



บริษัท พีทีเอส ซีพีปิง จำกัด (มหาชน)

2022
TCFD

รายงานการเปิดเผยข้อมูล
ทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับ
สภาพภูมิอากาศ ปี 2565



เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

การขนส่งสินค้าทางเรือมีความสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตาม มากกว่าร้อยละ 90 ของการค้าทั่วโลกเป็นการขนส่งทางทะเลโดยมีเรือเดินทะเลมากกว่า 80,000 ลำ ทำให้อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางเรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ที่มีส่วนสำคัญในการปล่อยมลพิษทั่วโลก

บริษัท พีจีเอส ซีพีบี จำกัด (มหาชน) ตระหนักดีว่านักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนด้วยการวางแผนรับมือกับเรื่องนี้ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงได้นำเสนอรายงานนี้โดยสรุปแนวทางการจัดการความเสี่ยงและแผนงานในอนาคตในการดำเนินการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ บริษัทฯ ได้นำกรอบรายงานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD) มาประยุกต์ใช้เพื่อระบุความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทฯ มีความพยายามที่จะปรับปรุงมาตรฐานในการเปิดเผยข้อมูลต่อไปในอนาคต แนวทางการเปิดเผยข้อมูลตามมาตรฐาน TCFD ช่วยบริษัทฯ ประเมินกระบวนการดำเนินงานใน 4 ปัจจัยหลัก ซึ่งได้แก่ การกำกับดูแล (Governance) กลยุทธ์ (Strategy) การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) และตัวชี้วัดและเป้าหมาย (Metrics and Targets)





องค์ประกอบหลักตามมาตรฐานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ



การกำกับดูแล



เปิดเผยข้อมูลการกำกับดูแลขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยง และ โอกาสที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ

โครงสร้างการกำกับดูแลของบริษัทฯ ทำให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจเป็นไปตามแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่สุดในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์



เปิดเผยผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงและที่อาจเกิดขึ้นของความเสี่ยงและ โอกาสที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศต่อธุรกิจ กลยุทธ์ และการวางแผนทางการเงินขององค์กร

สร้างมูลค่าระยะยาวให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ด้วยการเตรียมพร้อมสำหรับอนาคต

การบริหารความเสี่ยง



เปิดเผยวิธีการที่องค์กร ใช้ระบุ ประเมิน และจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ

บริษัทฯ เชื่อว่าการผนวกความเสี่ยงด้านสภาพอากาศเข้ากับแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงของบริษัทฯ จะช่วยให้บริษัทฯ มีความพร้อมในการรับมือและลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้ดียิ่งขึ้น

ตัวชี้วัดและเป้าหมาย



เปิดเผยตัวชี้วัดและเป้าหมายที่ใช้ในการประเมินและจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ

บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO โดยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551



วิสัยทัศน์และพันธกิจ

บริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก



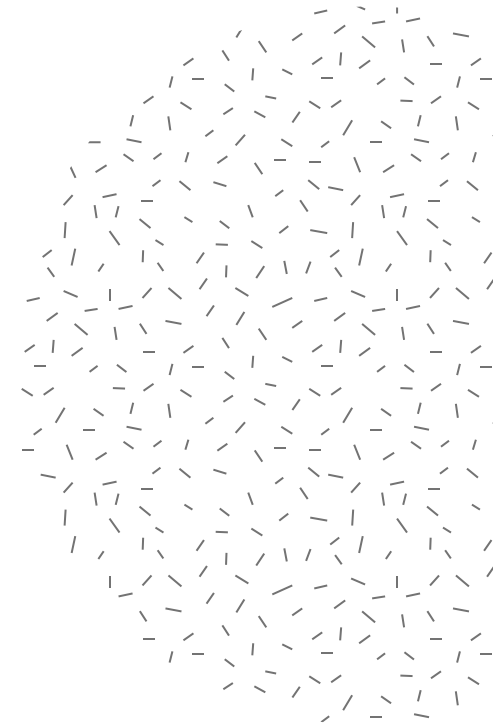
ค่านิยม

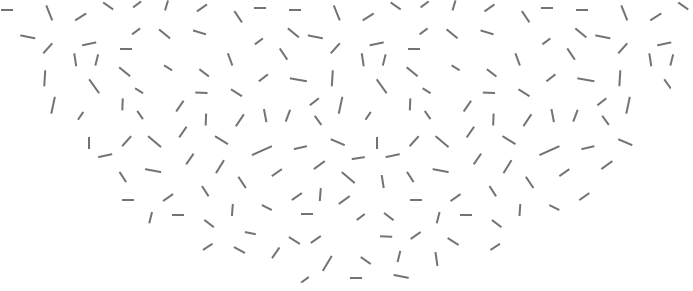
ความซื่อสัตย์สุจริต ส่งเสริมวัฒนธรรมที่มุ่งเน้นการเติบโตที่ยั่งยืนด้วยการสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่เปิดกว้างและโปร่งใสทั่วทั้งองค์กร

ความยั่งยืน ดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรมและโปร่งใส และมีความรับผิดชอบต่อผลการกระทำของตน

ธรรมเนียมปฏิบัติ ยกย่องความพยายามในการดูแลชุมชนและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยนำแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจที่ยั่งยืนมาใช้

นวัตกรรม ส่งเสริมวัฒนธรรมแห่งนวัตกรรม เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในการดำเนินธุรกิจและขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโต

