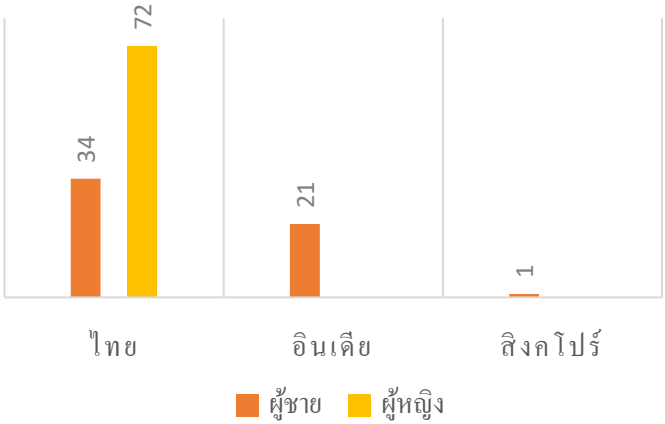
จำนวนพนักงานแบ่งตามเพศ และอายุ



จำนวนพนักงานแบ่งตามระดับและช่วงอายุ



จำนวนพนักงานแบ่งตามสัญชาติ



72

จำนวนพนักงานที่มีสิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร

73 (2563)

(เฉพาะพนักงานหญิงสามารถใช้สิทธิลาคลอดได้ตามกฎหมายไทย)

0

จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิ์ลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร

2 (2563)

2

จำนวนพนักงานที่เกษียณอายุระหว่างปี

5 (2563)

0

การบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR)

0 (2563)

0

จำนวนพนักงานที่เสียชีวิตระหว่างปี

0 (2563)

2

จำนวนพนักงานที่ลาออกระหว่างปี

5 (2563)

1

จำนวนพนักงานงานชั่วคราว

1 (2563)

แบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าความพึงพอใจของพนักงานเป็นส่วนสำคัญในความสำเร็จในระยะยาวของบริษัทฯ บริษัทฯ จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานเพื่อวัดความพึงพอใจของพนักงานระบุส่วนที่เป็นจุดแข็ง และหาโอกาสในการพัฒนาพนักงาน ผลของแบบสอบถามจะถูกนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูง เพื่อพัฒนาและยกระดับการบริหารทรัพยากรมนุษย์

ผลตอบแทนสำหรับพนักงาน

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

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

ผลตอบแทนของพนักงานขึ้นอยู่กับผลการปฏิบัติงาน หน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงาน ส่วนเพิ่มอื่นๆ /โบนัสขึ้นอยู่กับฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงานรายบุคคลและของบริษัทฯ ในเรื่องการสร้างแรงจูงใจระยะยาว แม้ว่าบริษัทฯ จะไม่มีผลตอบแทนระยะยาวสำหรับพนักงานในรูปของ ESOP เนื่องจากผู้บริหารระดับสูงมีความเห็นว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ซึ่งพนักงานไม่สามารถควบคุมได้โดยตรงเช่นเดียวกับอัตราค่าระวางเรือในตลาดสากล นอกจากนี้ราคาหุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่ได้สะท้อนถึงผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่แท้จริง

ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าการเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นรากฐานของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้กับธุรกิจ นอกจากนี้ ทรัพยากรบุคคลถือเป็นปัจจัยหลักในการสร้างความสำเร็จทางธุรกิจและเพิ่มมูลค่าให้กับบริษัทฯ ในทุกๆ ด้าน บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนกิจกรรมเพื่อส่งเสริมทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ และพนักงานได้สนับสนุนทางด้านสุขภาพและความปลอดภัยของบุคคลอื่นด้วย บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่องานด้านสุขภาพและความปลอดภัยเท่าเทียมกับงานเชิงพาณิชย์และงานด้านการปฏิบัติงาน ซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหาร กล่าวคือ มีการกำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับสุขภาพและความปลอดภัยของบุคลากรทุกคนอย่างชัดเจนและเป็นสัดส่วน ระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้พื้นฐานหลักการว่าอุบัติเหตุสามารถป้องกันหากมีการกำหนดและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับยาเสพติดและการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะมาตรฐานของ OCIMF ในเรื่อง “คำแนะนำสำหรับการควบคุมยาเสพติดและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ” ซึ่งรายละเอียดระบุอยู่ในคู่มือระบบการจัดการทางด้านความปลอดภัยบนเรือทุกลำ รวมทั้งประกาศให้ลูกเรือทุกคนรับทราบ

ลูกเรือแต่ละคนต้องได้รับการพักผ่อนที่เพียงพอซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงความเหนื่อยล้าและความตึงเครียด ซึ่งอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนเรือ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับเวลาการพักผ่อนอย่างน้อยที่สุด ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ค.ศ. 1995 (STCW 95) และอนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ 180 ทั้งนี้ อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าว กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนบนเรือ ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงมะนิลาในปี ค.ศ. 2010 (STCW 2010 Manila amendments) มีผลบังคับใช้ในเดือนมกราคม 2555 ซึ่งคือ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ค.ศ. 2006 (MLC 2006) โดยมีการให้สัตยาบันในเดือนสิงหาคม 2555 และได้มีผลบังคับใช้ในภายในเดือนสิงหาคม 2556 เรือธงไทยและเรือธงสิงค์โปร์ของบริษัทฯ ได้ขึ้นสัตยาบันสารแห่งอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ทั้งนี้ เรือทุกลำของบริษัทฯได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา MLC

