BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)
สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited

BEM เชื่อมต่อทุกการเดินทาง
เพิ่มเส้นทางแห่งความสุข



สารบัญ

		หน้า
ส่วนที่ 1	**การประกอบธุรกิจ**	
	1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	1-1 ถึง 1-8
	2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ	2-1 ถึง 2-39
	3. ปัจจัยความเสี่ยง	3-1 ถึง 3-8
	4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	4-1 ถึง 4-7
	5. ข้อพิพาททางกฎหมาย	5-1 ถึง 5-8
	6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	6-1 ถึง 6-5
ส่วนที่ 2	**การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ**	
	7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น	7-1 ถึง 7-7
	8. โครงสร้างการจัดการ	8-1 ถึง 8-16
	9. การกำกับดูแลกิจการ	9-1 ถึง 9-47
	10. ความรับผิดชอบต่อสังคม	10-1 ถึง 10-18
	11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	11-1 ถึง 11-2
	12. รายการระหว่างกัน	12-1 ถึง 12-9
ส่วนที่ 3	**ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน**	
	13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	13-1 ถึง 13-11
	14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ	14-1 ถึง 14-9
การรับรองความถูกต้องของข้อมูล		S1-1
เอกสารแนบ		
เอกสารแนบ 1	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท	A1-1 ถึง A1-10
เอกสารแนบ 2	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	A2-1 ถึง A2-2
เอกสารแนบ 3	รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และ หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท	A3-1 ถึง A3-4
เอกสารแนบ 4	รายงานของคณะกรรมการชุดย่อย	A4-1 ถึง A4-4

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") เกิดขึ้นจากการควบบริษัทตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("BECL") และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("BMCL") เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 และได้รับมาซึ่งทรัพย์สิน สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งหมดของทั้งสองบริษัทดังกล่าวโดยผลของกฎหมาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 15,285,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวนทั้งสิ้น 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

ธุรกิจหลักของบริษัทคือการให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางและโครงข่ายการให้บริการ ทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนั้นยังสามารถต่อยอดธุรกิจเพิ่มเติมไปยังธุรกิจอื่นที่มีอัตราการเติบโต และอัตราผลตอบแทนที่ดีได้ เช่น โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นต้น

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย กลยุทธ์ธุรกิจ และภาพรวมการประกอบธุรกิจ

วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ของบริษัท คือการเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน

พันธกิจ

บริษัทมุ่งมั่นที่จะ

1. ให้บริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
2. พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยและครบวงจร เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจร ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม และพัฒนาสังคมและประเทศชาติ
3. สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานของความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

เป้าหมายและกลยุทธ์ธุรกิจ

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และพันธกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดกลยุทธ์หลักในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

1. ลงทุนในโครงการด้านระบบคมนาคมขนส่ง โครงการทางพิเศษ ทางเชื่อม โครงการระบบขนส่งมวลชนระบบราง และโครงการที่เกี่ยวข้องตามที่รัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (PPP) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การพัฒนาเชิงพาณิชย์ต่างๆ โดยพิจารณาโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและประเทศ และมีผลตอบแทนทางธุรกิจที่เหมาะสม
2. สร้างความแข็งแกร่งของธุรกิจด้วยการสร้างรายได้ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง และบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อธำรงฐานะการเงินที่มั่นคง

3. สร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้เสียโดยผ่านกระบวนการความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) และสื่อสารให้บุคคลภายในและภายนอกองค์กรรับทราบ
4. สร้างบุคลากรที่มีความพร้อมในการให้บริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีคุณภาพ
5. สร้างการยอมรับของสังคมให้เกิดการรับรู้ภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งครบวงจรที่สร้างการเดินทางที่ดีเพื่อชีวิตที่ดี โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท ดังนี้

1.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) เป็นผู้รับสัมปทานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษรวม 4 สายทางประกอบด้วย

1) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอ บี ซี)

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) (ส่วนเอ บี ซี) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 3 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) และส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) ระยะทางรวม 29.8 กิโลเมตร

2) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)

ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540 แนวเส้นทางจากถนนพระราม 9 ถึงถนนศรีนครินทร์ มีแนวเส้นทางต่อจากพื้นที่ส่วนเอ บริเวณถนนพระราม 9 ไปทางตะวันออกตัดผ่านถนนรามคำแหงสิ้นสุดที่ถนนศรีนครินทร์ ระยะทางประมาณ 8.7 กิโลเมตร

3) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 แนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษก บริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัชบริเวณสถานีขนส่ง (หมอชิต 2) ลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 และได้เปิดให้บริการทางเชื่อมเพิ่มเติมไปยังด้านทิศเหนือมุ่งหน้าแจ้งวัฒนะเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 โดยมีระยะทางรวม 17 กิโลเมตร

4) ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยดำเนินการผ่าน NECL ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับ กทพ. ระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร

1.1.2 ธุรกิจระบบราง

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

1) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทมีหน้าที่จัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุง โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี และภายในขบวนรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย

   - ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งใต้ดินสายแรกของไทย มีระยะทางทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร เป็นสถานีใต้ดินจำนวน 18 สถานี เปิดให้บริการเดินรถเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547
   - ช่วงหัวลำโพง-บางแค เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบผสมทั้งใต้ดินและยกระดับมีระยะทางทั้งสิ้น 16 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบยกระดับตลอดสาย มีระยะทางรวม 12 กิโลเมตร จำนวน 9 สถานี

   โดยแบ่งการดำเนินงานช่วงการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วง โดยช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ จะเปิดให้บริการภายในเดือนมีนาคม 2563

   โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน

2) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม หรือโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

   โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งยกระดับ ระยะทาง 23 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่สถานีเตาปูน โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ส่วนนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

1.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) เป็นผู้ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ได้แก่

1) จัดหาและ/หรือจัดทำสื่อโฆษณารูปแบบต่างๆ ในรถไฟฟ้าและในสถานีรถไฟฟ้า
2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว
3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า

นอกจากนี้ ในส่วนของทางพิเศษ บริษัทและ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลใช้พื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์เพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งให้ใช้พื้นที่ทำร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่นๆ เช่น ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทในปี 2562

18 มี.ค.62 * ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2562 ได้อนุมัติให้บริษัทและบริษัทย่อยยุติข้อพิพาทกับ กทพ. โดยการแก้ไขสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงข้อตกลงยุติข้อพิพาทมอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามผลการเจรจาต่อรองขั้นสุดท้ายและสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี

27 มี.ค.62 บริษัทซื้อหุ้นในบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (BMN) เพิ่มเติมจำนวน 5.08 ล้านหุ้น ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นใน BMN เป็นร้อยละ 89.67

1 เม.ย.62 บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (TRIS Rating) ประกาศคงอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัทที่ระดับ “A” และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” หรือคงที่

29 เม.ย.62 บริษัทได้เปลี่ยนประเภทเงินลงทุนในบริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (TTW) เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การลงทุน และสัดส่วนการถือหุ้นใน TTW ที่ลดลงเป็นร้อยละ 18.47

9 พ.ค.62 บริษัทออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2562 อายุ 3-10 ปี จำนวนเงินรวม 5,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.65 ถึงร้อยละ 3.84 ต่อปี เพื่อชำระคืนหุ้นกู้เดิมที่ครบกำหนดไถ่ถอน

22 ก.ค.62 บริษัทได้รับการประเมินคุณภาพในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 (AGM Checklist) จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย โดยมีผลการประเมิน 98 คะแนน อยู่ในระดับ “ดีเยี่ยม”

27 ส.ค.62 บริษัทได้รับรางวัล DRIVE AWARD 2019 ในด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน ประเภทอุตสาหกรรมด้านการบริการ (Services) จากสมาคมนิสิตเก่าเอ็มบีเอ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

29 ก.ย. 62 บริษัทเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์สำหรับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงที่ 2 จากสถานีหัวลำโพงถึงสถานีหลักสอง จำนวน 11 สถานี

18 ต.ค.62 บริษัทได้รับรางวัลองค์กรดีเด่น Thailand Energy Awards 2019 ด้านอนุรักษ์พลังงานประเภทขนส่ง ในการประหยัดพลังงานในระดับประเทศ ซึ่งจัดโดยกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน

24 ต.ค.62 บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด ซึ่ง BEM ถือหุ้นในบริษัทนี้ร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

28 ต.ค.62 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้มีการประกาศผลการสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนประจำปี 2562 โดยบริษัทได้รับคะแนนอยู่ในระดับ “ดีมาก”

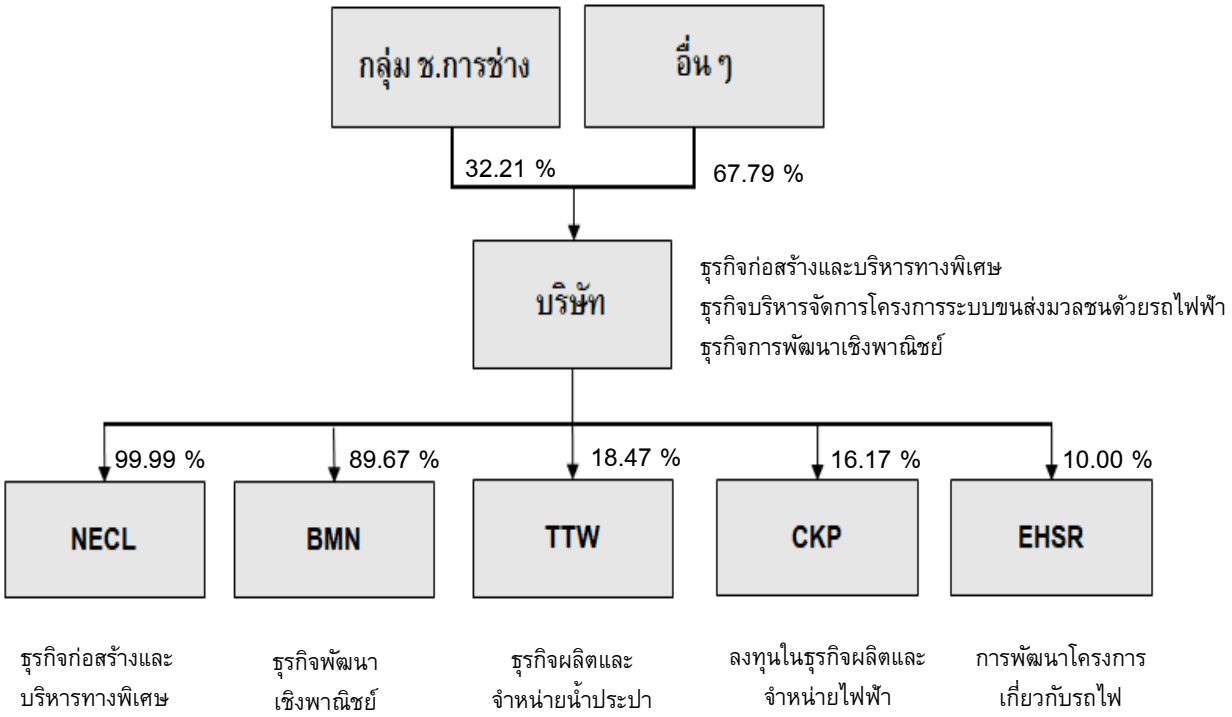
26 พ.ย.62 บริษัทได้รับการประกาศชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน” ประจำปี 2562 (Thailand Sustainability Investment 2019) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ในฐานะบริษัทจดทะเบียนที่อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืนที่ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล

23 ธ.ค.62 บริษัทเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงที่ 3 ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ จำนวน 8 สถานี

หมายเหตุ : * เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่างกัน และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัท บริษัทย่อย และ กทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข)

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

➢ **แผนภาพแสดงโครงสร้างการถือหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562**



หมายเหตุ : กลุ่ม ช.การช่าง ประกอบด้วย
1) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และ
2) บริษัท ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด

➢ การลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทอื่น

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัทและสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท รวมถึงเป็นแหล่งเงินทุนสำรองสำหรับโครงการในอนาคต โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ดังนี้

1) ชื่อและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	ทุนเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	มูลค่าเงินลงทุนตามราคาทุน
บริษัทย่อย					
บจก.ทางด่วนกรุงเทพเหนือ	ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา	6,000	5,250	99.99 %	2,604
บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์	ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	254	254	89.67 %	495
บริษัทอื่น					
บมจ. ซีเค พาวเวอร์	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า	9,240	8,129	16.17 %	2,929
บมจ. ทีทีดับบลิว	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	3,990	3,990	18.47 %	4,061
บจก.รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน	การพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟ	4,000	4,000	10.00 %	400

2) รายละเอียดของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”)

NECL มีทุนจดทะเบียนจำนวน 6,000 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 294 ล้านหุ้น และหุ้นบุริมสิทธิจำนวน 306 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 5,250 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน NECL ได้ทำสัญญากับ กทพ. ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ทางพิเศษอุดรรัถยามีเส้นทางที่มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือโดยเชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัช ที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะผ่านบางพูน เชียงราก และสุดทางที่บางไทร

ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

1. บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)

BMN มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 254 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 25.4 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นใน BMN คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 89.67 ของทุนจดทะเบียน

ในปัจจุบันบริษัทว่าจ้าง BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์แต่เพียงผู้เดียวในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทดำเนินการและให้สิทธิ BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ได้แก่ จัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและในขบวนรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า

ธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น

1. บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (“CKP”)

CKP เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า CKP มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 9,240 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 8,129,382,039 หุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 8,129,382,039 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 16.17 ของทุนชำระแล้ว CKP มีการลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ 3 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังน้ำโดยลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด และบริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังความร้อน (ระบบ Cogeneration) โดยลงทุนในบริษัท บางปะอิน โคเจน เนอเรชั่น จำกัด และธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังแสงอาทิตย์ โดยลงทุนในบริษัท บางเขนชัย จำกัด บริษัท นครราชสีมา โซล่าร์ จำกัด บริษัท เชียงราย โซล่าร์ จำกัด

2. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (“TTW”)

TTW เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 3,990 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 3,990 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 3,990 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 18.47 ของทุนจดทะเบียน TTW ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 นอกจากนี้ TTW ได้ลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานีและรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 และลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งได้มีการลงทุนในธุรกิจพลังงานผ่านการถือหุ้นใน CKP ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนอีกด้วย

3. บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (“EHSR”)

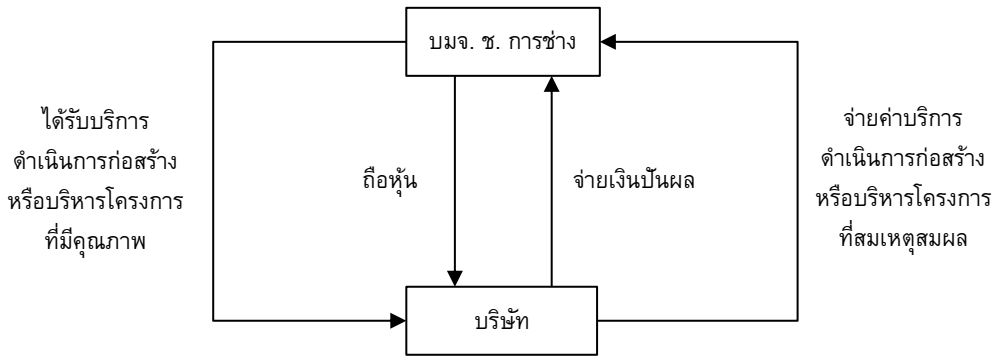
EHSR เป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดยกลุ่ม CPH มีทุนจดทะเบียน 4,000 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญ จำนวน 40 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน EHSR ดำเนินงานการพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟ งานออกแบบและงานก่อสร้าง งานโยธา ร่วมกับโครงการอื่น จัดหาระบบไฟฟ้าขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา และการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี (ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี และระยะเวลาดำเนินการ 45 ปี)

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทมี บมจ.ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บมจ.ช.การช่าง ถือหุ้นอยู่ในบริษัท จำนวน 4,787,121,829 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 31.32 ของทุนชำระแล้วของบริษัท โดยในอดีตจนถึงปัจจุบัน บริษัทได้มีการว่าจ้าง บมจ.ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการ เนื่องจาก บมจ.ช.การช่าง เป็นบริษัทรับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีศักยภาพมีความรู้ความชำนาญ และคุ้นเคยกับโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้า รวมถึงอุปกรณ์งานระบบต่างๆ เป็นอย่างดี นอกจากนี้ บมจ.ช.การช่าง ยังมีประสบการณ์ในการดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey สามารถส่งมอบงานที่มีคุณภาพภายในกำหนดเวลา อีกทั้งยังเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้ บมจ.ช.การช่าง มีความรับผิดชอบและความมุ่งมั่นที่จะดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ดังนั้น ในอนาคตจึงมีโอกาสที่บริษัทจะว่าจ้าง บมจ.ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือผู้บริหารโครงการ อย่างไรก็ดี ในการเข้าทำรายการกับ บมจ.ช.การช่าง ซึ่งเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของบริษัทนั้น บริษัทจะปฏิบัติตามนโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัท ตามรายละเอียดที่เปิดเผยในหัวข้อ 12. รายการระหว่างกัน

แผนภาพแสดงความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจโดยเป็นผู้รับสัมปทานจากภาครัฐ ดังนี้ 1) ผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอ บี ซี) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา 2) ผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) นอกจากเป็นผู้รับสัมปทานแล้ว บริษัทยังดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใต้สัมปทานที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยมีโครงสร้างรายได้ดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

โครงสร้างรายได้รวม	ดำเนินการโดย	ร้อยละการถือหุ้นของบริษัท	ข้อมูลทางการเงินรวม					
			สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2562		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2561		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2560	
			ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ			**10,302**	**60.6 %**	**10,174**	**61.3 %**	**9,957**	**64.7 %**
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัท		8,852	52.1 %	8,718	52.5 %	8,573	55.7 %
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัทย่อย	**99.99**	1,450	8.5 %	1,456	8.8 %	1,384	9.0 %
รายได้จากธุรกิจระบบราง			**5,022**	**29.5 %**	**4,736**	**28.6 %**	**4,521**	**29.3 %**
รายได้ค่าโดยสารและค่าบริการเดินรถไฟฟ้า	บริษัท		5,022	29.5 %	4,736	28.6 %	4,521	29.3 %
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์			**783**	**4.6 %**	**705**	**4.2 %**	**675**	**4.4 %**
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัท		720	4.2 %	240	1.4 %	75	0.5 %
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัทย่อย	**89.67**	63	0.4 %	465	2.8 %	600	3.9 %
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน (1)			**181**	**1.1 %**	**499**	**3.0 %**	**12**	**0.1 %**
รายได้อื่น (2)			**707**	**4.2 %**	**477**	**2.9 %**	**228**	**1.5 %**
รวมรายได้ (3)			**16,995**	**100 %**	**16,591**	**100 %**	**15,393**	**100 %**

หมายเหตุ : (1) กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน ประกอบด้วย กำไรจากการขายเงินลงทุนใน CKP XPCL TTW และเงินลงทุนชั่วคราวอื่น
(2) รายได้อื่น ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนชั่วคราว
(3) ไม่รวมกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน TTW และ CKP ในปี 2562 และ ปี 2561 ตามลำดับ

2.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งครบวงจรที่สร้างการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และปลอดภัย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทแบ่งออกเป็น 3 ธุรกิจหลัก ดังนี้

2.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

1) ลักษณะบริการ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) เป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ รวม 4 สายทาง ซึ่งได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอ บี ซี) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอ บี ซี)

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ”) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533

ทางพิเศษศรีรัชเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัท (เดิมคือ BECL) เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชจะตกเป็นของ กทพ. ประกอบด้วยทางพิเศษ 3 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) ระยะทางรวม 29.8 กิโลเมตร และ กทพ. ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร บริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้จากค่าผ่านทางของทั้งทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ตามสัดส่วนที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

ในส่วนของค่าผ่านทาง ผู้ใช้ทางพิเศษชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ โดย กทพ.เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท การแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับ กทพ.เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชจะถูกนำมารวมกันและแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ โครงข่ายในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 กทพ. ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 สำหรับ 9 ปีสุดท้าย บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้ายได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 50 เท่ากัน ส่วนโครงข่ายนอกเขตเมืองคือทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี รายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัททั้งหมดตลอดระยะเวลาสัญญา

(2) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)

ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540

ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) มีลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer and Operate) คือบริษัทเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารระบบทางพิเศษ แต่กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นของ กทพ. ระยะทาง 8.7 กิโลเมตร โดยบริษัทได้รับผลตอบแทนจากรายได้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดในสัญญา และจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางตามหลักเกณฑ์เช่นเดียวกันกับสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

(3) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555

บริษัทมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้าง จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง เพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นๆ (ถ้ามี) ลักษณะของโครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 17 กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน 10 ด่าน มีแนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษกบริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 และลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 นอกจากนี้ บริษัทได้เปิดใช้ทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปแจ้งวัฒนะ และต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา ทั้งนี้ บริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ประโยชน์แก่ กทพ. ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

ในการบริหารจัดการโครงการนี้ บริษัทเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทาง และมีสิทธิที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและรายได้อื่น (ถ้ามี) ตลอดระยะเวลาสัมปทาน ซึ่งอัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามที่ตกลงในสัญญา

(4) ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ดำเนินการโดยบริษัทย่อย (“NECL”) ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539

ทางพิเศษอุดรรัถยา มีลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) เช่นเดียวกับทางพิเศษศรีรัช คือ NECL จะเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา โดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษจะตกเป็นของ กทพ. และ กทพ. เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบรายได้ค่าผ่านทางให้ NECL ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งทางพิเศษอุดรรัถยาประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ สำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษ โดย กทพ. เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบให้ NECL รายได้ค่าผ่านทางในส่วนของทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นของ NECL ทั้งหมด

2) <u>รายละเอียดของโครงข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษส่วนต่าง ๆ ดังนี้</u>

ระบบทางพิเศษ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ก่อสร้างและบริหารงานโดย
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	27.1	กทพ.
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ส่วนเอ และบี) (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ส่วนซี) (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ)	29.8	บริษัท
3. ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) (พระราม 9-ศรีนครินทร์)	8.7	บริษัท
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	32.0	NECL
5. ทางพิเศษอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์)	28.0	บมจ.ทางยกระดับดอนเมือง
6. ทางพิเศษฉลองรัชรวมส่วนต่อขยาย (รามอินทรา-อาจณรงค์ และรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	32.9	กทพ.
7. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี)	55	กทพ.
8. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) รวมทางเชื่อมต่อสะพานภูมิพล 1 และ 2	37.8	กทพ.
9. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ)	16.7	บริษัท
รวมระยะทางทั้งสิ้น	**268.0**	

3) <u>ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง</u>

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงข่ายในเขตเมือง ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2554 บริษัทได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางในอัตราร้อยละ 40 และ กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 สำหรับโครงข่ายนอกเขตเมือง บริษัทได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมด ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา

ทางพิเศษ	ลักษณะโครงข่าย	ระยะทาง (กม.)	วันที่เปิดบริการ	รายได้	การแบ่งรายได้ บริษัท : กทพ.
เฉลิมมหานคร					
ดินแดง-ท่าเรือ	ในเขตเมือง	8.9	4 ม.ค. 2524	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60:40 - ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปีสุดท้าย 50:50 - 9 ปีสุดท้าย 40:60
บางนา-ท่าเรือ	ในเขตเมือง	7.9	17 ม.ค. 2526		
ท่าเรือ-ดาวคะนอง	ในเขตเมือง	10.3	8 ส.ค. 2530		

ทางพิเศษ	ลักษณะโครงข่าย	ระยะทาง (กม.)	วันที่เปิดบริการ	รายได้	การแบ่งรายได้ บริษัท : กทพ.
ศรีรัช ส่วนเอ พระราม 9-รัชดาภิเษก ส่วนบี พญาไท-บางโคล่	 ในเขตเมือง ในเขตเมือง	 12.4 9.4	 2 ก.ย. 2536 6 ต.ค. 2539	 บริษัท และ กทพ.	 - 9 ปีแรก 60:40 - ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปีสุดท้าย 50:50 - 9 ปีสุดท้าย 40:60
ส่วนซี รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ	นอกเขตเมือง	8.0	2 ก.ย. 2536	บริษัท	- 100 : 0
ศรีรัช (ส่วนดี) พระราม 9-ศรีนครินทร์	นอกเขตเมือง	8.7	ระยะที่หนึ่ง 2 ธ.ค. 2541 ระยะที่สอง 1 มี.ค. 2543	บริษัท	- 100 : 0
ศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	นอกเขตเมือง	17.0	22 ส.ค.2559	บริษัท	- 100 : 0
อุดรรัถยา แจ้งวัฒนะ-เชียงราก เชียงราก-บางไทร	 นอกเขตเมือง นอกเขตเมือง	 22.0 10.0	 2 ธ.ค. 2541 1 พ.ย. 2542	 บริษัทย่อย (NECL)	 - 100 : 0

4) <u>อัตราค่าผ่านทาง</u>

ทางพิเศษ / ด่านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง (บาท/เที่ยว)		
	4 ล้อ	**6-10 ล้อ**	**มากกว่า 10 ล้อ**
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)	50	75	110
ยกเว้น ด่านอาจณรงค์ 1 (ไปบางนา)	40 *	65 *	100 *
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) (ส่วนเอ บี ซี)	50	75	110
ยกเว้น ด่านประชาชื่น (ขาเข้า)	60	90	140
ด่านประชาชื่น (ขาออก)	10	15	30
ด่านประชาชื่น 1 (ขึ้นจากถนนประชาชื่น) ด่านประชาชื่น 2 (ลงสู่ถนนประชาชื่น) ด่านงามวงศ์วาน 1 (ขาออก) ด่านงามวงศ์วาน 2 (ขาเข้า)	15	20	35
ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)	**25**	**55**	**75**
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	50	80	115
ทางพิเศษอุดรรัถยา	45	100	150
ยกเว้น ด่านเมืองทองธานี	35 *	90 *	140 *
ด่านบางปะอิน	55	120	180

<u>หมายเหตุ</u> : * อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท

การปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช เป็นไปตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพฯ ที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกิดเงินเฟ้อสูงกว่าปกติหรือมีเหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นบริษัท และ กทพ. สามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร โดยมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2556 สำหรับการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2561 กทพ. ไม่มีการปรับอัตราขึ้น โดยยังคงใช้อัตราในปี 2556

การปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นไปตามสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยปรับทุก 5 ปี นับแต่วันที่เปิดดำเนินการโครงการในอัตรา 15 บาท 25 บาท และ 35 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา

และทางพิเศษอุดรรัถยา การปรับอัตราค่าผ่านทางจะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพฯ ที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาทแต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 และมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 สำหรับการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2561 กทพ.ไม่มีการปรับอัตราขึ้น โดยยังคงใช้อัตราในปี 2556

แม้ว่า กทพ.ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศกระทรวงคมนาคม ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชที่บังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2561 และอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยาที่บังคับใช้เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 แต่บริษัทและบริษัทย่อย (NECL) เห็นว่าอัตราค่าผ่านทางตามประกาศดังกล่าวยังคงไม่สอดคล้องกับข้อสัญญา เนื่องจากยังเป็นอัตราเดิมในปี 2556 ซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยยังคงโต้แย้ง กทพ. ในประเด็นนี้

5) <u>การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจทางพิเศษ</u>

- **ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ**

  กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจรติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพฯและปริมณฑล โดยสามารถจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ได้แก่ ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ โดยในปี 2562 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 97.98 ร้อยละ 1.75 และร้อยละ 0.27 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ที่ใช้ทางพิเศษสามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)	สัดส่วน %
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	373,831	30.21
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2)		
2.1 ส่วนในเมือง (ส่วนเอ และบี) (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก)	317,068	25.63
2.2 ส่วนนอกเมือง (ส่วนซี) (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ)	187,663	15.17
3. ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) (อโศก-ศรีนครินทร์)	203,168	16.42
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	91,253	7.38
5. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	64,252	5.19
รวมปริมาณจราจรทั้งสิ้น	**1,237,235**	**100**

เนื่องจากการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านสาธารณูปโภคต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งถือเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของระบบทางพิเศษ กลุ่มลูกค้าจึงมีการกระจายตัวตามจุดหมายการเดินทาง ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด

6) <u>นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจทางพิเศษ</u>

- **<u>กลยุทธ์ทางการตลาดของธุรกิจทางพิเศษ</u>**

จุดเด่นทางการตลาด คือ การให้บริการทางพิเศษศรีรัชมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทางผ่านโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพฯ ทั้งการเดินทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช รวมทั้งทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) มีโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่จากทิศเหนือจรดทิศใต้ และจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ ผู้ใช้ทางสามารถใช้ทางพิเศษเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช ทำให้โครงข่ายระบบทางพิเศษสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ถนนพื้นราบ

สำหรับทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ฝั่งกรุงเทพฯ-ฝั่งธนบุรี ซึ่งมีจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช บริเวณหมอชิต จตุจักร โดยแนวเส้นทางจะข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 ขนานบนทางรถไฟสายใต้โดยผ่านย่านบางพลัด บางบำหรุ ตลิ่งชัน เชื่อมต่อกับสะพานลอยบรมราชชนนีผ่านถนนราชพฤกษ์และสุดทางที่ถนนวงแหวนรอบนอก (ฝั่งตะวันตก) ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางเชื่อมฝั่งกรุงเทพฯ-ธนบุรี ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว นอกจากนี้ สำหรับการเดินทางเข้าเมือง ได้เปิดให้บริการทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯไปทางทิศเหนือของทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ เพื่อเพิ่มความสะดวกต่อผู้ใช้ทางในการเดินทางไปยังรัชดาภิเษก ประชาชื่น แจ้งวัฒนะ และบางปะอิน โดยใช้ทางพิเศษอุดรรัถยาอีกด้วย

จุดด้อยทางการตลาด คือ ข้อจำกัดทางด้านกายภาพทำให้ไม่สามารถระบายรถบริเวณทางลงทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรบนถนนพื้นราบอันเป็นปัจจัยที่มีความไม่แน่นอนที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทได้มีการประสานงานกับตำรวจจราจรของสถานีตำรวจพื้นราบ รวมทั้งการเชื่อมต่อสัญญาณภาพจากกล้อง CCTV บนทางพิเศษไปยัง

ป้อมตำรวจพื้นราบ เพื่อช่วยระบายจราจรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเพิ่มความคล่องตัวของการจราจรในระบบด้วยการปรับปรุงจุดขึ้น-ลงต่างๆ ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถประหยัดเวลา และผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น มีคุณภาพชีวิตในการเดินทางในเมืองหลวงที่ดีกว่าเดิม ทำให้ผู้ใช้ทางได้เห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าการคำนึงถึงปัจจัยทางด้านราคา

ในส่วนของกลยุทธ์ทางการตลาด บริษัทได้มีการดำเนินการ คือ

- **กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ**
  - การมีโครงข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมืองทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของลูกค้าโดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น
  - การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
  - บริษัทมีการติดตามสถิติปริมาณจราจรอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการ Easy Pass ให้เหมาะสมเพื่อปรับปรุงการให้บริการและรองรับจำนวนผู้ใช้ทางพิเศษที่เพิ่มขึ้น บริษัทได้เพิ่มจำนวนช่องบริการ Easy Pass บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่างๆ ในทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทได้ดำเนินการปรับย้ายตำแหน่งช่องทาง Easy Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการ Easy Pass เข้าใช้บริการได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น และลดการตัดกระแสจราจรระหว่างช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด และช่องทาง Easy Pass ซึ่งบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
  - การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคตโดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี
  - บริษัทได้มีการเพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพจราจรบนระบบทางพิเศษตลอดจนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
  - บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและเพิ่มความมั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยบริษัทจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่างๆ ผ่านเว็บไซต์ สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ รวมทั้ง Social Media เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง
  - บริษัทได้ดำเนินการจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ รวมทั้งทางเชื่อมกับทางพิเศษศรีรัช มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ ตามสถานที่ที่อยู่แนวสายทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และแจ้งวัฒนะ เพื่อแนะนำการใช้เส้นทางให้กับ

ผู้ใช้ทาง รวมทั้งยังได้รับทราบความต้องการและข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ทางโดยตรง นอกจากนี้ บริษัทยังได้แนะนำเส้นทางไปร้านอาหาร และสถานที่ท่องเที่ยวผ่าน facebook fanpage ขับ ชิม เที่ยว มีผู้ติดตามเป็นจำนวนมาก

- บริษัทได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ โดยมีผลสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ “ดีมาก”
- การเพิ่มช่อง Easy Pass จากอัตราการเติบโตของปริมาณจราจรในช่อง Easy Pass และหลังจากที่ กทพ. มีนโยบายยกเลิกค่ามัดจำบัตร Easy Pass ทำให้มีปริมาณการใช้ Easy Pass เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องมีการเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้ทางสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง และน้ำมันเชื้อเพลิงได้
- ปรับช่อง Easy Pass ที่ด่านอโศก 4 ประชาชื่นขาเข้า และประชาชื่นขาออกให้เป็นช่องทางขวาสุด เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเข้าช่องทาง Easy Pass ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงป้ายแนะนำช่อง Easy Pass เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ
- ปรับปรุงช่อง Easy Pass ในทางพิเศษศรีรัชทั้งหมดให้เป็น Fast Lane เพื่อให้รองรับการผ่านช่องทางที่เร็วขึ้น ลดการชะลอความเร็วที่ช่องทาง Easy Pass
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ บริษัทได้ติดตั้งสายอากาศชุดที่ 2 (Second Antenna) ที่ช่องทาง Easy Pass เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ Easy Pass กรณีไม้กั้นทางบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางไม่เปิด ทั้งที่มีเงินสำรองในบัญชีเพียงพอต่อการผ่านทาง โดยระบบดังกล่าวจะสั่งเปิดไม้กั้นทางโดยไม่ต้องรอให้เจ้าหน้าที่สั่งเปิด ทำให้สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางได้เร็วขึ้น ลดเวลาในการรอคอย และลดปริมาณการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทางรวมถึงลดมลภาวะทางอากาศอีกด้วย
- โครงการนำร่องระบบ Easy Pass แบบไร้ไม้กั้นทางอัตโนมัติ (ETC Single Lane Free Flow) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ที่ด่านอโศก 3 ด่านอโศก 4 และด่านพระราม 9 จำนวน 7 ช่องทาง โดยการยกไม้กั้นทางอัตโนมัติในช่วงเวลาเร่งด่วนทำให้ผู้ใช้ทางสามารถผ่านช่องทางได้เร็วขึ้น และลดเวลาในการรอคอยบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทางมีผลให้มลภาวะทางอากาศลดลง นอกจากนี้บริษัทนำเทคโนโลยีระบบการอ่านป้ายทะเบียนรถยนต์อัตโนมัติ (Automatic License Plate Recognition: ALPR) มาช่วยในการตรวจสอบรถยนต์ที่ฝ่าด่านเนื่องจากไม่มีบัตร Easy Pass หรือระบบไม่สามารถอ่านบัตร Easy Pass ขณะผ่านช่องทางได้ เริ่มโครงการตั้งแต่วันที่ 27 สิงหาคม 2562 จนถึงปัจจุบัน
- โครงการเติมเงินสำรองค่าผ่านทางเข้าบัญชี Easy Pass ด้วยบัตรเครดิต บัตรเดบิต และ Thai QR Payment บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย พัฒนาการเติมเงินที่ศูนย์บริการลูกค้า อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัชให้รองรับการเติมเงินโดยใช้บัตรเครดิต บัตรเดบิต หรือ Thailand QR Payment โดยเริ่มเปิดใช้งานตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2562
- โครงการชำระค่าผ่านทางที่ช่องทางด้วยบัตร Contactless EMV บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด contactless ตามมาตรฐาน EMV เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางโดยคาดว่าจะสามารถเปิดทดลองใช้งานได้ภายในปี 2563

- **กลยุทธ์ด้านราคาของธุรกิจทางพิเศษ**
  - การกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทางตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้ในสัญญาโครงการเป็นการล่วงหน้า ซึ่งอัตราดังกล่าวเป็นอัตราที่ได้มีความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่เหมาะสมตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ กล่าวคือสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ได้กำหนดให้มีการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่เป็นประจำทุก 5 ปี โดยอ้างอิงตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคกรุงเทพฯ ที่ได้มีการออกประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งการคำนวณดังกล่าวเป็นการคำนวณเพื่อรักษามูลค่าที่แท้จริงของอัตราค่าผ่านทางตามระยะเวลาที่กำหนดของสัญญา และการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน กล่าวคือ จะมีการปรับทุก 5 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการโครงการตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา
  - บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราวๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้ทางหันมาใช้ทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่น บริเวณด่านอาจณรงค์ 1 (จากทางพิเศษฉลองรัชมุ่งหน้าเข้าทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา) และด่านเมืองทองธานีของทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งบริษัทร่วมกับ กทพ.ได้ให้ส่วนลดมาอย่างต่อเนื่อง

- **กลยุทธ์ด้านการจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจทางพิเศษ**
  - การชำระค่าผ่านทางพิเศษ
    - ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชสามารถเลือกใช้บริการทางพิเศษ ณ จุดขึ้น-ลงทางพิเศษต่างๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพฯ ตลอดระยะทาง 65.6 กิโลเมตร โดยผู้ใช้บริการทางพิเศษจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง ณ จุดขึ้นทางพิเศษ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 52 จุด ซึ่งเป็นของทางพิเศษเฉลิมมหานครจำนวน 20 จุด (เช่น ด่านดินแดง บางนา ดาวคะนอง สุขุมวิท พระราม 4 ฯลฯ) และทางพิเศษศรีรัชจำนวน 32 จุด (เช่น ด่านอโศก พระราม 9 ศรีนครินทร์ ยมราช สุรวงศ์ หัวลำโพง คลองประปา ย่านพหลฯ ประชาชื่น พระราม 3 ฯลฯ) และผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางได้ 2 วิธี คือชำระด้วยเงินสดหรือชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass)
    - ผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาที่เชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชออกสู่ด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 32 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้นสำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด และผู้ใช้บริการจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางด้วยเงินสด และชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass)
    - ผู้ใช้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชออกสู่ทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านจัดเก็บค่าผ่านทางจำนวน 9 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทาง ณ จุดทางขึ้นด้วยเงินสดหรือชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass)

- การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

  บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทาง เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้ทางเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติประมาณร้อยละ 41.4

  เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บัตร Easy Pass บริษัทจัดให้มีจุดบริการติดตั้งและตรวจสอบบัตร Easy Pass รวมถึงบริการตัดฟิล์มเพื่อติดตั้ง Easy Pass และทดสอบระบบ Easy Pass โดยผู้ใช้ทางสามารถนำรถยนต์เข้าใช้บริการ ณ จุดบริการ Easy Pass ... Fast Service โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายได้ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช ถนนอโศก-ดินแดง ทุกวันทำการ ตั้งแต่เวลา 09.00-17.00 น. และด่านประชาชื่น (ขาออก) วันทำการ ตั้งแต่เวลา 07.30-22.00 น. วันหยุดเวลา 09.00-22.00 น. รวมทั้งยังได้เพิ่มจุดบริการดังกล่าว ที่ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ บริเวณด่านฉิมพลี โดยเปิดให้บริการทุกวันเสาร์สัปดาห์แรกของเดือน โดยทั้งนี้ บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. และกรมทางหลวงเชื่อมต่อระบบบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเพียงใบเดียว สำหรับทางพิเศษ 7 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของกรมทางหลวง 2 เส้นทาง

- **กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมและสื่อสารการตลาดของธุรกิจทางพิเศษ**

  บริษัทจัดให้มีส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2562 บริษัทยังคงให้ส่วนลดทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย (NECL) โดยให้ส่วนลดแก่ผู้ที่ใช้บริการที่ด่านเมืองทองธานีอย่างต่อเนื่อง

  นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันสงกรานต์และวันขึ้นปีใหม่ บริษัทได้ร่วมมือกับ กทพ. จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ทางพิเศษให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีจุดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางเพื่อสร้างความรู้สึกผูกพันให้กับลูกค้าภายใต้แนวคิดที่ว่าเราพร้อมส่งมอบความสุขด้วยบริการที่ดีให้กับลูกค้าตลอดสายทาง รวมถึงการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และในโอกาสส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ที่ผ่านมา บริษัทร่วมสนับสนุน กทพ. ในการประชาสัมพันธ์ส่วนลดค่าสมัคร Easy Pass และนอกจากนี้ ร่วมกับ กทพ.มอบส่วนลดจำนวน 5 บาท/เที่ยว สำหรับผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชื่น (ขาเข้า) เฉพาะวันทำการในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (05.00-09.00 น.) ระหว่างวันที่ 1 สิงหาคม 2562 จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2562 เพื่อกระตุ้นผู้ใช้ทางพิเศษให้หันมาใช้ Easy Pass มากขึ้น ลดปัญหาการจราจรติดขัดสะสมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง บริษัทในฐานะเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษได้ตอบสนองนโยบายของภาครัฐด้วยการร่วมรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด” ในโครงการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยช่วงเทศกาลสงกรานต์ และปีใหม่ รวมทั้งบริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายผ่านสื่อประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษ Social Media และสถานีวิทยุจราจร เพื่อให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพบนทางพิเศษ และกิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการต่างๆ ของบริษัท

การจัดกิจกรรมพิเศษเนื่องในวันแม่และวันพ่อแห่งชาติให้กับผู้ใช้ทางที่เป็นผู้โชคดี การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง เผยแพร่แผนที่โครงข่ายทางพิเศษ รวมถึงการต่อเชื่อมทางพิเศษกับเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และในปีนี้บริษัทได้จัดกิจกรรมขับปลอดภัย ชวนรู้เทคนิค smart drive จำนวน 2 ครั้ง เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขับอย่างปลอดภัย และลดอุบัติเหตุ พร้อมแนะนำวิธีดูแลรถยนต์เบื้องต้น รวมทั้งการปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินบนทางพิเศษ

