



บริษัท พรีเมเชียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

TCFD Report 2023

รายงานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่
เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ ปี 2566

การขนส่งสินค้าทางเรือมีความสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตาม มากกว่าร้อยละ 90 ของการค้าทั่วโลกเป็นการขนส่งทางทะเลโดยมีเรือเดินทะเลมากกว่า 80,000 ลำ ทำให้อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางเรือเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ที่มีส่วนสำคัญในการปล่อยมลพิษทั่วโลก

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





องค์ประกอบหลักตามมาตรฐานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ

การกำกับดูแล



เปิดเผยข้อมูลการกำกับดูแลขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับความเสียง และโอกาสที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ

โครงสร้างการกำกับดูแลของบริษัทฯ ทำให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจเป็นไปตามแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่สุดในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์



เปิดเผยผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงและที่อาจเกิดขึ้นของความเสียงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศต่อธุรกิจ กลยุทธ์และการวางแผนทางการเงินขององค์กร

สร้างมูลค่าระยะยาวให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ด้วยการเตรียมพร้อมสำหรับอนาคต

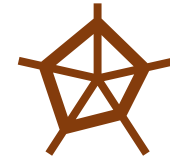
การบริหารจัดการความเสียง



เปิดเผยวิธีการที่องค์กร ใช้ระบุ ประเมินและจัดการความเสียงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ

บริษัทฯ เชื่อว่าการผนวกความเสียงด้านสภาพอากาศเข้ากับแนวทางการบริหารจัดการความเสียงของบริษัทฯ จะช่วยให้บริษัทฯ มีความพร้อมในการรับมือและลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้ดียิ่งขึ้น

ตัวชี้วัดและเป้าหมาย



เปิดเผยตัวชี้วัดและเป้าหมายที่ใช้ในการประเมินและจัดการความเสียงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ

บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO โดยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลงร้อยละ 50 ภายในปี 2593 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2551



วิสัยทัศน์และพันธกิจ

บริษัทเดินเรือที่มีความโดดเด่นที่สุดในโลก โดยให้บริการอย่างยอดเยี่ยมเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าโลก



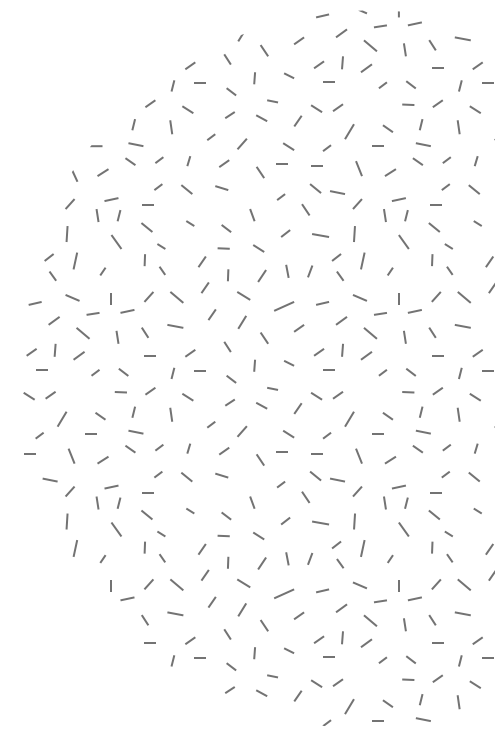
ค่านิยม

ความซื่อสัตย์สุจริต ส่งเสริมวัฒนธรรมที่มุ่งเน้นการเติบโตที่ยั่งยืนด้วยการสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่เปิดกว้างและโปร่งใสทั่วทั้งองค์กร

ความยั่งยืน ดำเนินธุรกิจและยกระดับความพยายามในการดูแลชุมชนและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยนำแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจที่ยั่งยืนมาใช้

ธรรมเนียมปฏิบัติ ดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรมและโปร่งใส และมีความรับผิดชอบต่อผลการกระทำของตน

นวัตกรรม ส่งเสริมวัฒนธรรมแห่งนวัตกรรม เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในการดำเนินธุรกิจและขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโต



การกำกับดูแล

โครงสร้างของการกำกับดูแลสภาพภูมิอากาศของบริษัทฯ

ถือเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อม 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

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารจัดการความเสี่ยง

ผู้บริหารระดับสูงมีหน้าที่ในการติดตามดูแลความเสี่ยงทั่วทั้งบริษัท รวมถึงระบุและประเมินความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ผู้บริหารระดับสูง

คณะทำงานการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ประกอบด้วยตัวแทนจากแต่ละแผนก ช่วยฝ่ายบริหารในการจัดทำแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับ ESG และดำเนินการตามแผนงานของบริษัทฯ

คณะทำงานการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงส่งเสริมให้มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสมและการกำกับดูแลกิจการที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างมูลค่าระยะยาวอย่างยั่งยืนให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการบริษัทฯ กำกับดูแลความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล โอกาส และนโยบายของบริษัทฯ รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ เพื่อสนับสนุนผู้บริหารในการบรรลุวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ทางธุรกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการหารือกลยุทธ์และประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลกับ เป็นประจำทุกปี หรือบ่อยเท่าที่ต้องการ คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศเมื่อมีการทบทวนนโยบายจัดการความเสี่ยงของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่ตรวจสอบความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศ และดูแลให้แน่ใจว่ามีการรวมความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศเข้ากับการเปิดเผยข้อมูลทางการเงิน หนึ่งในหน้าที่หลักของคณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการคือดูแลให้แน่ใจว่าวงการเงินของบริษัทฯ สะท้อนถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างถูกต้องครบถ้วนตรงตามความเป็นจริง ถึงแม้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ จะมีหน้าที่กำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ แต่คณะกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการมีหน้าที่เฉพาะในการกำกับดูแลกระบวนการรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

บริษัทฯ จัดให้มีคณะกรรมการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากแต่ละแผนก เพื่อช่วยฝ่ายบริหารในการรับมือกับความท้าทายด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล และส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินโครงการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง

ความรับผิดชอบหลักของคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงคือการระบุความเสี่ยงทางธุรกิจ รวมถึงมีการติดตามอย่างต่อเนื่องว่าบริษัทฯ มีมาตรการบรรเทาผลกระทบที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ คณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยงกำกับดูแลการดำเนินการตามมาตรการการควบคุมและกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีเป้าหมายในการขับเคลื่อนความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระดับคณะกรรมการ เพื่อให้มั่นใจว่ามีการบริหารจัดการที่เหมาะสม

ผู้บริหารระดับสูง

กรรมการผู้จัดการดำรงตำแหน่งสมาชิกคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง และมีหน้าที่ในการติดตามดูแลความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร การบริหารจัดการสภาพภูมิอากาศเป็นความรับผิดชอบของกรรมการ (เทคนิค) โดยดูแลให้แน่ใจว่าการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและมาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้รับการประเมินในทุกขั้นตอนการทำงาน กรรมการ (เทคนิค) มีหน้าที่ดูแลการดำเนินงานของเรือทุกลำ รวมถึงกำหนดแผนการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และกรรมการ (การเงิน) มีหน้าที่ติดตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกและเสนอกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ตรงกับความคาดหวังเหล่านี้ และรายงานผลต่อกรรมการผู้จัดการและคณะกรรมการความยั่งยืนและบริหารความเสี่ยง



เตรียมความพร้อมสำหรับอุตสาหกรรมการเดินเรือในอนาคต

การขนส่งทางทะเลมีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนต่ำ อย่างไรก็ตาม เป็นที่ทราบกันว่าอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ โดยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลคิดเป็นร้อยละ 2.5 ถึงร้อยละ 3 ของปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ทั่วโลก การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศถือเป็นหนึ่งในความเสี่ยงระยะยาวที่สำคัญที่บริษัทฯ ต้องให้ความสำคัญ บริษัทฯ จึงต้องหาทางออกที่ยั่งยืน เพื่อลดผลกระทบของอุตสาหกรรมการเดินเรือต่อสิ่งแวดล้อม

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างรุนแรงและผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจส่งผลเสียต่อการเติบโตของเศรษฐกิจโลกและรวมถึงอุตสาหกรรมการเดินเรือ การประเมินผลกระทบของการขนส่งทางทะเลต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม จะช่วยให้ธุรกิจสามารถพัฒนาและหาแนวทางในการแก้ปัญหาที่ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน ในขณะเดียวกันก็ช่วยอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมไว้ให้คนรุ่นหลัง

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

การระบุโอกาสและความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ



ผลกระทบเฉียบพลัน

- ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติที่เปลี่ยนแปลงแบบเฉียบพลัน

ผลกระทบระยะยาว

- ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศในระยะยาว

นโยบายกฎเกณฑ์ และข้อบังคับ

- ความเสี่ยงจากกฎเกณฑ์ใหม่ที่เข้มงวด และการกำหนดราคาคาร์บอน

เทคโนโลยี

- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีใหม่ และผลสำเร็จของการนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์

ชื่อเสียง

- การไม่สามารถปฏิบัติตามความคาดหวังได้ อาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและความเชื่อมั่นต่อบริษัทฯ

การตลาด

- ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาวะตลาดและการใช้ในเชิงพาณิชย์ของเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิง