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

โจรสลัด

ตามที่ได้แสดงไว้ในหัวข้อ **“รายงานจากคณะกรรมการ”** เรือของบริษัทฯ ต้องเผชิญกับโจรสลัดเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่เสี่ยง คนประจำเรือ/ลูกเรือต้องวิตกกังวลอยู่เสมอเมื่อแล่นเรือไปในพื้นที่ที่ทราบว่ามีโจรสลัดติดอาวุธอยู่ โดยเฉพาะแถบมหาสมุทรอินเดีย/บริเวณทะเลอาหรับ รวมไปถึง ปากอ่าวเปอร์เซียตั้งแต่ทางเหนือจนถึงทางใต้ของสาธารณรัฐมาดากัสการ์ บริษัทฯจัดให้ภัยคุกคามนี้อยู่ในระดับร้ายแรงมาก โดยให้เรือทุกลำของบริษัทฯ แล่นออกนอกเส้นทางเหล่านี้โดยให้แล่นอยู่ใกล้แถบชายฝั่งอินเดียซึ่งเป็นบริเวณที่ปลอดภัย อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยลงเรือไปด้วยเมื่อแล่นผ่านเขตพื้นที่เสี่ยงภัย กรณีเรือของบริษัทฯ จะต้องผ่านบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัยสูง จะมีการขึงลวดหนามรอบตัวเรือเพื่อให้ยากต่อโจรสลัดในการปีนขึ้นมาบนเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ สัญญาว่าจะทำทุกวิถีทางในการสร้างความปลอดภัยให้แก่เรือของบริษัทฯ รวมทั้งคนประจำเรือและลูกเรือทุกคน

การทำงานเป็นทีม

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

ความรู้และการพัฒนา

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ประวัติบริษัทฯ และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯแก่กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ รวมถึงจัดเตรียมเอกสารสำหรับกรรมการใหม่ เช่น คู่มือกรรมการ เอกสารการจดทะเบียนบริษัทฯ คู่มือนโยบายการกำกับดูแลกิจการ คู่มือจริยธรรมธุรกิจ นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชั่น และแนวทางปฏิบัติ กฎหมาย ระเบียบ แนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ เป็นต้น

การพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ มั่นว่าพนักงานมีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมสำหรับการทำงานในหน้าที่ต่างๆ ในบริษัทฯ รวมถึงทำให้พนักงานมีความเข้าใจในข้อพึงปฏิบัติต่างๆ มาตรฐานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการพัฒนาความรู้ความสามารถเพื่อให้ทันกับการพัฒนาของอุตสาหกรรมในอนาคต

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

บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมภายใน และส่งพนักงานไปอบรมภายนอก สำหรับทั้งพนักงานที่สำนักงาน และลูกเรือบนเรือ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังอนุญาตให้มีการลางานพิเศษ และกำหนดเวลาการทำงานที่ยืดหยุ่น สำหรับพนักงานที่ต้องการศึกษาในระดับที่สูงขึ้น

การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับพนักงานประจำสำนักงาน

บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานแสดงความสนใจและความต้องการฝึกอบรม เพื่อที่บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมที่เหมาะสมแก่พนักงาน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการพัฒนาอาชีพของพนักงาน โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้น

ในปี 2564 การฝึกอบรมและการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้

ประเภทการอบรม	เป้าหมายและประโยชน์	กลุ่มเป้าหมาย	จำนวนผู้เข้าอบรม	จำนวนชั่วโมงการอบรม
การฝึกอบรมตามหน้าที่ความรับผิดชอบ	เพิ่มพูนความรู้ เพื่อช่วยให้พนักงานบรรลุเป้าหมาย ช่วยสร้างความเชื่อมั่นในตัวเอง และความก้าวหน้าในการทำงาน	พนักงานทุกคนในแต่ละฝ่าย เช่น ฝ่ายบัญชี ฝ่ายการเงิน ฝ่ายเทคนิค ฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายการพาณิชย์ และ ฝ่ายบริหารความเสี่ยง	51	1,289.25
การฝึกอบรมทั่วไป	ความรู้ทั่วไป เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและการใช้ชีวิต	พนักงานทุกคน	129	1,763

การฝึกอบรมและการพัฒนาสำหรับลูกเรือ

ตลอดหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เพียงแต่มีการฝึกอบรมความชำนาญด้านการบริหารการเดินเรือเท่านั้น แต่ยังได้มีการพัฒนาด้านคุณภาพและความสามารถของพนักงานทั้งบนเรือและที่สำนักงานอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ เห็นว่าจะสามารถประสบความสำเร็จตามเกณฑ์คุณภาพและความปลอดภัยในการเดินเรือได้ด้วยการอุทิศตนและความซื่อสัตย์ของลูกเรือ ผู้จัดการฝ่ายต่างๆ และฝ่ายตรวจสอบบนเรือ บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถและประสิทธิภาพของคนประจำเรือและให้โอกาสพวกเขาได้มีความก้าวหน้าในองค์กรต่อไป

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

บริษัทฯ มีกลไกที่ให้พนักงาน และลูกเรือบนเรือ สามารถส่งข้อร้องเรียน หรือข้อแนะนำต่างๆ มายังสำนักงานของ บริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ หวังว่ากลไกนี้จะสนับสนุนให้พนักงานบนเรือปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิผล และช่วยปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมบนเรือ โดยนำโปรแกรมวีดีทัศน์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือที่ดีที่สุดมาใช้อีกด้วยเพื่อให้เกิดแรงจูงใจต่อพนักงานประจำเรือใหม่ และให้เกิดการเรียนรู้ตลอดเวลาที่ประจำการบนเรือ บริษัทฯ จึงกำหนดให้ทำกิจกรรมร่วมกับนายประจำเรืออาวุโส และเพื่อทดสอบวัดระดับความสามารถ บริษัทฯ ได้จัดหาคอมพิวเตอร์สำหรับวัดระดับความสามารถไว้ประจำบนเรือ โดยผลของการทดสอบดังกล่าวทำให้พนักงานประจำเรือสามารถทราบจุดอ่อนของตนเอง และกำหนดแนวทางแก้ไขเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนดังกล่าวต่อไป

794

ลูกเรือ

796 (2563)

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง

บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพฯ โดยศูนย์ฝึกอบรมดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดให้ใช้งานได้อย่างสมบูรณ์ในเดือนมีนาคม 2551 โดยสิ่งเหล่านี้จะเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงของกระบวนการฝึกอบรมต่างๆ ของบริษัทฯ และทำให้ทั้งพนักงานและลูกเรือได้พัฒนาในเรื่องการเดินเรือทะเลที่ทันสมัย สำหรับหอบังคับการเดินเรือจำลองถูกสร้างให้เหมือนหอบังคับการจริงของเรือ โดยจำลองสถานการณ์ขณะนำเรือเข้าสู่ท่าเรือหลัก เพื่อให้พนักงานและลูกเรือได้เห็นภาพและเข้าใจระบบการนำเรือเข้าเทียบท่า ในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2562 ได้มีการยกระดับและปรับปรุงหอบังคับการเดินเรือจำลอง ซึ่งรวมถึงการติดตั้งโปรเจคเตอร์ แผงควบคุม จอแสดงผล และอุปกรณ์ต่างๆใหม่ทั้งหมด อีกทั้งยังมีการอัพเดตซอฟต์แวร์ที่จำเป็นสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ซึ่งอัพเดตเสร็จพร้อมใช้ฝึกอบรมในช่วงไตรมาสแรกของปี 2563