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ประกอบด้วย สื่อสารคดี วิทยุ-โทรทัศน์ สปอตวิทยุ เอกสารแผ่นปลิว ป้ายสลับข้อความ (VMS) เว็บไซต์ www.bemplc.co.th ตลอดจนการสื่อสารผ่านโซเชียลมีเดีย (www.facebook.com/bangkokexpresswayandmetro) รวมทั้งการจัดทำ BEM Magazine ราย 2 เดือน เพื่อเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้ทาง รวมทั้งเสริมสร้างความรู้ ความพึงพอใจ และยังเป็นการจูงใจให้ลูกค้าใหม่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องตลอดปี จัดเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีทั้งต่อลูกค้าและสังคม

7) <u>ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจทางพิเศษ</u>

ในปี 2562 สภาพเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมมีการชะลอตัว เนื่องมาจากภาคการส่งออกที่หดตัว ประกอบกับค่าเงินบาทที่แข็งค่า รายได้ภาคการเกษตรอยู่ในระดับต่ำเนื่องจากภัยแล้ง และหนี้ภาคครัวเรือนอยู่ในระดับสูง ก่อให้เกิดความกังวลต่อกำลังซื้อของประชาชน ซึ่งมีผลให้สถาบันการเงินเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อแก่ผู้บริโภครวมถึงสินเชื่อรถยนต์ที่ชะลอตัวลงด้วย ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์หดตัว แม้ว่าครึ่งปีแรกของปี 2562 ยอดขายรถยนต์มีแนวโน้มขยายตัวได้ดี โดยขยายตัวร้อยละ 7 เนื่องจากผลของเศรษฐกิจที่ดีในปี 2561 และมีการเปลี่ยนโมเดลรถยนต์รุ่นใหม่เข้าสู่ตลาด ประกอบกับมีแผนส่งเสริมการขายที่ดี ทำให้มีการเปลี่ยนรถยนต์ใหม่ทดแทน อย่างไรก็ตามยอดขายรถยนต์ในครึ่งปีหลังของปี 2562 มีการชะลอตัวลงทำให้ยอดขายรถยนต์ลดลงร้อยละ 14 *(ที่มา : หนังสือการเงินธนาคาร วันที่ 17 มกราคม 2563)*

แม้ว่าเศรษฐกิจที่ชะลอตัวดังกล่าวส่งผลให้ยอดขายรถยนต์หดตัวลง แต่พื้นฐานความต้องการรถยนต์ยังมีอยู่ เนื่องจากรถยนต์ที่วิ่งบนท้องถนนมีอายุเฉลี่ย 7 ปี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ตามสิทธิโครงการรถยนต์คันแรก จึงมีความต้องการใหม่อยู่ และเมื่อเทียบจากสถิติการจดทะเบียนรถยนต์สะสม ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานครในปี 2562 มีปริมาณถึง 10,686,442 คัน และพบว่ามีปริมาณการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ จำนวน 975,204 คัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเล็กน้อย และจากเดิมที่มีปริมาณรถยนต์สะสมที่มากอยู่แล้ว ในขณะที่ถนนในกรุงเทพมหานครมีความยาวเพียง 5,500 กิโลเมตร จึงส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดสะสมในทุกเขตของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีปริมาณรถยนต์เกินกว่าความจุของถนนในกรุงเทพมหานครจะรับได้ ส่งผลให้อัตราความเร็วเฉลี่ยรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นในในชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้าอยู่ระหว่าง 5-11 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และชั่วโมงเร่งด่วนเย็นอยู่ที่ 5.1-13 กิโลเมตรต่อชั่วโมง *(ที่มา : ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ TMB 17 มกราคม 2563, เว็บไซต์กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงานกรมการขนส่งทางบก มกราคม 2563)*

นอกจากนั้นในปี 2562 มีการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล อีกทั้งการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ ปัญหาการจอดรถกีดขวาง และไม่เคารพกฎจราจร ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างต่อเนื่อง และหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบต่อการเติบโตของปริมาณการจราจรระบบทางพิเศษโดยรวม

8) <u>การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจทางพิเศษ</u>

- **ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ**

กทพ. เป็นหน่วยงานหนึ่งของภาครัฐที่รับผิดชอบในการก่อสร้างทางพิเศษสำหรับให้บริการต่อการสัญจรของรถยนต์ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งการบรรเทาปัญหาการจราจร โดย กทพ. เชิญชวนให้ผู้สนใจเข้าร่วมจัดทำข้อเสนอการลงทุน บริษัทจึงทำการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอขอลงทุนเพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม

โครงการทางพิเศษภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี และสัญญาสัมปทานการลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ กทพ. กำหนดรูปแบบ (Characteristic) สายทาง พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นบริษัทจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระและผู้ตรวจแบบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์ แสดงว่างานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ และบริษัทมีสิทธิได้รับค่าผ่านทางตามเงื่อนไขสัญญาได้ โดยในการก่อสร้างที่ผ่านมา บริษัทได้ว่าจ้างผู้จัดการโครงการเป็นผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางพิเศษเป็นโครงการขนาดใหญ่อาจเกิดปัญหาในเรื่อง Cost Overrun และปัญหาการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จทันเวลา การจ้างในลักษณะ Lump Sum Turnkey จะเป็นการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ และในการว่าจ้างผู้บริหารโครงการ บริษัทคัดเลือกผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์มาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้าง เพื่อผลสำเร็จของงานที่มีคุณภาพในเวลาที่กำหนด

สำหรับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งบริษัท และ กทพ. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 14 ธันวาคม 2585 โดยมีระยะเวลาในการก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน กทพ. เป็นผู้กำหนดสายทาง พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัทภายในเวลาที่กำหนด โดยบริษัทมีหน้าที่ออกแบบและทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. และวิศวกรอิสระ ซึ่งวิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์เมื่องานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ โดยบริษัทได้ว่าจ้าง บมจ.ช.การช่าง ซึ่งเป็นผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ในการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษทุกสายทางที่บริษัทได้รับสัมปทานมาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey

ตามสัญญาสัมปทานโครงการนี้ บริษัทมีสิทธิในการบริหารจัดการ และให้บริการ ได้แก่ การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ภัย และการบำรุงรักษา โดยบริษัทมีสิทธิที่จะได้รับค่าผ่านทางทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน

9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ธุรกิจทางพิเศษ)

บริษัทและบริษัทย่อยได้ดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจสามารถสรุปได้ดังนี้

ตั้งแต่ช่วงการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆ ในการปฏิบัติอย่างเหมาะสม สำหรับการก่อสร้างในเขตเมืองที่มีประชาชนอาศัยอยู่มาก โดยนำเทคนิคการก่อสร้างแบบ Segmental Box Girder มาใช้ ทำให้บริษัทสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นกว่าการก่อสร้างโดยวิธีการอื่นที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในขณะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสังคมรอบข้าง และมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรบนพื้นล่างให้น้อยที่สุดในช่วงระหว่างงานก่อสร้าง และบริษัทไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

ในการบริหารโครงการระบบทางพิเศษ บริษัทได้ตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษ รวมถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยบริษัทได้มีการปรับปรุงทบทวนกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 โดยบริษัทมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อมด้วยแนวทางการดำเนินงานดังต่อไปนี้

- ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ โดยบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการ พนักงาน และชุมชน
- สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน และส่งเสริมการใช้พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องต่อกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
- เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชนและผู้ที่เกี่ยวข้อง

โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ดังนี้

- ระบบงานคุณภาพ ISO 9001 : 2015
- ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2015

ในปี 2562 บริษัทยังคงรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่างๆ ที่อาจมีโอกาสเกิดขึ้น รวมทั้งได้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

1. เปลี่ยนโคมไฟชนิด LED ทดแทนโคมไฟเดิมในอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางของทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) ทำให้สามารถประหยัดพลังงานเทียบกับโคมไฟเดิมได้ถึงร้อยละ 45
2. โครงการติดตั้ง Solar Cell บนอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และศูนย์ควบคุมทางพิเศษในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงได้ถึงร้อยละ 25 สำหรับอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และร้อยละ 11 สำหรับศูนย์ควบคุมทางพิเศษ

สำหรับการจัดการด้านความปลอดภัย บริษัทมีหน่วยงานวิเคราะห์วิศวกรรมที่พร้อมด้วยบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยบนทางพิเศษทำหน้าที่ศึกษาผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ โดยมีการจัดทำแบบจำลอง Traffic Simulation เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมทั้งตรวจสอบความปลอดภัย

ทางถนน วิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายบนทางพิเศษ ศึกษาคุณสมบัติและรูปแบบการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาปรับปรุงทางพิเศษให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดสำหรับผู้ใช้ทาง รวมทั้งการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยบริษัทได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาดำเนินการดังนี้

- การปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษ โดยบริษัทได้ทำการตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยพื้นที่หัวเกาะทางแยก (Gore Area) และติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ได้แก่ อุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) ถังรับแรงปะทะ (Cushion Tank) หลักนำทางชนิดให้ตัว (Flexible Guide Post) ทาพื้นด้วยสี Cold Plastic สีแดง เพื่อกระตุ้นเตือนถึงจุดอันตรายที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุ

บริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานตลอดจนผู้บริหาร เพื่อเสริมสร้างความรู้ และทักษะในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2015 ตลอดจนการจัดกิจกรรมปลูกจิตสำนึกทั่วทั้งองค์กร และการดำเนินกิจกรรมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกับสังคมรอบข้างอีกด้วย

2.1.2 ธุรกิจระบบราง

1) <u>ลักษณะบริการ</u>

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจำนวน 2 โครงการ จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน”) บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานกับ รฟม. เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 ระยะเวลา 33 ปี นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) โดยบริษัทมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ตลอดระยะเวลาสัมปทานโครงการ โดยโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ประกอบด้วย ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ดังนี้

- **ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ** ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งใต้ดินสายแรกของไทย มีระยะทาง 20 กิโลเมตร จำนวน 18 สถานี เปิดให้บริการเดินรถเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 บริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า
- **ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ** มีระยะทางรวม 28 กิโลเมตร เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบผสมทั้งใต้ดินและยกระดับ โดยมีสถานีรวมทั้งสิ้นจำนวน 20 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 4 สถานี และสถานียกระดับ 16 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่สถานีหัวลำโพง และสถานีบางซื่อ และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน บริษัทเป็นผู้ลงทุนจัดหาติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์งานระบบ โดยแบ่งการดำเนินงานช่วงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้

- ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560
- ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ได้เริ่มเปิดทดลองเป็นช่วงสถานีและเชื่อมต่อกับโครงการช่วงที่ 1 เพื่อให้ประชาชนได้ทดลองใช้บริการจนถึงสถานีหลักสอง ตั้งแต่วันที่ 29 กรกฎาคม 2562 โดยไม่คิดค่าโดยสารเป็นเวลา 2 เดือน โดยเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 ได้เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบถึงสถานีหลักสอง และจัดเก็บค่าโดยสารตามปกติ และ
- ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ได้เริ่มเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการ โดยไม่เก็บค่าโดยสารเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2562 และมีกำหนดเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการภายในมีนาคม 2563 ซึ่งมีสถานีท่าพระเป็นสถานีเชื่อมต่อหลักที่ให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสถานีท่าพระ เพื่อโดยสารออกนอกเมืองไปทางฝั่งตะวันตกผ่านสถานีบางไผ่ไปยังสถานีหลักสอง หรือเพื่อโดยสารเข้าในเมืองชั้นในผ่านสถานีอิสรภาพไปยังสถานีหัวลำโพง รวมถึงยังสามารถเดินทางไปสถานีเตาปูน เพื่อเชื่อมต่อไปยังโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โดยโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เมื่อเปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้ว จะมีรถไฟฟ้าวิ่งให้บริการทั้งหมดจำนวน 54 ขบวน โดยมีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุดตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

(2) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง”) ช่วงสถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน มีระยะทาง 23 กิโลเมตร รวม 16 สถานี เป็นสถานีแบบยกระดับทั้งหมด โดยมีสถานีเตาปูนเป็นสถานีเชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล โดยสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสายสีม่วงไปสายสีน้ำเงินได้ที่สถานีเตาปูน และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)

โดยบริษัทได้รับสัมปทานการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost ซึ่ง รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่วิ่งบริการ จำนวน 21 ขบวน มีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุด ในวันจันทร์-วันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 05.30-24.00 น. และในวันเสาร์-วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

โครงการรถไฟฟ้า	สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)		สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)
	(สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)	(สถานีหัวลำโพง-หลักสองและสถานีบางซื่อ-ท่าพระ)	(สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)
ประเภทสัมปทาน	PPP Net Cost	PPP Net Cost	PPP Gross Cost
ระยะเวลาสัมปทาน	33 ปี (นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน)		30 ปี (2556 - 2586)
จำนวนสถานี	18 สถานี	20 สถานี	16 สถานี
ระยะทาง	20 กิโลเมตร	28 กิโลเมตร	23 กิโลเมตร

2) <u>รายได้</u>

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 2 ลักษณะ คือ รายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

- **รายได้ค่าโดยสาร**

  ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระหว่างบริษัท และ รฟม. บริษัทมีสิทธิในการให้บริการเดินรถและจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน โดยบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญาสัมปทาน

  บริษัทจัดเก็บค่าโดยสารตามจำนวนสถานีที่ผู้ใช้บริการเดินทาง โดยอัตราค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้า ณ วันที่เริ่มให้บริการจะเป็นไปตามอัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิงที่ใช้บังคับ คือ วันที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ ทั้งนี้ ตามสัญญาสัมปทานได้กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าโดยสารทุก 24 เดือน โดยคำนวณบนพื้นฐานของการเปลี่ยนแปลงตามความเป็นจริงของดัชนีราคาผู้บริโภคที่ไม่รวมหมวดอาหารของกรุงเทพฯ (Bangkok Non-food Consumer Price Index) โดยเทียบจากอัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิง

  บริษัทได้ปรับอัตราค่าโดยสารตามข้อตกลงในสัญญาสัมปทานมาโดยลำดับ อัตราค่าโดยสารที่ประกาศใช้อยู่ในปัจจุบันเป็นอัตราที่ปรับเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561 ซึ่งจะใช้จนถึงวันที่ 2 กรกฎาคม 2563

- **รายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา**

  บริษัทได้รับค่าจ้างบริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) ระยะที่ 2 (ระยะเวลาประมาณ 27 ปี) โดยเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

3) <u>การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจระบบราง</u>

- **ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

  กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่อาศัยอยู่รอบเส้นทางและกลุ่มที่มิได้อาศัยอยู่รอบเส้นทางแต่มีความจำเป็นต้องเดินทางผ่านหรือมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทาง และสามารถแบ่งกลุ่มย่อยตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังนี้

  1. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางไปทำงาน
  2. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางไปโรงเรียน/สถานศึกษา
  3. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว (Tourists) / การพักผ่อน
  4. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางไปทำกิจกรรมพิเศษ เช่น การสัมมนา หรือการประชุม
  5. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางอื่นๆ เช่น การติดต่อกิจธุระ

4) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจระบบราง

- **<u>กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจระบบราง</u>**

  - สร้างสรรค์และพัฒนารูปแบบการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า MRT

    รถไฟฟ้า MRT สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีเส้นทางการเดินรถจากสถานีเตาปูนถึงสถานีหัวลำโพง โดยในไตรมาสที่ 3 ปี 2562 ได้เปิดสถานีให้บริการเพิ่มจากสถานีหัวลำโพงไปยังสถานีวัดมังกร ถึงสถานีหลักสอง และในเดือนธันวาคม 2562 ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการ ช่วงหัวลำโพง-บางแค โดยไม่เก็บค่าโดยสาร ซึ่งเมื่อเปิดให้บริการครบทั้งระบบจะมีระยะทาง 48 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ (Central Business District-CBD) พื้นที่ที่อยู่อาศัย (Residential Area) และมีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญซึ่งมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร อาทิ จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) ที่สถานีสีลม สถานีสุขุมวิท สถานีสวนจตุจักร และสถานีบางหว้า สายสีแดง (Airport Rail Link) ที่สถานีเพชรบุรี ซึ่งเป็นการเดินทางเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน นอกจากนี้ยังมีจุดเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟไทย ที่สถานีหัวลำโพง และสถานีบางซื่อ สำหรับการเชื่อมต่อทางเดินระหว่างสถานีกับอาคาร ปัจจุบันมี 6 จุด ได้แก่

    - อาคารจัตุรัสจามจุรี และสามย่านมิตรทาวน์ (อาคารพักอาศัย อาคารสำนักงาน และศูนย์รวมความบันเทิงและการศึกษา) กับสถานีสามย่าน
    - ศูนย์การค้ายูเนี่ยนมอลล์ กับสถานีพหลโยธิน
    - อาคาร Interchange 21 (อาคารสำนักงาน) และอาคาร Terminal 21 (ศูนย์การค้า โรงแรม อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัย) กับสถานีสุขุมวิท
    - ศูนย์การค้า CentralPlaza Grand Rama 9 และอาคาร G Tower กับสถานีพระราม 9
    - ศูนย์สรรพสินค้าซีคอนบางแค กับสถานีภาษีเจริญ และ
    - ศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางแค กับสถานีหลักสอง

    พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อการทำงาน รองมาเป็นการเดินทางเพื่อการศึกษา โดยจะเดินทางมากในช่วงเวลาเร่งด่วน ในขณะที่การเดินทางช่วงนอกเวลาเร่งด่วนนั้น ยังสามารถรองรับการใช้บริการที่เพิ่มขึ้นได้ บริษัทจึงกำหนดกลยุทธ์เพื่อลดความหนาแน่นของผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วนขึ้น ให้สอดคล้องกับปัจจัยในการเลือกใช้บริการของผู้โดยสาร ลดเวลาการใช้บริการและเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง โดยการจัดกิจกรรมกระตุ้นให้ผู้โดยสารปรับพฤติกรรมการเดินทางในช่วงเช้าให้เร็วขึ้น ในกิจกรรม “MRT Lucky Hour มาเช้าลุ้นโชค” นอกจากนี้ บริษัทยังมีกลยุทธ์ในการเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการที่เดินทางด้วยบัตรโดยสาร เพื่อความสะดวกในการเดินทาง ลดระยะเวลาการใช้บริการภายในสถานี และยังเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัท ด้วยการเพิ่มสิทธิประโยชน์ในบัตรโดยสาร ทำความร่วมมือร่วมกับพันธมิตรต่างๆ เช่น การให้ส่วนลดในการออกบัตรหรือเติมเงินบนบัตรโดยสาร หรือการให้สิทธิประโยชน์พิเศษสำหรับผู้ถือบัตรโดยสาร

- มุ่งเน้นคุณภาพการบริการ

  บริษัทมีนโยบายมุ่งเน้นคุณภาพการบริการโดยถือว่า “การบริการอยู่เหนือสิ่งอื่นใด” นอกจากนั้น บริษัทยังมีนโยบายให้รถไฟฟ้า MRT เป็น “ส่วนหนึ่งในชีวิตของคนกรุงเทพ” ภายใต้การดำเนินงานอย่างมืออาชีพ โดยการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของรถไฟฟ้า MRT ที่ให้บริการการเดินทางแล้ว ยังมีการสร้างคุณค่าเพิ่มให้คนกรุงเทพรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในวิถีชีวิต จากนโยบายดังกล่าว บริษัทจึงกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านคุณภาพการบริการ ดังนี้

  - ความปลอดภัย (Safety) บริษัทถือว่าความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เป็นความสำคัญสูงสุดที่พนักงานทุกคนต้องพึงตระหนัก และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดความปลอดภัยของบริษัทอย่างเคร่งครัด โดยที่ผ่านมาบริษัทมีการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องตลอดจนมีการกำกับดูแลการให้บริการมีมาตรฐานตามข้อกำหนดความปลอดภัยของประเทศไทยและเทียบเท่าระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนชั้นนำของโลก
  - ความสะดวก (Convenience) บริษัทให้ความสำคัญในการดูแลการทำงานของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ ในระบบรถไฟฟ้า MRT เพื่อให้ทำงานได้ตามเป้าหมาย นอกจากนี้บริษัทได้เล็งเห็นถึงความสะดวกของผู้โดยสารในช่วงการเดินทางที่แออัด เช่น ช่วงงานเทศกาลหรือการจัดนิทรรศการรายรอบเส้นทาง โดยจัดให้มีการเพิ่มจุดจำหน่ายเหรียญโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการบริการอย่างดีที่สุด
  - ความรวดเร็ว (Fast) บริษัทจะควบคุมให้ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟฟ้าและตารางการให้บริการรถไฟฟ้ารองรับกับความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลา
  - ความเชื่อถือได้ (Reliability) บริษัทจะดูแลให้รถไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณอยู่ในสภาพดี และไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการของบริษัท
  - การตรงต่อเวลา (Punctuality) บริษัทจะควบคุมให้ตารางการเดินรถไฟฟ้าและการเทียบจอดในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไปจากที่เวลากำหนดน้อยที่สุด

- สร้างรูปแบบบัตรโดยสารที่ตรงกับความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม

  บริษัทมีการวิเคราะห์ลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการประจำและใช้บริการเป็นครั้งคราว เพื่อจัดทำและวางแผนการออกบัตรโดยสารชนิดต่างๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม และดึงดูดกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการเป็นครั้งคราวให้หันมาใช้บัตรรถไฟฟ้า MRT ในการเดินทางมากขึ้น การพัฒนาบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับเทคโนโลยีและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้บัตร ให้สามารถใช้บัตรร่วมกันได้ทั้งรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และ MRT สายสีม่วง การประสานความร่วมมือกับสถาบันการเงินในการออกบัตรร่วมธุรกิจที่สามารถใช้ทำธุรกรรมทางการเงินและเดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้แก่ ความร่วมมือกับธนาคารกสิกรไทย ในการทำบัตรแก่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ การจัดทำบัตรโดยสารธุรกิจร่วมกับองค์กรหรือหน่วยงานอื่นๆ นอกจากนี้ยังออกผลิตภัณฑ์ในรูปแบบคูปองเติมเงิน (Top Up Voucher) ให้กับองค์กรที่สนใจ อาทิ บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้แจกเป็นสวัสดิการแก่พนักงานในการนำมาเติมมูลค่าในบัตรโดยสารของพนักงานอีกด้วย

- **<u>กลยุทธ์ด้านราคาของธุรกิจระบบราง</u>**

  บริษัทจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทางการเดินทาง (Distance Related Fare) เพื่อทำให้เกิดความยุติธรรมต่อผู้โดยสารในการเดินทางในระยะทางที่ต่างกัน พร้อมส่วนลดแก่กลุ่มนักเรียน/นักศึกษา และกลุ่มเด็ก/ผู้สูงอายุ รวมทั้งคำนึงถึงอัตราการเก็บค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่น โดยการเก็บค่าโดยสารดังกล่าว บริษัทจะปรับอัตราค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน

- **<u>กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาดของธุรกิจระบบราง</u>**

  บริษัทได้แบ่งลูกค้ากลุ่มเป้าหมายออกเป็นกลุ่มต่างๆ ทำให้สามารถกำหนดกลยุทธ์การส่งเสริมการขายให้เกิดประสิทธิภาพครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายโดยรวม ทั้งนี้ บริษัทได้วางแผนการส่งเสริมการขายและแผนการตลาดให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมของลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

  - สนับสนุนและประชาสัมพันธ์พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) เพื่อกระตุ้นให้นำรถยนต์ส่วนตัวเข้าไปจอดในจุดที่ให้บริการ เพื่อเดินทางเข้าไปในเขตธุรกิจ (Business District) เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม ถนนรัชดาภิเษก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อีกช่องทางหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นส่วนสำคัญในการช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน
  - การชำระเงินด้วยบัตรเครดิต (Credit Card) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร และจัดรายการส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัท และธนาคารชั้นนำ อาทิ บริษัท แอดวานซ์ ไวร์เลส เน็ทเวอร์ค จำกัด (มหาชน) (AIS) บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) บริษัท เอฟดับบลิวดี ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยสมุทรประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) บริษัท เดอะมอลล์ กรุ๊ป จำกัด (M Card) บริษัท บุญรอด เทรดดิ้ง จำกัด (Singha Rewards) ในการมอบส่วนลดเติมเงินบนบัตรโดยสาร การให้เครดิตเงินคืนรวมถึงการแลกคะแนนสะสมของบัตรเครดิต KTC Citibank UOB กรุงศรี เพื่อเพิ่มมูลค่าการบริการและเสนอสิทธิประโยชน์ในการใช้บัตรโดยสาร โดยมุ่งเน้นการกระตุ้นให้ผู้โดยสารเปลี่ยนพฤติกรรมจากการใช้เหรียญโดยสาร เป็นการใช้บัตรโดยสารให้มากขึ้น ซึ่งลูกค้าจะได้รับความสะดวกรวดเร็วพร้อมสิทธิประโยชน์ต่างๆ
  - การเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวเดินทางในระบบผ่านการให้ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT และการนำเสนอบัตรโดยสารประเภทต่างๆ แก่หน่วยงานองค์กร อาคารสำนักงาน หรือโรงแรม ทั้งที่อยู่ในและนอกเส้นทาง โดยสามารถทำหน้าบัตรที่เป็นสัญลักษณ์ขององค์กรหรือกิจกรรมสำคัญ เป็นการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย ซึ่งจะทำให้เกิดการกระจายของบัตรโดยสารถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ที่ใช้บริการเดิมและกลุ่มผู้โดยสารที่ยังไม่เคยใช้บริการมาก่อนให้เกิดการทดลองใช้
  - การสร้างและการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relation Management) โดยการบริหารจัดการระบบข้อมูลสมาชิก MRT Club การสร้างเครือข่ายและความสัมพันธ์อันดีกับผู้ใช้บริการทั่วไป ให้เป็นไปตามกระบวนการ CRM ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการตลาดเพื่อสร้างความภักดีและการรักษาลูกค้า (Loyalty Marketing) โดยมุ่งตอบสนองความพึงพอใจของผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยใช้ช่องทางการสื่อสารผ่าน Social Network และสื่อประชาสัมพันธ์ภายในสถานี รวมถึงการออกบูธกิจกรรมทั้งภายในและภายนอกเส้นทาง นอกจากนี้ยังทำความร่วมมือร่วมกับพันธมิตรแบบ Win-Win Strategy ในการจัดกิจกรรมพิเศษให้กับผู้โดยสารอีกด้วย
  - การสร้างความภักดีในตราสินค้า (Brand Loyalty) และสร้างการรับรู้ในตราสินค้า (Brand Awareness) ด้วยการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด สร้างภาพลักษณ์ การตอบแทนลูกค้าและสังคม เป็นการปลูกฝังทัศนคตินี้ให้แก่เยาวชนกลุ่มเป้าหมายและผู้ใช้บริการ โดยการสร้าง

มูลค่าเพิ่ม (Value Added) อย่างต่อเนื่อง อาทิ การสร้างความสัมพันธ์กับพันธมิตรเพื่อจัดหาสิทธิประโยชน์ให้แก่ผู้ถือบัตรโดยสารในการรับส่วนลดร้านค้า ร้านอาหาร โรงภาพยนตร์ หรืองานอีเวนท์ต่างๆ รอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT

- การพัฒนาระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์สำหรับเติมเงินบัตรโดยสารแบบออนไลน์ (Online top-up) และการชำระค่าโดยสารผ่านโทรศัพท์มือถือโดยไม่ใช้บัตร (Mobile payment) ด้วยแอปพลิเคชั่นทรูมันนี่ วอลเล็ท และมีแผนการพัฒนาระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์สำหรับร้านค้าต่างๆ ภายใน Metro Mall เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT
- สนับสนุนการใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐในระบบ MRT โดยการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (ระบบ AFC) ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT
- การนำระบบ EMV Contactless Transit เข้ามาใช้สำหรับการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต โดยผู้โดยสารสามารถชำระค่าโดยสารแทนบัตรโดยสาร ซึ่งในปัจจุบันประเทศอังกฤษและสิงค์โปรได้นำระบบ EMV เข้ามาในการชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ในการเดินทาง ซึ่งในขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมของระบบ

- **<u>กลยุทธ์ด้านการสื่อสารการตลาดของธุรกิจระบบราง</u>**
  - การเลือกใช้ช่องทางสื่อสารและประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายของแต่ละกิจกรรมส่งเสริมการตลาด โดยการบริหารจัดการพื้นที่และช่องทางภายในระบบรถไฟฟ้า MRT อาทิ ป้ายประชาสัมพันธ์ภายในสถานี (Standee) สื่อบนจอเครื่องจำหน่ายเหรียญโดยสาร สื่อปฏิทินกิจกรรมรอบเส้นทาง (Event Calendar) บนจอมอนิเตอร์ สื่อ Digital สื่อ Social Network รวมถึงสื่อภายนอกจากพันธมิตร เพื่อให้ข้อมูลการเดินทางในระบบแก่ผู้ใช้บริการ อีกทั้งบริษัทยังมุ่งเน้นการพัฒนา Mobile Application ภายใต้ Bangkok MRT Application เพื่อรองรับการวางแผนการเดินทางของผู้โดยสาร
  - เน้นการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารเข้าถึงผู้ใช้บริการปัจจุบันรวมถึงกลุ่มลูกค้าใหม่ โดยการออกบูธประชาสัมพันธ์แนะนำการใช้บริการทั้งภายในและภายนอกเส้นทางการเดินรถ พร้อมแนะนำข้อมูลที่เป็นประโยชน์ อาทิ ข้อมูลสิทธิประโยชน์บัตรโดยสาร การสมัครสมาชิก MRT Club การแนะนำกิจกรรม MRT Lucky Hour การแนะนำช่องทางติดตามผ่านสื่อ Social Media และ Bangkok MRT Application โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้ข้อมูลด้านการบริการและสิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการ ในปี 2562 มุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์ในเรื่อง Happy Blue Line Again in 2019 โดยตอกย้ำถึงความตรงเวลา สะดวก รวดเร็วในการเดินทาง และมีเวลาเพื่อการใช้ชีวิตร่วมกับครอบครัวมากขึ้นจากการใช้บริการ สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้
  - การสื่อสารเพื่อสร้างจุดหมายการเดินทาง (Create Destination) เป็นการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลการเดินทางรอบเส้นทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างต่อเนื่อง ผ่านการจัดทำปฏิทินกิจกรรมรอบเส้นทาง (Event Calendar) แผนที่แสดงเส้นทางและสถานที่ต่างๆ อาทิ อาคารสำนักงาน สถานศึกษา โรงแรม ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญอื่นๆ ข้อมูลการเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งประเภทอื่นๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยสามารถสืบค้นผ่านช่องทาง Website และ Bangkok MRT Application

- การสร้างความมั่นใจในการเดินทางด้วยการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัย (Safety) การให้บริการ (Service) ให้กับผู้โดยสาร และประชาชน ผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสื่อมวลชนต่างๆ อีกทั้งจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์การให้บริการและกิจกรรมด้านความปลอดภัยในสถานที่ต่างๆ เช่น สถานศึกษา อาคารสำนักงาน เพื่อให้ผู้โดยสารและประชาชนเกิดความรู้และความเข้าใจในระบบความปลอดภัยของรถไฟฟ้า MRT เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจในการใช้บริการ

- **<u>กลยุทธ์ด้านการพัฒนาของธุรกิจระบบราง</u>**

  บริษัทมีกลยุทธ์ในการพัฒนาคุณภาพและบริการอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง และไม่หยุดนิ่ง เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจสูงสุดทั้งในด้านความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้มีผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ในจำนวนเพิ่มขึ้น ปัจจุบันบริษัทร่วมมือกับสถาบันการเงินที่จะทำให้สามารถถือบัตรหนึ่งใบที่สามารถทำธุรกรรมต่างๆ ได้หลากหลาย

- **<u>กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจระบบราง</u>**

  ด้วยการเพิ่มจุดออกตั๋วโดยสาร (Sales Outlet) นอกเหนือจากการออกตั๋วโดยสารได้ที่เครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติและที่ห้องออกบัตรโดยสารของสถานี เช่น การจัดการขายตรง (Direct Sales) ให้กับหน่วยงานต่างๆ เช่น องค์กร ธนาคาร สถานศึกษา โรงแรม บริษัทเอกชน เป็นต้น ในการจัดทำหน้าบัตรพิเศษให้กับองค์กร/สถาบัน สามารถนำบัตรโดยสารไปใช้ได้ในโอกาสต่างๆ เช่น มอบให้พนักงานเพื่อสร้างขวัญกำลังใจ มอบให้ลูกค้าเพื่อแสดงความขอบคุณ หรือแม้แต่การสร้างแบรนด์และใช้เป็นสื่อประชาสัมพันธ์ ทำให้บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT เป็นมากกว่าบัตรโดยสาร

5) <u>ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจระบบราง</u>

<u>ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล</u>

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น และมีระบบขนส่งหลายรูปแบบ อาทิ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสาร รถไฟฟ้า รถไฟ ไมโครบัส รถแท็กซี่ ซึ่งกรุงเทพฯ ประสบปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมาก อันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของประชากรในชุมชนเมือง และความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่สูงมากขึ้น ในขณะที่พื้นที่การจราจร และระบบขนส่งสาธารณะยังไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง รัฐบาลจึงมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางด้านการขนส่งสาธารณะต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

ทั้งนี้ การเดินทางของประชาชนกรุงเทพฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ ระบบขนส่งส่วนบุคคล และระบบขนส่งสาธารณะ

- **ระบบขนส่งส่วนบุคคล**

  โครงสร้างที่อยู่อาศัยของประชากรในกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑลที่มีการกระจายโดยรอบ การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจึงได้รับความนิยม อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของบุคคลที่มีรายได้สูง หรือชนชั้นกลาง ผนวกกับความไม่เพียงพอของระบบขนส่งมวลชน และค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ตลอดจนคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย ส่งผลให้การใช้รถยนต์ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นและสะดวกสบายต่อการเดินทาง ทั้งนี้ การขยายตัวของพื้นที่การจราจรในเขตกรุงเทพฯ ยังเป็นไปอย่างจำกัด และไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถยนต์

- **ระบบขนส่งสาธารณะ**

  ปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน และการเติบโตของโครงการอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทาง ส่งผลให้ความต้องการของผู้บริโภคต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะบางประเภทเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบรถไฟฟ้า ซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเลือกที่อยู่อาศัยและการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองที่ให้ความสำคัญกับความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางเป็นปัจจัยสำคัญ

  - **รถโดยสารประจำทาง**

    ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหลากหลายรูปแบบให้บริการประชาชน โดยมีอัตราค่าบริการที่แตกต่างกันเพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกแก่ผู้โดยสาร แต่รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ สาเหตุอยู่ในช่วงการนำรถโดยสารบางส่วนมาปรับปรุงและการปฏิรูปจัดระเบียบเส้นทางเดินรถใหม่ โดยแม้ว่าในปัจจุบันรถที่สามารถให้บริการมีจำนวนทั้งสิ้น 13,461 คัน รวมถึงรถตู้โดยสารประจำทางกว่า 4,000 คัน ที่ได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ซึ่งรถโดยสาร ขสมก.ได้มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีเพื่อรองรับระบบ GPS และ E-Ticket ให้บริการในหลายเส้นทาง นอกจากนี้เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2562 รถโดยสาร ขสมก. ได้เพิ่มทางเลือกในการชำระเงินสำหรับผู้ใช้บริการ โดยการรับชำระค่าโดยสารแบบไร้เงินสด ผู้ใช้บริการสามารถชำระผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ บัตร E-Ticket ของ ขสมก. คิวอาร์โค้ด Mobile Banking (Application) และบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตแบบ Contactless

    แต่จากปัญหาการจราจรโดยรวมบนถนนที่ยังมีความแออัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างเวลาในช่วงเช้า 6:30-8:30 น. และช่วงเย็น 16:30-18:30 น. และในช่วงฤดูฝนการเดินทางจึงไม่มีประสิทธิภาพและใช้เวลาในการเดินทางมาก ทั้งยังได้รับผลกระทบจากปัญหาความปลอดภัยในการให้บริการและมลพิษจากระบบไอเสียของรถยนต์ รวมถึงมลพิษทางอากาศ PM 2.5 ที่สูงเกินกว่าค่ามาตรฐานและเป็นอันตรายต่อสุขภาพอีกด้วย

  - **รถไฟ**

    ในช่วงที่ผ่านมา ภาครัฐมีนโยบายเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีรายได้น้อยให้สามารถใช้จ่ายผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้บริการรถเมล์ รถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) และรถไฟ โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในวงเงินไม่เกิน 500 บาทต่อระบบต่อเดือน แต่ทั้งนี้การให้บริการด้วยระบบรถไฟยังขาดความสะดวกสบาย และความปลอดภัย เนื่องจากสภาพรถไฟที่ไม่เอื้ออำนวยและไม่มีระบบปรับอากาศ อีกทั้งเป็นการขนส่งในทิศทางที่จำกัดไม่ครอบคลุมทั้งตัวเมือง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้เร่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เพิ่มเติมหลากหลายเส้นทาง รวมถึงโครงการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงแห่งใหม่ เพื่อรองรับรถจักรแบบเก่าและแบบใหม่ และเพื่อพัฒนาระบบรางรถไฟไทยตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ทั้งนี้ การให้บริการรถไฟของ รฟท. ไม่ถือเป็นคู่แข่งของบริษัทโดยตรง เนื่องจากเส้นทางการให้บริการที่มีความแตกต่างกัน โดย รฟท.จะเน้นการให้บริการนอกเมืองเป็นหลัก

  - **รถไฟฟ้า BTS**

    รถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทยที่วิ่งบนรางคู่ยกระดับแยกทิศทางไปและกลับ โดยเริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิทและสายสีลม ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้า BTS มีระยะทางในการให้บริการรวม 50.85 กิโลเมตร

และจำนวนสถานีทั้งสิ้น 44 สถานี โดยในวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ใต้) ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และในวันที่ 9 สิงหาคม 2562 ได้เริ่มเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการสถานีห้าแยกลาดพร้าว และในวันที่ 5 ธันวาคม 2562 ได้เปิดให้บริการไปจนถึงสถานี ม.เกษตรศาสตร์ ซึ่งทั้งสองช่วงเปิดให้บริการโดยยังไม่มีการคิดค่าโดยสาร การเดินทางโดยรถไฟฟ้าจึงเป็นทางเลือกที่สะดวกแก่ผู้เดินทาง อีกทั้งรถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าที่มุ่งสู่ใจกลางของเมือง มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทาง และการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า MRT จึงได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างมาก และเป็นปัจจัยให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้น

- **รถไฟฟ้า ARL**

  รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link, Airport Link) หรือแอร์พอร์ตเรลลิงก์ หรือแอร์พอร์ตลิงก์ เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษที่เป็นส่วนหนึ่งในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดำเนินการก่อสร้างโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ มีแนวเส้นทางที่รองรับการเดินทางจากชานเมืองด้านตะวันออกและทิศเหนือ และผู้โดยสารจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าสู่เขตใจกลางเมืองกรุงเทพฯ ที่สถานีพญาไท รวมทั้งสิ้น 8 สถานี ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 ซึ่งการให้บริการในปัจจุบันได้มีแผนในการพัฒนาปรับปรุงและความสามารถในการให้บริการของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ทั้ง 9 ขบวน มีความเสถียรในการให้บริการ ทำให้สามารถรองรับความต้องการใช้บริการของผู้โดยสารได้เพิ่มมากขึ้น

  จากการเติบโตของจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล การปรับตัวจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ บ่งบอกได้ถึงการพัฒนา ทั้งในด้านของความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ในการเดินทางให้สามารถเดินทางเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเดียวกันได้ในปัจจุบัน ซึ่งจากปัญหาทางจราจรที่ติดขัด และการต้องเผชิญหน้ากับมลภาวะทางอากาศและเสียง และความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุ ระบบขนส่งทางรางจึงถือเป็นการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑลครั้งสำคัญ ซึ่งจะช่วยให้ปัญหาการจราจรบรรเทาลง และประชาชนผู้ใช้บริการมีความปลอดภัย สะดวกและรวดเร็ว มากยิ่งขึ้นในการเดินทางและยังส่งผลดีต่อทั้งเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นรูปแบบการเดินทางซึ่งช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนเมือง และช่วยประหยัดการใช้ทรัพยากรของชาติ

6) <u>ภาวะอุตสาหกรรมและนโยบายภาครัฐของธุรกิจระบบราง</u>

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่สามของปี 2562 ขยายตัวร้อยละ 2.4 เทียบกับการขยายตัวร้อยละ 2.3 ในไตรมาสก่อนหน้า รวม 9 เดือนแรกของปี 2562 เศรษฐกิจไทยขยายตัวร้อยละ 2.5 โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญจากการขยายตัวเร่งขึ้นของการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน และการขยายตัวต่อเนื่องของการใช้จ่ายและการลงทุนภาครัฐ *(ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)*

ในด้านของการพัฒนาระบบคมนาคม กระทรวงคมนาคมเดินหน้าพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยให้เป็นกลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างมั่นคง การพัฒนาสาธารณูปโภค

ขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมจะครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ แผนงานยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมโดยเฉพาะโครงการรถไฟฟ้า เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาครัฐได้ให้ความสำคัญและได้ดำเนินการให้โครงการรถไฟฟ้าแต่ละสายสามารถเปิดบริการได้ตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้ โดยในวันที่ 29 กันยายน 2562 รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงที่ 2 ช่วงหัวลำโพง-บางแค ได้เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ แบบเก็บค่าโดยสาร และในวันที่ 23 ธันวาคม 2562 ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการ ช่วงที่ 3 ช่วงเตาปูน-ท่าพระ โดยไม่เก็บค่าโดยสาร โดยจะสามารถให้บริการครบทั้งสายทางเต็มรูปแบบเป็นเส้นทางวงกลม (Circle Line) ได้ภายในเดือนมีนาคม 2563 นอกจากนี้ภาครัฐได้เร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าอีก 3 สาย ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่จะเปิดให้บริการปี 2566 และช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม ที่จะเปิดให้บริการในปี 2569 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ที่จะเปิดให้บริการในปี 2564 สำหรับโครงการรถไฟฟ้าที่เตรียมนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อขออนุมัติการก่อสร้างหรืออยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบมี 4 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงศรีรัช-เมืองทองธานี โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา-ลาดพร้าว-แยกรัชโยธิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม) นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่ทางกรุงเทพมหานครต้องการที่จะผลักดันอีก 3 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงที่ 1 ช่วงวัชรพล-ทองหล่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงที่ 2 ช่วงพระราม 3-ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายบางนา-สุวรรณภูมิ เนื่องจากโครงการทั้งสามโครงการนั้นเป็นโครงการที่อยู่บริเวณที่มีปัญหาการจราจร และต้องการให้ระบบขนส่งสาธารณะมีความสะดวกและมีโครงข่ายที่เชื่อมโยงกันมากขึ้น โดยในขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอของบประมาณเพื่อศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ รวมถึงรูปแบบการลงทุน ซึ่งคาดว่าจะได้ข้อสรุปในปี 2563 โดยโครงการทั้งหมดภาครัฐได้เร่งรัดดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น และเป็นทางเลือกในการเดินทางที่สามารถกำหนดเวลาได้ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ทำให้ประเทศเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