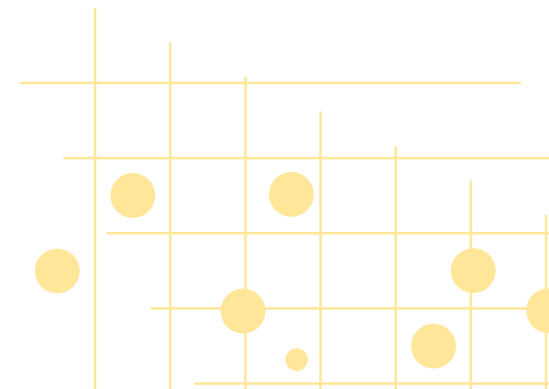




การกำกับดูแล

โครงสร้างของการกำกับดูแลสภาพภูมิอากาศของบริษัทฯ

เป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (“ESG”) ของบริษัทฯ ในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและปัญหาที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง ESG ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลให้แน่ใจว่า คณะกรรมการชุดย่อยกำกับดูแลวิธีการจัดการในเรื่องเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและข้อกังวลด้านสิ่งแวดล้อม ในขณะที่ผู้บริหารระดับสูงและคณะทำงานการดำเนินงานด้าน ESG ของบริษัทฯ มีหน้าที่ประเมินและจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่สำคัญด้านสภาพภูมิอากาศ





คณะกรรมการบริษัทฯ ดูแลภาพรวมในการจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของบริษัทฯ รวมถึงกลยุทธ์และแผนงานเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเพื่อให้แน่ใจว่าปัจจัยด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศเป็นหนึ่งในปัจจัยในการวางแผนทางการเงิน การตัดสินใจ และแผนกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว

คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่ตรวจสอบความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศและดูแลให้แน่ใจว่ามีการรวมความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศเข้ากับการเปิดเผยข้อมูลทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่รับผิดชอบในการทบทวนและประเมินความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศของบริษัทฯ รวมถึงความเสี่ยงจากผลกระทบทางตรงของการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม (Physical risk) และความเสี่ยงที่เกิดจากผลกระทบของการออกกฎระเบียบของทางการเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม (Transition risk) ตลอดจนติดตามการใช้กลยุทธ์ในการจัดการ บรรเทา และการใช้ประโยชน์จากความเสี่ยงและโอกาสเหล่านี้

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

ผู้บริหารระดับสูงมีหน้าที่ในการติดตามดูแลความเสี่ยงทั่วทั้งบริษัทฯ รวมถึงระบุและประเมินความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ประกอบด้วยตัวแทนจากแต่ละแผนก ช่วยฝ่ายบริหารในการจัดทำแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวกับ ESG และดำเนินการตามแผนงานของบริษัทฯ

คณะกรรมการดำเนินการด้าน ESG



คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง ส่งเสริมให้มีระบบการจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสมและการกำกับดูแลกิจการที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างมูลค่าระยะยาวอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการบริษัทฯ กำกับดูแลความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล โอกาส และนโยบายของบริษัทฯ รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อสนับสนุนผู้บริหารในการบรรลุวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ทางธุรกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการหารือกลยุทธ์และประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลกับ เป็นประจำทุกปี หรือบ่อยเท่าที่ต้องการ คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศเมื่อมีการทบทวนนโยบายจัดการความเสี่ยงของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่ตรวจสอบความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศและดูแลให้แน่ใจว่ามีการรวมความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศเข้ากับการเปิดเผยข้อมูลทางการเงิน หนึ่งในหน้าที่หลักของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการคือดูแลให้แน่ใจว่างบการเงินของบริษัทฯ สะท้อนถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างถูกต้องครบถ้วนตรงตามความเป็นจริง ถึงแม้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีหน้าที่กำหนดทิศทางกาดำเนินงานของบริษัทฯ แต่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าเฉพาะในการกำกับดูแลกระบวนการรายงานทางการเงิน

คณะทำงานการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

บริษัทฯ จัดให้มีคณะทำงานการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ๓ ๓ ประกอบด้วยตัวแทนจากแต่ละแผนก เพื่อช่วยฝ่ายบริหารในการรับมือกับความท้าทายด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล และส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินโครงการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

ความรับผิดชอบหลักของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงคือการระบุความเสี่ยงทางธุรกิจ รวมถึงมีการติดตามอย่างต่อเนื่องว่าบริษัทฯ มีมาตรการบรรเทาผลกระทบที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง กำกับดูแลการดำเนินงานตามมาตรการการควบคุมและกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีเป้าหมายในการขับเคลื่อนความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระดับคณะกรรมการ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการบริหารจัดการที่เหมาะสม

ผู้บริหารระดับสูง

กรรมการผู้จัดการ รองฯ และตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และมีส่วนในการติดตามดูแลความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร การบริหารจัดการสภาพภูมิอากาศเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ (เทคนิค) โดยดูแลให้แน่ใจว่ามีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และมาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้รับการประเมินในทุกขั้นตอนการทำงาน กรรมการ (เทคนิค) มีหน้าที่ดูแลการดำเนินงานของเรือทุกลำ รวมถึงกำหนดแผนการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และกรรมการ (การเงิน) มีหน้าที่ติดตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกและเสนอกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ตรงกับความคาดหวังเหล่านี้ และรายงานผลต่อกรรมการผู้จัดการและคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง



เตรียมความพร้อมสำหรับการเดินเรือในอนาคต

การขนส่งทางทะเลมีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนต่ำ อย่างไรก็ตาม ภัยคุกคามที่ทวีความรุนแรงขึ้นจากอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ โดยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลคิดเป็นร้อยละ 2.5 ถึงร้อยละ 3 ของปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศถือเป็นหนึ่งในความเสี่ยงระยะยาวที่สำคัญที่บริษัทฯ ต้องให้ความสำคัญ บริษัทฯ จึงต้องหาทางออกที่ยั่งยืน เพื่อลดผลกระทบของอุตสาหกรรมเดินเรือต่อสิ่งแวดล้อม

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างรุนแรงและผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจส่งผลเสียต่อการเติบโตของเศรษฐกิจโลกและรวมถึงอุตสาหกรรมเดินเรือ การประเมินผลกระทบของการขนส่งทางทะเลต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม จะช่วยให้ธุรกิจสามารถพัฒนาและหาแนวทางในการแก้ปัญหาที่ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน ในขณะเดียวกันก็ช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมไว้ให้คนรุ่นหลัง

หลักปรัชญาของบริษัทฯ ได้นำเอาหลักการสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาลมาปรับใช้ รายงานนี้แสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ผู้การเป็นองค์กรคาร์บอนต่ำ และวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ที่คำนึงถึงด้านเศรษฐกิจ สังคม และบรรษัทภิบาลในการขับเคลื่อนธุรกิจ บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะผนวกมาตรการระยะยาวเข้ากับการดำเนินงานในทุกภาคส่วนเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม





การระบุโอกาส และความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพภูมิอากาศ



ผลกระทบเฉียบพลัน

- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับภัยธรรมชาติที่เปลี่ยนแปลงแบบเฉียบพลัน

ผลกระทบระยะยาว

- ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศในระยะยาว

นโยบายกฎเกณฑ์และข้อบังคับ

- ความเสี่ยงจากกฎเกณฑ์ใหม่ที่เข้มงวดขึ้นและการกำหนดราคาคาร์บอน

เทคโนโลยี

- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีใหม่ๆ และการนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์

ชื่อเสียง

- การไม่สามารถปฏิบัติตามความคาดหวัง อาจส่งผลเสียต่อชื่อเสียงและความเชื่อมั่นต่อบริษัทฯ

การตลาด

- ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาวะตลาดและการใช้ในเชิงพาณิชย์ของเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิง



ความเสี่ยงและโอกาส		ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ	กลยุทธ์ และการบริหารความเสี่ยง	
ความเสี่ยงที่เกิดจากผลกระทบของการออกกฎระเบียบของทางการเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม (Transition risk)	นโยบาย กฎเกณฑ์และข้อบังคับ (Policies, Laws & Regulations)	<ul style="list-style-type: none"> การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่เกี่ยวข้องกับคาร์บอนไดออกไซด์และสภาพภูมิอากาศเพื่อจำกัดและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กฎเกณฑ์ใหม่ที่เข้มงวดมากขึ้น (ระยะสั้นและระยะยาว 5-20 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนสูงขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมายใหม่ที่มีความซับซ้อน ต้นทุนสูงขึ้นจากการเดินเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ และต้นทุนเหล่านี้ไม่สามารถเรียกเก็บจากผู้เช่าเรือได้ ราคาคาร์บอนสูงขึ้น กระทบต่อความสามารถในการปล่อยเช่าเรือเนื่องจากคะแนนด้านสิ่งแวดล้อมไม่ดี 	<ul style="list-style-type: none"> เข้าร่วมโครงการเพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง ลงทุนในอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิง รวมราคาคาร์บอนเข้ากับการดำเนินงานและการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ขององค์กร ผนวกการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการคำนึงถึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และ ธรรมชาติในการกำกับดูแล
	การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี (Technology)	<ul style="list-style-type: none"> ความอยู่รอดของธุรกิจด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ระยะยาว: มากกว่า 10 ปี) การใช้อุปกรณ์ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงและการปรับปรุงอุปกรณ์ (ระยะกลาง: มากกว่า 5-10 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนเพิ่มขึ้น ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> สำรวจและลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการลดปริมาณการปล่อยมลพิษ ระบุและนำเทคโนโลยีใหม่และแนวโน้มในอนาคตมาประยุกต์ใช้โดยทีมงานด้านเทคนิคที่มีประสบการณ์สูง มุ่งมั่นพัฒนาการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพสูงสุด สร้างความสมดุลระหว่างผลตอบแทนและความเสี่ยง
	การเปลี่ยนแปลงทางการตลาด (Market)	<ul style="list-style-type: none"> ขั้นตอนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น (ระยะยาว: มากกว่า 5-10 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อรายได้และการประเมินมูลค่าเรือเก่าที่มีการใช้เชื้อเพลิงสูง 	<ul style="list-style-type: none"> ติดตามการปล่อยปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของบริษัทฯ กำหนดเป้าหมายในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ลงทุนในเรือที่มีความเป็นกลางทางคาร์บอน
		<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนการกู้ยืม 	<ul style="list-style-type: none"> การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขอสินเชื่อเพื่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ อาจได้รับเงินทุนในอัตราที่ต่ำกว่าที่บริษัทอื่นได้รับ 	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ จะเพิ่มความพยายาม ในการปรับปรุงการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะกู้ยืมสีเขียวหรือสินเชื่อที่เชื่อมโยงกับความยั่งยืน โดยนำหลักการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และ ธรรมชาติ มาประยุกต์ใช้กับกิจกรรมทางการเงินของ