ความเสี่ยงและโอกาส		ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ	กลยุทธ์ และการบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงเปลี่ยนผ่าน (Transition risk)	นโยบาย กฎเกณฑ์และข้อบังคับ (Policies, Laws & Regulations) <ul style="list-style-type: none"> การปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ใหม่ที่เกี่ยวข้องกับคาร์บอนไดออกไซด์และสภาพภูมิอากาศ เพื่อจำกัดและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กฎเกณฑ์ใหม่ที่เข้มงวดมากขึ้น (ระยะสั้นและระยะยาว 5-20 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนสูงขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมายใหม่ที่มีความซับซ้อน ต้นทุนสูงขึ้นจากการเดินเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ และต้นทุนเหล่านี้ไม่สามารถเรียกเก็บจากผู้บริโภคได้ ราคาคาร์บอนสูงขึ้น กระทบต่อความสามารถในการปล่อยเช่าเรือเนื่องจากคะแนนด้านสิ่งแวดล้อมไม่ดี 	<ul style="list-style-type: none"> เข้าร่วมโครงการเพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง ลงทุนในอุปกรณ์ประหยัดเชื้อเพลิง รวมราคาคาร์บอนเข้ากับกรดำเนินการและการทำงานและการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ขององค์กร ผนวกการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการคำนึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลเข้ากับการกำกับดูแล
	การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี (Technology) <ul style="list-style-type: none"> ความอยู่รอดของธุรกิจด้วยเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ (ระยะยาว: มากกว่า 10 ปี) การใช้อุปกรณ์ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงและการปรับปรุงอุปกรณ์ (ระยะกลาง-ยาว: 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"> ต้นทุนการกู้ยืม 	<ul style="list-style-type: none"> การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขอสินเชื่อเพื่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ อาจได้รับเงินทุนในอัตราที่ต่ำกว่าที่บริษัทอื่นได้รับ 	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและความพยายามในการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะระดมเงินทุนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือสินเชื่อที่เชื่อมโยงกับความยั่งยืน โดยผสมผสานหลักการ ESG เข้ากับกิจกรรมทางการเงินของเรา ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญากู้ยืมระยะยาวที่เชื่อมโยงกับกิจกรรมความยั่งยืนมูลค่า 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับ International Finance Corporation (IFC) ในปี 2566 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ระยะยาวที่มีหลักประกันอีก 105 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับ International Finance Corporation, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ข้อตกลงทางการเงินนี้กำหนดให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานต่างๆ ของ IFC ซึ่งได้รับการติดตามและประเมินผลเป็นประจำทุกปีจากสถาบันการเงิน มาตรฐานการปฏิบัติงานครอบคลุมการประเมินและการบริหารความเสี่ยงและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม แรงงานและสภาพการทำงาน การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และการป้องกันมลพิษ สุขภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคงของชุมชน ตลอดจนการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ และการจัดการสิ่งมีชีวิตตามธรรมชาติอย่างยั่งยืน

ความเสี่ยงและโอกาส		ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ	กลยุทธ์ และการบริหารความเสี่ยง
ความเสี่ยงทางกายภาพ (Physical risk)	การเปลี่ยนแปลงทางการตลาด (Market)	<ul style="list-style-type: none"> ขั้นตอนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น (ระยะยาว: มากกว่า 5-10 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ติดตามการปล่อยปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของบริษัทฯ กำหนดเป้าหมายในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ลงทุนในเรือที่มีความเป็นกลางทางคาร์บอน
	ภาพลักษณ์องค์กร (Reputation)	<ul style="list-style-type: none"> ความกังวลของผู้มีส่วนได้เสีย – ความล่าช้าในการนำเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนได้ (ระยะกลาง 5-10 ปี) 	<ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อการดำเนินงานและส่วนแบ่งทางการตลาดของบริษัทฯ ทำการพัฒนาเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำ เข้าร่วมโปรแกรมต่างๆ เช่น Getting to Zero Coalition เพื่อสำรวจเชื้อเพลิงทางเลือกเพื่อนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ บริษัทฯ ได้ติดตั้งเซ็นเซอร์บนเรือ 10 ลำเพื่อรวบรวมและส่งข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ ข้อมูลนี้จะได้รับการวิเคราะห์ตามเวลาจริงเพื่อแจ้งเตือนล่วงหน้าเกี่ยวกับปัญหาเครื่องยนต์หรือตัวเรือ เพื่อให้ได้รับการแก้ไขอย่างทันท่วงที ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยมลพิษและตะกอน ศึกษาการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ B24 และ B34 เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิ ศึกษาสารเติมแต่งน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อปรับปรุงการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดการปล่อยมลพิษ
ความเสี่ยงทางกายภาพ (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"> การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสภาพภูมิอากาศระยะยาวส่งผลให้เกิดพายุที่มีความรุนแรงแบบใหม่ๆ (ระยะยาว: มากกว่า 10 ปี) 	

การระบุโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

โอกาส	การบริการ/การตลาด (Services/ Market)	<ul style="list-style-type: none">• เวื่อที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกหรือเวื่อที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์	<ul style="list-style-type: none">• ความต้องการเวื่อคาร์บอนต่ำเพิ่มขึ้น• เป็นผู้นำในอุตสาหกรรมในการนำเวื่อที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ในเชิงพาณิชย์• ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน	<ul style="list-style-type: none">• ร่วมมือกับสมาคมอุตสาหกรรมเพื่อสำรวจเชื้อเพลิงที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์หรือปล่อยมลพิษต่ำเพื่อนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์
-------	--	--	---	---



ความเสี่ยงที่สำคัญ

ความท้าทายในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนและกฎระเบียบที่บังคับที่มากขึ้น (ระยะกลาง/ระยะยาว)