ทั้งนี้ บทบาทของภาครัฐในการกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านการใช้จ่ายและการลงทุน ถือเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งที่จะส่งผลต่อภาวะเศรษฐกิจในอนาคต การให้ความสำคัญในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะด้านการคมนาคมขนส่งจะช่วยให้เกิดความสะดวกในการเดินทางและขนถ่ายสินค้า ซึ่งเป็นจุดสร้างแรงดึงดูดให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชนทั้งจากชาวไทยและต่างชาติ และเป็นการสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจให้เติบโตได้อย่างยั่งยืนในอนาคต

<u>การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า</u>

จากสภาวะทางเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2562 ส่งผลให้ตลาดอสังหาริมทรัพย์ยังคงเติบโตได้ด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะตลาดอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าเป็นที่ต้องการอย่างมาก แต่ทว่ามีที่ดินเหลือน้อยลงและราคาที่ดินมีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมากในช่วงปีที่ผ่านมา ส่งผลให้เกิดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อก่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดประเภทการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์แบบมิกซ์ยูสเริ่มเข้ามามีบทบาทและเป็นที่นิยมอย่างมากในกลุ่มผู้ประกอบการด้านอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ ซึ่งหลายโครงการจะตั้งอยู่รายรอบเส้นทางสถานีรถไฟฟ้า นอกจากนี้ยังมีการเปิดตัวคอนโดมิเนียมแห่งใหม่ในหลากหลายโครงการบริเวณรายรอบโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ ที่เปิดให้บริการในปี 2562

อีกทั้งยังมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณรายรอบสถานีรถไฟฟ้า โดยในวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ได้มีการเปิดตัว สิงห์ คอมเพล็กซ์ เดอะ ลักชัวรี มิกซ์ยูส บริเวณถนนอโศก-เพชรบุรี เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าเพชรบุรี ซึ่งถือเป็นทำเลที่มีศักยภาพและเป็นจุดศูนย์กลางของการคมนาคมแห่งใหม่ และในวันที่ 20 กันยายน 2562 ศูนย์การค้าสามย่านมิตรทาวน์ โครงการมิกซ์ยูสแห่งใหม่ได้เปิดตัวขึ้น ซึ่งจะเชื่อมต่อกับสถานีสามย่านและเป็นจุดหมายปลายทางสำหรับการท่องเที่ยว โดยกำลังเป็นที่นิยมของนักลงทุน

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เป็นโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล จึงกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการเร่งพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบต่างๆ เช่น คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า ตลาดนัด สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โรงแรม อพาร์ทเม้นท์ ร้านอาหาร และซุปเปอร์มาร์เก็ต ให้เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วตามไปด้วย

7) <u>ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายของภาครัฐ</u>

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีแดงเข้ม **(แนวเหนือ-ใต้)** ระบบรถไฟชานเมือง แบ่งเป็น 4 ระยะ รวมระยะทางประมาณ 80.5 ก.ม. <u>ระยะที่ 1</u> บางซื่อ-ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต <u>ระยะที่ 2</u> บางซื่อ-หัวลำโพง <u>ระยะที่ 3</u> หัวลำโพง-บางบอน <u>ระยะที่ 4</u> บางบอน-มหาชัย	**บางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 ก.ม.** - รฟท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้ <u>สัญญาที่ 1</u> งานโยธาสำหรับสถานีบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า SU (บมจ. ซิโนไทย-เอ็นจิเนียริ่งแอนด์คอนสตรัคชั่น และ บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 <u>สัญญาที่ 2</u> งานโยธา บางซื่อ-รังสิต รฟท.ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้าง บมจ.อิตาเลียนไทย ดิเวลล็อปเมนท์ เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2556 <u>สัญญาที่ 3</u> งานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกลรวมงานจัดซื้อรถไฟฟ้า รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า กิจการร่วมค้า MHSC (บริษัท MITSUBISHI Heavy Industrial Ltd บริษัท Hitachi และ บริษัท Sumitomo Corporation) เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559 - เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 รฟท. และกิจการร่วมค้า MHSC รับมอบ ขบวนรถไฟฟ้าชุดแรก 2 ขบวน จำนวน 10 ตู้ โดยจะทยอยรับมอบจนครบ 25 ขบวน ประมาณกลางปี 2563 และจะทดลองเดินรถเสมือนจริงได้ภายในเดือนตุลาคม 2563 ปัจจุบัน รฟท. อยู่ในระหว่างทดสอบเดินรถอย่างไม่เป็นทางการ - คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้เดือนมกราคม 2564 **รังสิต-ธรรมศาสตร์ ระยะทาง 8.84 ก.ม.** - ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณปี 2566

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีแดงอ่อน **(แนวตะวันตก-ตะวันออก)** ระบบรถไฟชานเมืองของ รฟท. ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน, ตลิ่งชัน-ศาลายา และ บางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก รวมระยะทางประมาณ 48 ก.ม.	**บางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 ก.ม.** - รฟท. ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า Unique-Chun Wo เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง โดยงานก่อสร้างแล้วเสร็จ 100% - อยู่ในระหว่างการติดตั้งวางระบบและจะได้รับมอบขบวนรถในเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม 2563 โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนมกราคม 2564 **บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก ระยะทาง 19 ก.ม.** - โครงการอยู่ในระหว่างปรับแบบเพื่อให้รองรับกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่จะใช้ฐานรากร่วมกันบริเวณสวนจิตรลดา **ตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 ก.ม.** - ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 - ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมการประมูล คาดว่าจะได้ผู้รับเหมาก่อสร้างในเดือน มิ.ย.-ก.ค. **ตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 5.7 ก.ม.** ได้รับอนุมัติโครงการจาก ครม. แล้วเมื่อ 5 มีนาคม 2562 ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมการประมูล คาดว่าจะได้ผู้รับเหมาก่อสร้างในเดือน มิ.ย.-ก.ค. 2563
สายสีน้ำเงิน	**บางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 28 ก.ม.** - หัวลำโพง-บางแค เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 - บางซื่อ-ท่าพระ เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการ โดยไม่เก็บค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2562 และมีกำหนดเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการภายในเดือนมีนาคม 2563 **บางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (ระยะทาง 8 ก.ม.)** อยู่ในระหว่างการพิจารณาทบทวนปริมาณผู้โดยสารและความเหมาะสมโครงการของกระทรวงคมนาคม

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีเขียวเข้ม	**หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 18.4 ก.ม.** - รฟม. ได้ลงนามสัญญาก่อสร้างโยธา สัญญาที่ 1-4 เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2558 ดังนี้ สัญญาที่ 1 (งานโยธา) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ระยะทาง 12 ก.ม. โดย บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ สัญญาที่ 2 (งานโยธา) ช่วงสะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 7.5 ก.ม. กลุ่มกิจการร่วมค้า UN-SH-CH (บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริ่งแอนด์ คอนสตรัคชั่น, Sinohydro Corporation, และ China Harbour Engineering) สัญญาที่ 3 (งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS (บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น, A.S.Associated Engineering (1964) สัญญาที่ 4 (งานออกแบบควบคุมการก่อสร้างระบบราง) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS (บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น, A.S.Associated Engineering (1964) - วันที่ 9 สิงหาคม 2562 ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการสถานีห้าแยกลาดพร้าวเพิ่ม 1 สถานี - วันที่ 5 ธันวาคม 2562 ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการเพิ่ม 4 สถานี ได้แก่ สถานีพหลโยธิน 24 สถานีรัชโยธิน สถานีเสนานิคม และสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
	แบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 12.8 ก.ม. - เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2560 ได้เปิดให้บริการ 1 สถานี คือ สถานีสำโรง - เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 เปิดให้บริการฟรีตั้งแต่สถานีสำโรง-สถานีการเคหะสมุทรปราการ คาดว่าจะมีการจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทางในปี 2563

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีส้ม	**โครงการสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)** - 28 มกราคม 2563 คณะรัฐมนตรี มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในรูปแบบ PPP Net Cost ระยะเวลา 30 ปี **ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี ระยะทาง 20 ก.ม.** - 9 กุมภาพันธ์ 2560 ได้มีพิธีลงนามสัญญาก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มระหว่าง รฟม. กับบริษัทผู้รับจ้างที่ผ่านการคัดเลือกด้านราคาในสัญญาที่ 1, 2, 3, 4, 5 และ 6 ดังนี้ สัญญาที่ 1 (งานโยธา) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-ซอยรามคำแหง 12 โดย CKST Joint-Venture (บมจ.ช.การช่าง บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) สัญญาที่ 2 (งานโยธา) ช่วงซอยรามคำแหง 12-หัวหมาก โดย CKST Joint-Venture (บมจ.ช.การช่าง, บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) สัญญาที่ 3 (งานโยธา) ช่วงหัวหมาก-คลองบ้านม้า โดย บมจ.อิตาเลียนไทย ดิเวลล็อปเมนท์ สัญญาที่ 4 (งานโยธา) ช่วงสี่แยกบ้านม้า-สุวินทวงศ์ โดย บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริ่งแอนด์ คอนสตรัคชั่น สัญญาที่ 5 (งานโยธา) ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร บริเวณสำนักงาน รฟม. ถนนพระราม 9 โดย CKST Joint-Venture (บมจ. ช.การช่าง บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) สัญญาที่ 6 งานออกแบบและวางระบบรางทั้งหมด โดย บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริ่งแอนด์ คอนสตรัคชั่น
สายสีเหลือง	**ลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 ก.ม.** - 30 พฤษภาคม 2560 มติ ครม. เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยร่วมมือกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง และ บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) - 16 มิถุนายน 2560 รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานร่วมกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ - 27 สิงหาคม 2561 เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างเป็นทางการ โดยการก่อสร้างจะใช้เวลา 39 เดือน (3 ปี 3 เดือน) คาดว่าจะแล้วเสร็จและพร้อมเปิดให้บริการในปี 2564

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีชมพู	**แคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 ก.ม.** - 30 พฤษภาคม 2560 มติ ครม. เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยร่วมมือกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์, บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง, และ บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) - 16 มิถุนายน 2560 รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานร่วมกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ - 27 สิงหาคม 2561 เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างเป็นทางการ โดยการก่อสร้างจะใช้เวลา 39 เดือน (3 ปี 3 เดือน) คาดว่าจะแล้วเสร็จและพร้อมเปิดให้บริการในปี 2564

แหล่งที่มา : www.railway.co.th, www.mrta-purpleline.com, www.bts.co.th, www.bkkmrt.com และจากการรวบรวมข้อมูลของบริษัท

8) การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการของธุรกิจระบบราง

- **ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์**

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นโครงการที่บริษัทได้รับสัมปทานจาก รฟม. ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของภาครัฐที่ดำเนินงานภายใต้ “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543” เพื่อทำหน้าที่ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดให้เป็นระบบปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยบริษัทซึ่งมีความเชี่ยวชาญในด้านงานระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้ศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอการลงทุนเพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม สำหรับโครงการสัมปทานที่ผ่านมาเป็นลักษณะสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โดยลักษณะโครงการสัมปทาน ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวก อุโมงค์ ระบบระบายอากาศ และรางรถไฟฟ้า เป็นต้น ส่วนบริษัทจะลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า ได้แก่ ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) ระบบอาณัติสัญญาณและควบคุมการเดินรถไฟฟ้า (Signaling) ระบบสื่อสารและระบบควบคุมและเก็บข้อมูล (Communications & SCADA) ระบบไฟฟ้ากำลัง (Power Supply) ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection) ระบบประตูกั้นชานชาลา (Platform Screen Door) อุปกรณ์ซ่อมบำรุงภายในและภายนอกศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot Workshop Systems) เป็นต้น

<u>โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)</u>

บริษัทได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ซีเคอีที เป็นผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT (Project Manager) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง (ตั้งแต่สิงหาคม 2543 ถึงกรกฎาคม 2552) โดยทำหน้าที่ในการดำเนินงานด้านเทคนิค อันได้แก่ การกำกับดูแลการจัดซื้อจัดหาอุปกรณ์งานระบบที่บริษัทสั่งซื้อจากผู้ผลิต ตลอดจนการติดต่อประสานงานกับผู้รับเหมาและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ โดยภายหลังจากสัญญาจ้างบริหารโครงการกับซีเคอีทีสิ้นสุดลง บริษัทสามารถบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการได้เองอย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของการจัดหาและซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า บริษัทว่าจ้างบริษัท Lincas และซีเมนส์ ให้เป็นบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์งานระบบ โดยมีหน้าที่ดำเนินการออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และทดลองใช้งานอุปกรณ์งานระบบ และว่าจ้างซีเมนส์เป็นผู้รับเหมาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ ในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ บริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช. การช่าง เป็นผู้บริหารโครงการ โดยมีบริษัทซีเมนต์ในการจัดหารถไฟฟ้า อุปกรณ์จ่ายไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม และระบบติดต่อสื่อสาร และบริษัทได้ว่าจ้างซีเมนส์เป็นผู้รับเหมาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบของโครงการสายสีน้ำเงินทั้งเส้นทาง

<u>โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)</u>

บริษัทได้ลงนามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) กับ รฟม. ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาทั้งหมด บริษัทลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งภาครัฐจะทยอยชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้กับบริษัทภายหลังจากการส่งมอบกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้ บริษัทจะเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดในเงื่อนไขสัญญา และภาครัฐมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และจะจ่ายค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาให้กับบริษัท โดยมีระยะเวลาสัญญา 30 ปี แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ การทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทดลองเดินรถไฟฟ้าให้มีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณชนจนสามารถเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าได้ ซึ่งบริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารโครงการ สำหรับการดำเนินงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทาน บริษัท และ บมจ.ช.การช่าง ได้จ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า มารุเบนิ-โตชิบา (Marubeni-Toshiba Joint Venture) MTJV ในการจัดหารถไฟฟ้า อุปกรณ์การจ่ายไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม และระบบติดต่อสื่อสาร รวมทั้งการบริการซ่อมบำรุง

9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจระบบราง

ในส่วนของธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้านั้น ได้ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องภายใต้มาตรฐาน ISO 14000 โดยได้มีการดำเนินการป้องกันและควบคุมมลภาวะ การลดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้าน คือ ด้านสังคม (Society) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) และด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) นอกจากนี้ยังได้รายงานผลการดำเนินงานให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านการอนุรักษ์พลังงาน และด้านสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางของพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานหลักเกณฑ์ และวิธีการจัดการพลังงานในโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม พ.ศ.2552 รวมถึงดำเนินงานตามคู่มือการจัดการพลังงานขององค์กรเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย

สัดส่วนการใช้พลังงานไฟฟ้าของธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า มาตรการการบริหารเพื่อการประหยัดพลังงานในปี 2562 และเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO_2) โดยบริษัทได้มีมาตรการต่างๆ มาตรการการส่งเสริมประชาสัมพันธ์ มาตรการการควบคุม และมาตรการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคนิค คือการเปลี่ยนหลอดไฟที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นภายในสถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าพระราม 9 เป็นต้น โดยในปี 2562 มีมาตรการควบคุมการใช้งาน และมาตรการเปลี่ยนหลอดไฟชนิด LED ทดแทนหลอดไฟในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าพระราม 9 และดำเนินการมาตรการการควบคุม ดังนี้

- เปลี่ยนหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดไฟเดิมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าพระราม 9 และประหยัดพลังงานได้ถึงร้อยละ 65
- มีมาตรการควบคุมการเปิดและปิดระบบแสงสว่าง ระบบปรับอากาศตามฤดูกาล เพื่อให้มีการใช้พลังงานไฟฟ้าสอดคล้องกับฤดูกาล เพื่อการใช้พลังงานให้มีประสิทธิภาพ ในส่วนของรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการให้บริการแก่ผู้โดยสารที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น

นอกจากนี้ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน บริษัทจึงได้ปรับปรุงการดำเนินการในส่วนของการบริหารจัดการเพิ่มเติม ดังนี้

- ดำเนินการตามข้อกำหนดของกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด
- ปรับปรุงตารางการเดินรถให้เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น
- ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมเพื่อให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการประหยัดพลังงาน
- ควบคุมและปรับปรุงแก้ไขความเสี่ยง หรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยบนพื้นฐานการประเมินความเสี่ยง
- ในปี 2562 ได้ดำเนินการเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าเพื่อการขนส่งผู้โดยสารให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นตามการขยายเส้นทางในส่วนของสายสีน้ำเงิน
- มีการทบทวนกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่องในส่วนของนโยบาย เป้าหมาย แผนการดำเนินงาน และการตรวจสอบทั้งภายในและภายนอก เพื่อให้กระบวนการทำงานมีประสิทธิภาพ

การดำเนินงานด้านอนุรักษ์พลังงานและด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายของภาครัฐ อาทิ กฎหมายด้านอนุรักษ์พลังงาน และกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง และนำมาตรฐานระบบการจัดการด้านพลังงาน (ISO 50001) รวมถึงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามสากล (ISO 14001) มาใช้ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรม การมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง อันนำไปสู่การสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐาน ดังนี้

- ระบบการจัดการด้านคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015
- ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001:2015
- ระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามมาตรฐาน OHSAS 18001:2007 และตามมาตรฐาน TIS 18001:2011
- ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยจาก Ricardo Rail Limited

ในปี 2562 บริษัทได้มีการบริหารการจัดการพลังงานอย่างต่อเนื่องอย่างเป็นระบบเพื่อการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารการจัดการด้านพลังงานให้เหมาะสมกับธุรกิจและเพื่อการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรมและนำไปสู่การพัฒนายังยืนจนได้รับรางวัลดีเด่น จากกิจกรรม Thailand Energy Award ประเภทขนส่ง ซึ่งเป็นกิจกรรมของกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน เพื่อชื่นชมยกย่องผู้ที่มีผลงานดีเด่นและมีส่วนส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดการประหยัดพลังงานระดับประเทศ และเป็นตัวอย่างที่ดีแก่องค์กรต่างๆ ทั้งยังกระตุ้นให้เกิดการมีส่วนร่วมของบุคลากรที่เกี่ยวข้องทุกระดับ

นอกจากนี้ บริษัทยังให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการให้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนข้างเคียงเสมอมา ด้วยการดำเนินการติดตามป้องกัน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามแผนมาตรการ

ป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแผนการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้า MRT (Environmental Impact Mitigation Measures and Monitoring Program-EMP) ที่เปิดให้บริการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

(1) คุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่รอบโครงการ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวมทั้งหมด (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10) และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(2) คุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติ พบว่า ปริมาณแบคทีเรียและเชื้อรารวม อัตราการระบายอากาศ อุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

(3) ระดับเสียงทั่วไป

ผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไป พบว่า มีระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ยไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ (dB(A)) โดยมีระดับเสียงสูงสุดไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ (dB(A)) อยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(4) แรงสั่นสะเทือน

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(5) คุณภาพน้ำทิ้ง

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งในสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารบริหาร พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานกำหนด และระบบบำบัดน้ำเสียสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้

(6) การจัดการของเสีย

ผลการจัดการของเสีย มีการคัดแยกประเภทของเสีย การเก็บรวบรวมและขนส่งของเสียไปกำจัดอย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามแผนการจัดการ และสอดคล้องตามกฎหมาย

นอกจากการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมแล้ว รถซ่อมบำรุงที่ใช้ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงยังเป็นระบบเครื่องยนต์ที่เป็นไปตามมาตรฐาน EURO IV ซึ่งเป็นมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะ จึงมั่นใจได้ว่าการใช้งานรถซ่อมบำรุงและการบำรุงรักษาจะไม่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับอันตราย

2.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทได้มีการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ โดยได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลใช้พื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ เพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งให้ใช้พื้นที่ทำร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่นๆ เช่น ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น และในส่วนการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) บริษัทเป็นผู้ดำเนินการ และได้แต่งตั้งให้บริษัทย่อยคือ บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ลักษณะบริการ

- **การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ**

  สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ ดังนี้

  - ติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์

    อนุญาตให้บริษัทเอกชนติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรบนสายทางหลักและบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณต่างๆ เช่น หน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษหน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ เสาตอม่อทางพิเศษ และกำแพงกันตกของทางพิเศษ เป็นต้น

  - ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ

    อนุญาตให้บริษัทเอกชนและบุคคลทั่วไปเช่าพื้นที่ร้านค้าเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชื่น ด่านศรีนครินทร์ และด่านบางปะอิน

  - ดำเนินธุรกิจอื่นๆ

    อนุญาตให้บริษัทเอกชนใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

- **การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า**

  บริษัทได้แต่งตั้งให้บริษัทย่อย คือ BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) แต่เพียงผู้เดียว โดยมีรายละเอียดดังนี้

  - จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ

    BMN ในฐานะผู้แทนของบริษัท ได้พัฒนารูปแบบสื่อโฆษณาให้มีความหลากหลายทั้งในด้านรูปแบบ ความคิดสร้างสรรค์ การใช้นวัตกรรมต่างๆ เพื่อให้สื่อโฆษณามีความน่าสนใจ สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ของผู้โฆษณา ยกระดับภาพลักษณ์ของสินค้าและบริการ สร้างการรับรู้ต่อผู้บริโภค เนื่องจากปัจจุบัน Modern Customer Journey ที่จะไปถึงจุดที่ตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการ (Individual Decision) นั้น เจ้าของผลิตภัณฑ์จะต้องสร้างการรับรู้ในตราสินค้าของตนเองให้ได้มากที่สุด (Brand Awareness) โดยผ่านช่องทางต่างๆ ที่มีมากมาย และมีความหลากหลายในยุคปัจจุบัน ซึ่งการเลือกใช้ช่องทางต่างๆ ในการสร้างการรับรู้นั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ อาทิ กลุ่มเป้าหมาย ความสะดวกรวดเร็วในการเข้าถึง ความคุ้มค่า ความน่าสนใจ เป็นต้น ดังนั้น แนวทางการพัฒนาสื่อโฆษณาของบริษัท จึงเน้นไปที่การพัฒนารูปแบบให้สามารถสร้างการรับรู้ได้ เป็นที่น่าสนใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า และเกิดความคุ้มค่าต่อการใช้งบประมาณของลูกค้าให้มากที่สุด นอกจากการพัฒนาสื่อโฆษณาแล้ว การเพิ่มมูลค่าเพิ่มของพื้นที่ใน Prime Area ก็เป็นสิ่งที่ได้ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงการสร้าง New Environment ให้พื้นที่ที่มีอยู่ให้มีมูลค่าเพิ่มสูงได้ เช่น การใช้พื้นที่ปล่องระบายอากาศของสถานีรถไฟฟ้า ร่วมกับลิฟท์โดยสาร หรือพื้นที่บนหลังคามาผสมผสานกัน (Integrated Media) ทำให้พื้นที่นั้นสามารถสร้างมูลค่าให้กับบริษัทได้

- ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT

  ปัจจุบันพฤติกรรมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า MRT มีจำนวนมากขึ้นทุกปี บริษัทได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่ร้านค้าในสถานี โดยได้พัฒนาพื้นที่ให้มีความสวยงาม คัดเลือกร้านค้า (Tenants) ที่สามารถตอบสนองต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการ นอกจากวัตถุประสงค์ในการตอบสนองต่อพฤติกรรมการเดินทางแล้ว บริษัทตระหนักว่ารถไฟฟ้า MRT เป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางที่สำคัญในกรุงเทพมหานคร ดังนั้น รูปแบบการพัฒนาพื้นที่จึงไม่ได้เน้นเพียงการคัดเลือกร้านค้า แต่ยังรวมถึงการออกแบบให้ผู้ใช้บริการเข้าถึง และรู้สึกถึงความสะดวก ปลอดภัย ผ่อนคลาย สามารถเลือกเป็นสถานที่นัดพบ หรือจุดแวะพักสำหรับการเดินทางได้

- ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

  ในปี 2562 บริษัทได้ขยายการติดตั้งอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม เพิ่มอีก 4 สถานีใต้ดิน (Underground Station) ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ รวมสถานีที่ให้บริการทั้งสิ้นในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) 22 สถานี โดยได้เพิ่มประสิทธิภาพในการรับส่งกระจายสัญญาณให้มีความรวดเร็วมากขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว

2) <u>การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์</u>

- **ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

  จากความหลากหลายการให้บริการเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) จึงทำให้กลุ่มลูกค้าหรือกลุ่มเป้าหมายมีความแตกต่างกันตามประเภทของการให้บริการ อย่างไรก็ตาม จุดหมายปลายทาง คือ ผู้บริโภค (Ended Customer) หรือ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT การพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าวสามารถแบ่งลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้ดังนี้

  - <u>จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ</u>

    การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้พฤติกรรมการบริโภคเปลี่ยนแปลงไป ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว และใช้ข้อมูลในการตัดสินใจมากขึ้น การใช้สื่อโฆษณาเพื่อสร้างการรับรู้ ประกอบด้วย 2 ช่องทางหลักคือ การใช้บริการจากผู้แทนซื้อสื่อโฆษณา (Agency) และการซื้อสื่อโฆษณาเองจากเจ้าของสินค้าและบริการ (Brand Owner) ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ อาทิ วัตถุประสงค์ของเจ้าของสินค้าและบริการ ความต้องการบริการอื่นเสริม ประโยชน์ และความคุ้มค่า ความสัมพันธ์ เป็นต้น กลุ่มลูกค้าสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้า MRT เป็นการซื้อสื่อโฆษณาผ่านทั้ง 2 ช่องทาง ในปัจจุบันสัดส่วนการซื้อสื่อโฆษณาผ่านช่องทางผู้แทนการซื้อสื่อโฆษณามีสัดส่วนสูงกว่าการซื้อจากลูกค้าตรง อย่างไรก็ตามสัดส่วนลูกค้าตรงมีการเติบโตสูงขึ้นจากร้อยละ 40 มาเป็นร้อยละ 45 ในปี 2562

    กลุ่มสินค้าและบริการที่ใช้สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT 5 อันดับแรก ประกอบด้วย กลุ่มอุปกรณ์สื่อสาร (โทรศัทพ์เคลื่อนที่) รองลงมา กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม กลุ่มสถาบันการเงิน กลุ่มธุรกิจบันเทิง และกลุ่มสุขภาพความสวยความงาม

- ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT

  ปัจจุบันพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT ได้รับความสนใจจาก Brand ที่เป็นที่รู้จัก และมีชื่อเสียงมากขึ้น เนื่องจากอัตราการเติบโตของผู้โดยสาร และพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และต้องการความสะดวก รวดเร็ว เข้าถึงการใช้บริการได้ง่าย โดยเจ้าของสินค้าและบริการต่างๆ ได้ปรับรูปแบบการให้บริการ (Format) ให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

- ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

  กลุ่มลูกค้าของบริษัท คือ กลุ่มผู้รับใบอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ในการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ ซึ่งมีทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนประกอบด้วย AIS, DTAC, TRUE MOVE, TOT และ CAT ซึ่งแต่ละองค์กรจะถือใบอนุญาตการให้บริการตามประเภทของคลื่นความถี่ ซึ่งการให้บริการคลื่นความถี่ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ประกอบด้วย คลื่นความถี่ 850, 900, 1800, 2100 และ 2300 MHz

3) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- **กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์**

การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

- จัดให้มีป้ายรายงานสภาพจราจรแบบแผนที่และข้อความ เพื่อให้ข้อมูลด้านการจราจรแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ บริเวณกำแพงกันตก บริเวณเสาตอม่อทางพิเศษ และบริเวณหน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ
- จัดให้มีร้านค้าและห้องน้ำสาธารณะเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีรัชและอุดรรัถยา จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีนครินทร์ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชื่นฝั่งขาเข้า บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอินขาเข้า และบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอินขาออก

การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

จากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทั้งทางด้านสังคมและเทคโนโลยี โดยได้เข้าสู่ยุคที่เทคโนโลยีมีบทบาทสำคัญในทุกๆ เรื่องส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภค ซึ่งก็หมายความรวมถึงผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ด้วย ดังนั้น การให้บริการเชิงพาณิชย์ต่างๆ ในรถไฟฟ้า MRT จึงต้องมีการพัฒนา ปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ให้สอดรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้น ดังนี้

- ในปี 2562 บริษัทได้ปรับรูปแบบสื่อโฆษณาให้มีความทันสมัยมากขึ้นโดยใช้ Digital Media เข้ามาแทนที่สื่อ Static ในพื้นที่ Prime Area และปรับรูปแบบของสื่อสติกเกอร์ (Sticker) บางพื้นที่เป็นกล่องไฟขนาดพิเศษ (Special Light Box) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และยกระดับภาพลักษณ์ (Lift Image) ให้กับเจ้าของสินค้าและบริการ ซึ่งเป็นการสร้างความไว้วางใจ และน่าเชื่อถือให้กับบริษัทในการร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการดูแล Brand Value ของลูกค้า ซึ่งส่งผลต่อความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าในระยะยาว (Longterm Customer Relations Management) นอกจากนี้ การเพิ่มความคิดสร้างสรรค์ (Creative) และนวัตกรรม (Innovative) ส่งผลให้

สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT สามารถสร้างการรับรู้และจดจำ (Awareness & Reminder) เนื่องจากมีรูปแบบที่สามารถทำให้แตกต่างจากสื่อโดยทั่วไป ซึ่งเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการสร้างความแตกต่างจากคู่แข่งขันในตลาดได้

- การพัฒนาพื้นที่ร้านค้า (Retail Area) ได้ใช้กลยุทธ์การสร้างกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่จากคู่ค้าของบริษัท รวมถึงการจัดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์กับผู้ใช้บริการ อาทิ งานหนังสือ งานศิลปะ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังได้สื่อสารการตลาดผ่านช่องทาง Social Media ต่างๆ หรือผลิตคลิปวีดิโอ สร้างสรรค์เพื่อประชาสัมพันธ์พื้นที่ และสร้างภาพลักษณ์ให้พื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT เป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพมหานคร
- การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ความคาดหวังและความต้องการประสิทธิภาพในการใช้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่จากผู้ให้บริการและผู้รับบริการมีเพิ่มสูงขึ้นในปี 2562 บริษัทได้มีการขยายพื้นที่การให้บริการไปยังสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (สถานีใต้ดิน) เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังและความต้องการใช้บริการที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บริษัทมีแผนงานปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการไปยัง 18 สถานีที่ได้ให้บริการไปแล้ว เพื่อให้การให้บริการมีมาตรฐานเดียวกัน

นอกเหนือจากการให้บริการเชิงพาณิชย์หลักตามที่ได้ระบุไว้ข้างต้น การให้บริการพื้นที่จัดกิจกรรมการตลาด (Event Marketing) ทั้งในรูปแบบการสื่อสารประชาสัมพันธ์ และการขายสินค้าและบริการต่างๆ ก็ได้รับความสนใจมากขึ้น เนื่องจากเป็นรูปแบบที่ใช้งบประมาณไม่สูง กำหนดระยะเวลาการใช้พื้นที่ในระยะสั้นได้ ซึ่งบริษัทได้กำหนดพื้นที่ให้บริการไว้ในทุกสถานี

- **กลยุทธ์การส่งเสริมด้านภาพลักษณ์องค์กร**
  - การตอบแทนประโยชน์กลับคืนสู่สังคม การสนับสนุนนโยบายของภาครัฐก็ถือเป็นพันธกิจสำคัญที่บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญ อาทิ การจัดกิจกรรมส่งเสริมความรู้ให้กับเยาวชน การจัดกิจกรรมสนับสนุนการอ่านหนังสือ การให้การสนับสนุนภาครัฐประชาสัมพันธ์ การให้บริการต่างๆ เป็นต้น
- **กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์**
  - ตามที่การให้บริการเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีความแตกต่างกันตามประเภทของการให้บริการ จึงทำให้ช่องทางการจัดจำหน่ายมีความแตกต่างกันไปตามประเภทของการให้บริการ
    - สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ มีช่องทางการขายผ่านพันธมิตรทางธุรกิจ ที่เป็นผู้แทนการซื้อสื่อโฆษณา (Agency) ร่วมกับการนำเสนอโดยตรงไปยังเจ้าของสินค้าและบริการ
    - พื้นที่เช่าและบริการ และการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคม เป็นการเสนอพื้นที่ไปยังเจ้าของสินค้าและบริการโดยตรง

4) <u>ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์</u>

- <u>สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์</u>

ภาวะเศรษฐกิจที่เกิดการชะลอตัวทั้งเศรษฐกิจภายในประเทศและต่างประเทศ ที่เกิดจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ การเมือง ภัยธรรมชาติ นั้น ส่งผลให้มีการระมัดระวังในการใช้งบประมาณสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ ทำให้ภาพรวมในปี 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นเล็กน้อยประมาณ 0.28 % โดยสื่อโฆษณา Traditional Media ได้แก่ สื่อโทรทัศน์ สื่อหนังสือพิมพ์

และสื่อนิตยสาร มีอัตราการเติบโตที่ลดลง อย่างไรก็ตาม กลุ่มสื่อโฆษณานอกบ้าน (Out Of Home) มีอัตราการเติบโตสูงขึ้น สาเหตุจากพฤติกรรมของผู้บริโภคมีวิถีชีวิตอยู่นอกบ้านมากขึ้น โดยสื่อที่มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดคือ สื่อโรงภาพยนตร์ (Cinema) รองลงมาคือ สื่อเคลื่อนที่ (Transit) และสื่อนอกบ้าน (Outdoor) ตามลำดับ โดยสื่อเคลื่อนที่ (Transit) มีอัตราการเติบโต 5.87 % จากพฤติกรรมการดำรงชีวิตมีการใช้เวลาอยู่นอกบ้านมากขึ้น โดยเฉพาะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง จึงทำให้เจ้าของสินค้าและบริการมีการใช้งบประมาณในการสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้ผ่านช่องทางนี้มากขึ้น ปัจจุบันการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้ามีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง รวมถึงผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้า MRT ซึ่งปัจจุบันได้ขยายการให้บริการไปยังโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ โดยได้ขยายการให้บริการจากภายนอกเมืองสู่ภายในเมืองมากขึ้น ดังนั้น คาดว่าในปี 2563 จำนวนผู้ใช้บริการจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งจะส่งผลเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานด้านธุรกิจการให้บริการสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

- <u>พื้นที่ให้เช่าและบริการ</u>

  แม้ว่าปัจจุบันเทคโนโลยีได้เข้ามามีบทบาทต่อพฤติกรรมการจับจ่ายใช้สอยมากขึ้น ตลอดจนการขยายการให้บริการสินค้าที่ผู้บริโภคได้รับบริการได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบายมากขึ้น เช่น การบริการรับส่งของต่างๆ ที่มีการขยายการให้บริการอย่างรวดเร็ว

  ความต้องการพื้นที่ (Demand) ในการให้บริการสินค้าและบริการ ยังคงมีสูงอย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากการพัฒนาโครงการต่างๆ (Supply) ที่เปิดให้บริการในปีนี้ และโครงการในอนาคต โดยเฉพาะพื้นที่โครงการแนวรอบเส้นทางรถไฟฟ้า เพราะเป็นทำเลที่สามารถเดินทางเข้ามาใช้บริการได้โดยสะดวก ทั้งนี้ในพื้นที่โครงการขนาดใหญ่ ส่วนใหญ่จะมีค่าเช่าและบริการในระดับสูง ผู้ประกอบการเจ้าของสินค้าและบริการต่างๆ จึงพยายามมองหาแพลตฟอร์มใหม่ๆ ที่สามารถเข้าถึงผู้บริโภคได้โดยสะดวกเช่นกัน แต่มีอัตราค่าเช่าและบริการที่สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องในระยะยาว และเป็นพื้นทีที่มีศักยภาพในอนาคต ซึ่งส่งผลให้พื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT ได้รับความสนใจจากเจ้าของสินค้าและบริการที่เป็นที่รู้จักและผู้ประกอบการรายย่อยมากขึ้น เพราะเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพ และมีกลุ่มผู้ใช้บริการที่มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปีจากพฤติกรรมการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนที่เพิ่มขึ้น และการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น

5) <u>การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์</u>

- **ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์**

  บริษัทเป็นผู้ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการให้บริการเดินรถและพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งบริษัทเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในด้าน 1) จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม และ 4) กิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่น โดยมีบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด เป็นผู้แทนดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์

  สำหรับในส่วนของทางพิเศษนั้น บริษัทและบริษัทย่อย (NECL) ได้ให้เอกชนเช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งให้เช่าพื้นที่ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่นๆ อาทิ ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

6) <u>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์</u>

บริษัทให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชั้นร้านค้าในระบบรถไฟฟ้าเช่นกัน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชน รายละเอียดปรากฏตามข้อ 9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจระบบราง

2.2 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ -ไม่มี-

3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท โดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารกิจการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยเป็นส่วนที่เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงเพื่อพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสมในระดับนโยบาย และฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ในการติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน และมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงทุกไตรมาสเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา โดยกำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงของบริษัท ดังนี้

1. ให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงเป็นไปตามมาตรฐานหรือแนวทางปฏิบัติสากล เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติและการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกันทั่วทั้งบริษัท สอดคล้องกับนโยบายการดำเนินธุรกิจของบริษัท
2. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของการทำงาน การตัดสินใจที่สำคัญในการบริหารงาน การกำหนดกลยุทธ์และการวางแผนงาน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ภารกิจ และวิสัยทัศน์ของบริษัทที่กำหนดไว้
3. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปในลักษณะเชิงรุก เพื่อบริหารทั้งความเสี่ยงที่จะทำให้บริษัทเสียผลประโยชน์ และสูญเสียโอกาส
4. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นความรับผิดชอบของพนักงานในทุกระดับชั้นที่ต้องตระหนัก และบริหารความเสี่ยงที่มีในการปฏิบัติงานในหน่วยงานของตนและองค์กร โดยให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยงด้านต่างๆ ให้อยู่ในระดับที่เพียงพอและเหมาะสม
5. กำหนดแนวทางเพื่อป้องกัน หรือลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ในการวางแผนจัดการและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ หน่วยงานจะต้องพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในการจัดให้มีมาตรการจัดการความเสี่ยงกับประโยชน์ที่จะได้รับว่าคุ้มค่าหรือไม่
6. ให้มีการสื่อสารการบริหารความเสี่ยงภายในบริษัทให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานเกิดการเรียนรู้ พัฒนาและนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิผล
7. ให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี โดยผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงถึงความเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจในปัจจุบัน
8. ติดตามและประเมินผลการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบริหารความเสี่ยงได้ดำเนินไปอย่างถูกต้องเหมาะสม

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีดังนี้

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจทั่วไป (Systematic Risk)

3.1.1 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ และนโยบายของรัฐบาล

บริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐ การตีความข้อกำหนด และเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานที่แตกต่างกันระหว่างคู่สัญญาอาจเกิดขึ้นได้ในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทางหรือค่าโดยสารรถไฟฟ้า การพิจารณาต่อระยะเวลาสัญญาสัมปทาน และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ซึ่งบริษัทอาจต้องใช้เวลาในการแก้ไขปัญหา จึงอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนของเสถียรภาพทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงในการบริหารงานภาครัฐจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามากำกับดูแล อาจมีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการพิจารณาต่อระยะเวลาสัญญา หรือเงื่อนไขตามสัญญาที่กำหนดไว้แล้ว แต่ กทพ. หรือ รฟม. อาจไม่สามารถปฏิบัติได้ตามสัญญา หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัทปฏิบัติที่นอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง

รายได้หลักส่วนหนึ่งของบริษัทมาจากธุรกิจทางพิเศษตามสัญญาระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งครบกำหนดสัมปทาน 30 ปี ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 แม้ว่าตามเงื่อนไขสัญญาระบุไว้ว่าก่อนสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญา 30 ปี สัญญาอาจต่อไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่ กทพ.และบริษัทจะตกลงกัน บริษัทได้ยื่นเรื่องขอต่ออายุสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับ กทพ. ในปี 2558

ต่อมาเมื่อเดือนกันยายน 2561 ได้มีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดให้ กทพ. ชดเชยผลกระทบจากทางแข่งขันให้ NECL ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2561 รับทราบรายงานผลคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด โดยคณะรัฐมนตรีเห็นว่าเพื่อบรรเทาความสูญเสียและความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่รัฐและเพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์สูงสุดของทางราชการให้หน่วยงานของรัฐนั้นอาจดำเนินการเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐและให้เกิดความเป็นธรรมแก่ราษฎรได้ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการอย่างโปร่งใส ชอบด้วยกฎหมาย และคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ

กทพ. ได้มีการเจรจากับบริษัทและ NECL เพื่อแก้ไขปัญหาข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) จนได้ข้อยุติ และดำเนินการตามขั้นตอนในมาตรา 47 แห่ง พรบ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยข้อตกลงยุติข้อพิพาทได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ กทพ. และคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการทางด่วนสายบางอิน-ปากเกร็ด รวมถึงสำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาร่างสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และร่างสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยไม่มีข้อขัดข้องในการปรับแก้ไขร่างสัญญาที่ กทพ. ส่งให้ตรวจพิจารณา

และเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญา เพื่อยุติข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยบริษัท และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และ NECL และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอินปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) แล้ว เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563

บริษัทจะสร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกันรวมทั้งติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอและจะทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผล และได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