ความเสี่ยงและโอกาส		ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ	กลยุทธ์ และการบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงที่เกิดจากผลกระทบของการออกกฎระเบียบของทางการเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม (Transition risk)	การเปลี่ยนแปลงทางการตลาด (Market)		บริษัทฯ ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวเพื่อความยั่งยืนจำนวน 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับบรรษัทการเงินระหว่างประเทศธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารทหารไทยชนชาติ จำกัด (มหาชน)
	ภาพลักษณ์องค์กร (Reputation)	<ul style="list-style-type: none"> ความกังวลของผู้มีส่วนได้เสีย – ความล่าช้าในการนำเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนได้ (ระยะกลาง 5-10 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อการดำเนินงานและส่วนแบ่งทางการตลาดของบริษัทฯ
ความเสี่ยงจากผลกระทบทางตรงของการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม (Physical risk)	ภัยธรรมชาติที่เปลี่ยนแปลงแบบเฉียบพลัน (Acute)	<ul style="list-style-type: none"> ความรุนแรงและความถี่ของเหตุการณ์ที่เกิดจากสภาพภูมิอากาศเพิ่มสูงขึ้น (ระยะกลาง 5-10 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ผนวกสภาพอากาศและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเข้ากับกลยุทธ์การดำเนินงานของบริษัทฯ ใช้ข้อมูลเรือในการติดตามรูปแบบสภาพอากาศ
	การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศในระยะยาว (Chronic)	<ul style="list-style-type: none"> การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสภาพภูมิอากาศระยะยาว ส่งผลให้เกิดพายุที่มีความรุนแรงแบบใหม่ๆ (ระยะยาว: มากกว่า 10 ปี) 	

การระบุโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

โอกาส	การบริการ/การตลาด	<ul style="list-style-type: none"> เรือที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกหรือเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ 	<ul style="list-style-type: none"> ความต้องการเรือคาร์บอนต่ำเพิ่มขึ้น เป็นผู้นำในอุตสาหกรรมในการนำเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ในเชิงพาณิชย์ ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน 	<ul style="list-style-type: none"> ร่วมมือกับสมาคมอุตสาหกรรมเพื่อสำรวจเชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์หรือปล่อยมลพิษต่ำเพื่อนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์
-------	-------------------	--	---	---



ความเสี่ยงที่สำคัญ

*ความท้าทายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนและกฎระเบียบข้อบังคับที่มากขึ้น
(ระยะกลาง/ระยะยาว)*

เกี่ยวกับความเสี่ยง

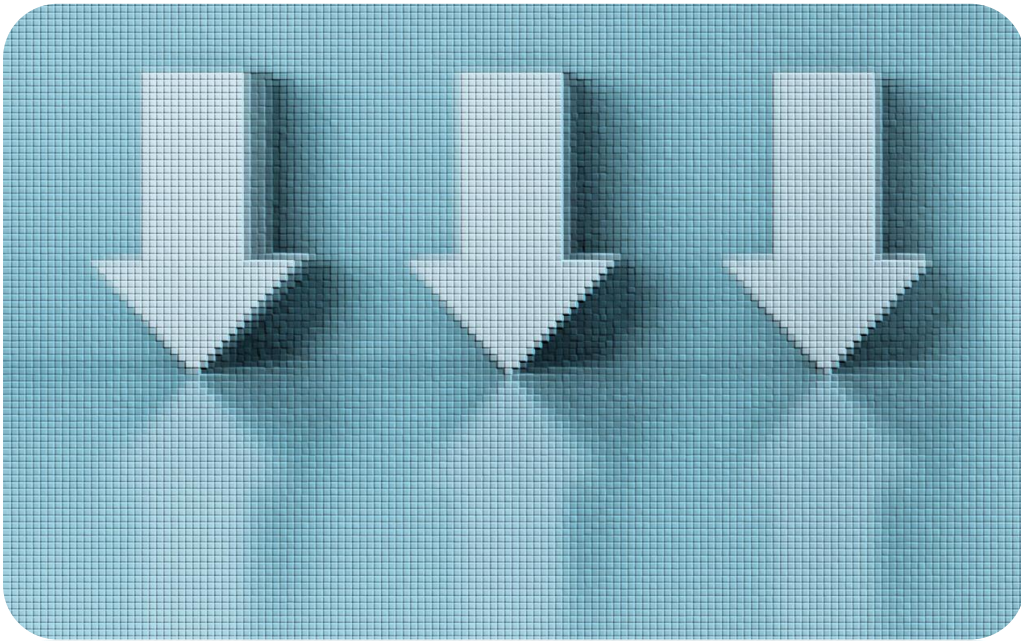
เนื่องจากในปัจจุบันอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือทั่วโลกอยู่ภายใต้แรงกดดันในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน กฎหมายควบคุมด้านสิ่งแวดล้อมทั่วโลกมีแนวโน้มที่จะเข้มงวดมากขึ้น กฎระเบียบใหม่นี้ อาจทำให้อายุการใช้งานเรือปัจจุบันของบริษัทฯ ลดลงหรือทำให้เรือด้อยค่า ซึ่งส่งผลให้บริษัทขนส่งทางเรือต้องสั่งซื้อเรือใหม่ในราคาที่สูงขึ้นหรือมีต้นทุนในการตัดแปลงเรือสูงขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบและต้นทุนเรือสั่งซื้อใหม่อาจสูงขึ้น

บริษัทฯ อาจต้องใช้จ่ายเงินเป็นจำนวนมากในการซื้อเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมหรือในการปรับปรุงเรือที่มีอยู่ เพื่อปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ออกมาใหม่เหล่านี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี ซึ่งส่งผลให้เรือของบริษัทฯ ล้าสมัยก่อนเวลาอันควรจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่รวดเร็ว