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลได้มีการพัฒนา และปรับปรุงหลักสูตรอบรมต่างๆอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงหลักสูตรภาษาอังกฤษ สำหรับสำหรับวิศกรเรือ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และลูกเรือ ในทุกระดับ ในขณะเดียวกันก็ได้มีการจัดเตรียมหลักสูตรใหม่ๆ เพื่อเป็นการช่วยเสริมความรู้ที่จำเป็นให้กับวิศวกรเรือ และนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือไว้ด้วยเช่นกัน เพื่อให้บุคลากรทางเรือเหล่านั้นสามารถที่จะปฏิบัติงานบนเรือให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับใหม่ เช่น กฎระเบียบเกี่ยวกับการควบคุมปริมาณของกำมะถันที่อนุญาตให้มีผสมอยู่ในน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้บนเรือ รวมถึงระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลและการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือ ซึ่งจะเริ่มใช้ตั้งแต่เดือน มกราคม 2563 เพื่อเพิ่มพูนความรู้ใหม่ๆให้แก่ลูกเรือ บริษัทฯได้จัดให้มีหลักสูตรพิเศษโดยวิทยากรที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญ ยกตัวอย่างเช่น การจัดอบรมหลักสูตร‘Hydraulics Machinery’ ซึ่งเป็นหลักสูตรเฉพาะสำหรับกองเรือของบริษัทฯ ณ ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลในเดือนมกราคม 2563

ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทะเลนี้เป็นก้าวที่สำคัญของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการฝึกอบรมให้พนักงานและลูกเรือมีการดูแลตัวเองที่ดีและดูแลเรือที่ต้องประจำการ ทั้งหมดนี้คือความมุ่งหมาย เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของลูกเรือและเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย ในระหว่างปี 2564 สถานการณ์ของโควิด-19 ยังไม่มีทีท่าว่าจะดีขึ้น บริษัทฯจึงจัดอบรมผ่านทางออนไลน์ นายประจำเรือและลูกเรือจำนวน 1,444 คน ได้เข้าอบรมหลักสูตรรวมทั้งสิ้น 16 หลักสูตรซึ่งได้จัดขึ้นระหว่างปี ซึ่งเป็นการแสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการฝึกอบรมลูกเรือ หลักสูตรที่เป็นการอบรมผ่านทางออนไลน์มีทั้งหมด 16 หลักสูตร ในขณะที่อีก 4 หลักสูตร ซึ่งต้องใช้หอบังคับการเดินเรือจำลองและระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ ได้จัดอบรมขึ้นที่ศูนย์ฝึกอบรมการเดินเรือทางทะเลและหอบังคับการเดินเรือจำลอง ในปี 2564 บริษัทฯ เพิ่มหลักสูตรการเรียนรู้ ได้แก่ หลักสูตรการสร้างความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงทางไซเบอร์ และหลักสูตรเพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ตรวจเรือประจำเมืองท่า

รายละเอียด 21 หลักสูตรสำหรับเจ้าหน้าที่บนเรือและลูกเรือมีดังต่อไปนี้

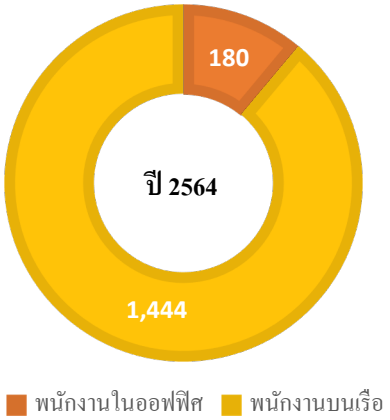
หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
1) หลักสูตรการจัดการทรัพยากรเดินเรือทะเล (MRM)	หลักสูตรนี้ทางบริษัทได้เปิดสอนตามข้อตกลงที่ได้รับใบอนุญาตจากสโมสรสวีเดน โดยมุ่งเน้นไปที่ตำแหน่งกัปตันเรือ นายประจำเรือ และผู้บริหารฝ่ายเครื่องจักรกลเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะสร้างทีมเวิร์คที่ดี และทัศนคติที่ดีในการจัดการทรัพยากร และสร้างทักษะที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดจากความผิดพลาดของการจัดการ	นายประจำเรืออาวุโสและนายช่างกลเรือทุกคน
2) หลักสูตรเพิ่มความสามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 1 (BTC-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะความสามารถด้านต่างๆและความรู้ของพนักงานเดินเรือให้ดีขึ้น เพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย	พนักงานเดินเรือ (ต้นหน, ผู้ช่วยต้นเรือ, เจ้าหน้าที่เดินเรือระดับปฏิบัติการ)
3) หลักสูตรเพิ่มความ สามารถในการทำงานร่วมกันเป็นทีมบนสะพานเดินเรือจำลอง 2 (BTC-II)	หลักสูตรนี้เน้นการลงมือปฏิบัติจริงเพื่อให้ผู้เข้าอบรมมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการบังคับเรือ หลบหลีกเรือ และการทอดสมอในสภาวะต่างๆ ภายใต้ปัจจัยของกำลังที่ควบคุมได้	นายประจำเรืออาวุโส(กัปตันเรือ และต้นเรือ)
4) หลักสูตรการบริหารจัดการชุดทำงานและทรัพยากรบนสะพานเดินเรือ รวมถึงการบริการจราจรทางเรือ (BTM and VTS)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะฝึกกัปตันเรือและนายประจำเรือในการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพบนสะพานเดินเรือ และการจัดการทรัพยากรในสถานการณ์ต่างๆ รวมถึงการจัดการบนสะพานเดินเรือในภาวะฉุกเฉิน หลักสูตรนี้ยังพัฒนาทักษะการสื่อสารของนายประจำเรือ ในการติดต่อกับฝ่ายบริการจราจรเรือโดยการใช้ภาษากลางที่ใช้ทางทะเล (SMCP) ในรูปแบบต่างๆผ่านวิทยุสื่อสาร (VHF) และ อุปกรณ์สื่อสาร GMDSS ในสะพานเดินเรือจำลอง	นายประจำเรือทุกคน
5) หลักสูตรรวมคำแนะนำใหม่ๆจากมืออาชีพด้านการเดินเรือโดยสรุป (MPB)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหาร ได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับล่าสุดและข้อมูลใหม่ๆเกี่ยวกับการเดินเรือ โดยผู้ที่มีประสบการณ์จากหลายแผนกในบริษัทได้ร่วมกันสอนหลักสูตรนี้ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้ 1.การประกันทางทะเลและการป้องกันความเสียหาย 2.การดำเนินการของสินค้าและเรือพาณิชย์ 3.การตรวจตราควบคุมเรือโดยหน่วยงานของรัฐหรือเมืองท่าต่างๆ และการป้องกันมลพิษ	นายประจำเรืออาวุโสและนายช่างกลเรืออาวุโส (กัปตันเรือ ต้นเรือ ต้นกล และรองต้นกล)