3.1.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ

บริษัทดำเนินธุรกิจการให้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ดังนั้น รายได้หลักของบริษัทจะมาจากค่าผ่านทางและค่าโดยสาร ซึ่งอาจถูกกระทบโดยปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การขยายโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้า การมีระบบขนส่งต่อเนื่องที่ดี อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน ราคาน้ำมัน การขยายตัวของอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจคอนโดมิเนียม และธุรกิจรอบเส้นทางรถไฟฟ้าที่จะทำให้เกิดเป้าหมายในการเดินทางของประชาชน เป็นต้น ซึ่งส่งผลต่อจำนวนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ บริษัทจะมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาและธุรกิจการให้เช่าพื้นที่ค้าปลีก รวมทั้งระยะเวลาในการเปิดให้บริการร้านค้าในสถานี ซึ่งหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้นหากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้อาจส่งผลต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระเงินตามข้อผูกพันที่มีต่อสถาบันการเงินผู้ให้กู้ หรือเจ้าหนี้ตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ เช่น ดอกเบี้ยจ่าย การชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนด ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญา รวมถึงค่าตอบแทนที่จ่ายให้ รฟม. เป็นต้น

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อปัจจัยต่างๆ อย่างใกล้ชิด และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถจำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ ราคาน้ำมัน ความหนาแน่นของจราจรบนท้องถนน และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรทั้งบริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งวิธีการเดินทางทั้ง 2 แบบนี้ถือเป็นสินค้าทดแทนซึ่งกันและกันได้ (Substitute product) และในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทได้มีการพัฒนาสื่อโฆษณารูปแบบใหม่ๆ เพิ่มขึ้นเพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น การบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบ Passenger Information Display system (PIDs) การโฆษณาทาง Platform Billboard และสื่อ Digital Media รวมทั้งมีการพัฒนาพื้นที่ชั้นร้านค้าเพิ่มเติมอีกด้วย

3.1.3 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทยังมีภาระหนี้สินที่ต้องชำระดอกเบี้ยให้กับผู้ให้กู้ รวมทั้งบริษัทมีแผนการลงทุนในอนาคตอีกหลายโครงการ จึงอาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้เงินกู้ยืมระยะยาวจำนวนมาก ดังนั้น ดอกเบี้ยจ่ายจึงเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้น อาจส่งผลต่อการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนของสินเชื่อบางส่วนเป็นอัตราลอยตัว ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงโดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงในเรื่องของความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยบริษัทจัดโครงสร้างของเงินกู้ยืมโดยการแบ่งสัดส่วนของเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ รวมถึงแผนการออกตราสารหนี้ หรือหุ้นกู้ให้เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจและมุมมองของบริษัทต่ออัตราดอกเบี้ยในอนาคต

ในปี 2562 บริษัทได้มีการออกและเสนอขายหุ้นกู้วงเงิน 5,000 ล้านบาท เพื่อทดแทนหุ้นกู้เดิมที่ครบกำหนดไถ่ถอนโดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยที่อาจสูงขึ้นในอนาคต

นอกจากนี้ บริษัทได้เข้าทำสัญญาแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวให้เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่บางส่วนแล้ว ในระหว่างที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดทยอยปรับตัวลดลง เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงเงินกู้ที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวไว้อีกบางส่วนเพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันที่ยังไม่ได้มีสัญญาณการขึ้นของอัตราดอกเบี้ย ซึ่งจะทำให้ต้นทุนทางการเงินต่ำลง ทั้งนี้จะมีการพิจารณาแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่เพิ่มเติมเพื่อลดความเสี่ยงในอนาคตในจังหวะที่เหมาะสมต่อไป

นอกจากนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ เช่น ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และค่าเบี้ยประกันภัยบางส่วนที่ต้องจ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ ดังนั้นหากค่าเงินบาทมีการอ่อนค่าลงก็จะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม สัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม บริษัทจะมีการพิจารณาบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนให้น้อยลง เช่น การเจรจาลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศ และการซื้อ Forward เป็นต้น

3.1.4 ความเสี่ยงจากอุบัติภัยร้ายแรง เหตุการณ์ความไม่สงบ หรือภัยธรรมชาติ

ธุรกิจของบริษัท ทั้งก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษและรถไฟฟ้า มีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ หรือปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ ซึ่งอาจทำให้บริษัทต้องระงับการให้บริการทำให้สูญเสียรายได้ ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย สูญเสียภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงมีการกำหนดแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น เช่น การถอดชุดอุปกรณ์ของงานระบบต่างๆ ที่สำคัญและจำเป็นในการดำเนินงานบริหารทางพิเศษเพื่อนำไปเก็บรักษายังสถานที่เก็บซึ่งปลอดภัย รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีในการเข้าแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น เช่น การฝึกรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกบริษัท โดยการจำลองสถานการณ์ต่างๆ เช่น กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินภายในสถานีรถไฟฟ้าจากการขู่วางระเบิดและเหตุระเบิดภายในสถานีรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าเสียและหยุดภายในอุโมงค์ เหตุเพลิงไหม้ในขบวนรถไฟฟ้าสถานีรถไฟฟ้า หรือในอุโมงค์ เป็นต้น และจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและพร้อมปฏิบัติการกู้ภัย ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับโลหะ กล้อง CCTV และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยครอบคลุมทุกพื้นที่

ทั้งนี้ บริษัทมีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจจากความเสี่ยงภัยทุกชนิด (Property All Risks Insurance) การหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจ (Business Interruption) การประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก (Public Liability) รวมถึงความเสี่ยงจากการก่อการร้าย (Terrorism Insurance) ในส่วนของธุรกิจการให้บริการรถไฟฟ้า

3.1.5 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

เนื่องจากรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาการเดินทางและจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนแบบเร็ว (Mass Rapid Transit System) จึงมีการเร่งขยายโครงข่ายการให้บริการรถไฟฟ้า และระบบเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ จึงมีความเป็นไปได้อย่างสูงที่จะมีองค์กรของรัฐ หรือหน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการประกอบธุรกิจขนส่งมวลชนที่ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ และทักษะด้านเทคนิคในธุรกิจระบบรางมากขึ้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จะมีการดึงตัวบุคลากรหลักออกไปจากบริษัท

ความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพถือเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงหลักของบริษัท บุคลากรถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญต่อการบริหาร

จัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่ดีมีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ของพนักงานแต่ละคน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม การจัดกิจกรรมนอกงานเพื่อให้พนักงานมีความรัก สามัคคี รู้สึกผูกพันกับองค์กร การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession plan) โดยบริษัทได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและแต่งตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแนวทางในการคัดสรร และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหารและหัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางด้านเทคนิคเฉพาะงาน ได้จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง

3.1.6 ความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ

ด้วยความมุ่งมั่นของบริษัทในการให้บริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ บริษัทจึงจำเป็นต้องนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาสนับสนุนการปฏิบัติงาน รวมถึงการให้บริการที่มีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจเกิดความเสี่ยงกรณีระบบงานที่สำคัญขัดข้อง อาทิ ระบบควบคุมการจัดเก็บฯ ระบบควบคุมการจราจร ระบบรถไฟฟ้าและอุปกรณ์ (ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบสื่อสาร ระบบควบคุมและเก็บข้อมูล ระบบประตูกั้นชานชาลา ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบป้ายสัญญาณ) และระบบงานคอมพิวเตอร์ภายในบริษัท (Back Office) หากเกิดการพยายามเข้าถึงระบบสารสนเทศของบริษัททั้งจากบุคคลภายในและภายนอกโดยที่ไม่มีสิทธิ์เข้าถึง หรือไม่ได้รับการอนุญาต รวมทั้งการโจมตีจากไวรัสคอมพิวเตอร์ มีความเสี่ยงอาจส่งผลให้อุปกรณ์ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางใช้งานไม่ได้ ระบบบริหารจัดการค่าโดยสารรถไฟฟ้าหยุดชะงักไม่สามารถให้บริการได้

บริษัทได้จัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุปกรณ์งานระบบที่อาจเกิดขึ้น โดยมีแผนทั้งการป้องกัน (Preventive) และการบำรุงรักษา (Corrective) อุปกรณ์งานระบบต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อเป็นการป้องกัน และเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินในระบบงาน มีกระบวนการบริหารจัดการบัตรโดยสารทดแทนเพื่อใช้ในกรณีที่ระบบบริหารจัดการค่าโดยสารไม่สามารถบันทึกการเข้า-ออกระบบผ่าน Gate ได้ มีการออกแบบระบบให้อุปกรณ์จัดเก็บค่าโดยสารทั้งหมดสามารถเก็บข้อมูลแบบ Stand alone ได้ในกรณีที่ Server ไม่สามารถจัดเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารได้ มีการจัดทำคู่มือระบุขั้นตอนและวิธีการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยของระบบสารสนเทศ นอกจากนี้ บริษัทได้มีนโยบายในการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ISO/IEC 27001:2013 เพื่อเพิ่มการรักษาความมั่นคงปลอดภัยให้กับระบบสารสนเทศของระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุม และจัดทำมาตรฐานในการจัดการข้อมูลที่มีความสำคัญเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินงานไปได้อย่างต่อเนื่อง เพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับองค์กรในระดับสากล โดยบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 เพื่อพัฒนากระบวนการ และระบบบริหารจัดการด้านรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information Security Management System : ISMS) ตามมาตรฐานสากล ISO/IEC 27001:2013 ให้แก่ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช (CCB2) และศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (CCB7) พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรด้านบริหารจัดการความมั่นคงสารสนเทศ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานตามกระบวนการ / ระบบงานที่พัฒนาขึ้น รวมทั้งมีการติดตามข่าวสารด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์เพื่อเฝ้าระวัง และเตรียมการรับมืออยู่เสมอ

3.2 ความเสี่ยงเฉพาะบริษัท (Corporate Specific Risk)

3.2.1 ความเสี่ยงจากข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัท และ NECL มีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวน 19 เรื่อง โดยข้อพิพาทดังกล่าวเกิดจากการตีความในสัญญาที่แตกต่างกันในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทาง และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ซึ่งมีการนำข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยบริษัท และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) รวมถึง NECL และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) แล้วเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563

3.2.2 ความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้

บริษัทอาจมีความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้ ในกรณีที่ผลประกอบการของบริษัทต่างๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทจะคำนึงถึงสัดส่วนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ให้เหมาะสมกับนโยบายการลงทุนของบริษัท โดยเงินลงทุนดังกล่าวสามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้เมื่อมีโอกาสทางธุรกิจและจังหวะเวลาที่เหมาะสม

ในปี 2562 บริษัทได้ขายหุ้นบริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) จำนวน 32.9 ล้านหุ้น เป็นเงิน 399 ล้านบาท มีผลให้สัดส่วนการถือหุ้นลดลงจากร้อยละ 19.29 เป็นร้อยละ 18.47 และได้จัดประเภทเงินลงทุนใหม่จากเดิมที่เป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วมซึ่งจะรับรู้ส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นไปเป็นเงินลงทุนระยะยาวอื่นในหลักทรัพย์เผื่อขาย ซึ่งจะบันทึกรายการเปลี่ยนแปลงมูลค่าตามราคาตลาดในวันสิ้นงวดบัญชีโดยส่วนต่างราคาถือเป็นกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นแสดงไว้ในส่วนของผู้ถือหุ้น

ทั้งนี้ การลดสัดส่วนการลงทุนในเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายถือเป็นการลดความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามประมาณการในกรณีที่ผลประกอบการของบริษัทนั้นๆ ไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ส่งตัวแทนเข้าไปเป็นกรรมการในบริษัทที่ลงทุนด้วย เพื่อให้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ และรับทราบผลการดำเนินงานของบริษัทที่เข้าไปลงทุนอย่างสม่ำเสมอ

3.2.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของต้นทุนธุรกิจระบบราง

ต้นทุนธุรกิจระบบรางประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร และต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งประกอบด้วยค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า (M&E Contract) บริษัทมีสัญญาเป็นเงินสกุลต่างประเทศ และเงินบาท ต้องปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคตามที่ระบุในสัญญา เนื่องจากเป็นสัญญาระยะยาวทำให้บริษัทจะมีความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาดังกล่าว

สำหรับค่าสาธารณูปโภคซึ่งประกอบด้วยค่าไฟฟ้าที่ใช้ในสถานีและใช้ในการเดินรถจะมีการปรับเปลี่ยนตามอัตราค่าไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

ดังนั้น ต้นทุนธุรกิจระบบรางส่วนที่เป็นต้นทุนค่าโดยสารของบริษัท จึงมีความผันแปรไปตามค่าใช้จ่ายที่กล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาบริษัทยังสามารถควบคุมต้นทุนค่าโดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ลักษณะของต้นทุนค่าโดยสารส่วนใหญ่เป็นแบบต้นทุนคงที่ ไม่ได้ผันแปรโดยตรงไปกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น หากผู้โดยสารไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญจนทำให้ต้องเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร

สำหรับสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น ได้มีการกำหนดค่าจ้างสำหรับการให้บริการการจัดการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาที่ รฟม. จะต้องจ่ายให้แก่บริษัท โดยอ้างอิงและคำนวณจากประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่คาดการณ์โดยบริษัท ซึ่งค่าจ้างดังกล่าวจะสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามอัตราเงินเฟ้อและอัตราค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจริงตามวิธีการที่กำหนดในสัญญาสัมปทานเท่านั้น ดังนั้น กำไรที่เกิดจากการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าจะขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทในการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงให้ใกล้เคียงกับประมาณการที่กำหนด ซึ่งหากต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงมีจำนวนแตกต่างจากประมาณการ อาจจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทในกรณีที่บริษัทไม่สามารถขอเงินชดเชยหรือปรับขึ้นค่าบริการจาก รฟม. ได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จากการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีความมั่นใจว่าจะสามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ประมาณการที่กำหนดไว้

3.2.4 ความเสี่ยงจากการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเป็นผู้รับเหมาหลักในการจัดหาและบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทได้รับมาซึ่งสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบ และสัญญาบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้ากับผู้รับเหมาหลัก Siemens Limited ประเทศไทย และ Japan Transportation Technology (Thailand) ดังนั้น ในกรณีที่กลุ่มผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกซึ่งเป็นผู้รับเหมาหลักดังกล่าวไม่สามารถให้บริการตามสัญญาแก่บริษัท หรือมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาบำรุงรักษา อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท และกรณีรถไฟฟ้าไม่สามารถเปิดให้บริการได้ อาจส่งผลต่อภาพลักษณ์ของบริษัท

ทั้งนี้ บริษัทได้บริหารความเสี่ยงโดยการศึกษาข้อมูลจากสมาชิกในสมาพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนในระดับสากล เช่น UITP, APTA, NOVA Group of Metros รวมทั้งการเรียนรู้จาก Lloyd's Register Rail ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ มีความเป็นไปได้ที่จะสามารถเลือกซื้ออุปกรณ์งานระบบจากผู้ผลิตอุปกรณ์รายอื่นๆ ที่สามารถใช้งานร่วมกับระบบที่มีอยู่ได้ พร้อมทั้งได้กำหนดแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาคุณภาพของบุคลากรให้มีความสามารถเพียงพอในการทำงานร่วมกับผู้ผลิตอุปกรณ์และผู้รับเหมาทั้งในและต่างประเทศ ในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์งานระบบและระบบรางรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพ โดยมิต้องพึ่งพาผู้ผลิตรายเดิมเพียงรายเดียว

3.2.5 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษ

บริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานในธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยหลักได้แก่ บุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการ และปัจจัยภายนอก ซึ่งทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความไม่เพียงพอของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งการทุจริตของพนักงาน และเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน เช่น ความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือความมั่นคงของบริษัท จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีระบบการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานโดยเฉพาะทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาเส้นทางและระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน ซึ่งจะสามารถเชื่อมั่นได้ว่า ด้วยประสบการณ์

และความชำนาญของพนักงานซึ่งดูแลรับผิดชอบจากทุกฝ่ายงานจะนำมาซึ่งคุณภาพและความพร้อมของการให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง

รวมทั้งบริษัทได้กำหนดมาตรการป้องกันโครงสร้างสำคัญของระบบทางพิเศษให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา โดยมีการกำหนดแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษทั้งทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับผลการตรวจสอบของบริษัท JMI Pacific จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ออกแบบและเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบโครงสร้าง และมีการตรวจติดตาม และเฝ้าระวังดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้มีผลกระทบต่อการใช้งานของทางพิเศษ สำหรับระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบสื่อสารและควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทได้ใช้การบำรุงรักษาแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) มีระบบข้อมูลสำรอง ระบบไฟฟ้าสำรอง และมีการบริหารการจัดซื้อวัสดุเพื่อสำรองการใช้งาน

นอกจากนี้ บริษัทยังอาจมีความเสี่ยงที่อุปกรณ์จัดเก็บค่าผ่านทางจะใช้งานไม่ได้ซึ่งเกิดได้จากหลายสาเหตุ เช่น ระบบไฟฟ้าไม่ทำงานเนื่องจากกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงขัดข้อง ระบบปฏิบัติการเกิดการประมวลผลผิดพลาดเป็นต้น ซึ่งบริษัทได้ให้ความสำคัญอย่างมากในการจัดการความเสี่ยงดังกล่าว โดยจัดให้มีระบบไฟฟ้าสำรอง ระบบความปลอดภัย เพื่อป้องกันการเข้าถึงระบบงานที่สำคัญจากบุคคลภายนอก มีการกำหนดระดับในการเข้าถึงข้อมูลและอุปกรณ์ต่าง ๆ การติดตั้งโปรแกรมสำหรับตรวจสอบไวรัส และมีการสำรองข้อมูลในระบบปฏิบัติการซึ่งสามารถทำงานทดแทนได้ในทันที

3.2.6 ความเสี่ยงจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการไม่เป็นไปตามแผน

บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (MRT Blue Line Extension) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 โดยบริษัทมีหน้าที่ในการจัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบและทดลองเดินรถไฟฟ้าสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายโดยจะต้องเชื่อมต่อกับอุปกรณ์งานระบบของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเพื่อให้บริการเดินรถได้ตามกำหนด บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงโดยทำสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าในโครงการ ปัจจุบันความเสี่ยงจากการดำเนินโครงการยังคงเหลือความเสี่ยงในการดำเนินการสำหรับช่วงที่ 2 และ 3 ซึ่งภาพรวมความก้าวหน้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายในปัจจุบันเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ซึ่งกำหนดไว้เป็น 3 ช่วง ดังนี้

ช่วงที่ 1 เส้นทางสถานีบางซื่อถึงสถานีเตาปูน ตามสัญญากำหนดเปิดให้บริการเดินรถภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ซึ่งได้เปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560

ช่วงที่ 2 เส้นทางสถานีหัวลำโพงถึงสถานีหลักสอง ตามสัญญากำหนดเปิดให้บริการเดินรถภายใน 30 เดือน ซึ่งได้เปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562

ช่วงที่ 3 เส้นทางสถานีเตาปูนถึงสถานีท่าพระ เปิดให้บริการเดินรถภายใน 36 เดือน (มีนาคม 2563) ซึ่งได้มีการเปิดให้ทดลองใช้แล้วในเดือนธันวาคม 2562 คาดว่าจะเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการภายในเดือนมีนาคม 2563

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
1. อาคารและอุปกรณ์	311
2. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	32,253
3. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	62
4. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	42,339
รวม	**74,965**

ทั้งนี้ รายการทรัพย์สินหลักของบริษัทและบริษัทย่อยตามที่แสดงข้างต้น สามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัท ดังนี้

4.1.1 อาคารและอุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มูลค่าตามบัญชีของอาคารและอุปกรณ์ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
บริษัท	269	เจ้าของ*	ไม่มี
NECL	17	เจ้าของ**	ไม่มี
BMN	25	เจ้าของ	ไม่มี
รวม	**311**		

หมายเหตุ * อาคาร ส่วนปรับปรุงและสิ่งปลูกสร้างอื่นบางส่วนเป็นส่วนหนึ่งของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่บริษัทได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา บริษัทได้เช่าอาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท

** NECL ไม่มีที่ดิน อาคารและเครื่องจักร NECL ได้เช่าอาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท NECL ใช้อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในการควบคุมงานปฏิบัติการ แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่ NECL ได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

4.1.2 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
บริษัท	27,249
NECL	5,004
รวม	**32,253**

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน เป็นต้นทุนในการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี และซี	400	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี	2,960	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ	23,456	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ทางพิเศษอุดรรัถยา	5,000	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	437	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	**32,253**		

เนื่องจากสัญญาโครงการทางพิเศษข้างต้นเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer Operate) กรรมสิทธิ์ในทางพิเศษทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของ กทพ. ทันทีที่บริษัทและ NECL จัดสร้างขึ้น และเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัท และ NECL มีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้น และมีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา โดยสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และอาจต่ออายุออกไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่จะตกลงกันต่อไป สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540 สัญญาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 และสามารถต่ออายุได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี สัญญากำหนดให้บริษัทและ NECL เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทาง และค่าใช้จ่ายในการจัดจราจรและการกู้ภัยบนทางพิเศษ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตามสัญญาที่เกี่ยวข้องตลอดอายุสัญญา

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่างบริษัท บริษัทย่อย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัท บริษัทย่อย และ กทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

ทางด่วน	ส่วนแบ่งรายได้ กทพ. : บริษัท/บริษัทย่อย	ระยะเวลาที่ขยาย	สิทธิต่อขยายที่เหลือ *
ขั้นที่ 2 ส่วนเอ บี ซี	ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ส่วนเอ บี 60 : 40 ส่วนซี 0 : 100	15 ปี 8 เดือน ถึง ต.ค. 2578	4 ปี 4 เดือน
ขั้นที่ 2 ส่วนดี	0 : 100	8 ปี 6 เดือน ถึง ต.ค. 2578	11 ปี 6 เดือน
บางปะอิน-ปากเกร็ด	0 : 100	9 ปี 1 เดือน ถึง ต.ค. 2578	10 ปี 11 เดือน

* ระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม

ปรับขึ้นค่าผ่านทางแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปีนับจากวันที่ 1 กันยายน 2561 สำหรับสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทุกระยะเวลา 10 ปีนับจากวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 สำหรับสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ตามอัตราที่ระบุในสัญญา

4.1.3 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ตามงบการเงินรวมของบริษัท มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
บริษัท	62

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว บริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรกสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม บริษัทตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ

4.1.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
บริษัท	41,999
BMN	340
รวม	**42,339**

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
บริษัท	อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	28,324	เจ้าของ	ไม่มี
บริษัท	อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และ อุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี	929	เจ้าของ	ไม่มี
BMN	อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และ อุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี	338	เจ้าของ	ไม่มี
บริษัท	ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	12,746	เจ้าของ	ไม่มี
BMN	ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	2	เจ้าของ	ไม่มี
	รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	**42,339**		

4.2 เงินลงทุนในบริษัทอื่น

4.2.1 สรุปมูลค่าเงินลงทุนตามงบการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนในบริษัทอื่น ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน	สัดส่วนการลงทุนในแต่ละบริษัท (ร้อยละ)	ทุนชำระแล้ว	ประเภทของเงินลงทุน	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	2,604	99.99	5,250	บริษัทย่อย	- ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	(2,450)				
เงินลงทุนสุทธิ	154				

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน	สัดส่วนการลงทุนในแต่ละบริษัท (ร้อยละ)	ทุนชำระแล้ว	ประเภทของเงินลงทุน	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
2. บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ	495 (16) 479	89.67	254	บริษัทย่อย	- พัฒนาพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า และชั้นใต้ดิน อาคารจอดแล้วจร - จัดหาโฆษณาในรูปแบบป้ายหรือสื่อโฆษณาในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า - ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้า
3. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	4,061	18.47	3,990	บริษัทอื่น	- ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา
4. บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	2,929	16.17	8,129	บริษัทอื่น	- ลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจด้านพลังงาน
5. บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด	400	10.00	4,000	บริษัทอื่น	- ดำเนินการพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้า

4.2.2 นโยบายการลงทุนและการบริหารงานในบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง ใกล้เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัท เพื่อเสริมสร้างโอกาส และผลตอบแทนระยะยาว เสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัท โดยกำหนดให้มีนโยบายการลงทุนดังต่อไปนี้

1. เป็นการลงทุนในโครงการหรือซื้อหุ้นสามัญของบริษัทผู้ดำเนินโครงการในลักษณะการลงทุนระยะยาว
2. สัดส่วนการลงทุนตามสัดส่วนขั้นต่ำที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน
3. ไม่ลงทุนในโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของสังคม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทได้มีการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทอื่น ดังนี้

1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”)

บริษัทจัดตั้ง NECL เมื่อปี 2539 โดยถือหุ้นร้อยละ 99.99 และผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนในหุ้นของ NECL ทั้งนี้สืบเนื่องจาก NECL ได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ทำให้รายได้ของ NECL ไม่เป็นไปตามประมาณการ ผลประกอบการของ NECL ขาดทุนอย่างต่อเนื่องจนขาดทุนสะสมเกินทุนส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ เมื่อปี 2546 NECL จึงได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาทเป็น 6,000 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันได้เรียกชำระค่าหุ้นแล้วร้อยละ 75 ของทุนจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น 3,000 ล้านบาท NECL เริ่มมีกำไรตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา บริษัทได้ส่งกรรมการบริหารของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการบริษัทใน NECL จำนวน 5 คน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 6 คนของ NECL

กรณี NECL มีการดำเนินการที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ NECL จะต้องขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทก่อน นอกจากนี้บริษัทยังเป็นผู้รับจ้างดำเนินงานทั้งหมดของ NECL

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 NECL มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL เท่ากับร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

2) บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN")

บริษัทจัดตั้ง BMN เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 เพื่อประกอบธุรกิจจัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า ต่อมาในเดือนตุลาคม 2561 บริษัทซึ่งเป็นผู้ได้รับสิทธิดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ต่างๆ แต่เพียงผู้เดียวในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฉบับลงวันที่ 31 มีนาคม 2560 ได้ทำสัญญาว่าจ้าง BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าวทั้งหมดแทนการให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 BMN มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท โดยบริษัทถือหุ้นอยู่ใน BMN ร้อยละ 89.67 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ BMN

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการควบคุมหรือมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ โดยบริษัทได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน BMN จำนวน 5 คน จากกรรมการทั้งหมด 7 คน

3) บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (“TTW”)

บริษัทลงทุนใน TTW ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค ซึ่งสัญญามีอายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 TTW มีการลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานี และรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค สัญญามีอายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 อีกทั้งยังลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและการให้บริการบำบัดน้ำเสีย โดย TTW ถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 68 ของทุนจดทะเบียน และลงทุนในธุรกิจพลังงานโดยผ่านการถือหุ้นร้อยละ 24.98 ในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในบริษัทอื่นที่ประกอบธุรกิจด้านพลังงาน ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับจากการลงทุนใน TTW คือ รายได้เงินปันผล

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน TTW โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทถือหุ้นใน TTW ร้อยละ 18.47 ของทุนจดทะเบียน

4) บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (“CKP”)

บริษัทได้ลงทุนใน CKP ซึ่งประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 CKP มีการลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ร้อยละ 61.33 บริษัท นครราชสีมา โซล่าร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท เชียงราย โซล่าร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท บางเขนชัย จำกัด ร้อยละ

100 บริษัท บางปะอินโคเจนเนอเรชั่น จำกัด ร้อยละ 65 และบริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 37.50 ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการใน CKP โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทถือหุ้นใน CKP ร้อยละ 16.17 ของทุนจดทะเบียน

5) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (“EHSR”)

บริษัทลงทุนใน EHSR ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดยกลุ่ม CPH ดำเนินงานการพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้า งานออกแบบและงานก่อสร้าง งานโยธา ร่วมกับโครงการอื่น จัดหาระบบไฟฟ้าขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา และการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี (ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี และระยะเวลาดำเนินการ 45 ปี) ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการใน EHSR โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทถือหุ้นใน EHSR ร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.1 ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)

บริษัทและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 19 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะผู้พิจารณา และคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง ซึ่งปัจจุบัน กทพ. กับบริษัทและบริษัทย่อยตกลงยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่างกัน สาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาทมีดังนี้

5.1.1 ข้อพิพาทที่บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 11 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 54,503.77 ล้านบาท

1. วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยมีสาเหตุมาจากการนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการเริ่มต้นแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่บริษัทตามสัญญาซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัทเรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 ให้บังคับตามคำร้องของบริษัทให้ กทพ. ชดเชยให้บริษัท คำนวณเพิ่มเติมจนถึงวันฟ้องรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 5,021.1 ล้านบาท ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด คดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

บริษัท และ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

2. การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2552 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินจากการที่ กทพ. ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติม รวมเป็นเงิน 209.1 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงาน เป็นเงินรวม 382.5 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง ส่วนบริษัทยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดฯ เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และยกคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดฯ ของบริษัท

บริษัทได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาต่อศาลปกครองสูงสุดแล้วเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2562 คดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

บริษัท และ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

3. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทาง ปี 2546 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาคิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากชี้ขาดให้ กทพ. ชำระค่าเสียหายตามที่บริษัทเรียกร้องจำนวน 4,368 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

(ก) คดีที่ กทพ. ขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดฯ ของ กทพ. และเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2562 กทพ. ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นศาลปกครองสูงสุด

กทพ. และบริษัทได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

(ข) คดีที่บริษัทขอบังคับตามคำชี้ขาดฯ ต่อศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2562 ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นศาลปกครองกลาง

บริษัทและ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

4. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,048.2 ล้านบาท และดอกเบี้ยตามสัญญาของต้นเงินค่าเสียหาย จำนวน 914.3 ล้านบาท นับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2551 จนกว่า กทพ. จะชำระเงินดังกล่าวเสร็จสิ้นและชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 29 สิงหาคม 2546 กับส่วนแบ่งที่บริษัทมีสิทธิจะได้รับตามสัญญา นับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2551 ถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2551 รวมทั้งชำระดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญานับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2551 เป็นต้นไป จนกว่า กทพ. จะชำระค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัท

เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2562 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นศาลปกครองกลาง

บริษัทและ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

5. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัทรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 9,091.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาของต้นเงินค่าเสียหายจำนวน 7,909.6 ล้านบาทนับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 จนกว่า กทพ. จะชำระเงินดังกล่าวเสร็จสิ้นและชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคมฉบับลงวันที่ 15 สิงหาคม 2551 กับส่วนแบ่งที่บริษัทมีสิทธิจะได้รับตามสัญญานับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไป รวมทั้งชำระดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา

เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2562 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นศาลปกครองกลาง

บริษัทและ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

6. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงิน 4,062.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

บริษัทและ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

7. การเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2556 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2561 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ โดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2556 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงิน 14,662.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

บริษัทและ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

8. การเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2556 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2556 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงิน 6,936.4 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

บริษัทและ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

9. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2556 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ โดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทย่อยจากการปรับค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 908.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

บริษัทย่อยและ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

10. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 และปี 2556 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทย่อยจากการปรับค่าผ่านทางปี 2551 และปี 2556 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 4,724.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

บริษัทย่อยและ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

11. ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยาปี 2542-2543

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปจากการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ซึ่งถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อยคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1,790 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 โดยให้ กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัทย่อยเรียกร้องพร้อมดอกเบี้ย กทพ. ปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ส่วนบริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ โดยมีทุนทรัพย์ที่เรียกร้อง 3,296 ล้านบาท ซึ่งต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ยกคำร้องของ กทพ. ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและมีคำพิพากษา โดยให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้นให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ได้ชี้ขาดให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการตามสัญญาโครงการทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ดให้แก่บริษัทย่อยเป็นเงินจำนวน 1,790 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเงินชดเชยรายได้สำหรับปี 2542 จำนวน 730.8 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2543 จนกว่ากทพ. จะชำระเสร็จสิ้น และเงินชดเชยรายได้สำหรับปี 2543 จำนวน 1,059.2 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2544 จนกว่า กทพ. จะชำระเสร็จสิ้น โดย กทพ. จะต้องปฏิบัติตามคำพิพากษาให้เสร็จสิ้นภายใน 90 วันนับแต่วันที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษา ซึ่งจะครบกำหนดในวันที่ 20 ธันวาคม 2561

เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี ได้มีมติว่า เพื่อบรรเทาความสูญเสียและความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่รัฐและเพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์สูงสุดของทางราชการ กรณีหน่วยงานของรัฐมีข้อพิพาทตามศาลอนุญาโตตุลาการหรือถูกฟ้องคดีต่อศาลปกครองเป็นคดีเดียวหรือหลายคดีในประเด็นเดียวกันหรือเกี่ยวเนื่องกัน เช่น กรณีคดีที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) แล้วมีคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการซึ่งนำไปสู่การฟ้องคดีในศาลปกครองสูงสุด โดยผลของคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการนั้นให้หน่วยงานของภาครัฐต้องชดใช้ค่าเสียหายหรืออื่นใด จึงมีมติให้หน่วยงานของรัฐนั้นอาจดำเนินการเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐและให้เกิดความเป็นธรรมแก่ราษฎรได้ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการอย่างโปร่งใส ชอบด้วยกฎหมาย และคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ

ต่อมา กทพ. จึงได้มีหนังสือถึงบริษัทย่อยลงวันที่ 31 ตุลาคม 2561 แจ้งว่า คณะกรรมการกทพ. ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการตามผลคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดของข้อพิพาทกรณีทางที่มีลักษณะแข่งขัน (คณะอนุกรรมการฯ) ระหว่างกทพ. และบริษัทย่อยเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการตามผลคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดดังกล่าวและดำเนินการเจรจาต่อรองกับบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2561 กทพ. และบริษัทย่อยมีหนังสือถึงสำนักบังคับคดีปกครองเพื่อตอบหนังสือจากสำนักบังคับคดีปกครอง ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2561 เรื่องการปฏิบัติตามคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดว่าอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อหาข้อยุติในการดำเนินการตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการ กทพ. กับบริษัท และบริษัทย่อยได้เจรจาจนได้ข้อยุติแนวทางการยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่าง กทพ. กับบริษัท และบริษัทย่อยตามสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบี และส่วนซี) สัญญาสัมปทานเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาสัมปทานโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2561 บริษัท และบริษัทย่อยได้มีข้อตกลงร่วมกันในการไกล่เกลี่ยและยุติข้อพิพาททั้งหมดกับ กทพ. และรวมถึงข้อพิพาทเรื่องทางแข่งขันที่อยู่ในขั้นตอนยื่นหนังสือบอกกล่าวให้ กทพ. ปฏิบัติตามสัญญาอีกจำนวน 74,590 ล้านบาท

ข้อตกลงร่วมกันสรุปได้ดังนี้

ก) กทพ. บริษัท และบริษัทย่อย ตกลงยุติบรรดาข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งหมดที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานในประเด็นข้อพิพาทเดิม

ข) กทพ. บริษัท และบริษัทย่อยตกลงร่วมกันแก้ไขทบทวนสัญญาสัมปทานดังนี้

ข1. ขยายระยะเวลาของสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบี และส่วนซี) สัญญาสัมปทานเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาสัมปทานโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด จากเดิมที่จะครบกำหนดสัญญาในปี 2563 ปี 2570 และปี 2569 ตามลำดับ ให้สัญญาสัมปทานทั้งหมดสิ้นสุดในวันที่ 21 เมษายน 2600

ข2. ให้บริษัทเป็นผู้ดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วนขั้นที่ 2 และบริษัทย่อยเป็นผู้ดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยบริษัท และบริษัทย่อยได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาของสัญญาสัมปทานในอัตราร้อยละ 40 ถึง ร้อยละ 100 ตามเส้นทางที่ระบุในสัญญา

ข3. ให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี

ข4. บริษัทมีหน้าที่ลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 ใช้เงินลงทุนประมาณ 31,500 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

และต่อมาในปี 2562 กทพ. ได้เจรจากับบริษัทและบริษัทย่อยเพิ่มเติมจนได้ข้อตกลงร่วมกัน

เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2562 และได้มีการเจรจาเพิ่มเติมตามที่กระทรวงคมนาคมให้ กทพ. ทบทวนจนได้ข้อยุติเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2563 ผลการเจรจาเพิ่มเติมเพื่อยุติข้อพิพาท สรุปได้ดังนี้

- กทพ. และบริษัท และบริษัทย่อยตกลงที่จะยุติข้อพิพาทตามสัญญาเดิมทั้งหมดของทั้งสองฝ่ายที่มีต่อกัน ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต
- การยุติข้อพิพาทโดยการขยายสัมปทานอยู่บนพื้นฐานที่ไม่มีการลงทุนปรับปรุงทางด่วนและก่อสร้างทางยกระดับชั้นที่ 2 (Double Deck) โดยขยายระยะเวลาสัญญาทั้ง 3 ฉบับให้สิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578
- บริษัท และบริษัทย่อยยังคงมีสิทธิในการต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม ซึ่งระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิของสัญญาเดิม ของสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 คือ 4 ปี 4 เดือน และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) คือ 11 ปี 6 เดือน และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด คือ 10 ปี 11 เดือน นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญาฉบับแก้ไข

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาท และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัทย่อย และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข)

บริษัทย่อย และ กทพ. ได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้ โดยการยื่นหนังสือขอสละสิทธิในการบังคับคดี เพื่อให้ศาลมีคำสั่งถอนการบังคับคดี

5.1.2 ข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 3 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 1,589.2 ล้านบาท

1. ค่าใช้จ่ายทำทางเข้า - ออก และแก้ปัญหาข้อร้องเรียน

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2550 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทชดใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดทำทางเข้า-ออกของผู้ร้องเรียน และค่าจัดทำท่อรับน้ำฝนจากฟรีโฟลว์ รวมเป็นเงิน 0.4 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้ชี้ขาดว่า กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายดังกล่าว

กทพ. ได้ยื่นคำร้องเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง ซึ่งต่อมาศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 ให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเฉพาะส่วนที่คณะอนุญาโตตุลาการรับข้อพิพาทมูลกรณีที่ 2 กรณีจัดทำท่อรับน้ำฝนไว้พิจารณา เนื่องจาก กทพ. ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทหลังมูลกรณีพิพาทขาดอายุความ

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 บริษัทได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

กทพ. และบริษัทได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

2. การก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ โดยเรียกร้องให้บริษัทย่อยดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2 ตามเงื่อนไขของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และให้ชดใช้เงินจำนวน 1,587.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งตามสัญญาระบุว่าแม้ครบเงื่อนไขตามสัญญาให้เริ่มก่อสร้าง แต่หาก กทพ. ผิดสัญญาจนเป็นเหตุให้บริษัทย่อยได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างร้ายแรง บริษัทย่อยยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง ซึ่ง กทพ. ผิดสัญญาเรื่องทางแข่งขัน และการปรับอัตราค่าผ่านทาง บริษัทย่อยจึงได้รับสิทธิยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง และ กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าปรับ ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

กทพ. และบริษัทย่อยได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

3. ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน)

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2552 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ โดยเรียกร้องให้บริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน) จำนวน 1.1 ล้านบาท ซึ่งบริษัทย่อยเห็นว่าค่าใช้จ่ายที่ กทพ. เรียกมานั้น ไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทย่อยตามสัญญา ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

กทพ. และบริษัทย่อยได้ตกลงยุติข้อพิพาทนี้

5.1.3 ข้อพิพาทที่ผ่านขั้นตอนในชั้นคณะผู้พิจารณา ที่บริษัทและบริษัทย่อยอยู่ระหว่างรอยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 4 เรื่อง และที่อยู่ในชั้นคณะผู้พิจารณา จำนวน 1 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท ทั้งสิ้นประมาณ 78,181.9 ล้านบาท

1. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 บริษัทขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2561 พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 592.9 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 590.8 ล้านบาท คิดเป็นรายวันนับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2562 กทพ. และบริษัทไม่สามารถตกลงกันได้อย่างฉันมิตรในวันนัดพร้อม คณะผู้พิจารณาจึงเห็นควรให้ยุติการพิจารณาและให้นำข้อพิพาทเข้าสู่การพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทนี้ยังไม่ได้ยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

บริษัทตกลงที่จะยุติข้อพิพาทนี้โดยไม่ยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

2. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 ของทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 บริษัทขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2561 พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 289.3 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 288.3 ล้านบาท คิดเป็นรายวันนับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2562 กทพ. และบริษัทไม่สามารถตกลงกันได้อย่างฉันมิตรในวันนัดพร้อม คณะผู้พิจารณาจึงเห็นควรให้ยุติการพิจารณาและให้นำข้อพิพาทเข้าสู่การพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทนี้ยังไม่ได้ยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

บริษัทตกลงที่จะยุติข้อพิพาทนี้โดยไม่ยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

3. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 บริษัทย่อยขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 ถึงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2561 พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 24.92 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 24.90 ล้านบาท คิดเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 นับตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2562 กทพ. และบริษัทย่อยไม่สามารถตกลงกันได้อย่างฉันมิตรในวันนัดพร้อม คณะผู้พิจารณาจึงเห็นควรให้ยุติการพิจารณาและให้นำข้อพิพาทเข้าสู่การพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทนี้ยังไม่ได้ยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

บริษัทย่อยตกลงที่จะยุติข้อพิพาทนี้โดยไม่ยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

4. ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา ปี 2544 - 2560

จากการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ซึ่งศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาในคดีทางแข่งขัน ปี 2542 - 2543 เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2561 ให้ กทพ. ชำระเงินชดเชยรายได้ที่ลดลงแก่บริษัทย่อย จึงเป็นที่แน่ชัดและเป็นที่ยุติว่า บริษัทย่อยได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างทางที่มีลักษณะแข่งขันจริง ดังนั้น เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2562 บริษัทย่อยได้ขอให้ กทพ. ชดเชยรายได้ค่าผ่านทาง ปี 2544 - 2560 สำหรับส่วนที่ลดลงจากประมาณการในสัญญาเป็นเงินจำนวน 46,300.2 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยคำนวณสะสมจนถึงวันที่ 30 เมษายน 2562 เป็นจำนวน 25,925.3 ล้านบาท และชดใช้ดอกเบี้ยของต้นเงินค่าเสียหายจำนวน 46,300.2 ล้านบาท คำนวณนับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2562 จนกว่า กทพ. จะชดใช้ต้นเงินชดเชยพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 72,225.5 ล้านบาท ให้แก่บริษัทย่อยจนเสร็จสิ้น ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2562 กทพ. และบริษัทย่อยไม่สามารถตกลงกันได้อย่างฉันมิตรในวันนัดพร้อม คณะผู้พิจารณาจึงเห็นควรให้ยุติการพิจารณาและให้นำข้อพิพาทเข้าสู่การพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทนี้ยังไม่ได้ยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