ความไม่แน่นอนของทิศทางและเทคโนโลยีในอนาคตถือเป็นภัยคุกคามต่ออุตสาหกรรมการเดินทางเรือเป็นอย่างมาก กระบวนการต่อเรือและความพร้อมของเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์กลางในช่วงเริ่มต้น และมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถนำเรือมาใช้ได้ทันเวลา ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการเรือที่มีอยู่ของบริษัทฯ และกระทบต่อผลกำไรของบริษัทฯ

นอกจากนี้ การกำหนดมาตรการเก็บภาษีคาร์บอนในทวีปยุโรปผ่านมาตรการตลาดคาร์บอนเครดิตในสหภาพยุโรป (Emission Trading Scheme: EU ETS) ซึ่งกำหนดให้บริษัทต้องจ่ายเงินค่าปล่อยก๊าซคาร์บอน เมื่อเทียบเท่าที่ทำเรือในทวีปยุโรป สิ่งนี้แสดงให้เห็นถึงข้อเสียของเรือรุ่นเก่าที่ใช้เชื้อเพลิงสูง เผชิญอยู่ในตลาด และส่งผลเสียต่อศักยภาพในการสร้างรายได้





ผลกระทบทางการเงิน

ต้นทุนที่สูงขึ้นสำหรับเรือใหม่และการดัดแปลงเรือเก่า นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อกำหนดใหม่ๆ ก็อาจสูงขึ้นเช่นกัน ความสามารถในการทำกำไรและต้นทุนการดำเนินงานอาจได้รับผลกระทบในทางลบ หากบริษัทฯ ไม่สามารถแทนที่กองเรือที่มีอยู่ของบริษัทฯ ด้วยเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ได้ทันเวลาที่ นอกจากนี้ยังอาจส่งผลกระทบต่อความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทฯ อีกด้วย

การบรรเทาผลกระทบ

บริษัทฯ ติดตามกฎระเบียบข้อบังคับใหม่ๆ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ มีหน้าที่ติดตามแนวโน้มของกฎระเบียบเหล่านี้ เพื่อให้ทันกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีแผนในการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงให้กับกองเรือของบริษัทฯ โดยการแทนที่เรือที่ใช้เชื้อเพลิงสูงรุ่นเก่าด้วยเรือที่มีอายุน้อยที่ประหยัดเชื้อเพลิงกว่า ในอนาคตข้างหน้า บริษัทฯ จะนำเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ เมื่อเรือนั้นผ่านการรับรองทางเทคนิคและนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์

บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO โดยที่ไม่ให้กระทบกับจุดแข็งของบริษัทฯ บริษัทฯ มีแผนในการลดอายุของกองเรือโดยการทดแทนเรือเก่าด้วยเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิงที่มีอายุน้อย ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองขนาดแฮนด์ไซส์จำนวน 2 ลำ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ในการปรับลดอายุกองเรือและเพิ่มจำนวนเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิง การมีกองเรือที่มีประสิทธิภาพสูงมีความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ดังนั้น บริษัทฯ จึงมองหาโอกาสในการขายกองเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิง นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะใช้ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดของอุตสาหกรรมในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจพิจารณาชดเชยค่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนบางส่วนจากกองเรือผ่านการซื้อคาร์บอน ซึ่งเป็นมาตรการชั่วคราว จนกว่าเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์จะเข้าสู่ตลาดและสามารถใช้ในเชิงพาณิชย์ได้



การบริหารความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานของบริษัทฯ ความเสี่ยงทางธุรกิจและความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศจะถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ สถานะและผลกระทบของความเสี่ยงดังกล่าวจะถูกหารือในที่ประชุมคณะกรรมการ บริษัทฯ นำ KPI และเป้าหมายภายในมาใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ในการจัดการความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศ

การระบุความเสี่ยงขึ้นอยู่กับโอกาสที่จะเกิดขึ้นและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยกลยุทธ์จะถูกกำหนดโดยพิจารณาจากความถี่และโอกาสที่ถูกระบุ และมุมมองความเสี่ยงระยะกลางถึงระยะยาว ซึ่งจะมีการหารือในที่ประชุมคณะกรรมการ

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ

บริษัทฯ ทำการวิเคราะห์สถานการณ์เพื่อระบุความเสี่ยงที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศและกิจกรรมการควบคุมและมาตรการลดผลกระทบที่เกี่ยวข้อง ตามคำแนะนำของ TCFD และ IPCC Representative Concentration Pathways (RCPs) บริษัทฯ พิจารณาสถานการณ์ที่แตกต่างกัน 3 สถานการณ์ใน 3 ช่วงเวลา (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว)

สถานการณ์ที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับที่สูง (RCP 8.5) – อุณหภูมิเฉลี่ยไม่เกิน 4 องศาเซลเซียส

สถานการณ์ที่มีการปล่อยมลพิษสูงนี้มักเรียกกันว่า “การดำเนินธุรกิจตามปกติ” สถานการณ์นี้คาดว่าอุณหภูมิโลกจะสูงขึ้นระหว่าง 2.6 – 4.8 องศาเซลเซียสภายในปี 2643

สถานการณ์ที่ใช้มาตรการลดก๊าซเรือนกระจกปานกลาง (RCP 4.5) - อุณหภูมิเฉลี่ยเกิน 2 องศาเซลเซียส