เกี่ยวกับความเสี่ยง

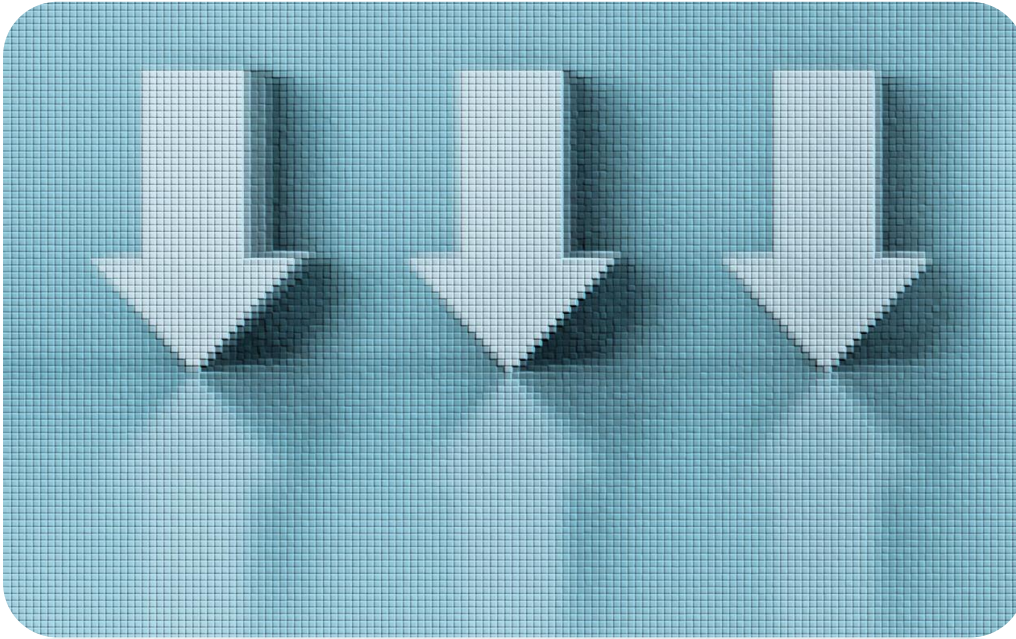
เนื่องจากในปัจจุบันอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือทั่วโลกอยู่ภายใต้แรงกดดันในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน กฎหมายควบคุมด้านสิ่งแวดล้อมทั่วโลกมีแนวโน้มที่จะเข้มงวดมากขึ้น กฎระเบียบใหม่นี้อาจทำให้อายุการใช้งานเรือปัจจุบันของบริษัทฯ ลดลงหรือทำให้เรือด้อยค่า ซึ่งส่งผลให้บริษัทขนส่งทางเรือต้องสั่งซื้อเรือใหม่ในราคาที่สูงขึ้นหรือมีต้นทุนในการดัดแปลงเรือสูงขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบและต้นทุนเรือสั่งซื้อใหม่อาจสูงขึ้น

บริษัทฯ อาจต้องใช้จ่ายเงินเป็นจำนวนมากในการซื้อเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมหรือในการปรับปรุงเรือที่มีอยู่ เพื่อปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ออกมาใหม่เหล่านี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี ซึ่งส่งผลให้เรือของบริษัทฯ ล้าสมัยก่อนเวลาอันควรจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่รวดเร็ว

ความไม่แน่นอนของทิศทางและเทคโนโลยีในอนาคตถือเป็นภัยคุกคามต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือเป็นอย่างมาก กระบวนการต่อเรือและความพร้อมของเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้น และมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถนำเรือมาใช้ได้ทันเวลา ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการเรือที่มีอยู่ของบริษัทฯ และกระทบต่อผลกำไรของบริษัทฯ

นอกจากนี้ การกำหนดมาตรการเก็บภาษีคาร์บอนในทวีปยุโรปผ่านมาตรการตลาดคาร์บอนเครดิตในสหภาพยุโรป (Emission Trading Scheme: EU ETS) ซึ่งกำหนดให้บริษัทต้องจ่ายเงินค่าปล่อยก๊าซคาร์บอน เมื่อเทียบเท่าที่ท่าเรือในทวีปยุโรป สิ่งนี้แสดงให้เห็นถึงข้อเสียของเรือรุ่นเก่าที่ใช้เชื้อเพลิงสูงเผชิญอยู่ในตลาด และส่งผลเสียต่อกฎเกณฑ์ในการสร้างรายได้





ผลกระทบทางการเงิน

ต้นทุนที่สูงขึ้นสำหรับเรือใหม่และการดัดแปลงเรือเก่า นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อกำหนดใหม่ๆก็อาจสูงขึ้นเช่นกัน ความสามารถในการทำกำไรและต้นทุนการดำเนินงานอาจได้รับผลกระทบในทางลบ หากบริษัทฯ ไม่สามารถแทนที่กองเรือที่มีอยู่ของบริษัทฯ ด้วยเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ได้ทันเวลาที่ นอกจากนี้ยังอาจส่งผลเสียต่อความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทฯ อีกด้วย