บริษัทย่อยตกลงที่จะยุติข้อพิพาทนี้โดยไม่ยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

5. ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา ปี 2561

เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2562 บริษัทย่อยได้ขอให้ กทพ. ชดเชยรายได้ค่าผ่านทางปี 2561 สำหรับส่วนที่ลดลงจากประมาณการในผนวกท้ายสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด เป็นเงินจำนวน 4,771 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยคำนวณสะสมจนถึงวันที่ 29 ตุลาคม 2562 เป็นจำนวน 278.3 ล้านบาท และชดใช้ดอกเบี้ยของต้นเงินค่าเสียหายจำนวน 4,771 ล้านบาท คำนวณนับตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม 2562 จนกว่า กทพ. จะชดใช้ต้นเงินชดเชยพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 5,049.3 ล้านบาท ให้แก่บริษัทย่อยจนเสร็จสิ้น ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นคณะผู้พิจารณา

บริษัทย่อยตกลงที่จะยุติข้อพิพาทนี้

เนื่องจากข้อพิพาททั้งหมดเป็นส่วนหนึ่งของการเจรจาแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) ระหว่าง กทพ. และ บริษัท/บริษัทย่อย ซึ่งเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทฯ และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัท/บริษัทย่อย และ กทพ.ได้ลงนามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) แล้ว

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

(1) ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)** **Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited** **(เรียกชื่อย่อว่า "BEM")**
ประกอบธุรกิจ	ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง
เลขทะเบียนบริษัท	0107558000491
ทุนจดทะเบียน	15,285 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	0 2641 4611 และ 0 2354 2000
โทรสาร	0 2641 4610 และ 0 2354 2040
เว็บไซต์	www.bemplc.co.th
ที่ตั้งสำนักงานสาขา (1)	238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์	0 2641 4611
โทรสาร	0 2641 4610
ที่ตั้งสำนักงานสาขา (2)	189 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
ที่ตั้งสำนักงานสาขา (3)	189/1 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
ที่ตั้งสำนักงานสาขา (4)	189/2 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์	0 2354 2000
โทรสาร	0 2354 2040

(2) นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด** **Northern Bangkok Expressway Company Limited** **(เรียกชื่อย่อว่า "NECL")**
ประกอบธุรกิจ	ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน	6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 99.99
โทรศัพท์	0 2641 4647
โทรสาร	0 2641 4646

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด** **Bangkok Metro Networks Limited (เรียกชื่อย่อว่า "BMN")**
ประกอบธุรกิจ	จัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและในขบวนรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว รวมทั้งให้บริการระบบโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้า
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	832 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน	254 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 254 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 89.67
โทรศัพท์	0 2690 8200
โทรสาร	0 2690 8212
เว็บไซต์	www.bmn-mrt.com

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)** **TTW Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า "TTW")**
ประกอบธุรกิจ	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค และลงทุนในบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	30/130 หมู่ที่ 12 ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ตำบลไร่ขิง อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม 73210
ทุนจดทะเบียน	3,990 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,990 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 18.47
โทรศัพท์	0 2811 7526
โทรสาร	0 2420 6064
เว็บไซต์	www.ttwplc.com

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)** **CK Power Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า "CKP")**
ประกอบธุรกิจ	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่าง ๆ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน	9,240 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,370 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 16.17
โทรศัพท์	0 2691 9720
โทรสาร	0 2691 9723
เว็บไซต์	www.ckpower.co.th

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด Eastern High-Speed Rail Linking Three Airports Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า "EHSR")**
ประกอบธุรกิจ	ดำเนินงานการพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟ งานออกแบบและงานก่อสร้าง งานโยธา ร่วมกับโครงการอื่น จัดหาระบบไฟฟ้าขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา และการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	313 อาคาร ซี.พี.ทาวเวอร์ ชั้น 14 ถนนสีลม แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
ทุนจดทะเบียน	4,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 4,000 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 10.00
โทรศัพท์	0 2858 3149

(3) บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ **บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด**
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ : 0 2009 9382
โทรสาร : 0 2009 9476

ผู้สอบบัญชี **บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด**
193/136-137 อาคารเลครัชดา
ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ ชั้น 33
ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 0 2264 0777
โทรสาร : 0 2264 0789

ที่ปรึกษากฎหมาย **เดอะลีจิสท์ กรุ๊ป**
อาคารอับดุลราฮิม ชั้น 9
เลขที่ 990 ถนนพระราม 4 แขวงสีลม
เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2636 1111
โทรสาร : 0 2636 0000

ที่ปรึกษาทางการเงิน	**บริษัท แอดไวเซอรี่ พลัส จำกัด** 1550 อาคารธนภูมิ ชั้น 10 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 0 2652 7858-64 โทรสาร : 0 2652 7867
นายทะเบียนหุ้นกู้	**ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)** 1060 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 0 2544 3924 โทรสาร : 0 2937 7783 **ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)** 977/2 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพ 10400 โทรศัพท์ : 0 2298 0831 โทรสาร : 0 2298 0835
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	**ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)** 1060 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 0 2128 2316-7 โทรสาร : 0 2128 4621
สถาบันการเงินที่ติดต่อประจำ	**ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)** 35 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 0 2208 4631-9 โทรสาร : 0 2256 8619 **ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)** 9 ถนนรัชดาภิเษก แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ : 0 2256 2323

ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมทอง
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 0 2299 2511-2
โทรสาร : 0 2299 2752

ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
333 ถนนสีลม แขวงสีลม
เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2230 1036
โทรสาร : 0 2230 2722

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

- ไม่มี -

ส่วนที่ 2 การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

7.1 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

7.1.1 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 15,285 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท เรียกชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท

7.1.2 ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2562 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depository Receipt หรือ NVDR จำนวน 1,284,541,769 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 8.4 ของจำนวนหุ้นบริษัททั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าวมีสิทธิในการรับเงินปันผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับจากบริษัท แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย www.set.or.th/nvdr

7.2 ผู้ถือหุ้น

7.2.1 รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่จำนวน 10 รายแรก ณ วันที่ 23 สิงหาคม 2562 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งล่าสุด มีดังนี้

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กลุ่ม บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (1)	4,923,781,781	32.21
2	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,256,259,584	8.22
3	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	1,074,957,976	7.03
4	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,047,025,175	6.85
5	นายวิชัย วชิรพงศ์	390,678,757	2.56
6	STATE STREET EUROPE LIMITED	314,102,298	2.05
7	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	303,448,709	1.99
8	สำนักงานประกันสังคม	296,545,458	1.94
9	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	282,104,674	1.85
10	นายมิน เธียรวร	204,000,000	1.33
ยอดรวม		10,092,904,412	66.03
อื่นๆ		5,192,095,588	33.97
รวมทั้งสิ้น		15,285,000,000	100.00

หมายเหตุ : (1) กลุ่ม ช.การช่าง ถือหุ้นในบริษัทร้อยละ 32.21 ของทุนชำระแล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่ม ช.การช่าง	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (2)	4,787,121,829	31.32
2. บริษัท ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด (3)	136,659,952	0.89
	4,923,781,781	32.21

(2) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ.ช.การช่าง”) ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทั่วไป และมีกลุ่มตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้นร้อยละ 31.18 ของทุนชำระแล้ว (ข้อมูล ณ วันที่ 4 กันยายน 2562) โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มตรีวิศวเวทย์	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด (4)	237,512,365	14.022
2. บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด (5)	171,396,530	10.118
3. บริษัท ซีเค.ออฟฟิซ ทาวเวอร์ จำกัด (6)	86,048,212	5.080
4. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	13,631,497	0.805
5. นางสายเกษม ตรีวิศวเวทย์	6,061,142	0.358
6. นางปราณี ทองกิตติกุล	9,214,342	0.544
7. นางสาวสุภามาส ตรีวิศวเวทย์	1,700,000	0.100
8. นายภูวเนศวร์ ตรีวิศวเวทย์	1,089,255	0.064
9. นางกรกช ตรีวิศวเวทย์	930,000	0.055
10. นางสาวสวรรยา ตรีวิศวเวทย์	477,225	0.028
11. นายประเสริฐ ตรีวิศวเวทย์	204,285	0.012
12. นายณัฐวุฒิ ตรีวิศวเวทย์	5,785	0.000
	528,270,638	31.187

ผู้ถือหุ้นสามารถดูข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติมของ บมจ.ช.การช่าง ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ได้จาก Website ของสำนักงาน ก.ล.ต. (www.sec.or.th) หรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (www.set.or.th)

(3) บริษัท ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทุกชนิด มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 1,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บมจ.ช.การช่างถือหุ้นจำนวน 549,999 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 55

(4) บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ประกอบธุรกิจบริษัทลงทุน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 9,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ กลุ่มตระกูลตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 7,782,987 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 86.48

(5) บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด ประกอบธุรกิจลงทุน และที่ปรึกษา มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 8,400,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 2,100,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 5,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 62.50

(6) บริษัท ซีเค.ออฟฟิซ ทาวเวอร์ จำกัด ประกอบธุรกิจลงทุน และที่ปรึกษา มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 3,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 750,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 2,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 75

7.2.2 สัดส่วนของหุ้น Free Float ของบริษัท

แบบแสดงรายงานการกระจายการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นสามัญที่เข้าข่ายเป็น Strategic Shareholders ณ วันที่ 13 มีนาคม 2562 ตามที่บริษัทนำส่งต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ปรากฏสัดส่วนผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อย (Non-Strategic shareholders) ร้อยละ 52.93 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด

7.2.3 ข้อตกลงระหว่างผู้ถือหุ้นใหญ่ (Shareholders’ Agreement)

ไม่มีข้อตกลงระหว่างกันระหว่างบริษัทกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

7.3 การออกหลักทรัพย์อื่น

7.3.1 เงินกู้ยืมระยะยาว

ในปี 2562 บริษัทได้ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวตามตารางการชำระเงิน จำนวน 2,316 ล้านบาท และบริษัทได้เบิกเงินกู้ยืมระยะยาวระหว่างปีสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายจำนวน 4,500 ล้านบาท ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อยมีเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 14,830 ล้านบาท

7.3.2 หุ้นกู้

ในปี 2562 บริษัทได้ออกหุ้นกู้มูลค่ารวม 5,000 ล้านบาท โดยนำเงินที่ได้มาชำระคืนหุ้นกู้ชุดเดิมที่ครบกำหนดไถ่ถอน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีหุ้นกู้ที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอน รายละเอียดดังนี้

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 ชุดที่ 3
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM216A	BEM236A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	1,615 ล้านบาท	2,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	1,615,000 หน่วย	2,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.52 %	3.00 %
อายุหุ้นกู้	5 ปี	7 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2559
วันครบกำหนดไถ่ถอน	24 มิถุนายน 2564	24 มิถุนายน 2566
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอนก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-	
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 ชุดที่ 4	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 ชุดที่ 5	หุ้นกู้ ครั้งที่ 2/2559
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM266A	BEM286A	BEM286B
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	3,335 ล้านบาท	2,750 ล้านบาท	500 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	3,335,000 หน่วย	2,750,000 หน่วย	500,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	3.30 %	3.61 %	3.61 %
อายุหุ้นกู้	10 ปี	12 ปี	11.9 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2559	11 สิงหาคม 2559
วันครบกำหนดไถ่ถอน	24 มิถุนายน 2569	24 มิถุนายน 2571	24 มิถุนายน 2571
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-		
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้		
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2559 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2559 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2559 ชุดที่ 3
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM20OA	BEM25OA	BEM27OA
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	2,500 ล้านบาท	2,500 ล้านบาท	3,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	2,500,000 หน่วย	2,500,000 หน่วย	3,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.62 %	3.78 %	3.95 %
อายุหุ้นกู้	4 ปี	9 ปี	11 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2559
วันครบกำหนดไถ่ถอน	21 ตุลาคม 2563	21 ตุลาคม 2568	21 ตุลาคม 2570
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-		
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้		
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2560 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2560 ชุดที่ 2
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM229A	BEM249A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	2,000 ล้านบาท	3,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	2,000,000 หน่วย	3,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.65 %	3.10 %
อายุหุ้นกู้	5 ปี	7 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	7 กันยายน 2560	7 กันยายน 2560
วันครบกำหนดไถ่ถอน	7 กันยายน 2565	7 กันยายน 2567
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย	ธนาคารกรุงไทย
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-	
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 3
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM214A	BEM234A	BEM254A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	3,000 ล้านบาท	3,500 ล้านบาท	3,500 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	3,000,000 หน่วย	3,500,000 หน่วย	3,500,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.05 %	2.46 %	3.01 %
อายุหุ้นกู้	3 ปี	5 ปี	7 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2561
วันครบกำหนดไถ่ถอน	5 เมษายน 2564	5 เมษายน 2566	5 เมษายน 2568
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-		
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้		
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2562 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2562 ชุดที่ 2
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM225A	BEM245A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	1,000 ล้านบาท	2,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
จำนวนหุ้นกู้	1,000,000 หน่วย	2,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.65 %	3.18 %
อายุหุ้นกู้	3 ปี	5 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2562
วันครบกำหนดไถ่ถอน	9 พฤษภาคม 2565	9 พฤษภาคม 2567
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-	
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2562 ชุดที่ 3	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2562 ชุดที่ 4
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM265A	BEM295A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	1,000 ล้านบาท	1,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
จำนวนหุ้นกู้	1,000,000 หน่วย	1,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	3.59 %	3.84 %
อายุหุ้นกู้	7 ปี	10 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2562
วันครบกำหนดไถ่ถอน	9 พฤษภาคม 2569	9 พฤษภาคม 2572
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-	
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A

7.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้างและภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุน ตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

โดยคณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่า บริษัทมีกำไรและกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

การจ่ายเงินปันผลของบริษัทในปีที่ผ่านมา มีดังนี้

การจ่ายเงินปันผลจากการดำเนินงาน	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	จ่ายเงินปันผลหุ้นละ (บาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)		% เงินปันผลต่อกำไรสุทธิ	
			งบเฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม	งบเฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม
ปี 2559						
- งวดครึ่งปีแรก	764	0.05	1,218	1,206		
- งวดครึ่งปีหลัง	917	0.06	1,345	1,400		
รวมปี 2559	1,681	0.11	2,563	2,606	65%	65%
ปี 2560						
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,442	1,425		
- งวดครึ่งปีหลัง	1,070	0.07	1,533	1,698		
รวมปี 2560	1,987	0.13	2,975	3,123	67%	64%
ปี 2561						
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,695	1,714		
- งวดครึ่งปีหลัง	1,376	0.09	1,412	3,603		
รวมปี 2561	2,293	0.15	3,107	5,317	74%	43%
ปี 2562						
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,626	3,977		
- งวดครึ่งปีหลัง [(1)]	1,376	0.09	1,298	1,458		
รวมปี 2562	2,293	0.15	2,924	5,435	79%	42%

หมายเหตุ : [(1)] เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563

7.5 นโยบายการจ่ายปันผลของบริษัทย่อย

NECL มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลในอัตราประมาณร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิหลังหักเงินสำรองต่างๆ ตามกฎหมาย ซึ่งพิจารณาจากผลการประกอบการในรอบปีบัญชีของงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันสิ้นรอบปีบัญชี และตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทย่อยเห็นสมควร

BMN มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้าง และภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุน ตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

8. โครงสร้างการจัดการ

บริษัทได้กำหนดและทบทวนโครงสร้างการจัดการของบริษัท โดยตระหนักถึงบทบาทและหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ยังกำหนดให้คณะกรรมการมีหน้าที่ดูแลให้กรรมการทุกคนและผู้บริหารปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบระมัดระวัง (duty of care) และซื่อสัตย์สุจริตต่อองค์กร (duty of loyalty) และดูแลให้การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งปัจจุบันประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

โครงสร้างคณะกรรมการ บริษัทได้พิจารณาถึงขนาด องค์ประกอบ สัดส่วนกรรมการอิสระ ทักษะ ประสบการณ์ การศึกษา ความสามารถและคุณลักษณะเฉพาะด้าน ตลอดจนเพศและอายุที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการนำพาองค์กรสู่วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้ ซึ่งประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 16 คน กล่าวคือ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 5 คน ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าคณะกรรมการโดยรวมมีคุณสมบัติที่เหมาะสม สามารถเข้าใจ และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียได้ รวมถึงเพื่อให้คณะกรรมการสามารถดำเนินงาน โดยใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจอย่างอิสระ

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ และผู้บริหารมีดังนี้

8.1 คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาต่างๆ ของธุรกิจ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีกรรมการจำนวน 16 คน

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/จำนวนครั้งที่จัดประชุมคณะกรรมการบริษัท
1	ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ	7/7
2	นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	รองประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7
3	นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	7/7
4	พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	7/7
5	ดร.อรรณพ ตันละมัย	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	6/7
6	นางวัลลภา อัสสกุล	ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	6/7
7	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7
8	ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ	6/7
9	นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/ จำนวนครั้งที่จัดประชุม คณะกรรมการบริษัท
10	นางสาวอาริศรา ธรมธัช (1)	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	4/4
11	นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	7/7
12	ผู้แทน รฟม. (2)	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	N/A
13	นางณฐมณ บุนนาค	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	7/7
14	นายวิชาญ เอกรินทรากุล	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	5/7
15	ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	6/7
16	นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7

หมายเหตุ : รายละเอียดกรรมการบริษัท ปรากฏตามเอกสารแนบ 1 หน้า A1-1 ถึง A1-7

(1) นางสาวอาริศรา ธรมธัช ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 แทนนายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ ซึ่งพ้นจากตำแหน่งกรรมการตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562

(2) ผู้แทน รฟม. รอเสนอแต่งตั้งแทนนายยุทธนา หยิมการุณ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2562

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

บริษัทได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 5 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตนะพร โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

กรรมการอิสระ

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอิสระ 6 คน ซึ่งเกินกว่าหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมดของบริษัท โดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติกรรมการอิสระให้สอดคล้องกับประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้รายละเอียดคุณสมบัติของกรรมการอิสระมีดังนี้

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับแต่งตั้ง ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการหรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท หรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

   ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าว ให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน โดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้น ที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

8.2 ผู้บริหาร

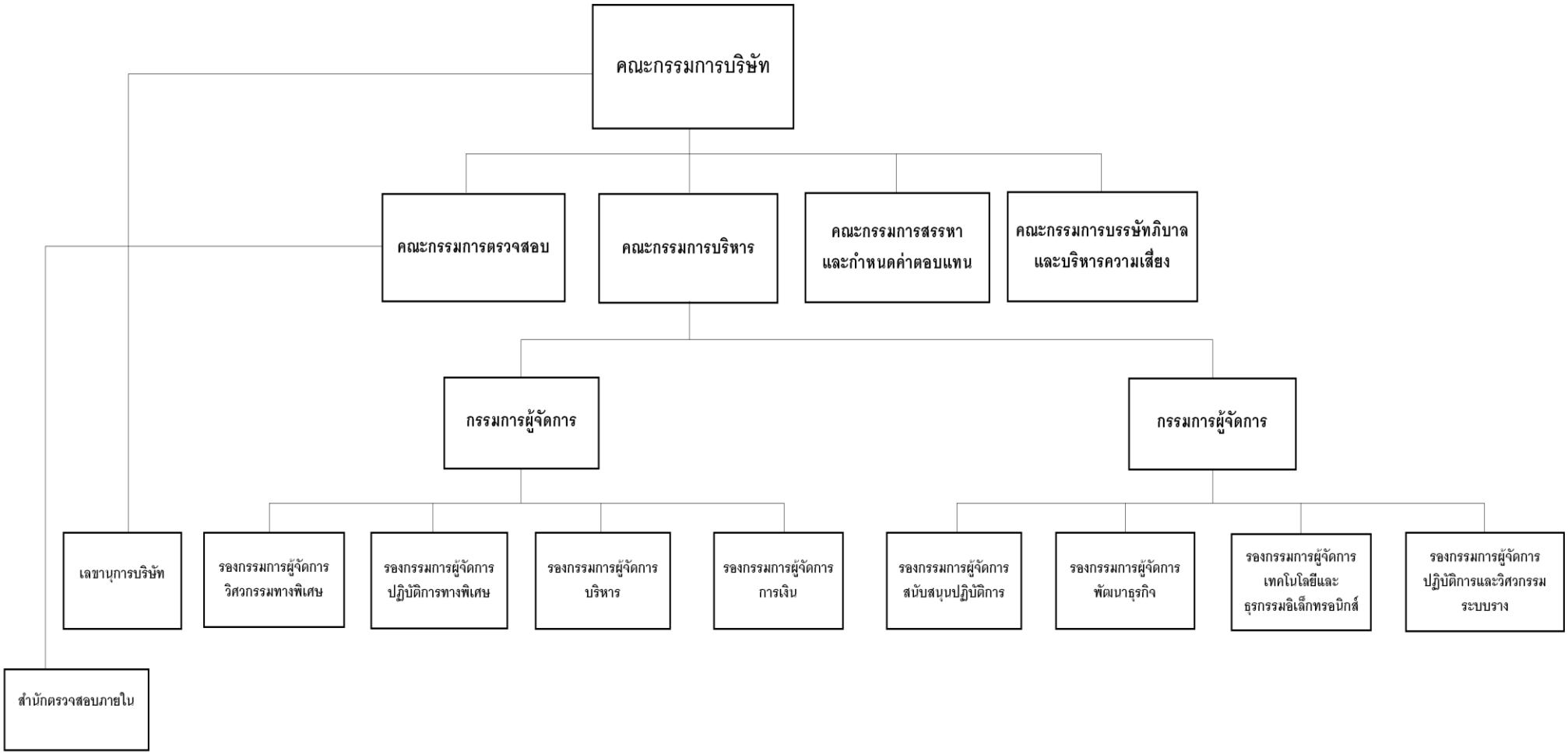
8.2.1 รายชื่อผู้บริหาร

ผู้บริหารตามโครงสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีจำนวน 10 คน (ประวัติผู้บริหารปรากฏตามเอกสารแนบ 1 หน้า A1-8 ถึง A1-10)

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1.	ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการผู้จัดการ
2.	นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการผู้จัดการ
3.	นายสงวน คุณาธินันท์	รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ
4.	นางสุดฤทัย พรหมมาตร	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ
5.	นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์	รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร
6.	นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน
7.	นายวิทูรย์ หทัยรัตนา	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง
8.	นายอัลวิน จี	รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ
9.	ดร.วิเทศ เตชางาม	รองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์
10.	นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ

8.2.2 โครงสร้างการบริหารจัดการของบริษัท

ผังบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



8.2.3 โครงสร้างกรรมการของบริษัทย่อย

1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 6 คน ดังนี้

1.	นายปลิว	ตรีวิศวเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท
2.	นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
3.	นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริษัท
4.	ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
5.	นางทศานุช	ธรรมโชติ *	กรรมการบริษัท
6.	นางพเยาว์	มริตตนะพร	กรรมการบริษัท

หมายเหตุ : * ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2562 แทนนายดำเกิง ปานขำ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2562 และนางทศานุช ธรรมโชติ ได้ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2563

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท จำนวน 5 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตนะพร โดยกรรมการสองในห้าคนลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

2) บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 7 คน ดังนี้

1.	นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	ประธานกรรมการบริษัท
2.	ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
3.	นายวิทูรย์	หทัยรัตนา	กรรมการบริษัท
4.	นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	กรรมการบริษัท
5.	นางทิพย์สุดา	ยิ้มวิไล	กรรมการบริษัท
6.	นายอนวัช	สุวรรณฤทธิ์ *	กรรมการบริษัท
7.	นายณัฐวุฒิ	ตรีวิศวเวทย์	กรรมการบริษัท

หมายเหตุ : * ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท จำนวน 7 คน โดย

- นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล และ ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท หรือ
- นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล หรือ ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ คนใดคนหนึ่งลงลายมือชื่อร่วมกับนายวิทูรย์ หทัยรัตนา นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์ นายณัฐวุฒิ ตรีวิศวเวทย์ หรือนางทิพย์สุดา ยิ้มวิไล คนใดคนหนึ่งรวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

8.3 เลขานุการบริษัท ผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน และผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

1) เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อแต่งตั้งเป็นเลขานุการบริษัท โดยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์ ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชี กฎหมาย และงานตรวจสอบ รวมทั้งมีความเข้าใจกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่บังคับใช้กับบริษัทจดทะเบียนเป็นอย่างดี ให้ดำรงตำแหน่งเลขานุการบริษัท (รายละเอียดประวัติปรากฏตามเอกสารแนบ 1 ลำดับที่ 18) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. ให้คำแนะนำแก่กรรมการเกี่ยวกับข้อกฎหมาย กฎเกณฑ์ และระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. จัดให้มีการปฐมนิเทศ ตลอดจนให้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่แก่กรรมการปัจจุบัน และกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่
3. ดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับบริษัท ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. จัดการประชุมตามที่กฎหมายและข้อบังคับกำหนด จัดทำและเก็บรักษารายงานการประชุม รวมถึงประสานงานให้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการหรือมติผู้ถือหุ้นอย่างมีประสิทธิภาพ
5. จัดทำและเก็บรักษาเอกสาร ดังต่อไปนี้
   ก) ทะเบียนกรรมการ
   ข) หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ รายงานการประชุมคณะกรรมการ และรายงานประจำปีของบริษัท
   ค) หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น
6. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสีย ที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร
7. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศต่อหน่วยงานที่กำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
8. ติดต่อและสื่อสารกับผู้ถือหุ้น และหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ถือหุ้นสามารถสอบถามหรือขอข้อมูลต่างๆ ที่ต้องการทราบ โดยติดต่อสอบถามได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 0 2641 4611 หรือส่งคำถามผ่านทาง email ที่ companysecretary@bemplc.co.th
9. ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่
10. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด
11. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

2) ผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร ผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชีและการเงิน ให้ดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้จัดการ การเงิน ซึ่งเป็นผู้ดำรงตำแหน่งบริหารสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน (รายละเอียดประวัติปรากฏตามเอกสารแนบ 1 ลำดับที่ 19) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. วางแผนกลยุทธ์ทางการเงิน เพื่อสร้างความเติบโตทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งการจัดหาทรัพยากรเงินทุนเพื่อรองรับการเติบโตเชื่อมโยงกับกลยุทธ์การเติบโตของบริษัท และมูลค่าของกิจการ
2. ควบคุมและบริหาร Infrastructure ด้านข้อมูลการเงินและการบริหารการเงินของบริษัท เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการดำเนินงานของบริษัทให้บรรลุภารกิจ และเป้าหมายที่วางไว้
3. พัฒนาและบริหารเครื่องมือทางการเงิน เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการวิเคราะห์มูลค่ากิจการ
4. สื่อสารข้อมูลทางการเงินที่สำคัญขององค์กร เพื่อสร้างความเข้าใจ และความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนเกี่ยวกับความมั่นคง และโอกาสของบริษัท

ทั้งนี้ ในปี 2562 นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรความแตกต่างชั่วคราว ที่ใช้บันทึกบัญชีภาษีเงินได้รอตัด (TAS12) รวมถึง update มาตรฐานบัญชี PAEs และ NPAEs จากสถาบันสมาคมนิสิตเก่าคณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จำนวน 8.30 ชั่วโมง

3) ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

ผังโครงสร้างองค์กรของบริษัทได้มีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร ตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี คือ นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ ผู้ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในระบบบัญชีของบริษัท ให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี ซึ่งเป็นผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี (รายละเอียดประวัติปรากฏตามเอกสารแนบ 1 ลำดับที่ 24) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. กำหนดนโยบายและวางแผนการด้านบัญชีและการเงิน รวมทั้งกำหนดระบบบัญชีและการเงินให้สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานของบริษัท
2. ควบคุมการจัดทำบัญชี และตรวจสอบการปิดบัญชีของบริษัทในแต่ละงวดให้ถูกต้องและเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ได้วางไว้
3. ควบคุมและตรวจสอบการจัดทำงบการเงิน งบดุล งบกำไรขาดทุน และรายงานทางบัญชีต่างๆ
4. ควบคุมและตรวจสอบรายรับ-จ่ายของบริษัท
5. ควบคุมการจัดทำงบประมาณของบริษัท และตรวจสอบดูแลการใช้งบประมาณให้ถูกต้อง และเป็นไปตามแผนงบประมาณที่วางไว้
6. ควบคุมการจัดทำรายงานภาษีอากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำส่งหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ในปี 2562 นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรก้าวทันมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ ที่จะนำมาใช้ในปี 2562 และปี 2563 รุ่นที่ 2/62 จากสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ จำนวน 6 ชั่วโมง

8.4 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร โดยพิจารณาให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าตอบแทนคือ

ค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

1. มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน เช่น การเป็นประธานกรรมการ ประธานคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆ และการเป็นสมาชิกของคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มตามตำแหน่ง
2. ค่าตอบแทนของกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอยู่ในระดับที่เหมาะสม และสามารถจูงใจ รวมทั้งรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพื่อนำพาองค์กรให้ไปสู่เป้าหมายทั้งระยะสั้นและระยะยาว
3. องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ
4. มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม แข่งขันได้ และอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกัน ซึ่งเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการ และกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

การพิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคนด้วยระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS)

ในปี 2562 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

(1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

(1.1) ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทในปี 2562 เป็นเงิน 38,073,948 บาท ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 39,000,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2561 ไม่เกิน 21,000,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2562 ไม่เกิน 18,000,000 บาท

หน่วย : บาท

รายชื่อคณะกรรมการ	ค่าตอบแทนกรรมการปี 2562							ค่าตอบแทนกรรมการในการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทย่อย (NECL / BMN)
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบรรษัทภิบาล	รวม	โบนัสปี 2561	
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ประธานกรรมการบริษัท	2,300,000	-	-	-	-	2,300,000	2,500,000	-
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ รองประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	650,000	1,000,000	-	150,000	-	1,800,000	2,300,000	1,000,000
3. นายวิชูร เตชะทัศนสุนทร กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	650,000	-	500,000	150,000	-	1,300,000	1,225,000	-
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร กรรมการบริษัท ประธานกรรมการสรรหาและกรรมการตรวจสอบ	650,000	-	300,000	250,000	-	1,200,000	1,225,000	-
5. พลเอกสำเภา ชูศรี [1] กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบ	288,587	-	192,391	-	192,391	673,369	1,225,000	-
6. ดร.อรรณพ ตันละมัย กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ	600,000	-	300,000	-	-	900,000	1,025,000	-
7. นางวัลลภา อัสสกุล [2] กรรมการบริษัท กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	600,000	-	-	-	200,000	800,000	1,025,000	-
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	650,000	500,000	-	150,000	-	1,300,000	1,275,000	650,000

หน่วย : บาท

รายชื่อคณะกรรมการ	ค่าตอบแทนกรรมการปี 2562							ค่าตอบแทนกรรมการในการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทย่อย (NECL / BMN)
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบรรษัทภิบาล	รวม	โบนัสปี 2561	
9. ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์ กรรมการบริษัท	600,000	-	-	-	-	600,000	1,050,000	-
10.นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	650,000	500,000	-	-	200,000	1,350,000	1,275,000	794,000
11.นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ (3) กรรมการบริษัท	245,604	-	-	-	-	245,604	900,000	-
12.นางสาวอาริศรา ธรมธัช (4) กรรมการบริษัท	404,396	-	-	-	-	404,396	-	-
13.นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต กรรมการบริษัท	650,000	-	-	-	-	650,000	900,000	-
14.นายยุทธนา หยิมการุณ (5) กรรมการบริษัท	544,565	-	-	-	-	544,565	900,000	-
15.นางณฐมน บุนนาค (6) กรรมการบริษัท	650,000	-	-	-	-	650,000	631,233	-
16.นายประสิทธิ์ เดชศิริ (7) กรรมการบริษัท	-	-	-	-	-	-	673,150	-
17.นายวิชาญ เอกรินทรากุล (8) กรรมการบริษัท	-	-	-	-	-	-	-	-
18.ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการผู้จัดการ	600,000	500,000	-	-	200,000	1,300,000	1,275,000	746,000
19.นางพเยาว์ มริตตนะพร กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการผู้จัดการ	650,000	500,000	-	-	200,000	1,350,000	1,275,000	650,000
รวมจ่าย	**11,383,152**	**3,000,000**	**1,292,391**	**700,000**	**992,391**	**17,367,934**	**20,679,383**	**3,840,000**
วงเงินที่ผู้ถือหุ้นอนุมัติ						**18,000,000**	**21,000,000**	

หมายเหตุ :
(1) พลเอกสำเภา ชูศรี ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2562
(2) นางวัลลภา อัสสกุล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2562
(3) นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ พ้นจากตำแหน่งตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562
(4) นางสาวอาริศรา ธรมธัช ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562
(5) นายยุทธนา หยิมการุณ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2562
(6) นางณฐมณ บุนนาค ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561
(7) นายประสิทธิ์ เดชศิริ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561
(8) นายวิชาญ เอกรินทรากุล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2561 และได้แจ้งความประสงค์ไม่ขอรับค่าตอบแทน

(1.2) ในปี 2562 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนประกอบด้วย เงินเดือน และโบนัสให้กับผู้บริหารระดับตั้งแต่กรรมการผู้จัดการลงไปจนถึงผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้จัดการจำนวน 10 คน รวมทั้งสิ้น 120,223,847 บาท

(1.3) ในปี 2562 NECL ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ NECL ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมเป็นเงินจำนวน 3,952,772 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 4,250,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2561 ไม่เกิน 1,400,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2562 ไม่เกิน 2,850,000 บาท

(1.4) ในปี 2562 BMN ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ BMN ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปีและเบี้ยประชุม รวมเป็นเงินจำนวน 774,000 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2562 ไม่เกิน 1,152,000 บาท

(2) ค่าตอบแทนอื่น

(2.1) ค่าตอบแทนอื่นของกรรมการ

- ไม่มี -

(2.2) ค่าตอบแทนอื่นของผู้บริหาร

บริษัทได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาว เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานบริษัทหรือเมื่อเกษียณอายุ โดยผู้บริหารจ่ายเงินสะสมในอัตราส่วนร้อยละ 5-10 ของเงินเดือนตามอายุงาน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราเดียวกันเข้าเป็นเงินกองทุน โดยในปี 2562 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหาร 10 คน จำนวน 5,019,064 บาท

ทั้งนี้อัตราเงินสมทบของบริษัทเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ซึ่งพิจารณาตามความสามารถในการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของบริษัทเป็นสำคัญ

8.5 บุคลากร

8.5.1 จำนวนพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

- **ธุรกิจทางพิเศษ** มีพนักงานทั้งหมดจำนวน 1,038 คน ประกอบด้วยบุคลากร ใน 2 สายงานหลัก ได้แก่ สายงานปฏิบัติการ และสายงานวิศวกรรม คิดเป็นร้อยละ 77.3 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน คือ สายงานบริหาร สายงานการเงิน และสายงานกำกับดูแล คิดเป็นร้อยละ 22.7 ของพนักงานทั้งหมด
- **ธุรกิจระบบราง** มีพนักงานทั้งหมดจำนวน 3,041 คน ประกอบด้วย บุคลากรในสายงานหลัก ได้แก่ งานพัฒนาและบริหารโครงการ งานวิศวกรรมและซ่อมบำรุง งานปฏิบัติการเดินรถ งานกลยุทธ์ คิดเป็นร้อยละ 88 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน ได้แก่ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ งานพัฒนาธุรกิจ งานทรัพยากรบุคคล งานธุรการ งานความปลอดภัยและคุณภาพ ส่วนกฎหมายและกำกับการปฏิบัติงาน คิดเป็นร้อยละ 12 ของพนักงานทั้งหมด
- ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทมีพนักงานในแต่ละสายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) ดังนี้

สายงาน	จำนวนพนักงาน (คน)
1. สายงานหลัก	2,668
2. สายงานสนับสนุน	373
รวม	**3,041**

- **บริษัทย่อย**
  - NECL ไม่มีการจ้างผู้บริหารและพนักงานประจำ แต่ประกอบธุรกิจบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา โดยจ้างให้ BEM เป็นผู้ดำเนินการภายใต้สัญญาบริการ
  - BMN มีพนักงานในแต่ละฝ่ายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) จำนวน 192 คน ประกอบด้วย ฝ่ายขายและการตลาด ฝ่ายออกแบบและผลิต ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ ฝ่ายการเงิน และฝ่ายปฏิบัติการ
- โดยในปี 2562 บริษัทได้จ่ายผลตอบแทนให้พนักงานจำนวนทั้งสิ้น 2,232.45 ล้านบาท ได้แก่ เงินเดือน ค่าล่วงเวลา เงินโบนัส จำนวน 2,135.55 ล้านบาท และเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 96.9 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะเดียวกันกับบริษัทรวม 81.87 ล้านบาท

- **การเปลี่ยนแปลงจำนวนพนักงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา**

  - ไม่มี -

- **ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหารและสหภาพแรงงาน (ถ้ามี)**

  - ไม่มี -

8.5.2 นโยบายการพัฒนาบุคลากร

บริษัทมุ่งเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน มีพันธกิจทางสังคมในการส่งมอบการบริการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัย โดยดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน

ปัจจุบันบริษัทต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทสามารถที่จะเป็น **“เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** บริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมและความสามารถที่จะไม่เพียงแต่สร้างมูลค่าต่อบริษัทเท่านั้นแต่จะขยายไปสู่สังคมในวงกว้างอีกด้วย

บุคลากรเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนธุรกิจให้มีความก้าวหน้าและยั่งยืน บริษัทจึงได้มีการกำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงานไว้ในจรรยาบรรณของบริษัทอย่างชัดเจน โดยบริษัทมุ่งมั่นที่จะพัฒนาประสิทธิภาพของพนักงานเพื่อคุณภาพงาน ตลอดจนคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผ่านการปลูกฝังแนวคิดและค่านิยมเกี่ยวกับนโยบายคุณภาพ ซึ่งประกอบด้วย การพัฒนาบุคลากร การทำงานเป็นทีม การสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการทำงาน และความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงาน รวมถึงการกำหนดนโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัยอย่างชัดเจน ควบคู่ไปกับการจัดให้มีสภาพแวดล้อมและสุขอนามัยในสถานประกอบการให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของบุคลากรและของบริษัท

บริษัทเชื่อมั่นว่าพนักงานที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการนำพาองค์กรสู่ความเจริญเติบโตและความสำเร็จที่ยั่งยืน จึงได้มีการกำหนดนโยบายการพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน ดังนี้

1. บริษัทมีนโยบายด้านการสรรหา พัฒนา และรักษาบุคลากรของบริษัท ด้วยการให้ค่าตอบแทนในรูปของเงินเดือน สวัสดิการและผลตอบแทนอื่นๆ ในเกณฑ์ที่สามารถแข่งขันได้ในธุรกิจประเภทเดียวกัน
2. บริษัทถือว่าพนักงานคือทรัพยากรที่มีค่าของบริษัท โดยทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งประการหนึ่งที่จะทำให้องค์กรสามารถพัฒนาไปได้อย่างก้าวหน้า มีศักยภาพในการแข่งขัน และทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการสร้างและพัฒนาบุคลากรจากภายใน

ด้วยการจัดฝึกอบรมและทบทวนการปฏิบัติงานให้แก่บุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการจัดส่งพนักงานไปดูงานและฝึกอบรมทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสร้างจิตสำนึกและการฝึกอบรมในเรื่องความปลอดภัยในการให้บริการ โดยพนักงานของบริษัทจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของบริษัท และตามมาตรฐานสากลโดยเคร่งครัด

3. บริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารงานบุคคลที่มีประสิทธิภาพบนพื้นฐานของความเป็นธรรม เสมอภาค และเปิดโอกาสให้พนักงานได้พัฒนาและใช้ศักยภาพของตนเองอย่างเต็มขีดความสามารถ
4. บริษัทให้ความสำคัญกับการสร้างขวัญกำลังใจ และความภูมิใจในการปฏิบัติงานให้กับพนักงาน ด้วยการกำหนดระบบผลตอบแทนและความเจริญก้าวหน้าในอาชีพการงานบนพื้นฐานของความรู้ความสามารถ และความเป็นธรรม รวมทั้งจัดให้มีระบบสวัสดิการที่เหมาะสม ตลอดจนพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของพนักงานให้ดีขึ้น เพื่อธำรงไว้ซึ่งทรัพยากรบุคคลอันมีค่าของบริษัท
5. การรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพไว้กับบริษัท

   บริษัทมีการดูแลพนักงานที่มีความสามารถและมีศักยภาพสูงในการทำงาน ให้โอกาสในการก้าวหน้าในสายอาชีพ หรือ Career Path

บริษัทพร้อมที่จะสร้างเส้นทางแห่งความสุขจึงต้องเริ่มจาก “ต้นทางแห่งความสุข” ซึ่งหมายถึงบุคลากรของบริษัท เพื่อให้บุคลากรสามารถส่งมอบคุณภาพของการบริการ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านความปลอดภัย บริษัทจึงส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศแห่งความปลอดภัย (Sphere of safety) ในการทำงานโดยมุ่งปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกเรื่องของความปลอดภัยและอาชีวอนามัยให้เกิดขึ้นในระดับบุคคล ขยายไปยังพันธมิตรทางธุรกิจ ลูกค้า ตลอดจนชุมชนโดยรอบ บริษัทยังเชื่อมโยงกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการที่เกี่ยวเนื่องกับความปลอดภัยด้วยเช่นกัน เพราะบริษัทไม่ใช่แค่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเพียงเท่านั้น แต่ต้องการให้ทุกคนได้เข้าถึงความปลอดภัยอย่างทั่วถึงตลอดห่วงโซ่คุณค่าของบริษัท

นโยบายที่ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาบุคลากรในปี 2562

1) การสร้างวัฒนธรรมองค์กร

บริษัทมุ่งหวังให้การบริการทางพิเศษและบริการเดินรถไฟฟ้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จึงดำเนินการปลูกฝังแนวคิดและวิธีปฏิบัติในด้านต่างๆ ทั้งความตระหนักด้านความปลอดภัย ความตระหนักในหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยมีการสื่อสารผ่านกระบวนการปฏิบัติงานและการสนับสนุนจากหัวหน้างาน กระทั่งก่อเกิดเป็นวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีวิธีปฏิบัติและแสดงออกเชิงพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัท

2) การบริหารจัดการสมรรถนะในการทำงาน

บุคลากรคือทรัพยากรล้ำค่าซึ่งจะสนับสนุนให้บริษัทมีการพัฒนาไปอย่างไม่หยุดยั้งและมีศักยภาพการแข่งขันในเชิงธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงวางแผนพัฒนาศักยภาพของพนักงานในทุกระดับ โดยการกำหนดสมรรถนะหลักของธุรกิจ สมรรถนะเชิงการทำงาน และสมรรถนะเชิงการบริหารของแต่ละตำแหน่งงาน กระบวนการประเมินความสามารถ และการจัดการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับพนักงานตามตำแหน่งหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้พนักงานมีความเชี่ยวชาญในเชิงลึกและกว้าง ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีศักยภาพในการขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อนำไปสู่การเป็นผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน

8.5.3 ผลตอบแทน

1) ค่าตอบแทนพนักงาน

เพื่อให้การกำหนดค่าตอบแทนเป็นไปอย่างเหมาะสมและแข่งขันได้ในการรักษาพนักงานที่ดีมีความสามารถให้อยู่กับองค์กร บริษัทได้เข้าร่วมสำรวจค่าจ้างและค่าตอบแทนของบริษัทเพื่อเปรียบเทียบกับตลาดแรงงานและบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกัน รวมทั้งมีการทบทวนค่าจ้างเริ่มต้น (Starting Salary) สำหรับผู้ที่จบใหม่และเงินเดือนมูลฐาน (Base Salary) ตามค่าของงานผ่านสถาบันที่ดำเนินการสำรวจค่าจ้างเป็นประจำทำให้มั่นใจได้ว่า บริษัทมีโครงสร้างและการกำหนดค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงาน

ในการพิจารณาปรับค่าจ้างประจำปี คณะกรรมการบริหารเป็นผู้พิจารณา โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทผ่านตัวชี้วัดระดับองค์กร (Competency KPIs) และความสามารถในการจ่าย

นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับดูแลพนักงานในระยะยาว เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานในการร่วมงานกับบริษัท อีกทั้งยังเป็นการสร้างวินัยการออมให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่พนักงานจะได้มีเงินออมจำนวนมากพอเมื่อถึงวันเกษียณอายุ และมีชีวิตในวัยเกษียณอย่างมีคุณภาพ ซึ่งพนักงานสามารถสมัครเป็นสมาชิกได้ โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 5 ถึง 15 ของเงินเดือนตามความสามารถในการออม และบริษัทสมทบให้ในอัตราร้อยละ 5 ถึง 10 ตามอายุงานและข้อกำหนดของกองทุน ซึ่งพนักงานที่เป็นสมาชิกของกองทุนจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่เกิดจากการบริหารตามสัดส่วนของเงินที่แต่ละคนมีอยู่ในกองทุน อีกทั้งยังได้จัดทำประกันกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวของพนักงานด้วย

2) สวัสดิการพนักงาน

นอกเหนือจากสวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว บริษัทยังได้มีการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมเพิ่มเติมให้กับพนักงาน และยังได้ให้การสนับสนุนบทบาทของคณะกรรมการสวัสดิการพนักงานตั้งแต่การจัดให้มีการเลือกตั้งอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อทำหน้าที่ร่วมให้คำปรึกษาหารือและเสนอแนะความเห็นแก่บริษัท ในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์ให้แก่พนักงานโดยส่วนรวม และร่วมกันดูแลสวัสดิการที่บริษัทจัดให้แก่พนักงานให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย นำมาซึ่งการแก้ไขปรับปรุงสวัสดิการของบริษัทในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมตามสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

3) แรงงานสัมพันธ์

บริษัทกำหนดนโยบายในการดูแลพนักงานผ่านสายการบังคับบัญชา (Line Management) โดยหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา สนับสนุน และจัดให้มีการอบรมให้ความรู้ในเรื่องการบริหารงานบุคคลและความรู้ความเข้าใจในเรื่องข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทแก่หัวหน้างานอย่างต่อเนื่อง บริษัทได้กำหนดขั้นตอนการสอบข้อเท็จจริงกรณีพนักงานกระทำผิดทางวินัยอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและการนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงมิให้เกิดการกระทำซ้ำเดิม รวมทั้งการกำหนดวิธีปฏิบัติในการร้องทุกข์ที่ชัดเจนและรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทยังจัดกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์และเป็นประโยชน์ให้กับพนักงานเป็นประจำทุกปีประกอบด้วย กิจกรรมการทำบุญตักบาตรเนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่และทำบุญครบรอบจัดตั้งบริษัท กิจกรรมวันส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ กิจกรรมบริจาคโลหิตให้สภากาชาดไทย กิจกรรมวันสงกรานต์ กิจกรรมการออกกำลังกาย กิจกรรมฝึกสติเจริญสมาธิ กิจกรรมให้ความรู้ด้านสุขภาพและด้านโภชนาการ นอกจากกิจกรรมภายในดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทจัดให้มีแล้ว บริษัทยังส่งเสริมและสนับสนุนงบประมาณในการทำ

กิจกรรมนอกงาน โดยเปิดโอกาสให้พนักงานที่มีความสนใจในการทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์รวมตัวกันขอจัดตั้งกลุ่มกิจกรรมนอกงานในรูปของชมรมต่างๆ อาทิ ชมรมกีฬา ชมรมถ่ายภาพ ชมรมจิตอาสา และชมรมดนตรี โดยชมรมกีฬาได้มีการจัดกิจกรรมตลอดทั้งปี ทั้งการแข่งขันฟุตบอล การเดิน-วิ่งออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ รวมทั้งการเข้าร่วมกิจกรรมกับภาครัฐในรายการเดิน-วิ่งการกุศลในวาระต่างๆ การจัดการแข่งขันกีฬาภายใน เพื่อส่งเสริมการออกกำลังกายของพนักงานและการคัดสรรนักกีฬาของบริษัทเข้าร่วมแข่งขันกับองค์กรภายนอกเพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ และความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงาน สำหรับชมรมดนตรีได้มีการจัดกิจกรรมต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีเพื่อการสันทนาการและการส่งเสริมการแสดงออกทางด้านศิลปะและการแสดง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงในงานพิธีต่างๆ ของบริษัทรวมทั้งแบ่งปันความสุขให้กับสังคมโดยเฉพาะสังคมด้อยโอกาส

4) ความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน

บริษัทตระหนักถึงความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน โดยกำหนดเป็นนโยบายให้ทุกหน่วยงานกำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติในการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสมในแต่ละงาน พร้อมทั้งสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงประสิทธิภาพของอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งานอย่างได้ผลและเพียงพอ รวมทั้งการทบทวนการใช้อุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอตลอดปี การซ้อมแผนฉุกเฉินในเหตุการณ์จำลองเสมือนจริง นอกจากนี้ยังจัดให้มีการอบรมพนักงานเพื่อให้ตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ในชีวิตและทรัพย์สินของลูกค้าที่ใช้บริการ

5) คุณภาพชีวิตของพนักงาน

บริษัทได้เล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพชีวิตของพนักงาน ทั้งพนักงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและรถไฟฟ้า รวมถึงผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณตามแนวสายทางพิเศษ จึงกำหนดเป็นนโยบายเรื่องของสุขอนามัยทั้งในสถานที่ทำงานและสายทาง

- นำระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย และด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายจัดการและการมีส่วนร่วมของพนักงานที่เล็งเห็นความสำคัญและจำเป็นในฐานะประชาคมโลกที่มีหน้าที่ในการรักษาสิ่งแวดล้อม ทำให้บริษัทได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง
- นำระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ได้แก่ มาตรฐาน OHSAS/TIS 18001 พร้อมทั้งได้ว่าจ้างบริษัท Ricardo Rail มาเป็นที่ปรึกษางานด้านความปลอดภัย เพื่อให้คำแนะนำในการบริหารความเสี่ยงและการนำเทคนิคในการบริหารความปลอดภัยใหม่ๆ มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานของบริษัทให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

6) กิจกรรมรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในสำนักงาน

บริษัทได้ตระหนักถึงปัญหาของประเทศในเรื่องภัยจากยาเสพติดที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนเป็นอย่างมาก จึงได้ร่วมกับคณะอนุกรรมการอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัทสมัครเข้าร่วมโครงการโรงงานสีขาวของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ด้วยการเข้าร่วมกิจกรรมกับองค์กรภายนอกและการให้ความร่วมมือในการตรวจสารเสพติดพนักงานทั้งบริษัท ซึ่งในการดำเนินการโครงการดังกล่าว บริษัทได้กำหนดเป็นนโยบาย เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่น และเป็นแนวทางในการดำเนินการ ได้แก่

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด โดยการให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับพิษของยาเสพติด และการดูแลสุขภาพพนักงานด้วยการตรวจสุขภาพเป็นประจำทุกปี หรือเฉพาะกิจ
2. สนับสนุนส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีบทบาทและมีส่วนร่วมในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดและร่วมกันสอดส่องบริเวณภายในและภายนอกบริษัท เพื่อป้องกันมิให้มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดเข้ามาภายในบริษัท
3. ให้ความร่วมมือกับทางราชการสำหรับมาตรการต่าง ๆ ในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
4. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัท เป็นคณะทำงานเพื่อรับผิดชอบดำเนินการโครงการโรงงานสีขาวให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการและสอดคล้องกับนโยบายป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในสถานประกอบกิจการ

ทั้งนี้ บริษัทมอบหมายให้คณะอนุกรรมการอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัท เป็นคณะกรรมการโครงการโรงงานสีขาวโดยตำแหน่งเพื่อให้โครงการโรงงานสีขาวดำเนินได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งคณะทำงานโครงการโรงงานสีขาวมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

1. เสนอแนะแนวทางการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
2. ปฏิบัติตามนโยบายและแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขปัญหายาเสพติด
3. ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรม เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกและรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในบริษัท
4. เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องยาเสพติดและวิธีการป้องกันที่ถูกต้องให้กับพนักงาน
5. ติดตามและประเมินผลการดำเนินการและรายงานต่อบริษัท

บริษัทเป็น 1 ในสถานประกอบการ 150 แห่งที่ได้รับมอบเกียรติบัตรสถานประกอบการสีขาวจากกรมสวัสดิการ และคุ้มครองแรงงานในฐานะบริษัทที่มี “ระบบการจัดการด้านยาเสพติดในสถานประกอบการระดับที่ 1” จากจำนวนผ่านเกณฑ์ทั้งหมด 258 แห่ง เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่สถานประกอบการอื่นที่บริษัทสามารถกระตุ้นให้พนักงานได้มีส่วนร่วมต้านยาเสพติดในสถานประกอบการจนประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

7) การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่นในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน

ด้วยการทำงานที่ออกแบบให้มีขั้นตอนของการถ่วงดุลอำนาจ (Check & Balance) และการทวนสอบโดยหน่วยงานอิสระ รวมทั้งการนำระบบ SAP มาใช้ ทำให้สามารถตรวจสอบได้ทุกขั้นตอน รวมทั้งการตรวจสอบป้องกันความผิดปกติที่จะเกิดขึ้นในขั้นตอนการปฏิบัติงานได้

ระบบ SAP ที่นำมาใช้ประกอบด้วย ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบบำรุงรักษา ระบบสินค้าคงคลัง ระบบบัญชีและการเงิน ซึ่งเป็นระบบที่เชื่อมโยงกันทั้งหมด (Integrated System) ทำให้สามารถตรวจสอบการทำงานทุกขั้นตอนและข้ามระบบงาน รวมทั้งสามารถสอบยันย้อนหลังสำหรับรายการทางการเงินต่างๆ ที่เกิดขึ้น ทำให้สามารถป้องกันทุจริตคอร์รัปชั่นได้อย่างดี

9. การกำกับดูแลกิจการ

9.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการและฝ่ายจัดการเชื่อมั่นและตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งประกอบด้วย การตระหนักถึงบทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการ อันจะนำไปสู่การดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน การมีระบบการบริหารจัดการและการควบคุมภายในที่ดี การมีกลไกการควบคุมและการถ่วงดุลอำนาจเพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างโปร่งใสตรวจสอบได้ การเคารพในสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น โดยส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล และการบริหารกิจการที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเพิ่มมูลค่าและผลตอบแทนสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทในระยะยาวอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มและพัฒนาการที่ทำให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงความเข้าใจของคณะกรรมการในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย โอกาส และความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินกิจการ คณะกรรมการจะทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอทุกปี อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยบริษัทได้เผยแพร่นโยบายการกำกับดูแลกิจการบนเว็บไซต์ของบริษัทที่ http://www.bemplc.co.th เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับทราบแนวทางปฏิบัติและการดำเนินธุรกิจของบริษัทภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นอกจากนี้ บริษัทได้เผยแพร่และสื่อสารไปยังพนักงานของบริษัทเพื่อให้รับทราบและยึดถือปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว

- **นโยบายการกำกับดูแลกิจการ**

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และดูแลผู้ถือหุ้นมากกว่าสิทธิตามที่กฎหมายกำหนด โดยไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

กำกับดูแลให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปฏิบัติและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ มีกระบวนการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างบริษัทกับผู้มีส่วนได้เสียเพื่อสร้างความมั่งคั่ง ความมั่นคงทางการเงิน และความยั่งยืนของบริษัท

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้ง่าย มีความเท่าเทียมกันและน่าเชื่อถือ

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัท และเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทุกคน โดยมีระบบการควบคุมภายในที่ดี และการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

จากผลการดำเนินงานโดยยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าวข้างต้น เป็นผลให้ในปี 2562 บริษัทได้รับผลการประเมินและได้รับรางวัลด้านการกำกับดูแลกิจการ ดังนี้

- ได้รับการประเมินคุณภาพในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 (AGM Checklist 2019) จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย ในระดับ “ดีเยี่ยม”
- ได้รับรางวัล DRIVE AWARD 2019 ในด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน ประเภทอุตสาหกรรมด้านการบริการ (Services) จากสมาคมนิสิตเก่าเอ็มบีเอ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ได้รับผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนอยู่ในระดับ “ดีมาก” จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- บริษัทได้รับการประกาศชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน” ประจำปี 2562 (Thailand Sustainability Investment 2019) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ในฐานะบริษัทจดทะเบียนที่อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืนที่ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล

ในปี 2562 คณะกรรมการได้กำกับและควบคุมดูแลให้มีการพัฒนาด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัท ตลอดจนได้สรุปกิจกรรมการกำกับดูแลกิจการซึ่งได้ดำเนินการมาตลอดปี 2562 ซึ่งครอบคลุมและเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ดังนี้

9.1.1 สิทธิและการสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตระหนักและให้ความสำคัญต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น รวมไปถึงการสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น อันได้แก่ การซื้อขายและการโอนหุ้น การได้รับส่วนแบ่งในผลกำไรของบริษัท การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเป็นอิสระและเท่าเทียมกัน การร่วมตัดสินใจเรื่องสำคัญของบริษัท การแต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการ การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ การแต่งตั้งผู้สอบบัญชี การกำหนดค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี และการได้รับข้อมูลข่าวสารของบริษัทอย่างรวดเร็ว ครบถ้วน และเพียงพอ ผ่านช่องทางที่เข้าถึงได้ง่าย โดยสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตนอย่างเต็มที่ผ่านการประชุมผู้ถือหุ้น และไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิ ดังนี้

1. การประชุมผู้ถือหุ้น

1.1 นโยบายการส่งเสริมการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญ ถึงสิทธิและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการไว้ชัดเจนว่า บริษัทส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ และผู้ถือหุ้นประเภทสถาบัน ได้ใช้สิทธิของตนโดยไม่จำกัดเฉพาะสิทธิที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น โดยบริษัทไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น และส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ โดยดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารข้อมูลของบริษัทอย่างเพียงพอ ซึ่งบริษัทได้จัดทำเอกสารเผยแพร่ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนสามารถรับรู้และเข้าใจได้อย่างชัดเจน

กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สะดวกมาเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทได้อำนวยความสะดวก โดยจัดเตรียมหนังสือมอบฉันทะในรูปแบบที่ผู้ถือหุ้นสามารถเป็นผู้กำหนดแนวทางการลงคะแนนของตนได้ และสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระของบริษัทที่บริษัทเสนอชื่อไว้ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับการมอบฉันทะของผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนนแทนในแต่ละวาระ โดยจัดทำหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

- หนังสือมอบฉันทะแบบ ก เป็นแบบทั่วไปที่ง่าย ไม่ซับซ้อน (ใช้ได้กับผู้ถือหุ้นทุกกรณี)
- หนังสือมอบฉันทะแบบ ข เป็นแบบที่กำหนดรายการต่างๆ ที่จะมอบฉันทะที่ละเอียดและชัดเจน
- หนังสือมอบฉันทะแบบ ค เป็นแบบที่ใช้เฉพาะกรณีผู้ถือหุ้นเป็นผู้ลงทุนต่างประเทศและแต่งตั้งให้คัสโตเดียน (Custodian) ในประเทศไทยเป็นผู้รับฝากและดูแลหุ้น

พร้อมทั้งเปิดเผยหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ตามที่เห็นเหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดเตรียมอากรแสตมป์ไว้บริการแก่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมแทนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

1.2 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นศึกษาสารสนเทศของบริษัท

บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุม ซึ่งมีรายละเอียดคำชี้แจงข้อเท็จจริงและเหตุผลประกอบในแต่ละวาระ วัน เวลา สถานที่ รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานประกอบการเข้าร่วมประชุม โดยเอกสารจะจัดทำทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนสามารถรับรู้และเข้าใจได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดให้มีการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทล่วงหน้า 30 วัน โดยในปี 2562 บริษัทได้มีการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 2 ครั้ง คือ การประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2562 บริษัทได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทตั้งแต่วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2562 พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 16 วันก่อนประชุม คือวันที่ 1 มีนาคม 2562

สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ในวันที่ 26 เมษายน 2562 บริษัทได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2562 พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 21 วันก่อนประชุม คือวันที่ 4 เมษายน 2562 เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีเวลาพิจารณารายละเอียดของแต่ละวาระ และดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยไม่มีการเพิ่มระเบียบวาระ ซึ่งไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าในที่ประชุม ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่างๆ

1.3 การอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียง

บริษัทอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงอย่างเต็มที่ โดยไม่มีการกำหนดเงื่อนไขพิเศษในลักษณะที่จะเป็นการจำกัดโอกาสการเข้าประชุมของผู้ถือหุ้น โดยไม่กำหนดวันประชุมผู้ถือหุ้นในช่วงวันหยุดต่อเนื่องหรือวันนักขัตฤกษ์ กำหนดเวลาประชุมไม่เช้าหรือเย็นเกินไป และสถานที่ประชุมซึ่งเป็นบริเวณที่มีการคมนาคมสะดวก เช่น ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือใกล้จุดขึ้นลงทางด่วน และมีสถานที่จอดรถเพียงพอ พร้อมแนบแผนที่สถานที่ประชุมและการเดินทาง โดยในปี 2562 บริษัทได้มีการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 2 ครั้ง คือการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2562 เวลา 14.00 น. และการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 เวลา 14.00 น. โดยการประชุมผู้ถือหุ้นทั้ง 2 ครั้ง จัดขึ้น ณ ห้อง เลอ คองคอร์ด บอลรูม ชั้น 2

โรงแรมสวิสโฮเต็ล กรุงเทพฯ รัชดา เลขที่ 204 ถนนรัชดาภิเษก ห้วยขวาง กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นสถานที่ที่ผู้ถือหุ้นสามารถเดินทางได้โดยสะดวก โดยผู้ถือหุ้นสามารถเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถยนต์ ฯลฯ

1.4 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามเป็นการล่วงหน้า

เพื่อเป็นการสื่อสารและสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้ถือหุ้น บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถเสนอระเบียบวาระ หรือส่งคำถาม หรือข้อคิดเห็นเป็นการล่วงหน้า โดยได้เปิดเผยหลักเกณฑ์และขั้นตอนไว้บนเว็บไซต์ www.bemplc.co.th หรือที่ E-mail address : companysecretary @bemplc.co.th โทรศัพท์ : 0 2641 4611 โทรสาร : 0 2641 4610 หรือทางไปรษณีย์มายังสำนักกรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (สาขา 1) เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ซึ่งบริษัทจะพิจารณาตอบคำถามผ่านทางช่องทางตามความเหมาะสม หรือชี้แจงเพิ่มเติมในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอระเบียบวาระหรือส่งคำถามเป็นการล่วงหน้าผ่านทางเว็บไซต์ได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบโดยทั่วกันผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ

2) การดำเนินการในวันประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม โดยจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลต้อนรับเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นทั้งก่อน-หลัง และในระหว่างการประชุม พร้อมทั้งจัดให้มีอาหารว่างสำหรับผู้ถือหุ้น นอกจากนี้บริษัทได้นำสิ่งอำนวยความสะดวกและวิธีการต่างๆ มาใช้ ดังนี้

2.1 การนำเทคโนโลยีมาใช้กับการประชุม

บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดและประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมและการนับคะแนน ทั้งนี้เพื่อความถูกต้องแม่นยำ และความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งสามารถแสดงผลการนับคะแนนได้ทันทีแบบ Realtime

2.2 การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของกรรมการ

คณะกรรมการได้ให้ความสำคัญในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้น โดยในปี 2562 บริษัทได้จัดการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 2 ครั้ง โดยการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2562 มีกรรมการเข้าร่วมในการประชุมจำนวน 14 คน จากกรรมการ 17 คน (สัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมร้อยละ 82.35) และการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 มีกรรมการเข้าร่วมในการประชุมจำนวน 15 คน จากกรรมการทั้งสิ้น 17 คน (สัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมร้อยละ 88.24) ซึ่งในการประชุมผู้ถือหุ้น ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการชุดย่อยต่างๆ กรรมการผู้จัดการ และคณะผู้บริหารของบริษัทได้เข้าร่วมประชุมเพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ ของผู้ถือหุ้น

2.3 หลักเกณฑ์ในการลงมติ

บริษัทกำหนดให้ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีเสียงหนึ่งเสียง ในกรณีปกติให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ในวาระการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผ่านด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม สำหรับกรณีอื่นคะแนนเสียงให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง และวาระเพื่อทราบไม่มีการลงมติ

2.4 การตรวจนับหรือตรวจสอบคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

เพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ บริษัทได้จัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 2 คนทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจนับหรือตรวจสอบการนับคะแนน เพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ โดยบริษัทจะมีการแนะนำผู้ตรวจสอบการนับคะแนนต่อที่ประชุมและจัดให้มีการบันทึกไว้ในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ในการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระ บริษัทใช้ระบบบาร์โค๊ดในการบันทึกข้อมูลเพื่อให้สามารถแสดงผลมติต่อที่ประชุมภายในเวลาที่รวดเร็ว และจะแสดงผลทั้งเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย โดยบริษัทเปิดเผยมติพร้อมผลคะแนนในแต่ละวาระต่อที่ประชุม และเผยแพร่มติดังกล่าวผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งเผยแพร่มติและรายงานการประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว

2.5 แนวปฏิบัติในการใช้บัตรลงคะแนนเสียง

1. จัดให้มีบัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกวาระสำหรับผู้ที่เข้าร่วมประชุมด้วยตนเองหรือผู้รับมอบฉันทะที่มีอำนาจลงคะแนนออกเสียงในแต่ละวาระ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บบัตรลงคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระ ซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบและเป็นพยานในการนับคะแนน
2. กรณีที่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะได้ระบุการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระไว้อย่างชัดเจนแล้วว่า เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง บริษัทจะรวบรวมคะแนนเพื่อประมวลผลล่วงหน้าไว้ในระบบคอมพิวเตอร์ โดยมีที่ปรึกษากฎหมายและตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่สอบทานความถูกต้องในการนับคะแนนเสียงตามหนังสือมอบฉันทะ
3. เพื่อให้การดำเนินการประชุมในแต่ละวาระมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์กับผู้ถือหุ้นโดยรวม โดยคณะกรรมการมีเวลาเพียงพอที่จะชี้แจงหรือตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ดังนั้นบริษัทจึงใช้วิธีเก็บบัตรลงคะแนนเฉพาะผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเอง และประสงค์จะออกเสียงลงคะแนนไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง
4. สำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล บริษัทจะเก็บบัตรลงคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเองทุกรายเพื่อความโปร่งใสในการนับคะแนน และสามารถตรวจสอบได้ภายหลัง สำหรับผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะบริษัทจะตรวจสอบการลงคะแนนตามในหนังสือมอบฉันทะ

2.6 แนวปฏิบัติในการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความเห็นหรือสอบถามข้อมูลในที่ประชุม

ประธานกรรมการบริษัท ซึ่งทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ได้เปิดโอกาสและส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้แสดงความเห็นและตั้งคำถามในเรื่องที่เกี่ยวข้องต่อที่ประชุม โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับวาระการประชุมในระหว่างการดำเนินการประชุมภายหลังจบการรายงานหรือนำเสนอในแต่ละวาระการประชุม
2. แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมในประเด็นอื่นนอกเหนือจากวาระการประชุมภายหลังจากที่ประชุมดำเนินการประชุมครบตามระเบียบวาระแล้ว

โดยบริษัทจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลอำนวยความสะดวกในกรณีที่ผู้ถือหุ้นมีข้อสงสัยต้องการส่งคำถามให้กรรมการ หรือซักถามกรรมการโดยตรงระหว่างประชุม

3) การจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการเปิดเผยมติการประชุม

1. บริษัททำการเปิดเผยมติการประชุมผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท นอกเหนือจากการเปิดเผยต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านระบบ SETLink ทั้งนี้ภายในวันที่มีการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติพร้อมคะแนนเสียงได้อย่างรวดเร็ว
2. บริษัทจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น โดยเน้นความถูกต้อง ครบถ้วน ซึ่งต้องประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้
   - รายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุม
   - จำนวนผู้ถือหุ้น / จำนวนหุ้นที่เข้าร่วมประชุม (ด้วยตนเอง/มอบฉันทะ)
   - คำชี้แจงโดยสรุปที่เป็นสาระสำคัญ เช่น ขั้นตอนการลงคะแนน และวิธีการแสดงผลคะแนนให้ที่ประชุมทราบก่อนดำเนินการประชุม
   - ชื่อผู้ถาม คำถาม-ตอบ หรือข้อคิดเห็นโดยสรุป
   - มติที่ประชุม โดยแยกเป็นคะแนนที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย
3. ภายหลังการประชุมบริษัทกำหนดให้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้แล้วเสร็จภายใน 14 วัน และมีรายละเอียดที่เพียงพอสำหรับผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมสามารถตรวจสอบรายงานการประชุมได้จากเว็บไซต์ของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทได้จัดทำวีดิทัศน์การประชุมผู้ถือหุ้นเผยแพร่บนเว็บไซต์ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมหรือผู้ที่สนใจข้อมูลของบริษัทสามารถรับทราบรายละเอียดการประชุมนอกเหนือจากที่บันทึกในรายงานการประชุม โดยเปิดเผยวีดิทัศน์ดังกล่าวไว้จนถึงการประชุมผู้ถือหุ้นคราวถัดไป

9.1.2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

คณะกรรมการให้ความสำคัญในการกำกับดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย รวมทั้งผู้ถือหุ้นต่างชาติ และป้องกันการใช้ หรือการได้รับข้อมูลภายในที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณะที่มีลักษณะเป็นการหาประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่นอันเป็นการเอาเปรียบและส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ถือหุ้นโดยรวมซึ่งถือเป็นการกระทำอันไม่เป็นธรรมในตลาดทุน คณะกรรมการจึงได้กำหนดมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในและการเปิดเผยข้อมูล รวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เป็นธรรมในการทำรายการที่อาจเข้าข่ายมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนี้

1) การให้ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการดูแลให้บริษัทแจ้งกำหนดการประชุมพร้อมวาระ และความเห็นของคณะกรรมการในแต่ละวาระต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามเกณฑ์การเปิดเผยข้อมูล และเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทภายในวันทำการถัดไป พร้อมทั้งดูแลให้บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุม พร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระการประชุม ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ โดยบริษัทเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระบนเว็บไซต์ของบริษัทเป็นการล่วงหน้า 30 วัน ก่อนวันประชุม พร้อมกันนี้ คณะกรรมการได้ดูแลให้บริษัทแจ้งกฎเกณฑ์และข้อบังคับต่างๆ ที่ใช้ในการประชุม ขั้นตอนการออกเสียงลงมติ รวมทั้งสิทธิการออกเสียงลงคะแนนให้แก่ผู้ถือหุ้นทราบเป็นการล่วงหน้า

2) การคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย

เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถใช้สิทธิในการเสนอเรื่องที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท บริษัทมีนโยบายเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน ที่จะเสนอระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการผ่านช่องทางที่ประกาศไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท โดยเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิ์ได้ล่วงหน้า 3 เดือนก่อนสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี ทั้งนี้คณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของการบรรจุหรือไม่บรรจุระเบียบวาระการประชุมตามที่ผู้ถือหุ้นเสนอ และสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการ ฝ่ายบริหารจะนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป และได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการแต่งตั้งกรรมการเป็นรายบุคคลสำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการ ผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล

3) การป้องกันการซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน

คณะกรรมการได้กำหนดแนวทางในการเก็บรักษาและป้องกันการใช้ข้อมูลภายในอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร และแจ้งแนวทางดังกล่าวให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานบริษัททุกคนถือปฏิบัติ โดยกรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่ ดังนี้

- รายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัทครั้งแรก และรายงานการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ทุกครั้งที่มีการซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ต่อสำนักงานงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ภายใน 3 วันทำการหลังจากวันที่ซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทมีการแจ้งเตือนคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ และได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่รายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ หรือถือครองหลักทรัพย์ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส
- รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และจัดส่งสำเนารายงานดังกล่าวให้แก่บริษัทในวันเดียวกับวันที่รายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
- เมื่อได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ ก่อนที่ข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชน และห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานที่เกี่ยวข้องเปิดเผยข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญนั้นต่อบุคคลอื่น
- มีการรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทรับทราบ เกี่ยวกับการถือหลักทรัพย์ของบริษัท ของกรรมการ ผู้บริหาร รวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องเมื่อรับตำแหน่งครั้งแรก และเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในการประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง

นอกจากนี้กรรมการและผู้บริหารยังได้รับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดรวมถึงบทกำหนดโทษตามกฎหมาย และบริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายในกระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ในปี 2562 ที่ผ่านมา คณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารได้มีการปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ไม่พบกรณีฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน และการซื้อขายสินทรัพย์ตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ และสำนักงานคณะกรรมการหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

4) การมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

4.1 การรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย โดยให้เปิดเผยข้อมูลการดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลอื่น และข้อมูลการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่น กรณีที่ถือเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดทั้งของผู้รายงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการมีข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการต่างๆ ของบริษัท และบริษัทย่อยได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โดยเลขานุการบริษัทเป็นผู้เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการและผู้บริหารพร้อมทั้งจัดส่งสำเนารายงานให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทได้รับรายงาน

รายงานการถือหลักทรัพย์ของกรรมการและผู้บริหาร ประจำปี 2562

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ			
	ณ วันที่ 31 ธ.ค.2561	การเปลี่ยนแปลงในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธ.ค.2562	
			จำนวน	สัดส่วน (%)
กรรมการ				
1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	-	-	-	-
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	21,706,878	2,900,000	24,606,878	0.1610
คู่สมรส	2,402,527	-	2,402,527	0.0157
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	803,893	-	803,893	0.0053
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	-	-	-	-
5. ดร.อรรณพ ตันละมัย	-	-	-	-
6. นางวัลลภา อัสสกุล	-	-	-	-
7. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	-	-	-	-
8. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	-	-	-	-
9. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	-	-	-	-
10. นางสาวอาริศรา ธรมธัช (1)	-	-	-	-
11. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	-	-	-	-
12. นางณฐมณ บุนนาค	-	-	-	-
13. นายวิชาญ เอกรินทรากุล	-	-	-	-
14. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	1,599,141	1,400,000	2,999,141	0.0196
15. นางพเยาว์ มริตตนะพร	-	-	-	-
ผู้บริหาร				
16. นายสงวน คุณาธินันท์	-	-	-	-
17. นางสุดฤทัย พรหมมาตร	-	-	-	-
18. นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์	-	-	-	-
19. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	-	-	-	-
20. นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา	-	-	-	-
21. นายอัลวิน จี	-	-	-	-
คู่สมรส	144,272	144,272	-	-

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ			
	ณ วันที่ 31 ธ.ค.2561	การเปลี่ยนแปลงในปี 2562	ณ วันที่ 31 ธ.ค.2562	
			จำนวน	สัดส่วน (%)
22. ดร.วิเทศ เตชางาม	-	-	-	-
23. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	-	-	-	-

หมายเหตุ : (1) นางสาวอาริศรา ธรมธัช ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 แทนนายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562

4.2 การเข้าร่วมประชุมของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมและออกเสียงในวาระนั้น โดยเลขานุการบริษัทจะแจ้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียให้แสดงเจตนาขอไม่เข้าร่วมประชุม หรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวโยงกันและผู้มีส่วนได้เสียคณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสียซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยรายงานดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบ

5) การทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวโยงกัน

5.1 นโยบายการทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวโยงกัน

ในกรณีที่บริษัทมีการทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวโยงกัน ตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทจะปฏิบัติตามกฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ดังนี้

1. บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวโยงกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ
2. บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต.
3. หากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัทเป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี
4. บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

5.2 หลักการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

คณะกรรมการอนุมัติหลักการในการที่บริษัทจะเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ซึ่งเป็นธุรกรรมที่มีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. การว่าจ้างบริษัทหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันเพื่อทำการซ่อมแซม ปรับปรุง หรือก่อสร้างเพิ่มเติมทางพิเศษและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง หากบริษัทหรือนิติบุคคล ซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันเป็นผู้เสนอราคา และเงื่อนไขที่เป็นธรรมและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
2. การว่าจ้างบริษัท หรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันเพื่อดำเนินการซ่อมแซมหรือจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์พร้อมค่าแรง เพื่อบำรุงรักษาอาคารบริหาร และศูนย์ซ่อมบำรุงในอนาคต ซึ่งธุรกรรมเหล่านั้นมีเงื่อนไขทางการค้า และข้อตกลงอื่นไม่ต่างจากคู่ค้าอื่น
3. ธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับ รฟม. ดังนี้
   (1) การให้การสนับสนุนกิจกรรมด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในวงเงินไม่เกิน 1 ล้านบาทต่อปี
   (2) การสนับสนุนนโยบายของภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าในช่วงเวลาที่กำหนดเป็นครั้งคราว โดยการให้ส่วนลดค่าโดยสาร หรือยกเว้นการจัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า รฟม. จะชดเชยรายได้ในวันเวลาดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและเป็นธรรม
4. การทำธุรกรรมในลักษณะการรับจ้างบริหาร หรือเป็นที่ปรึกษาให้กับนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน
5. การเช่าพื้นที่อาคารสำนักงานโดยบริษัทและบริษัทย่อยกับ บมจ.ช.การช่าง เป็นที่ตั้งสำนักงานตามกฎหมาย
6. การทำธุรกรรมอื่นซึ่งมีลักษณะเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปตามนิยามที่กำหนดโดยสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

5.3 การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

1. กรรมการบริษัทและผู้บริหารต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์ หรือรายการเกี่ยวโยงในกิจการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
2. หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวโยงกับกรรมการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัท ในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการนั้น ให้มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวโยงกันต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับความสมเหตุสมผลและประโยชน์ต่อบริษัทก่อนเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการบริษัท ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด
3. ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัท และจรรยาบรรณของบริษัท ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด เพื่อให้บริษัทเป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลความเข้าใจในการถือปฏิบัติของพนักงานทั่วทั้งบริษัท

9.1.3 การคำนึงถึงบทบาทของผู้มีส่วนได้เสียและการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

บริษัทมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญและคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า สังคม และชุมชนที่บริษัทตั้งอยู่ โรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ภาครัฐ รวมถึงคู่แข่ง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ผู้มีส่วนได้เสียประสงค์ที่จะติดต่อหรือร้องเรียนสามารถติดต่อกรรมการโดยตรง หรือแจ้งข้อมูลผ่านเลขานุการบริษัท นอกจากนี้ คณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทจะดูแลผู้มีส่วนได้เสียตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ และมุ่งเน้นการดำเนินงานโดยเคารพสิทธิมนุษยชน โดยบริษัทดูแลผู้มีส่วนได้เสียมาอย่างต่อเนื่องตามนโยบาย ดังนี้

1) นโยบายการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม

1.1 กลุ่มลูกค้า : บริษัทมีความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพได้มาตรฐานและเชื่อถือได้ รวมทั้งคำนึงถึงสุขภาพ ความปลอดภัย ความเป็นธรรม การเก็บรักษาข้อมูลของลูกค้า การติดตามวัดผลความพึงพอใจของลูกค้าเพื่อการพัฒนาปรับปรุงบริการ รวมทั้งการโฆษณาประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมการขาย โดยมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนและเส้นทางที่ลดระยะเวลาในการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และมีโครงการ/แผนงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงบริการทางพิเศษและบริการการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน ซึ่งกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่นำมายึดเป็นหลักเกณฑ์ในการให้บริการ ดังนี้

1. ให้บริการที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐานสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
2. ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความรวดเร็ว ไม่เลือกปฏิบัติ และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการ กรณีมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงบริการ
3. ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการบริการที่ถูกต้อง และรวดเร็ว
4. เปิดโอกาสโดยการจัดกิจกรรมพิเศษ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเข้าเยี่ยมชมการดำเนินงาน และการบริหารจัดการทางพิเศษและรถไฟฟ้าที่บริษัทได้รับสัมปทาน รวมถึงมีการส่งเสริมการใช้บริการและกิจกรรมทางการตลาดกับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง

1.2 กลุ่มผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ : บริษัทได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญากับ กทพ. และ รฟม. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด และเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัทด้วยหลักความเสมอภาคเท่าเทียมไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบกติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่างๆ ระหว่างกัน และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีด้วยไมตรีจิต ซึ่งได้กำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนไว้ในจรรยาบรรณของบริษัท ตลอดจนวิธีปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อดำเนินการร่วมกับ กทพ. และ รฟม. ในการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสม่ำเสมอ โดยบริษัทจัดให้มีการประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงานทุกเดือน เพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งผลการประเมินนั้น พบว่าทั้ง กทพ. และ รฟม. มีความพอใจในการปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในระดับดีเยี่ยม

นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของบริษัท และของ กทพ. ทุกไตรมาส และประชุมร่วมกับ รฟม. ทุกเดือน ซึ่งนอกจากจะเพิ่มประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการแล้วยังลดข้อขัดแย้งหรือลดผลกระทบที่ก่อให้เกิดข้อพิพาทต่างๆ จากการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างสองหน่วยงาน

1.3 กลุ่มคู่ค้า / ผู้รับเหมา : บริษัทมีความประสงค์ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระดับและดำเนินการอย่างเป็นระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและเงื่อนไขสัญญาหรือข้อตกลงที่เป็นธรรม ตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 ซึ่งมีข้อปฏิบัติดังนี้

1. กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกคู่ค้า โดยมีการคัดกรองคู่ค้าอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มีการดำเนินกิจการอย่างเป็นธรรมและไม่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน
2. มีการแข่งขันบนฐานข้อมูลที่ได้รับอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ไม่มีลักษณะที่เป็นการเลือกปฏิบัติ หรือกีดกันไม่ให้คู่ค้ารายหนึ่งรายใดเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจ
3. จัดทำรูปแบบสัญญา หรือข้อตกลงที่เหมาะสม เป็นธรรม และเป็นมาตรฐานเดียวกัน
4. จัดให้มีระบบการจัดการ ติดตาม เฝ้าระวัง รวมถึงทบทวน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญา หรือข้อตกลงอย่างครบถ้วน มีระบบการควบคุมภายในที่ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
5. จ่ายค่าตอบแทนให้คู่ค้าตรงเวลา ตามเงื่อนไขการชำระที่ได้ตกลงกัน
6. ไม่มีนโยบายให้กรรมการ และ/หรือพนักงานรับผลประโยชน์ใดๆ เป็นส่วนตัวหรืออาศัยความเป็นส่วนตัวจากคู่ค้า
7. จัดให้มีการประเมินคู่ค้าเป็นประจำทุกปี และแจ้งผลการประเมินพร้อมข้อเสนอแนะ เพื่อให้คู่ค้าได้ปรับปรุงคุณภาพสินค้าและงานบริการอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้คู่ค้าสามารถติดต่อผู้บริหารเพื่อแจ้งข้อร้องเรียนได้ กรณีที่พบว่าได้รับการปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม
8. ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่ค้าด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม เช่น การจ่ายสินบนให้แก่กรรมการและพนักงานของคู่แข่ง
9. ไม่กล่าวหาในทางร้ายแก่คู่ค้าโดยปราศจากข้อมูลแห่งความจริง

1.4 กลุ่มผู้ให้กู้ / ผู้ถือหุ้นกู้ : บริษัทปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาสินเชื่อ การค้ำประกัน การบริหารเงินทุนอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่สถาบันการเงิน ผู้สนับสนุนเงินทุนตามโครงการของบริษัท และไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ตกลงกัน โดยปฏิบัติและยึดถือกฎเกณฑ์ดังนี้

1. ปฏิบัติตามสัญญาสินเชื่อเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งต้องรีบแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการแก้ไข
2. ปฏิบัติต่อผู้ให้กู้ทุกรายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย
3. จัดทำรายงานข้อมูลทางการเงินที่ถูกต้องและรักษาความน่าเชื่อถือให้กับผู้ให้กู้อย่างถูกต้องครบถ้วน ตรงเวลา และสม่ำเสมอ
4. ละเว้นการให้ เรียก รับ ยอมจะรับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้า
5. หากมีข้อมูลว่ามีการให้ เรียก รับ ยอมจะรับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ไม่สุจริตเกิดขึ้น จะเปิดเผยรายละเอียดต่อผู้ให้กู้ และร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยยุติธรรมและรวดเร็ว

สำหรับกลุ่มผู้ถือหุ้นกู้ : บริษัทดำเนินการออกหุ้นกู้ตามข้อกำหนด กฎหมาย และประกาศต่างๆ ของ ก.ล.ต. และปฏิบัติตามนโยบาย วัตถุประสงค์ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเคร่งครัด และให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อผูกพันตามข้อกำหนดว่าด้วยสิทธิและหน้าที่ของผู้ออกหุ้นกู้ และเงื่อนไขตามสัญญาที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

1.5 กลุ่มพนักงาน : บริษัทตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจ และเป็นปัจจัยสำคัญหลักต่อความสำเร็จและเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงานอย่างชัดเจน เหมาะสมกับตำแหน่งงาน และเคารพสิทธิมนุษยชน เช่น การกำหนดค่าตอบแทนและค่าผลประโยชน์อื่นๆ ที่เป็นธรรม การจัดสวัสดิการที่ไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือมากกว่าตามความเหมาะสม การดูแลสุขอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน การอบรมให้ความรู้ การพัฒนาศักยภาพและส่งเสริมความก้าวหน้า รวมถึงเปิดโอกาสให้พนักงานมีโอกาสพัฒนาทักษะที่สำคัญและจำเป็นที่เกี่ยวข้องกับการทำงานหรือด้านอื่นๆ ด้วย เป็นต้น โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้ฝ่ายจัดการมีการติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติและทบทวนทุกปี

1. แนวปฏิบัติต่อพนักงาน
    1) การกำหนดโครงสร้างและผลตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงานตามศักยภาพการทำงาน ด้วยการนำระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน (People Assessment) โดยเน้นการประเมินศักยภาพในการปฏิบัติงานและวัดความสามารถเพื่อเป็นหลักในการพัฒนาทักษะ ขีดความสามารถ (Competency) ให้มีความเหมาะสมกับตำแหน่งงานและการเติบโตของบริษัท และมีการวัดผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดผล (KPI) ในทุกกิจกรรมที่สำคัญประกอบการพิจารณาประเมินผลของพนักงาน
    2) การสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วม และการทำงานเป็นทีมโดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับงานที่ปฏิบัติอย่างทั่วถึง
    3) การมุ่งมั่นที่จะให้พนักงานมีความภาคภูมิใจและรู้สึกผูกพันต่อองค์กร โดยการเปิดโอกาสให้พนักงานมีความก้าวหน้าในอาชีพ
    4) การให้ความเสมอภาค สุจริตใจ เที่ยงธรรมในการลงโทษ แต่งตั้ง โยกย้าย รวมถึงการให้รางวัลบนพื้นฐานของความรู้ความสามารถและความเหมาะสมของพนักงานนั้นๆ
    5) การให้ความสำคัญ และส่งเสริมให้พนักงานทุกระดับได้พัฒนาความรู้ความสามารถ โดยบริษัทได้เปิดโอกาสและส่งเสริมให้พนักงานได้ศึกษาอบรมหรือศึกษาเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มพูนทักษะ (Skill) และความรู้ความเชี่ยวชาญ (Knowledge) ตลอดจนผลักดันการเสริมสร้างทัศนคติ (Attitude) โดยการฝึกอบรมจะเน้นการพัฒนาทักษะ ความรู้ความสามารถของพนักงาน ทั้งในเรื่องของทักษะความสามารถตามตำแหน่งงาน (Functional Skills) ทักษะความสามารถหลักที่พนักงานทุกคนต้องมี (Core Skills) รวมทั้งทักษะภาวะผู้นำ (Leader Skills) โดยในปี 2562 บริษัทได้จัดให้พนักงานได้รับการอบรมเฉลี่ย 138.46 ชั่วโมงอบรม / คน
    6) การให้ความสำคัญต่อการเคารพสิทธิมนุษยชน ไม่เลือกปฏิบัติ การให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานของสตรี ผู้พิการ กลุ่มผู้ด้อยโอกาส เยาวชน และผู้สูงอายุ
    7) การกำกับดูแลและติดตามให้พนักงานปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานอย่างเคร่งครัด รวมถึงการให้คำแนะนำและดูแลพนักงานอย่างใกล้ชิด เพื่อไม่ให้มีการกระทำผิดกฎหมาย โดยบริษัทกำกับดูแลและส่งเสริมให้

พนักงานใช้สินค้าถูกกฎหมาย และไม่ละเมิดลิขสิทธิ์หรือทรัพย์สินทางปัญญา ตลอดจนส่งเสริมให้ใช้แนวทางการดำเนินงานและปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และไม่เกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชั่นทุกรูปแบบ เพื่อผลประโยชน์และความสำเร็จของบริษัท

2. นโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัย

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของสถานประกอบการ ดูแลให้พนักงานมีคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตที่ปลอดภัยและถูกสุขอนามัยในการทำงาน โดยได้กำหนดเป็นนโยบาย ดังนี้

1) บริษัทจัดให้มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน ด้วยความร่วมมืออย่างจริงจังของพนักงานทุกคน รวมทั้งจะจำกัด และจัดการความเสี่ยงต่อความปลอดภัย อันเกิดจากการทำงานตามขั้นตอนการปฏิบัติงานปกติ

2) บริษัทจัดให้มีมาตรการออกแบบเครื่องมือ อุปกรณ์ การจัดทำระเบียบปฏิบัติการอบรมและการควบคุมการปฏิบัติงาน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของชีวิต สุขอนามัย และทรัพย์สินของพนักงาน รวมถึงส่วนรวมที่บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่

การจัดให้มีสภาพแวดล้อม และสุขอนามัยในสถานประกอบการ ให้มีความปลอดภัยต่อชีวิต สุขอนามัย ตลอดจนทรัพย์สินของพนักงานและบริษัท นอกจากนี้ บริษัทยังคำนึงถึงความปลอดภัยและสุขอนามัยของผู้ใช้บริการ ด้วยการจัดให้มีการอบรมให้กับทีมช่างเทคนิคและวิศวกร ตลอดจนพนักงานที่ปฏิบัติงานกู้ภัยและจัดการจราจรบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย สำหรับธุรกิจรถไฟฟ้าได้มีการอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานทุกคน มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย สอดคล้องกับกฎหมายและมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศและระดับสากล ได้แก่ TIS 18001 : 2001 และ OHSAS 18001 : 2007 ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อดูแลสวัสดิภาพในการปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้า

โดยในปี 2562 บริษัทมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานบนทางพิเศษจำนวน 7 ครั้ง และพบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถไฟฟ้าจำนวน 3 ครั้ง โดยไม่มีพนักงานที่เสียชีวิตแต่อย่างใด

สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จากการทำงาน (จำนวนครั้ง)		อัตราความถี่การบาดเจ็บ (Injury Frequency Rate, I.F.R.)	
ธุรกิจทางพิเศษ	ธุรกิจระบบราง	ธุรกิจทางพิเศษ	ธุรกิจระบบราง
7	3	6.74	0.45

หมายเหตุ : อัตราความถี่การบาดเจ็บ (I.F.R.) คำนวณจากจำนวนพนักงานได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน (N) เทียบต่อชั่วโมงการทำงาน (MH) โดยที่ I.F.R = N * 1,000,000 / MH)

1.6 กลุ่มห่วงโซ่อุปทาน : บริษัทดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่อุปทานตามมาตรฐานสากล ระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจและมีการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิดทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทานของคู่ค้าที่ดำเนินธุรกิจกับบริษัทดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกัน

1.7 กลุ่มชุมชน : บริษัทตระหนักถึงผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้ทางพิเศษ ใกล้รถไฟฟ้า หรือใกล้สำนักงานที่บริษัทตั้งอยู่ โดยการจัดกิจกรรมพิเศษที่มีลักษณะสร้างประโยชน์และสร้างฐานการเรียนรู้ธุรกิจและชุมชนอย่างต่อเนื่องในระยะยาว

2) นโยบายในการต่อต้านการทุจริตและการคอร์รัปชั่น

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่น และได้จัดให้มีมาตรการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอก โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติ การติดตาม การเฝ้าระวัง แนวทางการทบทวน ประเมินความเสี่ยง และการฝึกอบรมที่เหมาะสมและเป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคนได้ยึดถือและปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยบริษัทได้กำหนดเป็นนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

1. กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับของบริษัทควรปฏิบัติงานด้วยความเป็นธรรม ซื่อสัตย์สุจริต และโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจร่วมกับหน่วยงานต่างๆ และการปฏิบัติงานนั้นต้องถูกต้องตามกฎหมาย นโยบาย ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ หรือขั้นตอนการปฏิบัติที่ถูกต้อง
2. ส่งเสริมและสนับสนุนให้ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างทั่วถึงและเป็นธรรมด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติตามพันธสัญญาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท
3. ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปลูกจิตสำนึกของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานให้ละเว้นการทุจริตและตระหนักถึงโทษภัยของการทุจริตคอรัปชั่น
4. ส่งเสริมและสนับสนุนให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่พึงรับ ยอมจะรับ หรือให้การเลี้ยงรับรอง ของขวัญ และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกินความจำเป็นและไม่เหมาะสมกับบุคคลที่ทำธุรกิจกับบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต

ทั้งนี้ บริษัทได้จัดให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่การติดตาม การเฝ้าระวัง แนวทางการทบทวน ประเมินความเสี่ยง และการฝึกอบรม เพื่อเป็นการป้องกัน/ป้องปราบไม่ให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชั่น

3) นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทเคารพและยึดมั่นในสิทธิความเป็นเจ้าของในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น และจะนำมาใช้ต่อเมื่อได้รับความยินยอมจากเจ้าของทรัพย์สินทางปัญญาเท่านั้น บริษัทจึงมีนโยบายห้ามการดำเนินการที่มีลักษณะเป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาทุกประเภท โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. พนักงานทุกคนมีหน้าที่ปกป้องและรักษาความลับอันเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทเพื่อมิให้ข้อมูลเหล่านั้นรั่วไหล และต้องไม่นำทรัพย์สินทางปัญญาประเภทต่างๆ ของบริษัทไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัวหรือเพื่อบุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาต
2. พนักงานทุกคนต้องเคารพและให้เกียรติต่อทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น และไม่นำผลงานอันเป็นทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่นไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วนของผลงานไปใช้โดยที่ไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของผลงาน

4) นโยบายการเคารพกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน

บริษัทกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน หรือศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ โดยไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ สีผิว เพศ ภาษา ศาสนา สังคม

ทรัพย์สิน ถิ่นกำเนิด ความคิดเห็นทางการเมือง หรือสถานะอื่นๆ รวมถึงตระหนักในสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตนที่มีต่อสังคมและบุคคลอื่น โดยมีแนวทางในการปฏิบัติดังนี้

1. บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด และไม่สนับสนุนกิจการที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน
2. บริษัทปฏิบัติต่อพนักงานทุกระดับอย่างเท่าเทียม โดยไม่เลือกปฏิบัติในการจ้างงาน การจ่ายค่าตอบแทน การเข้ารับการอบรม การเลื่อนตำแหน่ง การเลิกจ้างหรือการให้ออกจากงาน อันเนื่องมาจากการแบ่งแยกเพศ เชื้อชาติ สีผิว ศาสนา อายุ สถานภาพการสมรส ผู้มีครรภ์ ความคิดเห็นทางการเมือง หรือผู้พิการ เป็นต้น
3. บริษัทเปิดโอกาสให้พนักงานทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการทำงาน ภายใต้กฎระเบียบข้อบังคับ ประกาศ และคำสั่งต่างๆ ของบริษัท

5) นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมุ่งประสานประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียในทุกมิติและทุกกลุ่มเป็นสำคัญอย่างเหมาะสม เพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัท พร้อมมุ่งให้เกิดประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม ดังนี้

1. การนำองค์กรด้วยแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผ่านการสื่อสารและการแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของบริษัท
2. ดำเนินการให้แนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นหนึ่งเดียวกับทุกกระบวนการทำงาน และกระบวนการตัดสินใจของบริษัท
3. ส่งเสริมการฝึกอบรม การให้ความรู้ และการให้คำแนะนำที่มุ่งเน้นวิธีปฏิบัติตามแนวทางด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน
4. สนับสนุนการดำเนินงาน และสร้างความร่วมมือในระดับภูมิภาค เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง

6) นโยบายสิ่งแวดล้อม

บริษัทดำเนินธุรกิจให้บริการ โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทจึงมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม
2. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและส่งเสริมการใช้พลังงานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนจัดให้มีการให้ความรู้และฝึกอบรมพนักงานเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานและผู้รับเหมาทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อผู้ใช้บริการ พนักงาน ผู้รับเหมา และชุมชนรอบข้าง

7) นโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ

ความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ เป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทให้เกิดประสิทธิภาพ และเป็นที่น่าเชื่อถือ บริษัทจึงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาระบบการรักษาความปลอดภัยด้านสารสนเทศ และนำไปปฏิบัติ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า

1. ผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น ที่สามารถจะเข้าถึงระบบสารสนเทศได้
2. ระบบสารสนเทศ มีความถูกต้อง เชื่อถือได้ และมีการรักษาความลับของข้อมูล
3. ระบบสารสนเทศ มีความพร้อมใช้งานอยู่เสมอ
4. มีการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศอย่างสม่ำเสมอ
5. ส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ ความสามารถที่เหมาะสม และมีจิตสำนึกเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง

อนึ่ง ความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ ถือเป็นความรับผิดชอบของทุกคน ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของพนักงานและบุคคลภายนอกที่ได้รับอนุญาตให้ใช้งานระบบสารสนเทศของบริษัทต้องดำเนินการในทุกวิถีทางเพื่อทำให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศของบริษัท

บริษัทตระหนักและคำนึงถึงความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และภัยคุกคามอันเกิดจากการใช้งานดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันเทคโนโลยีได้พัฒนาอย่างรวดเร็วและมาพร้อมกับภัยคุกคามที่นับวันจะมีความสำคัญและรุนแรงต่อเนื่อง เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2561 บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001 : 2013 จาก Bureau Veritas Certification (Thailand) Limited ซึ่งมีผลจนถึงวันที่ 4 กรกฎาคม 2564 ทั้งนี้ บริษัทได้นำมาปรับใช้และได้กำหนดเป็นระเบียบว่าด้วยความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของบริษัท โดยกำหนดให้มีการทบทวนระเบียบดังกล่าวทุกปีตามความเหมาะสม กำหนดข้อปฏิบัติ/ข้อห้ามปฏิบัติของพนักงานในการใช้งานคอมพิวเตอร์ ข้อปฏิบัติสำหรับผู้ดูแลระบบคอมพิวเตอร์ และข้อปฏิบัติสำหรับผู้ให้บริการภายนอก

นอกจากนี้ บริษัทยังมีการจัดสรรและบริหารทรัพยากรด้านเทคโนโลยีอย่างเหมาะสม เพียงพอสนับสนุนให้มีการใช้อุปกรณ์เทคโนโลยีที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน โดยมีฝ่ายพัฒนาระบบงาน และฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศรับผิดชอบในการดูแลระบบคอมพิวเตอร์ (ด้าน Software และ Hardware) และเข้าถึงโปรแกรมระบบคอมพิวเตอร์เพื่อจัดการฐานข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทได้ โดยบริษัทได้มีการจัดทำ Job Description เพื่อระบุหน้าที่ และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งอย่างชัดเจน สำหรับระบบงานสำคัญๆ บริษัทได้มีการจัดทำและถ่ายทอดองค์ความรู้ในงานให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องในสายงาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่แทนกันได้ ส่วนระบบงานที่ต้องการความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน หรือต้องใช้ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสูง บริษัทก็จะเลือกใช้บริการจาก Outsource

8) นโยบายการส่งเสริมนวัตกรรม

บริษัทตระหนักและมุ่งมั่นในการส่งเสริมและพัฒนาการสร้างวัฒนธรรมการพัฒนานวัตกรรมองค์กรเพื่อเพิ่มคุณค่าให้แก่กิจการตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียภายใน และผู้มีส่วนได้เสียภายนอกตามนโยบาย ดังนี้

1. ส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อเกิดประสิทธิภาพสูงสุดตามพันธกิจองค์กร โดยการนำนวัตกรรมมาใช้ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน
2. สนับสนุนการนำอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งนำเครื่องมือทางการเงินมาใช้อย่างเหมาะสม
3. สนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมนวัตกรรมองค์กรเพื่อดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่อง

โดยบริษัทได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานกำหนดกลยุทธ์และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในด้านต่างๆ อาทิ เชิงวิเคราะห์โครงการ เทคนิควิศวกรรม การเงิน การตลาด และในเชิงสัญญา เพื่อทำหน้าที่ระดมความคิดและนำเสนอแนวทางเชิงกลยุทธ์และนวัตกรรม เพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพ และเสริมสร้างรายได้เพิ่มให้กับบริษัท รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติตามแนวทางที่เสนอพร้อมทางเลือกอื่นที่เห็นว่าเหมาะสมเพื่อประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจและเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัท นำเสนอแผนงานต่อกรรมการผู้จัดการสำหรับมอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปปฏิบัติ ติดตามและสรุปประเมินผลรายงานต่อกรรมการผู้จัดการ

ในปี 2562 บริษัทได้มีการพัฒนานวัตกรรมโดยการนำ Digital Technology และกระบวนการ LEAN มาใช้สนับสนุนงานที่เกี่ยวข้องในธุรกิจ ดังนี้

นอกจากนี้บริษัทยังได้จัดโครงการ “Half Day Talk” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคลากรของบริษัทได้มีโอกาสเรียนรู้ทักษะที่เป็นประโยชน์ต่อการทำงานอย่างสร้างสรรค์กับผู้เชี่ยวชาญที่มีชื่อเสียงจากหลากหลายสาขา อาทิ เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมใหม่ๆ โดยมุ่งเน้นหัวข้อการเรียนรู้ที่สามารถถ่ายทอดได้ภายในเวลาที่กระชับ มีเนื้อหาสอดคล้องกับความต้องการของบุคลากรส่วนรวมและเป็นประโยชน์สำหรับการนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการทำงานต่อไป อาทิ แนวโน้มนโยบายของภาครัฐ และภาคธุรกิจด้านเทคโนโลยี การปฏิรูปด้านนวัตกรรม การเตรียมพร้อมเพื่อรับมือกับความเปลี่ยนแปลงด้าน Digital

ในด้านการบริหารจัดการวิศวกรรมทางพิเศษ บริษัทได้พัฒนาระบบบริหารจัดการสินทรัพย์ เพื่อให้ทางพิเศษอยู่ในระดับการให้บริการที่เหมาะสม สอดคล้องตามข้อกำหนด และกฎหมายต่างๆ อันจะนำไปสู่การทำให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวก สบาย และความปลอดภัยสูงสุด ตลอดจนบริษัทเองจะสามารถใช้งบประมาณในการบำรุงรักษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยระบบการบริหารจัดการสินทรัพย์ดังกล่าว บริษัทได้จัดทำขึ้นเป็นการเฉพาะ ด้วยการใช้องค์ความรู้ ความเชี่ยวชาญ ตลอดจนการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ เช่น เทคโนโลยีแผนที่ชนิดเคลื่อนที่ได้ (Mobile Mapping System : MMS) เทคโนโลยีพิกัดเลเซอร์ (Laser Point Cloud) การจัดเก็บข้อมูลดัชนีความขรุขระสากล (International Roughness Index : IRI) และดัชนีความเสียดทานสากล (International Friction Index : IFI) เป็นต้น ทั้งนี้ ในทุกกระบวนการ บริษัทได้ดำเนินการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาที่ผ่านเกณฑ์การประเมินคุณภาพ 9001 เป็นอย่างน้อย ร่วมกับสถาบันอุดมศึกษา ซึ่งมีการพัฒนาองค์ความรู้อยู่ตลอดเวลา โดยคณาจารย์และนักวิจัยผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการสินทรัพย์ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ และนำมาใช้ประกอบการตัดสินใจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

9) กระบวนการและช่องทางการรับข้อร้องเรียน

- **การแจ้งข้อร้องเรียน**

  บริษัทจัดให้มีช่องทางที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถติดต่อร้องเรียนในเรื่องที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อบริษัท หรือพบพฤติกรรมหรือเหตุการณ์ใดๆ ที่อาจเป็นการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่างๆ โดยสามารถรายงาน หรือร้องเรียนโดยตรงต่อประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการอิสระ หรือติดต่อผ่านเลขานุการบริษัท

ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ เลขานุการบริษัท	:	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 238/7 ถ.อโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์	:	0 2641 4611
อีเมล	:	companysecretary@bemplc.co.th

- **การดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน**

  1. การรวบรวมข้อเท็จจริง
     กรรมการอิสระจะแต่งตั้งมอบหมายคณะทำงานให้ดำเนินการรวบรวมเรื่องร้องเรียน
  2. การประมวลผล และกลั่นกรองข้อมูล
     คณะทำงานที่ได้รับการมอบหมายประมวลผล และกลั่นกรองข้อมูล เพื่อพิจารณาขั้นตอนและเสนอวิธีการจัดการที่เหมาะสมในแต่ละเรื่อง
  3. มาตรการดำเนินการ
     คณะทำงานที่ได้รับมอบหมายนำเสนอมาตรการดำเนินการระงับการฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่างๆ ให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเพื่อบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยคำนึงถึงความเดือดร้อนเสียหายโดยรวมทั้งหมด
  4. การรายงานผล
     ประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการอิสระ หรือเลขานุการบริษัทรายงานต่อคณะกรรมการเพื่อทราบและรายงานผลให้ผู้มีส่วนได้เสียซึ่งเป็นผู้ร้องเรียนทราบ หากผู้ร้องเรียนเปิดเผยตนเอง

- **มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบ**

  ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบจะได้รับความคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

  1. ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง สามารถเลือกที่จะไม่เปิดเผยตนเองได้หากเห็นว่าการเปิดเผยนั้น จะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย หรือเกิดความเสียหายใดๆ
  2. กรณีเปิดเผยตนเองบริษัทจะรายงานความคืบหน้าชี้แจงข้อเท็จจริง
  3. ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง บริษัทจะไม่เปิดเผยชื่อ-สกุล ที่อยู่ ภาพ หรือข้อมูลอื่นใดที่สามารถระบุตัวผู้แจ้งได้
  4. ผู้รับข้อร้องเรียนต้องเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องเป็นความลับ และจะเปิดเผยเท่าที่จำเป็น โดยคำนึงถึงความปลอดภัย และความเสียหายของผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง แหล่งที่มาของข้อมูล หรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้หากเห็นว่าเป็นสิ่งที่มีแนวโน้มที่จะเกิดความเดือดร้อนเสียหายหรือความไม่ปลอดภัย ให้กำหนดมาตรการคุ้มครองที่เหมาะสม
  5. ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจะได้รับการบรรเทาความเสียหายด้วยกระบวนการที่มีความเหมาะสม และเป็นธรรม

9.1.4 การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล

1) คณะกรรมการได้กำหนดนโยบายการเปิดเผยข้อมูลและการรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงิน โดยได้กำหนดนโยบายแนวทางรวมถึงระบบการจัดทำรายงานทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูลสำคัญต่างๆ ให้มีความถูกต้อง เพียงพอ เท่าเทียม ทันเวลา ผ่านช่องทางที่เหมาะสม ปกป้องข้อมูลลับและข้อมูลที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ รวมทั้งมีการสื่อสารให้เข้าใจตรงกันทั้งองค์กรในการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นไปตามกฎเกณฑ์ มาตรฐาน และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ด้วยความโปร่งใสและตรวจสอบได้ ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อมูลที่เปิดเผยเป็นเรื่องที่สำคัญและสามารถสะท้อนการปฏิบัติหรือการดำเนินงานของบริษัทนำไปสู่การสร้างคุณค่าแก่กิจการอย่างยั่งยืน

   นอกจากนี้ ยังส่งเสริมและกำกับดูแลให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำรายงานและเปิดเผยข้อมูลมีความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับหน้าที่ความรับผิดชอบและมีจำนวนเพียงพอ โดยบุคลากรดังกล่าวหมายรวมถึงผู้บริหารสูงสุดสายงานบัญชีและการเงิน ผู้จัดทำบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน

เลขานุการบริษัท และนักลงทุนสัมพันธ์ โดยกรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการอนุมัติเพื่อเปิดเผยข้อมูล พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้เท่าเทียมกัน

2) บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เพื่อเป็นตัวแทนบริษัทและทำหน้าที่ในการสื่อสารข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียอื่น เช่น ผู้ถือหุ้นกู้ ผู้ลงทุน นักวิเคราะห์ หลักทรัพย์ สื่อมวลชน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม เท่าเทียมกัน และทันเวลา โดยบริษัทเป็นสมาชิกชมรมนักลงทุนสัมพันธ์แห่งประเทศไทย (Thai IR Club) สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย ทั้งนี้ผู้สนใจลงทุนสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 0 2641 4611 หากผู้ลงทุนที่ไม่สะดวกเดินทางมายังที่ทำการบริษัท เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 สามารถติดต่อนัดหมายเพื่อทำการประชุมผ่านทางโทรศัพท์ (Conference Call) หรือสมัครสมาชิกเพื่อรับข่าวสารเป็น Mailing list ผ่านทางเว็บไซต์ หรือฝากคำถามหรือ email ที่ ir@bemplc.co.th ได้เช่นกัน

นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลตามหน้าที่ภายใต้แนวปฏิบัติและข้อกำหนดของกฎหมายแล้ว บริษัทยังมีนโยบายหมุนเวียนผู้บริหารระดับสูงในการมีส่วนร่วมเพื่อให้ข้อมูลและตอบข้อซักถามต่อผู้ลงทุนรวมถึงได้รับทราบความคิดเห็นและตระหนักถึงความต้องการของผู้ลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วยตนเอง ทั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัท ทุกคนได้ร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์มาโดยตลอด

3) บริษัทได้กำหนดระดับการรับรู้ข้อมูลของผู้บริหารในแต่ละระดับชั้นอย่างชัดเจน ตลอดจนความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลสำหรับเปิดเผยต่อสาธารณชน โดยสื่อสาร และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องของข้อมูลสำหรับผู้ลงทุน หน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอกบริษัท พร้อมทั้งติดต่อประสานงานกับผู้ลงทุน รวบรวมข้อคิดเห็นของผู้ลงทุนต่างๆ และสื่อสารต่อผู้บริหารระดับสูงจนถึงระดับพนักงานทุกคน ดังนี้

3.1 การสื่อสารภายในองค์กร

แม้คณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเป็นผู้ที่รับรู้ข้อมูลของบริษัททั้งหมด แต่ได้กำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการเปิดเผยสารสนเทศต่างๆ รายงานต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ และเป็นผู้ให้ข้อมูลผ่านสื่อสาธารณะเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดเผยข้อมูลของบริษัท

การเก็บรักษาข้อมูลที่ยังไม่ได้เปิดเผยถือเป็นหน้าที่สำคัญของคณะกรรมการ ผู้บริหาร ที่ปรึกษาบริษัท และพนักงานที่ได้รับทราบข้อมูล ต้องรักษาข้อมูลเป็นความลับ โดยบริษัทได้กำหนดเป็นข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัท แก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัยซึ่งมีโทษคือ การเลิกจ้าง ซึ่งที่ผ่านมายังไม่เคยมีเหตุการณ์เกี่ยวกับการนำเสนอข้อมูลไปใช้เพื่อประโยชน์แก่ตนเองและผู้อื่น

นอกจากนี้ บริษัทได้มีการพัฒนาระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัท โดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในการซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้บริหาร บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น

สำหรับการเปิดเผยข้อมูลต่อพนักงาน บริษัทได้เปิดเผยข้อมูลต่อพนักงานเทียบเท่าการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณชน โดยยึดหลักความถูกต้อง สม่ำเสมอและเวลาในการเปิดเผยข้อมูล แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้มีการจัดทำรายงานนักลงทุนสัมพันธ์ (IR Report) รวบรวมสรุปประเด็นคำถามและความเห็นของผู้ลงทุนที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทเพื่อรายงานสรุปเสนอต่อผู้บริหารเป็นประจำทุกเดือน เพื่อเป็นช่องทางการนำเสนอข้อแนะนำที่ดีหรือผลตอบรับจากผู้ลงทุนต่อผู้บริหารเพื่อมาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป

3.2 การสื่อสารภายนอก

คณะกรรมการมีนโยบายให้บริษัทมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญตามนโยบายและเกณฑ์ที่กำหนด โดยเปิดเผยข้อมูลทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัท www.bemplc.co.th โดยปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ อาทิ รายงานประจำปี แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ข้อมูลบริษัท นโยบายบริษัทในด้านต่างๆ สถานะเงินกู้ ผลการดำเนินงาน อัตราส่วนทางการเงิน ราคาหลักทรัพย์ ประวัติการจ่ายเงินปันผล ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ เช่น การดำเนินกิจกรรมรับผิดชอบต่อสังคม และข่าวประชาสัมพันธ์ โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว สำหรับผู้ลงทุน และผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุน รวมถึงข้อมูลการนำเสนอต่อผู้ลงทุน (Presentation) เป็นรายเดือนและมีการปรับปรุงข้อมูลเป็นประจำ เพื่อให้ผู้ลงทุนตลอดจนผู้สนใจที่จะลงทุนทุกท่านสามารถรับทราบข้อมูลใหม่อย่างทันเวลาและสม่ำเสมอผ่านทางเว็บไซต์ อีกทั้งได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลความเห็นและประเด็นการวิเคราะห์ข้อมูลการลงทุนของบริษัทซึ่งจัดทำโดยนักวิเคราะห์หลักทรัพย์จากบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ จากเว็บไซต์ www.settrade.com ซึ่งรวบรวมไว้เป็นบทวิเคราะห์ของบริษัท Analyst Consensus เพื่อประกอบการพิจารณาของผู้ลงทุน

ในการเปิดเผยรายงานทางการเงินนั้น คณะกรรมการจัดให้มีรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน แสดงควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชี รายละเอียดปรากฏในหน้า 13-11

การให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์เป็นอีกหน้าที่สำคัญของแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ เนื่องจากเป็นการให้ข้อมูลของบริษัทเผยแพร่ไปสู่ผู้ลงทุนในรูปแบบบทวิเคราะห์เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของผู้ลงทุน เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์ จึงเป็นผู้ให้ข้อมูล และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ตลอดจนความสัมพันธ์อันดีต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ โดยอาจทำการตรวจทานและชี้แจงเพื่อให้มีการแก้ไขบทวิเคราะห์ให้ถูกต้องได้โดยไม่ก่อให้เกิดการชี้นำหรือบิดเบือนบทวิเคราะห์ของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ได้ หรือแก้ไขเฉพาะข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงในอดีต หรือที่ได้เผยแพร่สู่สาธารณชนแล้ว จึงไม่จัดเป็นการชี้นำการลงทุน

นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลผ่านสื่อสาธารณะ บริษัทจะเข้าร่วมกิจกรรมรูปแบบต่างๆ เพื่อเป็นช่องทางในการเปิดเผยข้อมูล ทำให้สามารถพบปะและรับฟังความคิดเห็นของผู้ลงทุนได้โดยตรง ตลอดจนสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อผู้ลงทุนผ่านกิจกรรมต่างๆ เช่น Roadshow, Opportunity Day, Company Visit, Analyst meeting การร่วมออกบูธในงานต่างๆ เป็นต้น โดยมีนโยบายในการหมุนเวียนเจ้าหน้าที่ระดับผู้บริหารพร้อมเจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์เพื่อสื่อสารชี้แจงข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจลงทุนได้ดียิ่งขึ้น

สำหรับปี 2562 บริษัทมีกิจกรรม Company Visit Conference Call แถลงข่าว และการให้สื่อสัมภาษณ์ (Press Interview) ในส่วนของการให้ข้อมูลต่อผู้ลงทุนต่างประเทศ บริษัทเข้าร่วมกิจกรรม Roadshow ที่จัดโดยสถาบันต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ จำนวน 12 ครั้ง

ทั้งนี้ เพื่อชี้แจงผลการดำเนินงานตลอดจนความคืบหน้าของโครงการลงทุนอย่างเหมาะสม เพื่อให้ผู้บริหารตอบข้อซักถามกับผู้ลงทุนและสื่อมวลชนอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมให้ได้รับทราบโดยทั่วกัน ตลอดจนเพื่อให้ข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นอย่างถูกต้องสำหรับการตัดสินใจการลงทุนต่อบุคคลทั่วไปรวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์สถาบัน

บริษัทได้จัดให้มีโครงการผู้ถือหุ้นสัมพันธ์ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสเข้าเยี่ยมชมกิจการและพบปะคณะผู้บริหาร ทั้งยังได้จัดทำ BEM Magazine เพื่อเผยแพร่ข้อมูลธุรกิจ รวมทั้งสาระความรู้ที่เป็นประโยชน์ และได้นำส่งให้กับผู้ถือหุ้นและผู้ถือหุ้นกู้ของบริษัททุกรายเป็นประจำ และบริษัทยังได้ทำการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนที่มีต่อคุณภาพของการสื่อสารและการดำเนินกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2562 (BEM IR SURVEY) เพื่อนำมาปรับปรุงการทำงาน พบว่า ผลสำรวจการประเมินความพึงพอใจของการให้บริการงานนักลงทุนสัมพันธ์อยู่ที่ระดับร้อยละ 96.22

4) เกณฑ์การซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้ใช้ข้อมูลภายใน

นอกเหนือจากการรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ของกรรมการและผู้บริหารตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. แล้ว บริษัทยังให้ความสำคัญและป้องกันมิให้ผู้บริหารอื่น ตลอดจนพนักงานที่สามารถเข้าถึง หรือได้รับทราบข้อมูลสำคัญของบริษัทที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะซึ่งอาจมีผลต่อความเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ ใช้ข้อมูลดังกล่าวทำการซื้อขายหลักทรัพย์เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่นเอาเปรียบผู้ลงทุนทั่วไป อาทิ ข้อมูลการเพิ่มทุน ลดทุน ข้อมูลการจ่ายเงินปันผล ข้อมูลผลประกอบการของบริษัท ข้อมูลการร่วมลงทุน เป็นต้น โดยกำหนดให้ผู้บริหารต้องรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ให้สอดคล้องต่อเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด และบุคคลผู้รู้ข้อมูลภายในควรละเว้นการซื้อขายหลักทรัพย์หรือรอคอยจนกระทั่งประชาชนได้รับข้อมูลแล้วและมีเวลาประเมินข้อมูลนั้นตามสมควร

9.1.5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการและเสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิผล

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบและบทบาทในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนติดตาม ประเมินผล และดูแลการรายงานผลการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น อันนำไปสู่การดำเนินงานและสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนในด้านต่างๆ ดังนี้

1. โครงสร้างคณะกรรมการ

1.1 โครงสร้างคณะกรรมการ บริษัทได้พิจารณาถึงขนาด องค์ประกอบ สัดส่วนกรรมการอิสระ ทักษะ ประสบการณ์ การศึกษา ความสามารถและคุณลักษณะเฉพาะด้าน ตลอดจนเพศและอายุ ที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการนำพาองค์กรสู่วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้ ซึ่งประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 16 คน กล่าวคือ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 5 คน ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่า คณะกรรมการโดยรวมมีคุณสมบัติที่เหมาะสม สามารถเข้าใจ และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียได้ รวมถึงเพื่อให้คณะกรรมการสามารถดำเนินงานเอื้อต่อการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจอย่างอิสระ และมีกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนจาก กทพ. และ รฟม. เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 3 คน จาก 6 คน

1.2 คณะกรรมการมีกรรมการที่เป็นอิสระจำนวน 6 คน สอดคล้องกับสัดส่วนที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ซึ่งสามารถให้ความเห็นเกี่ยวกับการทำงานของฝ่ายบริหารได้อย่างอิสระ โดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ” ให้เข้มกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ

1.3 กรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ โดยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง กำหนดให้กรรมการออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วน 1 ใน 3

1.4 คณะกรรมการมีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทจดทะเบียนที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการ จะต้องไม่เกิน 5 แห่ง เพื่อให้เกิดการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ

2. การทำหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน ประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร

3. คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทได้จัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะเพื่อติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดและรายงานต่อคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร โดยคณะกรรมการได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดดังมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในหน้า 9-33 ถึง 9-36

4. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

1) คณะกรรมการมีบทบาทและหน้าที่กำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึง วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจ งบประมาณของบริษัท การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอ ตลอดจนกำกับดูแลและติดตามให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน อันนำมาซึ่งการประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย เป็นประโยชน์ต่อสังคม พัฒนาหรือลดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อม

2) คณะกรรมการได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการ สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทเพื่อยึดถือปฏิบัติ และจัดให้มีกลไกที่เพียงพอที่เอื้อให้มีการปฏิบัติได้จริง ติดตามผลการปฏิบัติ รวมทั้งให้มีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

3) คณะกรรมการได้เห็นชอบให้มีการจัดทำจรรยาบรรณของบริษัท เพื่อเป็นข้อพึงปฏิบัติที่ดีของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานบริษัท ต่อบริษัท ผู้ร่วมงาน บุคคลภายนอก และสังคม เพื่อให้บริษัทสามารถสร้างและขับเคลื่อนวัฒนธรรมองค์กรที่ยึดมั่นในจริยธรรม รวมทั้งให้มีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

4) คณะกรรมการมีหน้าที่ดูแลให้บริษัทมีระบบหรือกลไกอย่างเพียงพอที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายข้อบังคับ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ตลอดจนนโยบาย หรือแนวทางที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งมีกระบวนการอนุมัติการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น การลงทุน การทำ

ธุรกรรมที่มีผลกระทบต่อบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ หรือการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ ซึ่งกรรมการที่มีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุมและงดออกเสียงในวาระนั้น เป็นต้น เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

5) ในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการติดตามและรับทราบแผนการจัดการความเสี่ยงของบริษัทจากการรายงานของฝ่ายบริหารในรายงานผลการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง และรับทราบจากรายงานของคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

6) ติดตามดูแลให้ฝ่ายจัดการนำแผนกลยุทธ์ไปถ่ายทอดเป็นแผนดำเนินงาน (Operational Plan) รวมถึงประเมินผลการดำเนินงาน และกำกับดูแลบริษัทในกลุ่ม โดยกำหนดให้ฝ่ายบริหารรายงานผลการปฏิบัติงาน ตลอดจนเรื่องที่สำคัญอื่นๆ ให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบในการประชุมคณะกรรมการบริษัท

นอกจากนี้ บริษัทได้กำหนดให้มีการสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท ทั้งกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเป็นประจำทุกปี พร้อมให้มีการลงนามรับรองเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท และการอบรมและทดสอบหลักสูตรจรรยาบรรณทุกปีผ่าน e-learning สำหรับผู้บริหารและพนักงานของบริษัทแล้ว บริษัทยังสนับสนุนให้ผู้บริหารทั้งระดับสูง และระดับกลาง เข้ารับการอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องทุกปี

5. การประชุมคณะกรรมการ

การประชุมคณะกรรมการของบริษัท

ชื่อ-นามสกุล	การเข้าร่วมประชุม / จำนวนครั้งที่จัดประชุมปี 2562				
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	7/7				
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	7/7	12/12		2/2	
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	7/7		4/4	2/2	
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	7/7		4/4	2/2	
5. ดร.อรรณพ ตันละมัย	6/7		4/4		
6. นางวัลลภา อัสสกุล	6/7				4/4
7. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	7/7	12/12		2/2	
8. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	6/7				
9. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	7/7	12/12			4/4
10. นางสาวอาริศรา ธรมธัช [1]	4/4				
11. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	7/7				
12. นายยุทธนา หยิมการุณ [2]	6/6				
13. นางณฐมณ บุนนาค	7/7				
14. นายวิชาญ เอกรินทรากุล	5/7				
15. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	6/7	12/12			3/4
16. นางพเยาว์ มริตตนะพร	7/7	12/12			4/4

หมายเหตุ : [1] นางสาวอาริศรา ธรมธัช ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 แทน นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562

[2] นายยุทธนา หยิมการุณ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2562

1) การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมคณะกรรมการพร้อมระเบียบวาระหลักประจำปีให้กรรมการได้รับทราบเป็นการล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดเวลาและเข้าร่วมประชุมได้ ซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทกำหนดไว้ให้ประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และในการประชุมต้องมีกรรมการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม อย่างไรก็ตาม ในปี 2562 คณะกรรมการบริษัทมีการประชุม 7 ครั้ง

สำนักกรรมการผู้จัดการจะส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม ซึ่งมีการกำหนดชัดเจนก่อนการประชุมล่วงหน้า 7 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุมเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการก่อนการประชุม เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาก่อนเข้าประชุม

ระเบียบวาระการประชุมจะกำหนดขึ้นโดยการพิจารณาร่วมกันระหว่างประธานกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจะจัดให้มีการประชุมระหว่างกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารและไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้กรรมการได้มีการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยอิสระ และสามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการประชุมทุกครั้ง ประธานกรรมการจะทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ดูแลให้มีการพิจารณาในแต่ละวาระอย่างรอบคอบ และเปิดโอกาสให้กรรมการทุกท่านได้มีการแสดงความคิดเห็นและอภิปรายร่วมกัน และผู้บริหารระดับสูงจะเข้าประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลในฐานะผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรงจนเป็นที่พอใจก่อนการลงมติในแต่ละวาระ

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการ และผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่ายบริหารจะแจ้งให้กรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวโยงกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสีย ซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำรายงานดังกล่าว ตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย เพื่อเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบ

2) การประชุมคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการจะจัดให้มีการติดตามดูแลการนำนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัทไปปฏิบัติ โดยจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย เพื่อพิจารณาวาระสำคัญต่างๆ และจัดทำรายงานการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยทุกชุดเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง ดังนี้

2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีกำหนดการประชุมอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำอย่างน้อยทุกไตรมาส โดยประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหาร และผู้บริหารที่รับผิดชอบเกี่ยวกับบัญชีการเงิน เพื่อสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวมทั้งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชีเพื่อสอบทานงบการเงินประจำปี และรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท หรือในกรณีที่ฝ่ายบริหารจะมีการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือรายการเกี่ยวกับการได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ ซึ่งจะต้องพิจารณาความเหมาะสม ความสมเหตุสมผลของรายการและประโยชน์สูงสุดของบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบจะมีการเรียกประชุมเพิ่มเติม