สถานการณ์นี้อยู่ภายใต้ข้อสันนิษฐานว่ามีมาตรการการควบคุมที่เข้มข้นในการลดการปล่อยมลพิษให้เหลือครึ่งหนึ่งของระดับปัจจุบันภายในปี 2623 สถานการณ์นี้คาดว่าอุณหภูมิโลกจะสูงขึ้นที่ระหว่าง 1.8 – 2.9 องศาเซลเซียสภายในปี 2643

IEA SDS2 ข้อมูลมาจาก ของ International Energy Agency (IEA) Sustainable Development (SDS) Degrees (2DC) ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่กำหนดขึ้นโดย IEA เพื่อพัฒนาแนวทางสู่ระบบพลังงานคาร์บอนต่ำที่ยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับความตกลงปารีส (Paris Agreement) ที่มีความพยายามในการจำกัดการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิของโลกให้ต่ำกว่า 2 องศาเซลเซียส และพยายามควบคุมอุณหภูมิของโลกไม่ให้เกิน 1.5 องศาเซลเซียส เมื่อเทียบกับระดับก่อนยุคอุตสาหกรรม



สถานการณ์		
ความเสี่ยง	IEA SDS2	RCP 8.5/4.5
	ความเสี่ยงที่เกิดจากผลกระทบของการออกกฎระเบียบของทางการเพื่อแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม (Transition risk)	ความเสี่ยงจากผลกระทบทางตรงของการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม (Physical risk)
	<ul style="list-style-type: none"> ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเนื่องจากกฎระเบียบและข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้น การลดคาร์บอนอย่างรวดเร็วทั่วโลก ส่งผลให้ความต้องการสินค้า เช่น ถ่านหิน ลดลง 	<ul style="list-style-type: none"> การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตร และส่งผลกระทบต่ออุปทานของสินค้าเกษตรทั่วโลก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้เรือของบริษัทฯ การหยุดชะงักในการดำเนินงาน เนื่องจากเหตุการณ์สภาพอากาศที่รุนแรง เช่น น้ำท่วมหรือพายุไต้ฝุ่น การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลให้ระดับน้ำทะเลสูงขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือ ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางใหม่โดยที่ไม่ได้วางแผนไว้ ความถี่ของการเกิดเหตุการณ์สภาพอากาศและภัยธรรมชาติอาจสร้างความเสียหายต่อผู้คนที่ทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ

โอกาส

- โอกาสในการเป็นผู้มีบทบาทในการขนส่งและจัดหาพลังงานใหม่ที่สนับสนุนการลดคาร์บอนและเป็นกลางของคาร์บอน
- การใช้เรือที่ใช้พลังงานทางเลือกหรือเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์จะสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันเมื่อทำการค้าในทวีปยุโรป
- หลักฐานรับรองการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Credentials) จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถดึงดูดแหล่งเงินทุนที่มีต้นทุนต่ำ รวมถึงนักลงทุนที่ให้ความสำคัญกับ ESG
- ท่าเรือหลายแห่งมีแผนที่จะลดภาษีศุลกากรสำหรับเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ ซึ่งจะช่วยให้บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนการดำเนินงานลงได้



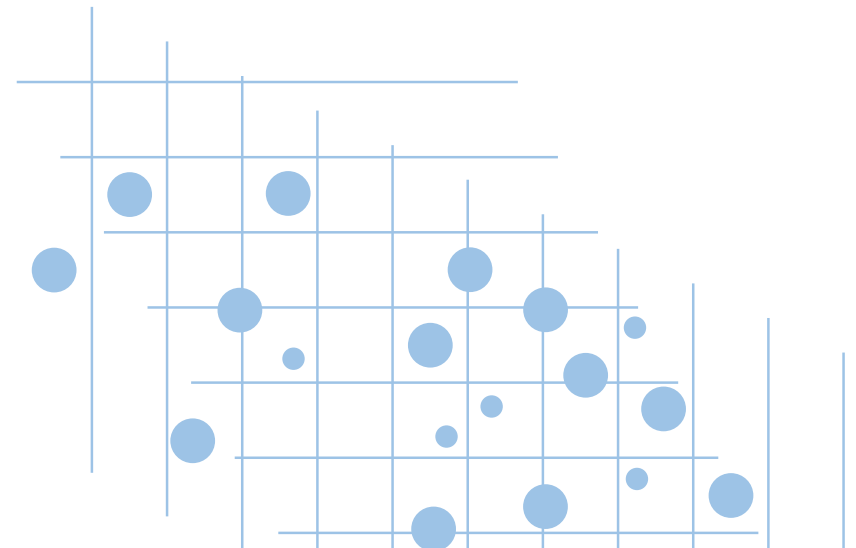


ตัวชี้วัดและเป้าหมาย

ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยส่วนใหญ่มาจากเชื้อเพลิงหนักที่ใช้ในการเดินเรือ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับเป้าหมายระยะกลางและระยะยาว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการลดการปล่อยมลพิษและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายในการลดการปล่อยมลพิษให้สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO ในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซในปี 2551

ในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า อยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ ซึ่งได้ลดลงในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยในปี 2565 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ระดับ 7.14 กรัมต่อตันไมล์ หรือลดลงร้อยละ 44.6 บริษัทฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงจากเดิมได้เป็นอย่างมาก และคาดว่าจะสามารถลดลงไปอีกผ่านมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพต่างๆ อาทิเช่น ลดสิ่งของที่ถ่วงน้ำหนักเรือและลดเวลาที่ทำเรือให้สั้นลง ขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ขึ้น และลดความเร็วในการเดินเรือลง