การบรรเทาผลกระทบ

บริษัทฯ ติดตามกฎระเบียบข้อบังคับใหม่ๆ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ฝ่ายเทคนิคของบริษัทฯ มีหน้าที่ติดตามแนวโน้มของกฎระเบียบเหล่านี้ เพื่อให้ทันกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีแผนในการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงให้กับกองเรือของบริษัทฯ โดยการแทนที่เรือที่ใช้เชื้อเพลิงสูงรุ่นเก่าด้วยเรือที่มีอายุน้อยที่ประหยัดเชื้อเพลิงกว่า ในอนาคตข้างหน้า บริษัทฯ จะนำเรือที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ เมื่อเรือเหล่านั้นผ่านการรับรองทางเทคนิคและนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์

บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สอดคล้องกับเป้าหมายของ IMO โดยที่ไม่ให้กระทบกับจุดแข็งของบริษัทฯ บริษัทฯ มีแผนในการลดอายุของกองเรือโดยการทดแทนเรือเก่าด้วยเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิงที่มีอายุน้อย ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ซื้อเรือมือสองขนาดแชนด์ไฮส์จำนวน 2 ลำ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ในการปรับลดอายุกองเรือและเพิ่มจำนวนเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิง การมีกองเรือที่มีประสิทธิภาพสูงมีความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ดังนั้น บริษัทฯ จึงมองหาโอกาสในการขยายกองเรือที่ประหยัดเชื้อเพลิง นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะใช้ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดของอุตสาหกรรมในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจพิจารณาชดเชยค่าการปล่อยก๊าซคาร์บอนบางส่วนจากกองเรือผ่านการซื้อคาร์บอน ซึ่งเป็นมาตรการชั่วคราวจนกว่าเรือที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นศูนย์จะเข้าสู่ตลาดและสามารถใช้ในเชิงพาณิชย์ได้



การบริหารจัดการความเสี่ยง

การบริหารจัดการความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินงานของบริษัทฯ ความเสี่ยงทางธุรกิจและความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศจะถูกนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ สถานะและผลกระทบของความเสี่ยงดังกล่าวจะถูกหารือในที่ประชุมคณะกรรมการ บริษัทฯ นำ KPI และเป้าหมายภายในมาใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ในการจัดการความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศ

การระบุความเสี่ยงขึ้นอยู่กับโอกาสที่จะเกิดขึ้นและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น โดยกลยุทธ์จะถูกกำหนดโดยพิจารณาจากความเสียหายและโอกาสที่ถูกระบุ และมุมมองความเสี่ยงระยะกลางถึงระยะยาว ซึ่งจะมีการหารือในที่ประชุมคณะกรรมการ

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ

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

การวิเคราะห์สถานการณ์ของความเสี่ยงทางกายภาพ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงทางกายภาพต่อบริษัทในรูปแบบต่างๆ จากเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นเฉียบพลันหรือการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องของสภาพภูมิอากาศ ความเสี่ยงเหล่านี้สามารถนำไปสู่ผลกระทบทางการเงิน รวมถึงความเสียหายต่อสินทรัพย์ และการหยุดชะงักในห่วงโซ่อุปทาน นอกจากนี้ สภาพอากาศและเหตุการณ์ที่รุนแรงอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานและความปลอดภัยของพนักงานของเรา ซึ่งท้ายที่สุดก็ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพทางการเงินของเรา

ในการวิเคราะห์สถานการณ์ทางกายภาพของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้พิจารณาตามแบบจำลองการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Representative Concentration Pathways: RCPs) ของ IPCC (Intergovernmental Panel of Climate Change) ดังต่อไปนี้

RCP	อุณหภูมิ	แนวโน้มการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
2.6	~2.0 °C	สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้เป็นอย่างมาก
4.5	~2.4 °C	สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้อย่างช้าๆ
8.5	~4.3 °C	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้น

การวิเคราะห์สถานการณ์ช่วงเปลี่ยนผ่าน

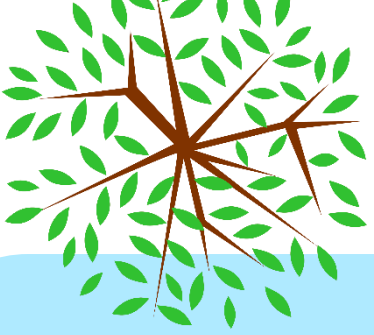
การเปลี่ยนแปลงไปสู่การลดการปล่อยคาร์บอนอาจจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานที่สำคัญเพื่อปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ ขอบเขตของผลกระทบทางธุรกิจที่ต้องเผชิญเนื่องจากความเสี่ยงในการเปลี่ยนแปลงจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับอัตราการลดคาร์บอน ความเสี่ยงเหล่านี้สามารถจำแนกออกเป็นความเสี่ยงด้านนโยบายและกฎหมาย เทคโนโลยี ตลาด และชื่อเสียง การประเมินความเสี่ยงในการเปลี่ยนแปลง ของบริษัท ดำเนินการผ่านการวิเคราะห์เชิงคุณภาพตามสถานการณ์แนวทางการดำเนินงานด้านสภาพภูมิอากาศภายใต้นโยบายที่มีอยู่ในปัจจุบันของประเทศต่างๆ ทั่วโลก (Stated Policies Scenario: STEPS) ขององค์การพลังงานระหว่างประเทศ (IEA – International Energy Agency) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2050 (NZE 2050) ของ IEA