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
6) การจัดระดับความปลอดภัยระหว่างเรือกับเมืองท่า (ISPS) และเพิ่มพูนการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนเรือตามหลักสากล (ISM)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงกฎข้อบังคับและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของสภาพแวดล้อมการทำงานและมาตรการรักษาความปลอดภัย เพื่อป้องกันการกระทำที่ผิดกฎหมายและเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของบุคลากร และทรัพย์สินบนเรือของบริษัทฯ	นายประจำเรืออาวุโสและนายช่างกลเรืออาวุโส (กัปตันเรือ ต้นเรือ ต้นกล และรองต้นกล)
7) การรู้ถึงความสำคัญของการจัดการระบบแวดล้อม (EMS) และการรักษาความปลอดภัยบนเรือ	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายให้นายเรือ นายประจำเรือและวิศวกรฝ่ายเครื่องจักรกลเรือระดับบริหารได้รับทราบถึงนโยบายล่าสุด และเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยบนเรือ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความตระหนักในด้านสิ่งแวดล้อมและเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน	นายประจำเรืออาวุโสและนายช่างกลเรืออาวุโส (กัปตันเรือ ต้นเรือ ต้นกล และรองต้นกล)
8) หลักสูตรหน้าที่นายยามระดับปฏิบัติการ (OOW)	หลักสูตรนี้มีขึ้นเพื่อเพิ่มมาตรฐานของการปฏิบัติหน้าที่ของนายยามทั้งขณะเรือเดินและขณะอยู่ในท่า หลักสูตรนี้จะช่วยให้นายประจำเรือระดับปฏิบัติการเข้าใจหน้าที่ที่ตนต้องทำบนเรือ และตระหนักถึงความสำคัญของหน้าที่เหล่านั้น และยังช่วยให้ผู้อบรมสามารถนำความรู้ไปช่วยให้ธุรกิจเรือโดยรวมประสบความสำเร็จ	นายประจำเรือ (ต้นหน, ผู้ช่วยต้นเรือ, เจ้าหน้าที่เดินเรือระดับปฏิบัติการ)
9) หลักสูตรต้นเรือ (CMC)	หลักสูตรนี้เสริมสร้างความเป็นมืออาชีพและความ สามารถของต้นเรือให้แข็งแกร่งมากขึ้น และยังเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งต้นเรือให้กับต้นหนที่มีประสบการณ์	ต้นเรือ และต้นหน
10) หลักสูตรการบังคับบัญชา (Command)	ความมุ่งหมายของหลักสูตรนี้คือฝึกกัปตันเรือในทักษะทุกๆ ด้านที่จำเป็น และเตรียมความพร้อมให้กับต้นเรือที่จะขึ้นมาเป็นกัปตัน หลักสูตรนี้ครอบคลุมถึงหลักเกณฑ์การเป็นผู้นำ ความรู้ในธุรกิจและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อบังคับ ประมวลกฎหมาย และธรรมเนียมปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง สัญญาเช่าแบบกำหนดระยะเวลาและสัญญาเช่าเป็นเที่ยว เรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับสินค้า ประกาศนียบัตร เอกสารต่างๆ เกี่ยวกับเรือและสินค้า การจัดการเรือ เทคนิคการนำเรือและการนำเรือไปทอดสมอเป็นต้น	นายประจำเรือ อาวุโส (กัปตันเรือ และต้นเรือ)