ตารางที่ 1 การใช้เชื้อเพลิง

ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงทั้งหมด (จิกะจูล)	2564	2565
น้ำมันเชื้อเพลิงหนัก	6,259,806	5,814,816
น้ำมันสำหรับเดินเรือ	700,877	890,957
ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด	6,960,683	6,705,773

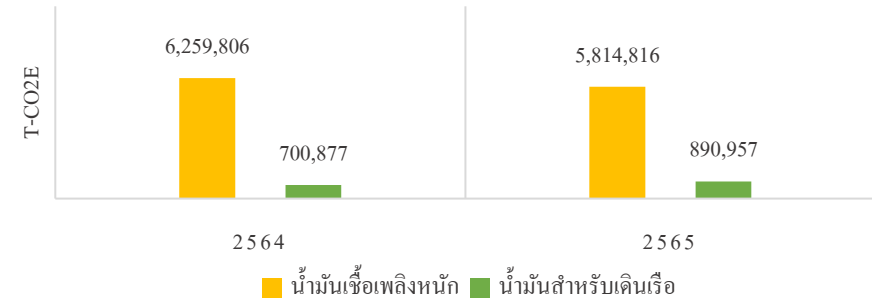
ตารางที่ 2 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) - ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (voyage charter)

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) [ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO2e)]	2564	2565
CO2	48,587	5,290
CH4	134	14
N2O	338	37
ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1)	49,059	5,341

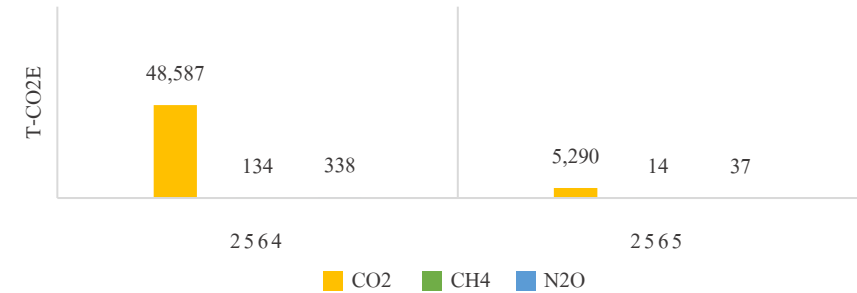
ตารางที่ 3 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) - ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากรถยนต์ของบริษัทฯ

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) [ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO2e)]	2564	2565
CO ₂	14.72	24.73
CH ₄	0.20	0.34
N ₂ O	0.18	0.30
ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1)	15.10	25.37

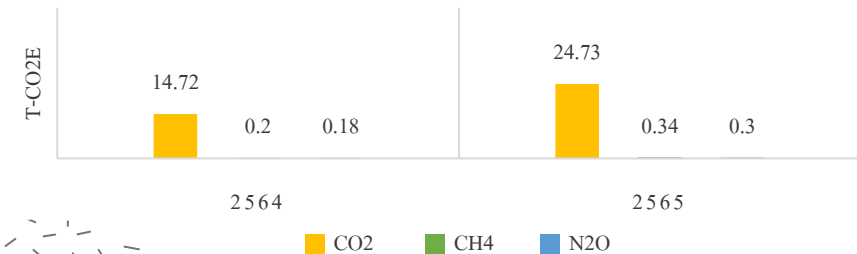
ปริมาณการใช้เชื้อเพลิง (จิกะจูล)



การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (SCOPE 1) - ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (VOYAGE CHARTER) ตามประเภทเชื้อเพลิง



การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (SCOPE 1) - ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากรถยนต์ของบริษัทฯ ตามประเภทเชื้อเพลิง





ตารางที่ 4 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) – ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากสารทำความเย็นบนเรือของบริษัทฯ *

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) [ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)]	2564	2565
ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1)	-	5,661

* เริ่มรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากสารทำความเย็นบนเรือของบริษัทฯ ในปี 2565

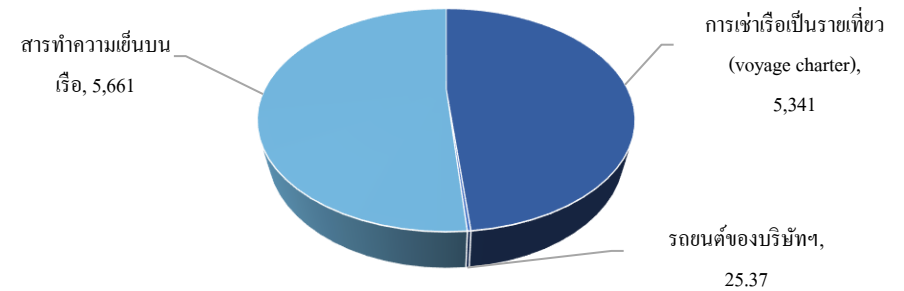
ตารางที่ 5 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) - พลังงานไฟฟ้าที่ซื้อจากภายนอก

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) [ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)]	2564	2565
ยอดรวม - การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2)	64	68

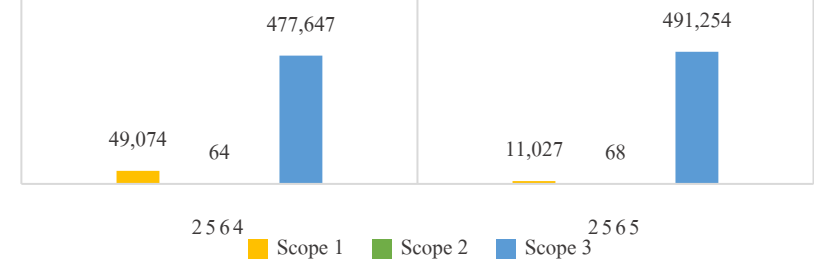
ตารางที่ 6 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่นๆ (Scope 3) - ปริมาณก๊าซ