สถานการณ์	คำอธิบาย	การรักษาระดับอุณหภูมิเฉลี่ยไม่ให้เกิน 2 องศาเซลเซียสภายในปี 2593
STEPS	Stated Policies Scenario (STEPS) ใช้แนวทางพื้นฐานโดยมุ่งเน้นไปที่นโยบายที่มีอยู่และประกาศใช้แล้ว เป็นการประมาณการแบบอนุรักษ์นิยม โดยยอมรับว่าประเทศต่างๆ อาจไม่บรรลุเป้าหมายของตน	เป็นไปได้
NZE 2050	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2050 (NZE 2050) เป็นเป้าหมายที่ต้องให้ความพยายามอย่างมาก ในการกำหนดแนวทางสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 ภายใต้สมมติฐานนี้ ต้องมีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วในเทคโนโลยีพลังงานสะอาด และมีความพยายามระดับโลกในการดำเนินการเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในเชิงรุก เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น การจำกัดภาวะโลกร้อนไว้ที่ 1.5 °C	เป็นไปได้

การวิเคราะห์สถานการณ์

ความเสี่ยง	IEA STEPS/NZE 2050	RCP 8.5/4.5/2.6
	ความเสี่ยงเปลี่ยนผ่าน (Transition risk)	ความเสี่ยงทางกายภาพ (Physical risk)
	<ul style="list-style-type: none"> ● ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเนื่องจากกฎระเบียบและข้อกำหนดที่เข้มงวดมากขึ้น <ul style="list-style-type: none"> - กฎระเบียบที่เข้มงวดมากขึ้นอาจหมายถึงความจำเป็นต้องลงทุนในการปรับปรุงประสิทธิภาพสำหรับเรือที่มีอยู่หรือซื้อเรือใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งนำไปสู่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูงขึ้น - นโยบายภาษีคาร์บอนหรือระบบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจะเพิ่มต้นทุนการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลสำหรับเรือ - เนื่องจากกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมมีบทลงโทษที่สูงขึ้น การลงทุนในเรือที่สามารถใช้เชื้อเพลิงทดแทน เช่น แอมโมเนีย เมทานอล และเชื้อเพลิงชีวภาพจึงกลายเป็นเรื่องเร่งด่วน อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันเชื้อเพลิงและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อใช้ในการรองรับเชื้อเพลิงเหล่านี้ (เช่น พื้นที่และภาชนะที่ใช้จัดเก็บ) มีราคาสูงกว่าทางเลือกเดิม ● ความพยายามในการลดคาร์บอนทั่วโลกมีแนวโน้มที่จะส่งผลให้ความต้องการสินค้าบางประเภทลดลงในระยะกลางถึงระยะยาว เช่น ถ่านหิน ● องค์การการเดินเรือระหว่างประเทศ (IMO) ปรับปรุงกฎระเบียบที่เข้มงวดมากขึ้นเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบเหล่านี้อาจทำให้บริษัทถูกปรับและถูกลงโทษ 	<ul style="list-style-type: none"> ● การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอาจส่งผลเสียต่อผลผลิตทางการเกษตร และส่งผลกระทบต่ออุปทานของสินค้าเกษตรทั่วโลก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้เรือของบริษัท ● การหยุดชะงักในการดำเนินงาน เนื่องจากเหตุการณ์สภาพอากาศที่รุนแรง เช่น น้ำท่วมหรือพายุไต้ฝุ่น ● การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลให้ระดับน้ำทะเลสูงขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือ ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางใหม่โดยที่ไม่ได้วางแผนไว้ ● ความถี่ของการเกิดเหตุการณ์สภาพอากาศและภัยธรรมชาติอาจสร้างความเสียหายต่อผู้คน ทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัท





ตัวชี้วัดและเป้าหมาย

ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยส่วนใหญ่มาจากเชื้อเพลิงหนักที่ใช้ในการเดินเรือ

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

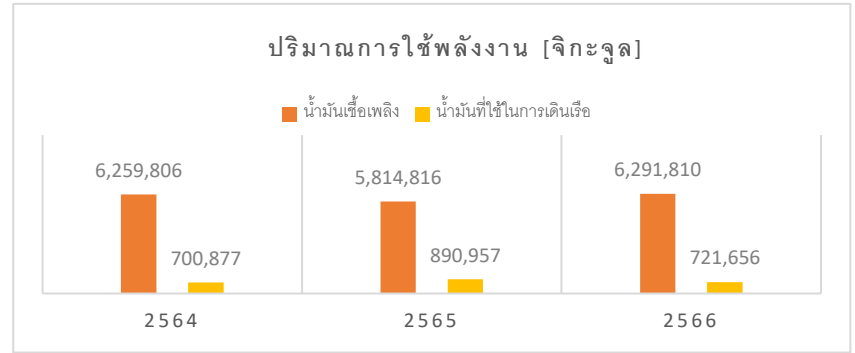
ในปี 2557 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อเที่ยวการขนส่งสินค้า อยู่ที่ 12.884 กรัมต่อตันไมล์ ซึ่งได้ลดลงในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา โดยในปี 2566 ปริมาณค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อยู่ที่ระดับ 6.80 กรัมต่อตันไมล์ หรือลดลงร้อยละ 47 บริษัทฯ สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงจากเดิมได้เป็นอย่างมาก และคาดว่าจะสามารถลดลงไปอีกอีกผ่านมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพต่างๆ อาทิเช่น ลดสิ่งของที่ถ่วงน้ำหนักเรือและลดเวลาที่ทำเรือให้สั้นลง ขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ขึ้น และลดความเร็วในการเดินเรือลง