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
11) หลักสูตรการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และระบบข้อมูล (ECDIS)	หลักสูตรนี้ฝึกฝนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้เรียนได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้องในการใช้ระบบปฏิบัติการของแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์ (ECDIS) พร้อมทั้งช่วยให้ผู้เรียนคุ้นเคยกับอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือจากการใช้แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และการเรียนรู้ข้อจำกัดของข้อมูลที่ได้จากการใช้ (ซึ่งเป็นข้อกำหนดใหม่ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ – IMO) รวมถึงการใช้สิ่งพิมพ์และข้อมูลระบบดิจิตอลควบคู่ไปกับการใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์	นายประจำเรือและพนักงานเดินเรือทุกคน (กัปตันเรือ ต้นเรือ ต้นหน ผู้ช่วยต้นเรือ เจ้าหน้าที่เดินเรือระดับปฏิบัติการ และเจ้าหน้าที่เดินเรือ)
12) หลักสูตรหน้าที่ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล (EMC and EOW)	หลักสูตรฝึกอบรมนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกล ให้มีความรู้ด้านการจัดการและมีทักษะที่หลากหลายซึ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลระดับปฏิบัติการที่เข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรนี้จะได้รับการฝึกในหน้าที่นายยามในห้องเครื่อง การเฝ้าดูสถานะการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์การใช้งานการบำรุงรักษาความปลอดภัย และการป้องกันมลพิษ รวมไปถึงการเก็บบันทึกข้อมูลที่ถูกต้อง	นายช่างกลเรือ (นายช่างกลที่สาม นายช่างกลที่สี่ นายช่างกล)
13) หลักสูตรการใช้เครื่องจักรใหญ่รุ่นWartsila RT-Flex (Wartsila RT-Flex Engine Familiarization)	หลักสูตรนี้ช่วยให้ผู้บริหารและนายประจำเรือฝ่ายเครื่องจักรกลเรือได้คุ้นเคยกับเครื่องจักรแบบใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรใหญ่รุ่น Wartsila RT-Flex” ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรใหญ่ชนิดนี้ โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	นายช่างกลเรือทุกคน
14) หลักสูตรการใช้งานและการลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex (Engine RT-Flex Operation & Practical Advanced)	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะอบรมวิศวกรในการใช้งานและลงมือปฏิบัติขั้นสูงเครื่องจักร Engine RT-Flex เพื่อให้วิศวกรคุ้นเคยกับระบบเครื่องจักร Engine RT-Flex	นายช่างกลเรือทุกคน
15) หลักสูตร MC/ME	เพื่อให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับเครื่องจักรใหม่ของบริษัท “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME) ก่อนที่จะไปทำงานบนเรือที่ใช้เครื่องจักรชนิดนี้โดยหลักสูตรนี้จะเน้นการลงมือปฏิบัติเป็นหลัก	นายช่างกลเรือทุกคน
16) หลักสูตร ME การแก้ไขเครื่องยนต์ชั้นสูง	หลักสูตรนี้มีความมุ่งหมายที่จะให้วิศวกรมีความคุ้นเคยกับปัญหาและวิธีแก้ไขที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ “เครื่องจักรดีเซลรุ่น MAN” (ME)	นายช่างกลเรือทุกคน

หลักสูตร	เป้าหมายและประโยชน์ของหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย
17) หลักสูตรภาษาอังกฤษ พื้นฐาน (Basic)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้ และมีความเข้าใจในทักษะทางด้านภาษา อังกฤษทั้งหมดในระดับพื้นฐาน และสามารถนำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง เช่น ระบบการออกเสียงของภาษาอังกฤษ การฟัง การพูด การอ่าน และ การเขียนด้วยคำศัพท์และโครงสร้างไวยากรณ์ที่เหมาะสมในบริบทต่างๆ	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน
18) หลักสูตรภาษาอังกฤษการเดินเรือชั้นต้น (EMT)	หลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถทางด้านภาษาอังกฤษของนักเรียนไปสู่ระดับภาษาอังกฤษชั้นกลาง (Intermediate Level) และให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษในขอบข่ายที่กว้างขึ้นทั้งทางด้านการเดินเรือและการใช้ทั่วไปในระดับภาษาอังกฤษชั้นต้น (Elementary level)	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน
19) หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 1 (IMD-I)	หลักสูตรการฝึกอบรมนี้มุ่งหมายที่จะพัฒนาการออกเสียงภาษาอังกฤษและพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษของผู้เรียนทั้ง 4 ด้าน คือ พูด ฟัง อ่าน และเขียน หลังจากจบหลักสูตรแล้วผู้เรียนจะสามารถพูดภาษาอังกฤษด้วยสำเนียงที่ดีขึ้น ออกเสียงถูกต้องมากขึ้น เน้นถ้อยคำและเน้นเสียงสูงต่ำได้ดีขึ้น สื่อสารในชีวิตประจำวันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เลือกใช้คำศัพท์และสำนวนได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างประโยคภาษาอังกฤษแบบต่างๆได้โดยผิดไวยากรณ์น้อยลง	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน
20) หลักสูตรภาษาอังกฤษ ชั้นกลาง ระดับ 2 (IMD-II)	หลักสูตรการฝึกอบรมขั้นสูงนี้มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษด้านต่างๆของผู้เรียนให้มากขึ้นโดยเน้นที่โครงสร้างไวยากรณ์ขั้นสูง คำศัพท์เกี่ยวกับธุรกิจ การฝึกเขียนอีเมล์และจดหมายแบบต่างๆ (ซึ่งเป็นเนื้อหาหลักของหลักสูตรนี้) นักเรียนจะได้เรียนรู้คำและวลีต่างๆที่ใช้ในการโต้ตอบอีเมล์และจดหมายภาษาอังกฤษ และเรียนรู้ที่จะเขียนอีเมล์และจดหมายโดยเลือกใช้ถ้อยคำ รูปแบบการเขียน และระดับความทางการในโอกาสที่ต่างกันได้อย่างถูกต้องเหมาะสม	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน
21) การสร้างความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงทางไซเบอร์	หลักสูตรนี้เน้นการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์บนเรือของลูกเรือ เพื่อให้รับรู้ถึงภัยคุกคามและช่องโหว่ในระบบคอมพิวเตอร์ และให้ตระหนักถึงความจำเป็นในการปกป้องข้อมูลและระบบ	นายประจำเรือ, พนักงานเดินเรือ และนายช่างกลเรือทุกคน

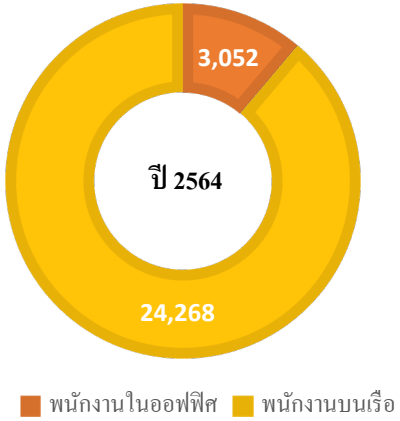
จำนวนผู้เข้าอบรมตามประเภทพนักงาน



16.8

ชั่วโมงการอบรมเฉลี่ยต่อพนักงาน

จำนวนชั่วโมงการอบรมตามประเภทพนักงาน



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 ควรภาคภูมิใจในเจ้าหน้าที่และลูกเรือที่มีความมุ่งมั่นและรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของชีวิตเมื่ออยู่กลางทะเล”