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่นๆ (Scope 3) [ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO ₂ e)]	2564	2565
CO ₂	473,062	486,534
CH ₄	1,301	1,339
N ₂ O	3,284	3,381

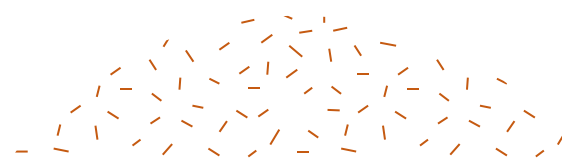
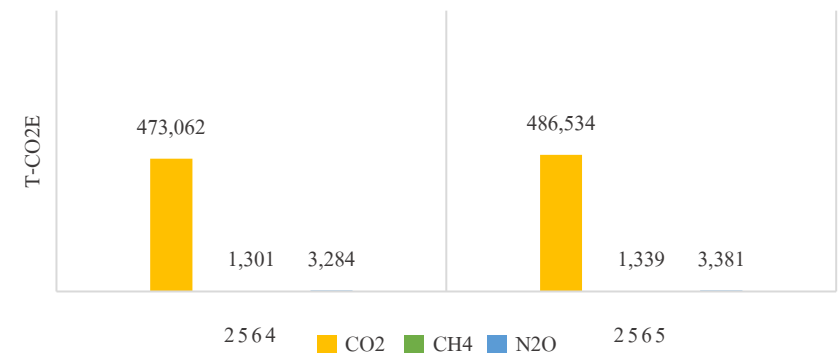
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) แยกตามกิจกรรม
[t-CO₂e] ในปี 2565



การปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามประเภท
[ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า]



การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่นๆ (SCOPE 3)
ตามประเภทเชื้อเพลิง

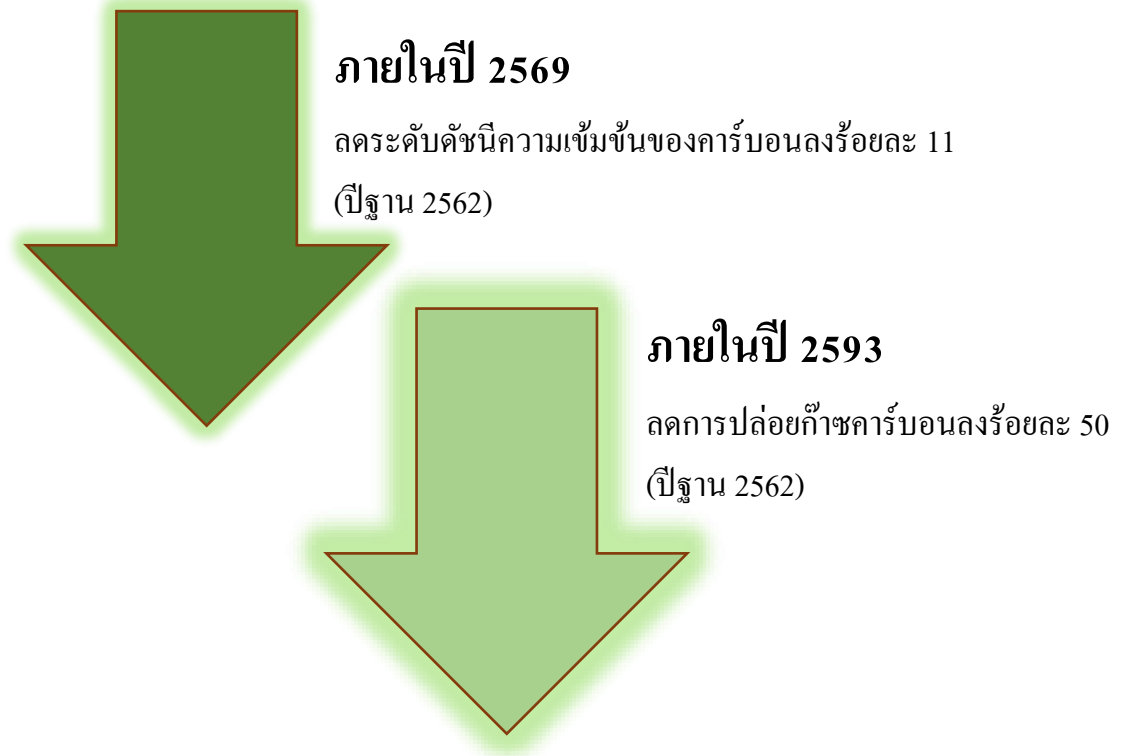




เป้าหมาย

บริษัทฯ ได้ดำเนินการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับเป้าหมายระยะกลางและระยะยาว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการลดการปล่อยมลพิษและการปล่อยก๊าซคาร์บอน บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายในการลดการปล่อยมลพิษให้สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO ในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซในปี 2551

ค่าเฉลี่ยดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนสำหรับปี 2565 อยู่ที่ระดับ 7.14 กรัมต่อตันไมล์ ภายในปี 2569 บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายลดระดับดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนลงร้อยละ 11 เมื่อเปรียบเทียบกับ 2562





บริษัท พรีเมเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

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

โทรศัพท์ : 66-2 696-8800, 66-2 696-8854 โทรสาร : 66-2 236-7654, 66-2 633-8460

อีเมล: ir@preciousshipping.com

เว็บไซต์ : <http://www.preciousshipping.com>