ผลการดำเนินงาน

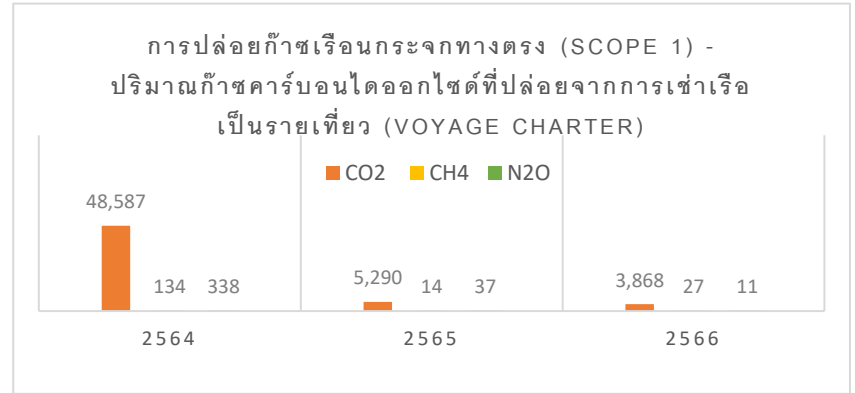
ตาราง 1: การใช้พลังงาน

ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด [จิกะจูล]	2564	2565	2566
น้ำมันเชื้อเพลิง	6,259,806	5,814,816	6,291,810
น้ำมันที่ใช้ในการเดินเรือ	700,877	890,957	721,656
ปริมาณการใช้พลังงานทั้งหมด	6,960,683	6,705,773	7,013,466



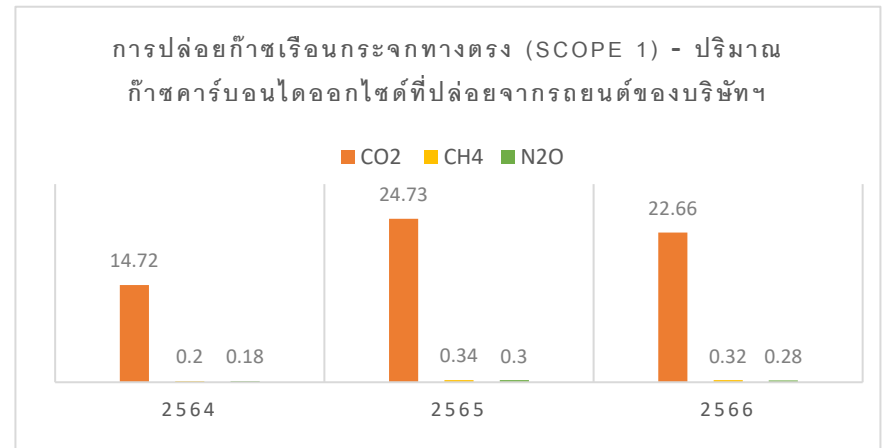
ตาราง 2: การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) - ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (voyage charter)

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) [ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (MT-CO2e)]	2564	2565	2566
CO ₂	48,587	5,290	3,868
CH ₄	134	14	27
N ₂ O	338	37	11
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1)	49,059	5,341	3,906



ตาราง 3: การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) - ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากรถยนต์ของบริษัท

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) [ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (MT-CO2e)]	2564	2565	2566
CO ₂	14.72	24.73	22.66
CH ₄	0.20	0.34	0.32
N ₂ O	0.18	0.30	0.28
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1)	15.10	25.37	23.26



ตาราง 4: การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) – ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากสารทำความเย็นบนเรือของบริษัท*

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1) [ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (MT-CO2e)]	2564	2565	2566
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (Scope 1)	-	5,661	6,886