การพัฒนาชุมชนและสังคม

บริษัทฯ ตระหนักเป็นอย่างดีว่าชุมชนและสังคมที่เข้มแข็งเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงสนับสนุนและมีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนและสังคมอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม และเอาใจใส่ในผลกระทบต่อผู้ที่อยู่รอบข้างนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดไว้ รวมถึงการค่อยๆเข้าไปมีส่วนร่วมในความรับผิดชอบทางสังคม การจัดตั้งและขยายกองทุนเพื่อทำกิจกรรมชุมชนและสังคมจะช่วยให้เกิดกรอบความคิดและการทำงานอย่างยั่งยืน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมของบริษัทฯ ต่อไป

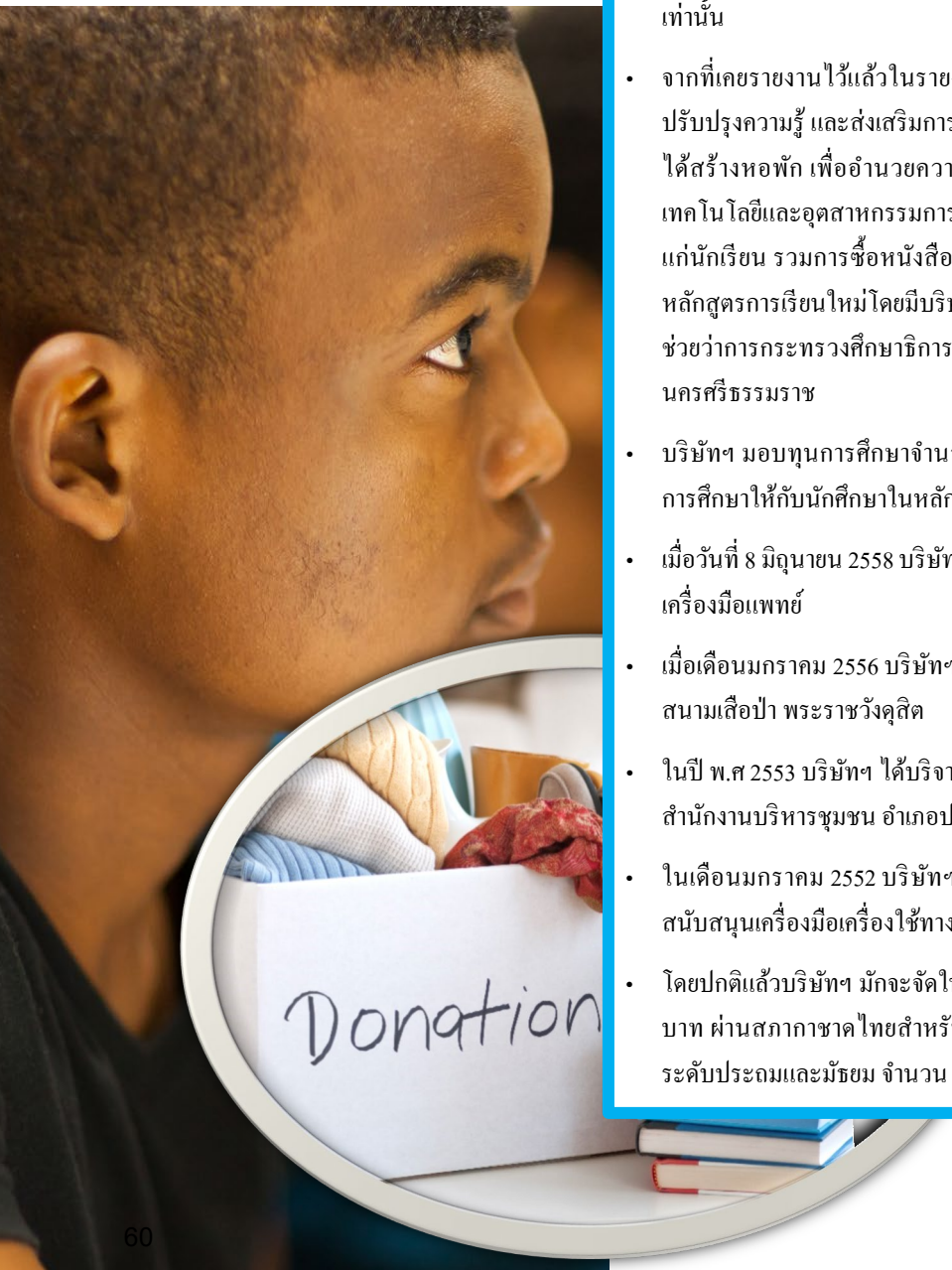
โครงการแจกอาหาร

ในปี 2564 กรุงเทพมหานครประสบปัญหาผู้ติดเชื้อโควิด-19 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ที่เปราะบาง เพื่อเป็นการช่วยเหลือคนที่เดือดร้อน บริษัทฯ ได้แจกข้าวกล่อง จำนวน 60,000 กล่อง ซึ่งจัดเตรียมโดยโรงแรมอวานี เอเทรียม มอบให้แก่ชุมชนที่ได้รับผลกระทบในเขตห้วยขวางและเขตคลองเตย เป็นระยะเวลา 3 เดือน (สิงหาคม - ตุลาคม 2564)