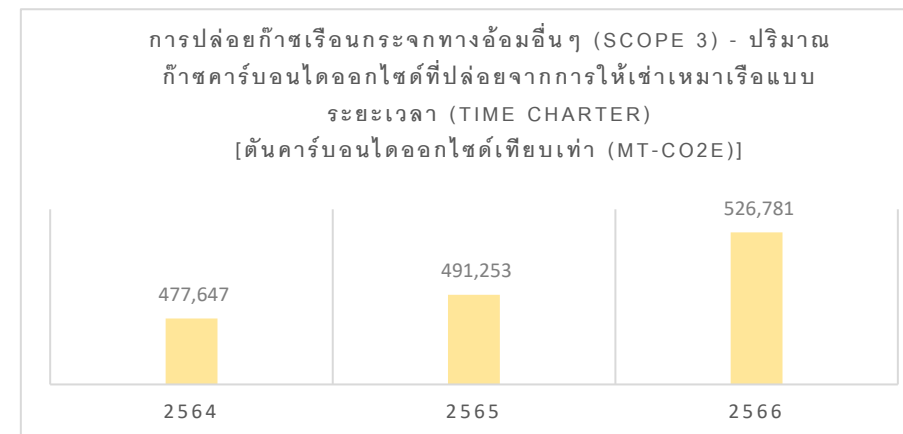
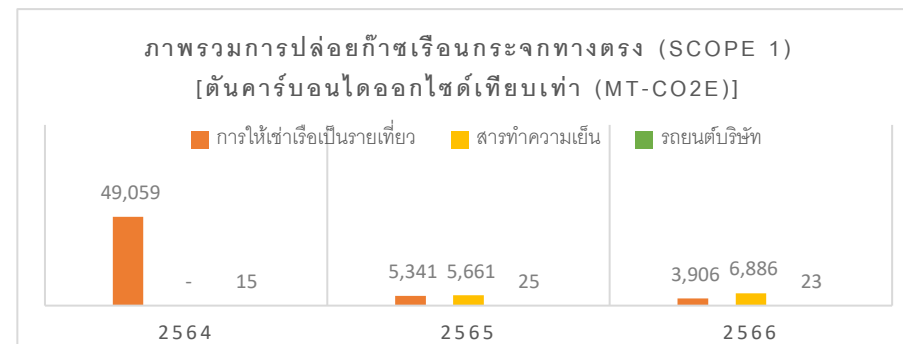
* เริ่มรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากสารทำความเย็นบนเรือของบริษัทฯ ในปี 2565

ตาราง 5: การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) - พลังงานไฟฟ้าที่ซื้อจากภายนอก

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2) [ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (MT-CO2e)]	2564	2565	2566
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม (Scope 2)	64	68	87

ตาราง 6: การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่นๆ (Scope 3) - ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยจากการให้เช่าเหมาเรือแบบระยะเวลา (Time charter)

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่นๆ (Scope 3) [ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (MT-CO2e)]	2564	2565	2566
CO ₂	473,062	486,534	521,724
CH ₄	1,301	1,339	1,435
N ₂ O	3,284	3,380	3,622
การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่นๆ (Scope 3)	477,647	491,253	526,781

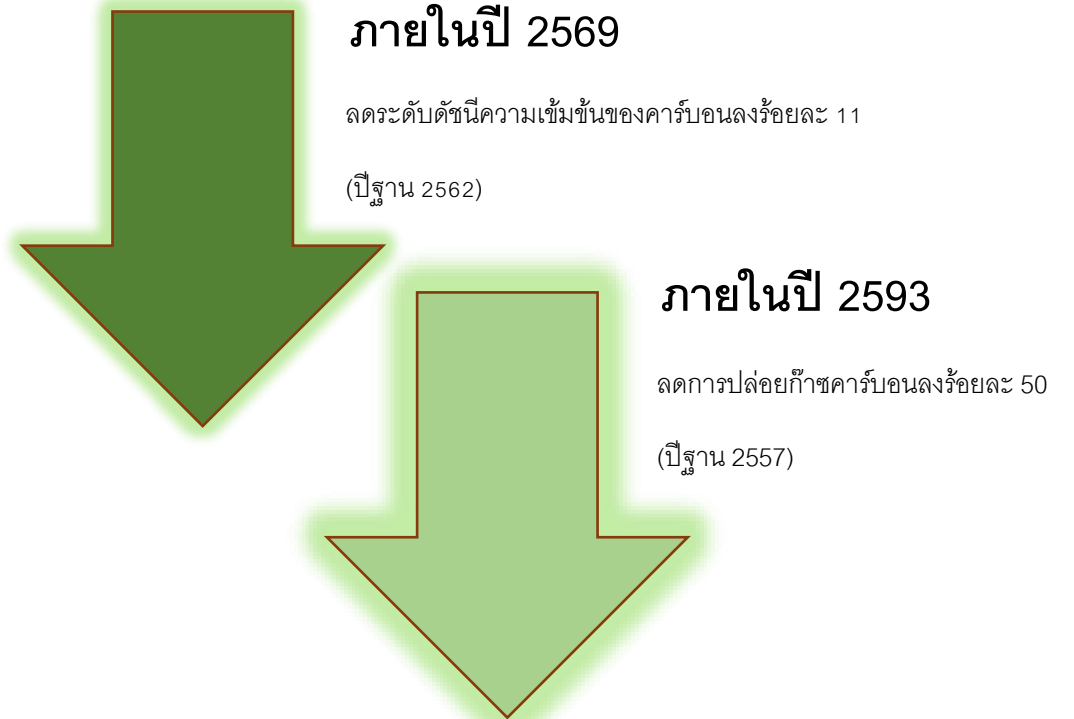




เป้าหมาย

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

ค่าเฉลี่ยดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนสำหรับปี 2566 อยู่ที่ระดับ 6.8 กรัมต่อตันไมล์ ภายในปี 2569 บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายลดระดับดัชนีความเข้มข้นของคาร์บอนลงร้อยละ 11 เมื่อเปรียบเทียบกับ 2562





บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

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

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

อีเมลล์: ir@preciousshipping.com

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