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- ในปี 2564 บริษัทฯ บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 20 เครื่อง แก่โรงเรียนวัดทองทั่ว (เอครพานิช) ซึ่งเป็นโรงเรียนระดับประถมศึกษาในจังหวัดจันทบุรี ถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติของบริษัทฯ ในการให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาแก่เด็กยากไร้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการเรียนทางไกล ช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินเข้ากองทุนเพื่อช่วยเหลือชาวประมงไทย (ไม่ใช่พนักงานบริษัทฯ) ที่ถูกจับเป็นตัวประกันนานกว่า 4 ปีในประเทศโซมาเลียให้ได้กลับสู่ประเทศไทย
- บริษัทฯ ให้การสนันสนุนการฝึกอบรมบุคลากรของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (Merchant Marine Training Center) โดยการให้ทุนการศึกษาแก่ผู้มีผลการเรียนดีโดยมอบรางวัลเหรียญทองแก่นักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีที่มีผลการเรียนดีเด่นและประพฤติดีเป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้บริจาคหนังสือเรียนให้กับศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีอย่างสม่ำเสมอด้วย
- บริษัทฯ ได้จัดตั้งทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี (MMTC) โดยในปี 2564 ปี 2563 ปี 2562 ปี 2561 ปี 2560 ปี 2559 ปี 2558 ปี 2557 ปี 2556 ปี 2555 ปี 2554 และ ปี 2553 บริษัทฯ ได้ให้ทุนการศึกษารวมทั้งสิ้น 438,000 บาท 1,671,000 บาท 1,005,000 บาท 1,119,000 บาท 1,194,080 บาท 1,633,900 บาท 1,264,960 บาท 1,100,000 บาท 1,345,400 บาท 2,131,900 บาท 2,339,800 บาท และ 2,355,120 บาท ตามลำดับ แก่นักเรียนที่ขาดแคลนเงินทุน
- บริษัทฯ ได้ประสานงานกับสภากาชาดไทยให้หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคที่สำนักงานบริษัทฯ มาตั้งแต่อดีต และในปี 2562 หน่วยเคลื่อนที่รับบริจาคโลหิตมารับบริจาคโลหิตที่บริษัทฯ ทั้งสิ้น 2 ครั้ง ในเดือนมีนาคม และเดือนกันยายน มีจำนวนโลหิตรวม 40,500 ซีซี
- ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 246,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 21” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงและทาสีต่อเติมห้องน้ำ ห้องสุขา ห้องปฐมพยาบาล ห้องครัวและโรงอาหาร ปรับสภาพภูมิทัศน์ บริเวณโดยรอบของโรงเรียน ทาสีสนามเด็กเล่น สนามกีฬา ทางเข้าโรงเรียนและสร้างหลังคาของสถานีหยุดรถรับส่งนักเรียน ให้แก่โรงเรียนบ้านทุ่งโป่ง ตำบลหนองปรือ อำเภอหนองปรือ จังหวัดกาญจนบุรี บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคมาอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ 1) ในปี 2561 บริษัทฯได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 211,790 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 20” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปสร้างลานอเนกประสงค์ ปรับปรุงห้องน้ำ โรงอาหารสนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียน ทาสีตึกเรียนสำหรับเด็กอนุบาล ณ โรงเรียนซอย 19 สาย 2 ขวา 2) ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 232,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 19” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปปรับปรุงห้องกิจกรรม ห้องพยาบาล สนามเด็กเล่น รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านธรรมรัตน์ จังหวัดฉะเชิงเทรา 3) ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน จำนวน 346,600 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 18” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปปรับปรุงถนนทางเข้าโรงเรียน สนามเด็กเล่น และภูมิทัศน์ภายในโรงเรียน รวมทั้งจัดหาหนังสือสมทบในห้องสมุดให้เหมาะกับการพัฒนาของเด็กนักเรียน และจัดหาอุปกรณ์ปฐมพยาบาลในห้องพยาบาล ให้แก่โรงเรียนบ้านซับดินดำ จังหวัดสระบุรี 4) ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 223,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 17” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านคลองระกำ จังหวัดปราจีนบุรี 5) ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 137,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 15” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ ซ่อมแซมอาคาร ปรับปรุงห้องพยาบาลของโรงเรียน รวมถึงบริเวณรอบโรงเรียนบ้านหนองแค จังหวัดสระแก้ว 6) ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 113,160 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 14” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องอาหาร สำหรับโรงเรียนวัดตะพังคลี จังหวัดฉะเชิงเทรา 7) ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 139,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 13” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปจัดสร้างห้องน้ำ สำหรับโรงเรียนโนนผาสุก จังหวัดสระแก้ว 8) ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 80,466 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 12” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีเพื่อนำไปซื้อเครื่องโปรเจกเตอร์ และจัดทำเวทีกิจกรรมสำหรับโรงเรียนวัดบางกระเจ้า จังหวัดสมุทรสาคร และ 9) ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 100,000 บาท ในโครงการ “ห่มผ้าให้น้อง ครั้งที่ 11” ให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี เพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมห้องเรียนและปรับปรุงห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านใบสีทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

สำหรับกิจกรรมด้านสังคมและชุมชน ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้



- บริษัทฯ ได้รับนักเรียนที่จบการศึกษาจากศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีมาเป็นพนักงาน/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 ให้ความช่วยเหลือทางด้านการเงินอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน รวมการซื้อหนังสือและอุปกรณ์ทางการศึกษาในห้องสมุดทางด้านวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช ได้เพิ่มหลักสูตรการเรียนใหม่โดยมีบริษัทฯ เป็นที่ปรึกษา เพื่อเป็นการฝึกหัดและพัฒนาวิศวกรสำหรับการดำเนินอาชีพการเดินเรือในอนาคตในการนี้ ท่านรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการได้มอบรางวัลโล่เกียรติยศให้แก่บริษัทฯ จากการที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมในวิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการต่อเรือนครศรีธรรมราช
- บริษัทฯ มอบทุนการศึกษาจำนวน 165,000 บาท แก่นักศึกษาวิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา เพื่อสนับสนุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรวิทยาศาสตร์การเดินเรือการมอบทุนการศึกษางวดสุดท้ายภายใต้โครงการนี้ได้ถูกจ่ายในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553
- เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ ได้บริจาคเงิน 500,000 บาท มอบให้มูลนิธิพัฒนาเครื่องมือแพทย์ไทย เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนในการค้นคว้าและพัฒนาเครื่องมือแพทย์
- เมื่อเดือนมกราคม 2556 บริษัทฯ ได้บริจาคเงินจำนวน 5,000 บาทให้แก่กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อจัดหาของขวัญให้แก่เด็กๆในงานวันเด็กที่สนามเสือป่า พระราชวังดุสิต
- ในปี พ.ศ 2553 บริษัทฯ ได้บริจาคเครื่องคอมพิวเตอร์จำนวน 46 เครื่อง แก่โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ โรงเรียนสุโขทัย โรงเรียนบ้านค้อ โรงเรียนสัตตยาสัย และสำนักงานบริหารชุมชน อำเภอปากเกร็ด
- ในเดือนมกราคม 2552 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 40,000 บาท ให้กับยุวมุสลิม บ้านปากลัด อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ทางการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาในกิจกรรมวันเด็ก
- โดยปกติแล้วบริษัทฯ มักจะจัดให้มีการบริจาคเงินและสิ่งของสำหรับผู้ที่มีความจำเป็นและผู้ที่ยากไร้ เช่น บริษัทฯ ร่วมกับพนักงาน ได้บริจาคเงินกว่า 1 ล้านบาท ผ่านสภากาชาดไทยสำหรับผู้ประสบภัยธรณีพิบัติจากคลื่นยักษ์สึนามิในประเทศไทย และเมื่อต้นปี 2547 บริษัทฯ ได้บริจาคคอมพิวเตอร์แก่โรงเรียนระดับประถมและมัธยม จำนวน 4 แห่ง ในจังหวัดระยอง ที่มีนักเรียนจำนวน 877 คน ให้มีโอกาสศึกษา

- บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือในการสร้างโรงเรียนสำหรับเด็กที่ประสบภัยจากแผ่นดินไหวในภาคตะวันตกของประเทศอินเดีย เมื่อปี 2544 และในที่สุดโรงเรียนมิตรภาพ อินโด-ไทย ก็เกิดขึ้นและสามารถเปิดดำเนินการได้แล้วซึ่งสามารถรับนักเรียนได้ จำนวน 700 คน ทั้งในระดับประถม มัธยมต้น รวมทั้งมัธยมปลาย ซึ่งทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ รู้สึกซาบซึ้งและประทับใจอย่างมากในความช่วยเหลือจากประเทศไทย
- บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิ เมื่อเดือนธันวาคม 2547 โดยบริษัทฯ และพนักงานได้บริจาคเงินช่วยเหลือจำนวน 590,000 บาทให้กับหมู่บ้านทะเลนอก จังหวัดระนอง และปรับปรุง/ซ่อมแซมเรือประมงเพื่อให้สามารถนำกลับมาประกอบอาชีพได้ และตัวแทนบริษัทฯ ได้เข้ามาเยี่ยมเยียนหมู่บ้านนี้อย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงินจำนวน 1,325,867 บาท ในปี 2551 เพื่อสร้างบ้านฟิสิกส์ เคมี และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้กับโรงเรียนแห่งหนึ่งที่ เซมังกุดี ทามิล นาดูล ประเทศอินเดีย โรงเรียนแห่งนี้อยู่ในหมู่บ้านที่ยากจนมากและได้รับผลกระทบและความเสียหายจากภัยสึนามิในเดือนธันวาคม 2547
- ในทุกๆ ปี บริษัทฯ จัดกิจกรรมวิ่ง 5 กิโลเมตร เรียกว่า “พีเอสแอลวิ่งเพื่อวันเดินเรือประจำปี” ที่สวนลุมพินีเพื่อสนับสนุนให้พนักงานบริษัทฯ มีนิสัยรักการออกกำลังกายและมีสุขภาพที่ดี
- บริษัทฯ เป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนงานวันกีฬาประจำปี ณ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี ซึ่งบริษัทฯ ให้ความร่วมมือในการขยายด้านกีฬารวมถึงการศึกษา (ที่ได้กล่าวไปแล้ว) และช่วยในเรื่องการพัฒนาของคณะนักเรียนพาณิชย์นาวี
- บริษัทฯ จัดโครงการช่วยเหลือพนักงานด้วยการให้ทุนการศึกษาประจำปี สำหรับค่าเล่าเรียนแก่บุตรของพนักงานที่ไม่สามารถหาเงินค่าเล่าเรียนของบุตรตนเองได้
- บริษัทฯ ได้บริจาคเงินและอุปกรณ์การศึกษา เพื่อจัดทำห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์และสนับสนุนกิจกรรมการเรียนการสอน ด้านต่างๆ ของโรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ ในเดือนกันยายน 2549
- บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 100,000 บาท และหนังสือให้กับคณะนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อนำไปใช้ในการซ่อมแซมอาคารเรียนและสร้างห้องสมุดให้แก่โรงเรียนบ้านวังสนวน จังหวัดนครราชสีมาในเดือนกันยายน 2550
- บริษัทฯ ได้ร่วมสมทบเงิน 100,000 บาท แก่สภาสังคมสงเคราะห์แห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการอบรมความรู้และพัฒนาทักษะวิชาชีพแก่คนพิการ เพื่อให้สามารถหาเลี้ยงตนเองได้ในงานวันคนพิการครั้งที่ 43 ซึ่งจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน 2550
- ในปี 2551 บริษัทฯ ได้ร่วมบริจาคเงิน 68,000 บาท ให้โรงเรียนบ้านค้อ จังหวัดสุรินทร์ เพื่อสนับสนุนใน “โครงการ พานักเรียนไปทัศนศึกษา” ณ สถานีวิจัยสิ่งแวดล้อมสะแกราช จังหวัดนครราชสีมา

Content Index

Topic	GRI Disclosure	TCFD	CDP	Page No.
Waste Profiling	GRI 306-3 Waste Generated	Metrics used by the organization to assess climate-related risks and opportunities in line with its strategy and risk management process.	C9 Additional metrics	40
Other Emissions	GRI 305 Emissions	Scope 1, Scope 2, and, if appropriate, Scope 3 greenhouse gas (GHG) emissions and other emissions and the related risks.	C6 Emissions data	35
Corruption Risk	GRI 205-1: Operations assessed for risks related to corruption			16
Corruption Risk	GRI 205-2: Communication and training about anti-corruption policies and procedures			16
Corruption Risk	GRI 205-3: Incidents of corruption and actions taken			16
Other Emissions	GRI 305-7-1 Other Emissions			36
Discrimination	GRI 406-1: Incidents of discrimination and corrective actions taken			44
Right to Freedom of Association and Collective Bargaining	GRI 407-1: Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk			44
Child Labour	GRI 408-1: Operations and suppliers at significant risk for incidents of child labour			44
Forced or Compulsory Labour	GRI 409-1: Operations and suppliers at significant risk for incidents of forced or compulsory labour			44
Forced or Compulsory Labour	GRI 409-1: Forced or Compulsory Labour			44

บริษัท พรีเชียส ชิพปิ้ง จำกัด (มหาชน)

เลขที่ 8 ชั้นที่ จี, 7, 8, และ 9 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 ประเทศไทย

โทรศัพท์: 66-2 696-8800, 66-2 696-8854

โทรสาร: 66-2 236-7654, 66-2 633-8460

Email: ir@preciousshipping.com

Home page: http://www.preciousshipping.com