ในปี 2562 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทั้งสิ้น 4 ครั้ง และได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหาร 1 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานการปฏิบัติหน้าที่

ต่อคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และทุกปีจะรายงานสรุปการปฏิบัติหน้าที่ในรอบปีที่ผ่านมาผ่านรายงานคณะกรรมการตรวจสอบ นอกจากนั้นในปี 2562 คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันจำนวน 2 รายการ

2.2 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะจัดการประชุมเพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระและกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระ และพิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนกรรมการและโบนัสประจำปี เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติ และพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการตามผลประเมินการปฏิบัติงานเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะมีการทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการเป็นประจำทุกปีเพื่อให้หลักเกณฑ์มีความเหมาะสมสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและเพื่อให้หลักเกณฑ์พิจารณาค่าตอบแทนอยู่ในระดับมาตรฐานเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันเพื่อที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

ทั้งนี้ บริษัทกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนไม่น้อยกว่า 2 ครั้งต่อปี

ในปี 2562 มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน จำนวน 2 ครั้ง เพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง และพิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนกรรมการ เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 พิจารณาอนุมัติ และพิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

2.3 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะจัดการประชุมเพื่อติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การปรับปรุงแนวปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการทบทวนการปฏิบัติของบริษัทตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560

ในปี 2562 มีการประชุมคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง จำนวน 4 ครั้ง เพื่อติดตามและทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับสิทธิผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความรับผิดชอบในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการได้พิจารณาการปฏิบัติตามแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี ทบทวนและติดตามแผนบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ โดยพบว่าบริษัทสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงให้เป็นตามแผนที่กำหนดไว้ ไม่พบสิ่งที่ก่อให้เกิดผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี 2563 มีความพอเพียงและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจในปัจจุบัน รวมทั้งมีแผนการดำเนินการและวิธีการเพื่อบริหารความเสี่ยงอย่างเหมาะสม

2.4 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหารของบริษัท มีกำหนดการประชุม เพื่อช่วยในการให้คำแนะนำ คำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และตรวจสอบการดำเนินงานตามนโยบาย และแผนงานของบริษัท รวมทั้งเพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ ตามอำนาจหน้าที่ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และพิจารณากลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ

ในปี 2562 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร จำนวน 12 ครั้ง เพื่อพิจารณากลั่นกรองวาระที่นำเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติรายการที่วงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท รวมทั้งพิจารณาเงินเดือน และโบนัสสำหรับพนักงาน

6. การประเมินตนเองของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเอง (Self Assessment) ของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท และคณะกรรมการได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด ทั้งนี้คณะกรรมการยังได้กำหนดให้มีการทบทวนหัวข้อประเมินเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และสอดคล้องกับแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย

โดยในปี 2562 บริษัทได้จัดส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยให้กรรมการแต่ละคณะ สำหรับประเมินผลการปฏิบัติของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมทั้งคณะ เพื่อนำผลประเมินเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ความเห็นของกรรมการส่วนใหญ่สรุปตามหัวข้อได้ดังนี้

1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี มีความเหมาะสมกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยคณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้และประสบการณ์หลากหลายเพียงพอ และทำหน้าที่โดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยอีกจำนวน 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร เพื่อทำหน้าที่ช่วยในการกำกับดูแลกิจการ สรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง รวมถึงค่าตอบแทนที่เหมาะสมแข่งขันได้ในการรักษากรรมการที่ดีมีความสามารถ กำหนดนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท จรรยาบรรณธุรกิจ รวมถึงการบริหารและจัดการความเสี่ยง ดูแลและให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหาร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี

2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย

- คณะกรรมการ : ได้ให้ความสำคัญและใช้เวลาอย่างเพียงพอในการพิจารณาเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทพร้อมทั้งดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ การพิจารณาทบทวนจรรยาบรรณบริษัท และดูแลให้มีการปฏิบัติตาม พร้อมกันนี้คณะกรรมการได้มีการกำหนดนโยบายเพื่อดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สำหรับรายการเกี่ยวโยงกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทเป็นสำคัญ คณะกรรมการได้ทบทวนระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ามีระบบภายในที่ดีพอมีการบริหารและจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการติดตามและดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการมอบหมาย

- คณะกรรมการตรวจสอบ : มีการดูแลให้การจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มีระบบการตรวจสอบที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล การพิจารณาให้การทำรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้และเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท การกำกับดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง การเสนอแต่งตั้ง กำหนดค่าตอบแทน และประเมินผลผู้สอบบัญชีอย่างเหมาะสม
- คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน : มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการสรรหากรรมการให้มีความเหมาะสม การพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการให้มีความเหมาะสมและโปร่งใส การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อนำเสนอผู้ถือหุ้น การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และการพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการให้สอดคล้องกับผลการประเมิน
- คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง : มีการศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้มการปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การพัฒนา และเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ การติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท การพิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบป้องกันของความเสี่ยงทุกประเภท การรายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
- คณะกรรมการบริหาร : มีการให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษาแก่กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหาร การกำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท การตรวจสอบ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ การอนุมัติเข้าทำนิติกรรมมีความเหมาะสม การอนุมัติแต่งตั้ง และพิจารณากำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารมีความเหมาะสม

3) การประชุมคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การประชุมคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี โดยบริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระประจำปีให้กรรมการได้รับทราบล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดสรรเวลามาประชุมได้ทุกครั้ง โดยจำนวนครั้งของการประชุมและระเบียบวาระมีความเหมาะสม ช่วยให้คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างประสบความสำเร็จ นอกจากนั้นกรรมการจะได้รับเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมตัวเข้าประชุม ซึ่งในเอกสารประกอบการประชุมจะมีข้อมูลอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการสามารถขอข้อมูลที่จำเป็นเพิ่มเติมเพื่อประกอบการตัดสินใจให้เป็นประโยชน์ต่อบริษัท อีกทั้งบรรยากาศในการประชุมคณะกรรมการเอื้ออำนวยให้เกิดการแสดงความคิดเห็นอย่างสร้างสรรค์ของกรรมการทุกคน และไม่ถูกครอบงำโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่งและกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญอย่างเต็มที่ในที่ประชุม

4) การทำหน้าที่ของกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การทำหน้าที่ของกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี มีการเตรียมตัวและศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนการประชุมในแต่ละครั้ง และเข้าประชุมอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งกรรมการได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และมีความเป็นกลางในการพิจารณาเรื่องต่างๆ มีอิสระในการตัดสินใจ ลงมติ รวมถึงการให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจว่าประเด็นใดมีความสำคัญและใช้เวลาในการพิจารณาประเด็นนั้นๆ อย่างเหมาะสม และยอมรับความเห็นที่แตกต่างระหว่างกันโดยไม่เกิดความขัดแย้ง

5) ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร : ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารอยู่ในเกณฑ์ดี กรรมการสามารถหารือกับกรรมการผู้จัดการได้อย่างตรงไปตรงมาและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับฝ่ายบริหาร โดยกรรมการผู้จัดการสามารถขอคำแนะนำจากกรรมการได้เมื่อจำเป็น ซึ่งคณะกรรมการไม่ได้เข้าไปแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหาร อีกทั้งคณะกรรมการได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาแก้ไขปัญหาอย่างเหมาะสม ในกรณีที่การปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กำหนดไว้

6) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร : การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหารอยู่ในเกณฑ์ดี โดยกรรมการมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของการเป็นกรรมการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทอย่างเพียงพอ มีความใส่ใจหาข้อมูลหรือติดตามข่าวที่สำคัญเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบต่างๆ และสภาพการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่กรรมการมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการทุกท่านได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ และเมื่อมีกรรมการใหม่ คณะกรรมการได้ดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ได้มีการกำหนดแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อให้การทำหน้าที่ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

7. การประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

คณะกรรมการได้กำหนดจรรยาบรรณบริษัท เพื่อเป็นหลักการและเป้าหมายของการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแนวทางการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทอย่างต่อเนื่องทุกปี ทั้งนี้ผลการประเมินสรุปโดยรวมกรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทดังนี้

1. การปฏิบัติตามจรรยาบรรณ : เข้าใจและยึดถือปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณบริษัท
2. แนวทางในการประกอบธุรกิจ : ปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้กับบริษัทและธุรกิจการค้าอย่างเคร่งครัด ตามหลักจริยธรรมที่พึงปฏิบัติ และปฏิบัติตามนโยบายบริษัท
3. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ : ไม่นำข้อมูลที่เป็นความลับของบริษัทไปเปิดเผยต่อบุคคลอื่น หลีกเลี่ยงการกระทำที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ส่วนตัวและผลประโยชน์ของบริษัท ไม่เข้าไปมีส่วนร่วมหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการใดๆ ซึ่งอาจมีผลประโยชน์หรือขัดแย้งทางธุรกิจต่อบริษัท
4. การใช้ข้อมูลภายในเพื่อซื้อขายหลักทรัพย์ : ไม่เปิดเผยข้อมูลภายในที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะอันส่งผลกระทบต่อราคาหรือการซื้อขายของบริษัทและบริษัทที่เกี่ยวข้อง
5. หน้าที่ต่อผู้ถือหุ้น : ปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายให้ดีที่สุดเพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้องค์กรมีศักยภาพรองรับการขยายตัว และต่อยอดทางธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง และเพิ่มมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว
6. การปฏิบัติต่อคู่ค้าและคู่สัญญาทางธุรกิจ : รักษาความลับของคู่ค้าและคู่สัญญา ในการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม และอิสระ ไม่ดำเนินธุรกิจโดยมิชอบระหว่างคู่ค้าและคู่สัญญา ไม่ติดสินบนหรือจัดหาสิ่งของให้ผู้อื่นโดยหวังผลประโยชน์ทางธุรกิจ

7. ความรับผิดชอบต่อผู้บริหารและพนักงาน : มีการกำหนดแนวและวิธีปฏิบัติเพื่อดูแลรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินอยู่เสมอ
8. การปฏิบัติต่อคู่แข่งขันทางธุรกิจ : ปฏิบัติตามนโยบายดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม ตามกติกาและกรอบแห่งกฎหมายการแข่งขันทางการค้า
9. หน้าที่ต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและภาครัฐ : ให้ความร่วมมือในการทำประโยชน์แก่ชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและภาครัฐ ตามโอกาสและความพร้อม
10. การพนัน การดื่มแอลกอฮอล์ และสิ่งเสพติด : ไม่ทำการครอบครอง ซื้อ-ขาย หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยาเสพติด ในขณะอยู่ที่ทำงาน หรือระหว่างทำธุรกิจของบริษัท ยกเว้นการจัดเลี้ยงสังสรรค์โดยบริษัท และไม่ทำการเล่นหรือเป็นผู้มีส่วนสนับสนุนให้มีการเล่นการพนันทุกประเภทในระหว่างเวลาทำงาน หรือในพื้นที่บริษัท
11. การเปิดเผยข้อมูลและการรักษาความลับ : ปฏิบัติตามนโยบายในการจัดการข้อมูลในบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ และเผยแพร่ข้อมูลที่จำเป็นและถูกต้องเหมาะสมต่อสังคมตามแต่โอกาส และไม่เปิดเผยข้อมูลของบริษัทที่ยังมิได้มีการเปิดเผยต่อสาธารณะ ข้อมูลส่วนบุคคล หรือนำข้อมูลที่ได้รับจากหน้าที่การงาน ไปใช้ในทางที่ก่อให้เกิดประโยชน์ส่วนตน
12. ทรัพย์สินของบริษัท : กำหนดแนวปฏิบัติในการดูแลรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบริษัทมิให้สูญหาย เสียหาย หรือนำไปใช้ในทางที่ผิด
13. ของกำนัลและการเลี้ยงรับรอง : กำหนดแนวปฏิบัติเรื่องการให้ของกำนัลและการเลี้ยงรับรอง โดยหลีกเลี่ยงการรับสิ่งของหรือผลประโยชน์ใดๆ จากคู่ค้า คู่สัญญา หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยมโดยพึงพิจารณาว่าอยู่ในมูลค่าที่เหมาะสม
14. ความปลอดภัยและสุขอนามัย : ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขอนามัยอย่างเคร่งครัด และให้ความร่วมมืออย่างจริงจังในการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและความเจ็บป่วย
15. การยกเว้นไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ : รับทราบและปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท โดยไม่กระทำการฝ่าฝืนอันอาจจะทำให้ได้รับโทษทางกฎหมายและโทษทางวินัยได้

8. การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการทุกคนยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

9. ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนกรรมการ : บริษัทกำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลั่นกรอง ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ : คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการ ให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทตามเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) และผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาในแต่ละปี

ค่าตอบแทนผู้บริหาร : ค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน

จำนวนค่าตอบแทนในปี 2562 ปรากฏในหัวข้อค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารหน้า 8-8 ถึง 8-11

10. การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

1) การอบรมสำหรับกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการมีนโยบายในการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและการให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท เพื่อให้มีการปรับปรุงและการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งหลักสูตรการอบรมภายในและภายนอกบริษัท โดยคณะกรรมการทุกท่านต้องได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ

โดยคณะกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทให้ความสำคัญในการเข้าร่วมอบรมหรือสัมมนาในหลักสูตรต่างๆ หรือพัฒนาความรู้ความสามารถ โดยกรรมการบริษัทได้ผ่านการอบรมหลักสูตรกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้แก่ หลักสูตร Director Certification Program (DCP) หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) หลักสูตร Board Performance Evaluation หลักสูตร The Role of Chairman (RCP) หลักสูตร Audit Committee Program หลักสูตร Role of Compensation Committee (RCC)

ทั้งนี้ ในปี 2562 มีกรรมการบริษัทจำนวน 1 คน คือ คุณวิชาญ เอกรินทรากุล ผู้แทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP 161/2019)

2) การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

คณะกรรมการกำหนดแนวปฏิบัติให้บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยบริษัทจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ เลขานุการบริษัท และสำนักกรรมการผู้จัดการมีหน้าที่ในการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยจัดให้มีการประชุมร่วมกันกับกรรมการ และ/หรือผู้บริหาร และ/หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงและตอบข้อซักถาม ในปี 2562 มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ 1 คน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติ โดยบรรยายสรุปข้อมูลบริษัท พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสรุปให้กรรมการใหม่ได้รับทราบ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณของบริษัท อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ กำหนดการประชุมคณะกรรมการทั้งปี พร้อมกันนี้บริษัทจัดให้กรรมการได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตรตามข้อเสนอแนะของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

11. แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการได้กำหนดให้มีการจัดทำและรายงานเกี่ยวกับแผนการทดแทนตำแหน่งงาน (Succession Plan) สำหรับตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง และตำแหน่งงานในสายงานหลัก โดยพิจารณาจากผลการปฏิบัติงาน ศักยภาพและความพร้อมของแต่ละบุคคลเป็นหลัก ทั้งนี้บริษัทได้จัดให้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับบุคคลที่เป็น Successor ในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะที่จำเป็นตามตำแหน่งงาน เพื่อสืบทอดงานในกรณีที่กรรมการผู้จัดการหรือผู้บริหารในตำแหน่งสำคัญไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้

บริษัทได้กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารในระดับต่างๆ โดยเฉพาะผู้บริหารและตำแหน่งในสายงานหลัก ซึ่งเน้นการสรรหาจากบุคลากรภายในองค์กร โดยแต่ละปีจะกำหนดให้มีการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อพัฒนาบุคลากรที่มีผลการปฏิบัติงานที่ดีและมีศักยภาพได้เติบโตในตำแหน่งที่สูงขึ้นตามลำดับขั้นของพนักงานทั้งผู้บริหารระดับกลางและพนักงาน โดยคณะกรรมการพิจารณาประกอบด้วย กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป หรือผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ในส่วนของการดำเนินกลยุทธ์และการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ของผู้บริหารระดับสูงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระการดำรงตำแหน่งหรือเกษียณอายุ ที่ประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้ทบทวนหลักการ ตลอดจนคัดเลือกผู้มีความรู้ความสามารถและมีคุณสมบัติเหมาะสม โดยมีคณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ และคณะกรรมการบริหารพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป

สำหรับผู้บริหารที่ได้รับการกำหนดให้เป็นบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่ง นอกจากจะต้องเป็นผู้ที่พร้อมด้วยคุณสมบัติและประสบการณ์การทำงานในสายงานที่เหมาะสมแล้ว ยังต้องได้รับการถ่ายทอดความรู้ประสบการณ์ด้วยการหมุนเวียนปฏิบัติงานในหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และเข้ารับอบรมตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่จำเป็นเพิ่มเติม เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่สูงขึ้นไปในอนาคต และเพื่อให้มีการส่งมอบงานเป็นไปอย่างราบรื่น และการบริหารงานอย่างต่อเนื่อง สำหรับการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัท มีการวางระบบ ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยมีการจัดสรร ควบคุม ติดตาม ประเมินผลอย่างเพียงพอ ทั้งในด้านกระบวนการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตามที่กำหนด มีระบบค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติงานของบุคลากร มาตรฐานการปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากร และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถและการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัทมีประสิทธิภาพและเหมาะสม เน้นที่ประโยชน์ในการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานและความชัดเจนในการประเมินผลการปฏิบัติงานสำหรับประกอบในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมกับความสามารถและผลการปฏิบัติงาน

9.2 โครงสร้างกรรมการ

โครงสร้างกรรมการบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบริหาร

รายละเอียดคณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดต่างๆ และกระบวนการสรรหา ซึ่งเป็นไปตามกฎบัตรดังนี้

9.2.1 คณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ประกอบด้วย

1.	ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
2.	นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	รองประธานกรรมการบริษัท	
3.	นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
4.	พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
5.	ดร. อรรณพ ตันละมัย	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
6.	นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
7.	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท	
8.	ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
9.	นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริษัท	
10.	นางสาวอาริศรา ธรมธัช	กรรมการบริษัท	
11.	นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	
12.	ผู้แทน รฟม.*	กรรมการบริษัท	
13.	นางณฐมณ บุนนาค	กรรมการบริษัท	
14.	นายวิชาญ เอกรินทรากุล	กรรมการบริษัท	
15.	ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท	
16.	นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการบริษัท	

หมายเหตุ : * รอแต่งตั้งแทนนายยุทธนา หยิมการุณ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. กำกับดูแล และจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ภายใต้ขอบวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และรักษาผลประโยชน์ของบริษัท บนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2. กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
3. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ภายใน 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีสิ้นปีของบริษัท และจัดประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมวิสามัญเมื่อมีความจำเป็น
4. จัดประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และในการประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของกรรมการทั้งหมด การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นมติ ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานของที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด
5. พิจารณาอนุมัติงบประมาณในการลงทุนและในการดำเนินกิจการของบริษัทประจำปี รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพยากรของบริษัท
6. จัดให้มีการรายงานข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท และข้อมูลทั่วไปที่สำคัญต่อผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และเพียงพอ และยืนยันการตรวจสอบรับรองข้อมูลที่รายงาน
7. จัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และมาตรการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิผล รวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ
8. จัดให้มีคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อการกำกับดูแลกิจการที่ดี

9. พิจารณาการกำหนดและแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการสื่อสารบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบดังกล่าว ต่อคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ฝ่ายบริหาร และพนักงานของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
10. กำกับดูแลให้คณะกรรมการบริหารดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดไว้ โดยคณะกรรมการบริหารมีอำนาจอนุมัติการเข้าทำรายการใดๆ ซึ่งผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกินครั้งละ 500 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
11. แต่งตั้งบุคคลอื่นใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริษัท หรือมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการเห็นสมควร และคณะกรรมการบริษัทอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นได้ตามความเหมาะสม
12. กำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท

อำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการบริษัท

1. พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร
2. ดูแลการบริหารจัดการของฝ่ายบริหาร
3. ให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจผ่านคณะกรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำซึ่งเป็นความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร อีกทั้งยังมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องนโยบายของบริษัท
4. ทำหน้าที่ประธานในที่ประชุมทั้งการประชุมคณะกรรมการบริษัท และการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้การประชุมมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัททุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ
5. ให้มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ

9.2.2 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยได้แต่งตั้งให้นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 คน ดังนี้

1.	นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร *	ประธานกรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)
2.	พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	กรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)
3.	ดร.อรรณพ ตันละมัย *	กรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)

หมายเหตุ : * เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และรวมถึงเสนอค่าตอบแทนและเลิกจ้างบุคคลดังกล่าว การเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานกรรมการตรวจสอบ และต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
   (ก) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
   (ข) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
   (ค) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
   (ง) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
   (จ) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
   (ฉ) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ และการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
   (ช) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (Charter)
   (ซ) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
7. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานภารกิจ ขอบเขตการปฏิบัติงาน ความเป็นอิสระ และแผนการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรตรวจสอบภายในให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและมาตรฐานสากล รวมถึงการพิจารณาและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี
8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายอย่างเป็นอิสระในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ สอดคล้องกับข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์ฯ
9. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัท ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการของบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
   (ก) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(ข) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน

(ค) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

9.2.3 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยได้แต่งตั้งให้พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งกำหนดว่าประธานคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

1.	พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ)
2.	นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ)
3.	นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
4.	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณาหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำชื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
4. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
5. พิจารณากำหนดเงินเดือนและการปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

9.2.4 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ และเพื่อให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยได้แต่งตั้งนางวัลลภา อัสสกุล ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

1.	นางวัลลภา อัสสกุล *	ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง (กรรมการอิสระ)

2. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
3. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
4. นางพเยาว์ มริตตนะพร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

หมายเหตุ : * ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 7/2562 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2562 ได้มีมติแต่งตั้งนางวัลลภา อัสสกุล ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง แทนพลเอกสำเภา ชูศรี ซึ่งลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2562

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

1. ศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท
2. พัฒนาและเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
3. ติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท พร้อมทั้งรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
4. พิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงเพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา
5. ดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยของความเสี่ยงทุกประเภท เพื่อจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
6. รายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
7. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

9.2.5 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 5 คน ดังนี้

1. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ กรรมการบริหาร
3. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล กรรมการบริหาร
4. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ กรรมการบริหาร
5. นางพเยาว์ มริตตนะพร กรรมการบริหาร

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหาร
2. กำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
3. ตรวจสอบติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
4. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการลงทุนโครงการใหม่ๆ เพื่อขยายและต่อยอดธุรกิจ

5. มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสียกับบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ตามประกาศของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
6. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
7. คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือกำหนดระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
8. รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ
9. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

อำนาจหน้าที่กรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ ดังนี้

1. ดำเนินการควบคุม และบริหารธุรกิจหลักของบริษัท
2. ดูแลกิจการทั้งปวงของบริษัทให้เป็นไปตามมติและนโยบายที่ได้รับมอบจากคณะกรรมการบริษัทและตามคำแนะนำของคณะกรรมการบริษัท
3. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ และมีอำนาจพิจารณาอนุมัติโครงการต่างๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร
4. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง ปลด กำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานบริษัท ซึ่งมีตำแหน่งในระดับตั้งแต่ต่ำกว่าระดับผู้อำนวยการฝ่ายลงมา (ไม่รวมถึงรองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และผู้อำนวยการฝ่าย)
5. มีอำนาจอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัท ในวงเงินไม่เกิน 5,000,000 บาท (ห้าล้านบาทถ้วน) ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง
6. มีอำนาจลงนามในเช็คโดยไม่ต้องประทับตราบริษัทและมีอำนาจลงนามพร้อมประทับตราบริษัทในการเบิกถอนเงินจากทุกบัญชีของบริษัทและใช้สินเชื่อธนาคาร หรือสถาบันการเงินทุกแห่งที่บริษัทมีอยู่ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาทต่อครั้ง (ห้าล้านบาทถ้วน)
7. มีอำนาจในการสั่งจ่ายเงินด้วยวิธีการต่างๆ ทางอิเล็คทรอนิกส์ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาท ต่อครั้ง (ห้าล้านบาทถ้วน) โดยให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้รับมอบอำนาจช่วงเพื่อกระทำการแทนได้
8. ให้มีอำนาจที่จะมอบอำนาจให้พนักงานระดับบริหารของบริษัท อันได้แก่ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่า ปฏิบัติหน้าที่แทนกรรมการผู้จัดการในเฉพาะเรื่อง (เช่น การสั่งซื้อ การจัดจ้าง การสั่งจ่ายเงิน) ได้ตามที่เห็นสมควร
9. ในกรณีกรรมการผู้จัดการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการผู้จัดการแต่งตั้งรองกรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นเป็นผู้รักษาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นคราวๆ ไป โดยผู้รักษาการมีอำนาจหน้าที่เท่ากับกรรมการผู้จัดการ
10. มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลหรือคณะบุคคลใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของกรรมการผู้จัดการ หรืออาจมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจดำเนินการตามที่กรรมการผู้จัดการเห็นสมควร และมีอำนาจเปลี่ยนแปลง แก้ไข ยกเลิกเพิกถอนอำนาจนั้นๆ ได้

11. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท หรือคณะกรรมการบริหาร เป็นครั้งคราว

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทจะทำการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยประเมินจากการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมาและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักเกณฑ์

9.3 การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

(1) การสรรหากรรมการอิสระ

บริษัทกำหนดโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทโดยมีจำนวนกรรมการอิสระซึ่งเป็นบุคคลที่สามารถแสดงความเห็นได้อย่างอิสระและปฏิบัติหน้าที่ดูแลรักษาผลประโยชน์ของบริษัทและผู้ถือหุ้นอย่างดีที่สุดไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและไม่น้อยกว่า 3 คน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะสรรหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมทั้งในด้านทักษะประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์กับบริษัท และมีคุณสมบัติกรรมการอิสระ โดยนิยามของกรรมการอิสระบริษัท ดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าว ไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

   ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำ

รายการที่เกี่ยวโยงกันโดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทและไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษา ที่รับเงินเดือนประจำหรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

(2) การสรรหากรรมการ และผู้บริหารระดับสูงสุด

(2.1) การสรรหากรรมการ

(2.1.1) หลักเกณฑ์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาสรรหาบุคคล เพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งทั้งกรณีที่ลาออกก่อนครบวาระและที่ครบกำหนดออกตามวาระตามหลักเกณฑ์ดังนี้

1. มีคุณสมบัติสอดคล้องตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎของสำนักงาน ก.ล.ต. และกฎของตลาดหลักทรัพย์ฯ
2. มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์และเพิ่มมูลค่าให้แก่บริษัท
3. มีคุณลักษณะที่สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการเพื่อสร้างคุณค่าให้แก่บริษัท อาทิ ความเป็นอิสระ กล้าแสดงความคิดเห็น ความคิดสร้างสรรค์ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์ อุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ เป็นต้น
4. กรณีที่เป็นกรรมการที่ออกตามวาระจะพิจารณาว่ามีประวัติการปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความระมัดระวัง ด้วยความซื่อสัตย์ และสามารถทุ่มเทอุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ประกอบด้วย

5. ในการสรรหากรรมการจะพิจารณาคุณสมบัติที่ต้องการสรรหา โดยพิจารณาจากทักษะที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ในคณะกรรมการและคุณสมบัติสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท
6. กรณีตำแหน่งกรรมการที่ว่างลงเป็นตำแหน่งกรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน บุคคลที่จะเสนอแต่งตั้งต้องเป็นบุคคลที่หน่วยงานดังกล่าวเสนอชื่อเพื่อเข้าร่วมเป็นกรรมการบริษัท

โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท

(2.1.2) วิธีการสรรหา

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดวิธีการสรรหากรรมการ โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. ทำการสรรหาผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อดำรงตำแหน่งแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง
2. พิจารณาคุณสมบัติของกรรมการ ซึ่งเป็นผู้แทนจาก กทพ. และ รฟม. ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสัมปทาน
3. พิจารณาคุณสมบัติบุคคลที่ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอ ตามที่บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อเป็นการล่วงหน้า (ถ้ามี)
4. นำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาแต่งตั้ง (กรณีเป็นตำแหน่งว่างลงระหว่างกาล)
5. พิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาเห็นชอบ เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติแต่งตั้ง

ทั้งนี้ตามข้อบังคับบริษัทกำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้นกรรมการบริษัท จึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ ซึ่งบริษัทไม่ได้กำหนดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการหรือจำนวนบริษัทจดทะเบียนอื่นที่กรรมการจะดำรงตำแหน่งกรรมการ แต่จะพิจารณาความเหมาะสมในการแต่งตั้งกรรมการที่ครบวาระเข้าดำรงตำแหน่งอีก

ในข้อบังคับบริษัทกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งกรรมการโดยผู้ถือหุ้น ดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งเสียงต่อทุกหนึ่งหุ้นที่ตนถืออยู่
2. การเลือกตั้งกรรมการให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นคณะครั้งเดียวเต็มตามจำนวนกรรมการทั้งหมดที่จะต้องเลือกตั้งในคราวนั้น หรือหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเห็นสมควร ก็ให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล ทั้งนี้ ในการออกเสียงลงคะแนนไม่ว่าจะเป็นการเลือกตั้งเป็นรายบุคคลหรือเป็นคณะบุคคล แต่ละคนที่ผู้ถือหุ้นออกเสียงเลือกตั้งจะได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นมีอยู่ทั้งหมดตาม ข้อ 1. โดยผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดมากหรือน้อยเพียงใดไม่ได้
3. ในกรณีที่ทำการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ใช้วิธีจับสลาก

(2.2) การสรรหากรรมการผู้จัดการและผู้บริหาร

1. ผู้บริหารในตำแหน่งกรรมการผู้จัดการจะได้รับการสรรหาโดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งจะพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม กล่าวคือ เป็นผู้มีความรู้ความสามารถ มีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ และมีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทอย่างดี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. สำหรับผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป กรรมการผู้จัดการจะนำเสนอคณะกรรมการบริหารเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง

(2.3) พิจารณากำหนดการดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น

เพื่อให้กรรมการ กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูง แต่ละคนสามารถทุ่มเทเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการพิจารณากำหนดจำนวนบริษัทจดทะเบียนสำหรับการเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ ของกรรมการ กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูงแต่ละคน ดังนี้

1. การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นของกรรมการ

   การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียน เมื่อรวมบริษัทแล้วจะต้องไม่เกิน 5 แห่ง เพื่อให้เกิดการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ

2. การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นของกรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูง

   การดำรงตำแหน่งกรรมการ หรือผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนเมื่อรวมบริษัทแล้วจะต้องไม่เกิน 5 แห่ง โดยกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูงต้องขอความเห็นชอบต่อคณะกรรมการบริษัทก่อนตอบรับการไปดำรงตำแหน่งดังกล่าว

9.4 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย

เพื่อให้การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยเป็นไปตามนโยบายการดำเนินธุรกิจที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทและผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจึงได้กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางในการกำกับดูแล รวมถึงควบคุมการบริหารจัดการของบริษัทย่อย ดังนี้

1) ส่งเสริมให้บริษัทย่อยนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาปฏิบัติ
2) การคัดเลือกบุคคลเป็นตัวแทนของบริษัทย่อยจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทตามสัดส่วนของการถือหุ้น
3) กำกับดูแลบริษัทย่อย โดยผ่านกรรมการตัวแทนและผู้บริหาร และนโยบายที่กำหนดโดยบริษัทใหญ่
4) การพิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น กลยุทธ์ แผนธุรกิจ การเพิ่มทุน หรือลดทุน การเลิกบริษัท รวมทั้งนโยบายที่สำคัญต่างๆ นอกจากนี้ยังได้กำหนดแนวทางการใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนในการประชุมผู้ถือหุ้น
5) ติดตามผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหาร คณะกรรมการบริหาร เพื่อรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
6) ดูแลให้บริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล รวมถึงมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

บริษัทมีการกำหนดให้บริษัทย่อยดำเนินการทบทวนระบบการควบคุมภายในให้มีความเพียงพอ และเหมาะสมเป็นประจำทุกปี โดยสำนักตรวจสอบภายในของบริษัทจะเป็นผู้สอบทาน ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการควบคุมภายในที่ดีอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดไว้ในแผนการตรวจสอบประจำปี

ทั้งนี้ บริษัทได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลที่ได้มอบหมายเข้าไปดูแลบริษัทนั้นในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้น โดยปัจจุบัน บริษัทได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้แทนบริษัทเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย ดังนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 7 คน

- กรรมการซึ่งเป็นคณะกรรมการบริหารของบริษัท จำนวน 5 คน
- กรรมการตัวแทนจาก กทพ. จำนวน 1 คน
- กรรมการผู้จัดการของ NECL จำนวน 1 คน

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (BMN) ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 7 คน

- กรรมการตัวแทนจากบริษัท จำนวน 5 คน
- กรรมการตัวแทนจากผู้ถือหุ้นรายอื่น จำนวน 1 คน
- กรรมการผู้จัดการของ BMN จำนวน 1 คน

9.5 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทมีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

นโยบายการใช้ข้อมูลภายใน

(1) เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท โดยกรรมการ ผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัท ในลักษณะที่เข้าข่ายจะเป็นการเอาเปรียบบุคคลภายนอก โดยอาศัยข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่รู้มาจากการปฏิบัติหน้าที่หรือมีตำแหน่งในบริษัท ต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหุ้นหรือหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อประชาชนโดยทั่วไป ถือเป็นการกระทำอันไม่เป็นธรรมในการซื้อขายหลักทรัพย์ และมีความรับผิดตามกฎหมาย

บริษัทจึงได้กำหนดแนวทางการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในขึ้น แนวทางดังกล่าวนี้ จะได้มีการปรับปรุงแก้ไขตามความเหมาะสมเป็นระยะๆ ต่อไป โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคนจะต้องปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวนี้อย่างเคร่งครัด โดยการใช้สามัญสำนึก เหตุและผลที่พึงปฏิบัติแต่ละกรณี ประกอบด้วย แนวทางหรือแนวนโยบายจะมีความเข้มงวดกว่าบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้กับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องที่กำหนดไว้

(2) การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน

บุคคลที่ไม่ควรซื้อขายหลักทรัพย์ตามแนวทางการป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน ได้แก่

1. กรรมการและผู้บริหารของบริษัท
2. กรรมการและผู้บริหารของบริษัทย่อย รวมถึงบริษัทในเครือ
3. พนักงานทุกคนของบริษัท และของบริษัทย่อย ที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท
4. คู่สมรสและบุตรของกรรมการและผู้บริหาร และพนักงานที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท
5. เครือญาติที่อาศัยร่วมชายคาเดียวกันของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท

หลักทรัพย์ หมายถึง หุ้น (shares) ใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นของบริษัท (share warrants) หุ้นกู้แปลงสภาพ (convertible debentures) และใบแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่โอนสิทธิได้ (transferable subscription rights) ที่ออกโดยบริษัท

แนวทางการปฏิบัติทั่วไป

1. บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทไม่ควรซื้อหรือขายหลักทรัพย์ในขณะใดๆ ก็ตาม หากบุคคลดังกล่าวรู้ หรือควรรู้ข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญอันอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน
2. บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทซึ่งมีสาระสำคัญดังกล่าว จากการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งและฐานะเจ้าหน้าที่ในบริษัท ต้องไม่เปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้ผู้อื่นทราบ ในขณะที่ข้อมูลดังกล่าวยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน นอกจากเป็นไปตามการปฏิบัติหน้าที่ของตนในบริษัท

แนวทางการปฏิบัติเฉพาะเรื่อง

นอกจากแนวทางการปฏิบัติโดยทั่วไปในเรื่องการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในแล้ว กรณีเฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทพึงปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้ด้วย

1. ห้ามบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดทำงบการเงินและงบดุลบริษัท ทำการซื้อหรือขาย นับแต่เริ่มจัดเตรียมจนถึงสิ้นสุดวันถัดจากวันที่ได้มีการเปิดเผยงบการเงินดังกล่าวแล้ว
2. ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานผู้ใดที่ได้รับร่างงบการเงินดังกล่าวข้างต้น ทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท นับแต่วันที่ตนได้รับร่างงบการเงินดังกล่าว จนถึงสิ้นสุดวันที่ได้มีการเผยแพร่ข้อมูลตามงบการเงินนั้นแล้ว
3. ห้ามบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทที่รู้หรือควรรู้ว่าบริษัทจะมีการเผยแพร่ข้อมูลซึ่งมีสาระสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท ทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์นับแต่วันรู้หรือควรรู้ดังกล่าว จนถึงสิ้นสุดวันถัดจากวันที่ได้ทำการเปิดเผยและเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวแล้ว

(3) การรายงานของบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท

ก. หน้าที่การจัดทำรายงาน

กรรมการ กรรมการผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารตามที่พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนดต้องรายงานการถือครองหลักทรัพย์ครั้งแรก และการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนตามที่กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกำหนด และรายงานในเรื่องดังกล่าวต่อบริษัทพร้อมกันด้วย

ข. วิธีการรายงาน

กรรมการ กรรมการผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารตามข้อ ก. ข้างต้น ซึ่งมีหน้าที่ตามกฎหมายต้องจัดทำและส่งรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ มีหน้าที่ต้องส่งสำเนารายงานที่ส่งให้กับหน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงานกำกับดูแล ต่อบริษัทในวันที่ส่งรายงานดังกล่าว

การเก็บรักษาและป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน

(1) บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น โดยข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย นอกจากนี้ยังกำหนดเป็นเงื่อนไขสำคัญในสัญญาจ้างพนักงานใหม่ โดยพนักงานจะต้องรักษาข้อมูลอันเป็นความลับทางธุรกิจของบริษัท ไม่ว่าจะล่วงรู้มาโดยทางตรงหรือทางอ้อม โดยจะไม่เปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือบุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องทราบ ซึ่งความลับทางธุรกิจหมายถึงข้อมูลทางการเงิน แผนการตลาดหรือแผนการดำเนินธุรกิจ ค่าจ้าง เป็นต้น

(2) บริษัทมีระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทโดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบ และกำหนด password ของผู้ใช้งานสำหรับการใช้แฟ้มข้อมูลร่วมกับบุคคลอื่นผ่านระบบคอมพิวเตอร์โดยมีระยะเวลาการเปลี่ยน password ทุก 3 เดือน

ทั้งนี้ บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานสากล ISO/IEC 27001:2013 ซึ่งเป็นมาตรฐานที่วางแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาปรับใช้กับการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐาน และจัดทำมาตรฐานในการจัดการข้อมูลที่มีความสำคัญเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินงานไปได้อย่างต่อเนื่อง เพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับองค์กรในระดับสากล

(3) บริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้ล่วงรู้ข้อมูลภายใน กระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อมาตรา 242 ซึ่งเป็นข้อห้ามการซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

9.6 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีร่วมกับฝ่ายบริหารถึงความน่าเชื่อถือ ความเป็นอิสระ ความรู้และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และความเหมาะสมของค่าตอบแทน โดยนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

ซึ่งผู้สอบบัญชีตามรายชื่อที่เสนอมานั้นจะต้องไม่มีความสัมพันธ์ และไม่มีส่วนได้เสียกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด

ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี แยกเป็น 2 ประเภท คือ

(1) ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2562 ให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนเงิน 4,020,000 บาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทจดทะเบียนอื่นในหมวดเดียวกันพบว่าค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทมีความเหมาะสม

บริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด มีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีปี 2562 เป็นจำนวนเงิน 960,000 บาท และบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด เป็นจำนวนเงิน 1,250,000 บาท

(2) ค่าบริการอื่น

ในปี 2562 บริษัทมีการใช้บริการอื่นจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด จำนวน 450,000 บาท

9.7 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560

คณะกรรมการเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ ประโยชน์ และหลักปฏิบัติของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ซึ่งคณะกรรมการได้นำมาปรับใช้ตามความเหมาะสมของบริษัทแล้ว โดยคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ซึ่งถือเป็นคณะกรรมการชุดย่อยผู้มีหน้าที่ในการกำกับและควบคุมดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทดำเนินธุรกิจที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน ได้กำหนดให้มีการทบทวนความเหมาะสมของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงเป็นผู้พิจารณาและประเมินผลการปรับใช้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาต่อไป

คณะกรรมการทำหน้าที่ในการกำหนดวิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัท เพื่อผู้บริหารและพนักงานมีจุดมุ่งหมายในการดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งในปี 2562 คณะกรรมการได้มีการพิจารณาทบทวนและอนุมัติวิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย และทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท รวมถึงทบทวนนโยบายที่สำคัญให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องต่อการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการได้ติดตามดูแลให้การนำกลยุทธ์ของบริษัทไปปฏิบัติ โดยในการประชุมคณะกรรมการทุกไตรมาส คณะกรรมการได้ติดตามผลการดำเนินงานของฝ่ายบริหาร โดยกำหนดให้มีการรายงานผลการดำเนินงานและผลประกอบการของบริษัท โดยเฉพาะในส่วนของเป้าหมายทางการเงินและแผนงานต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามกลยุทธ์ที่วางไว้

9.8 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่น ๆ

บริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน เพื่อรองรับการประเมินต่างๆ โดยบริษัทได้รับผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนประจำปี 2562 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในภาพรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” โดยบริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ทั้งหมดยกเว้นเรื่องดังต่อไปนี้

1. การกำหนดวาระดำรงตำแหน่งของกรรมการและกรรมการอิสระ : คณะกรรมการไม่ได้กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการไว้อย่างชัดเจน สำหรับการกำหนดให้วาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปีนั้น คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การแต่งตั้งกรรมการอิสระให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องได้จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และผู้ถือหุ้น เนื่องจากกรรมการที่ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องจะมีความรู้ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท และสร้างมูลค่าของกิจการให้กับผู้ถือหุ้นได้ดีกว่า ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท ยังไม่มีกรรมการคนใดคนดำรงตำแหน่งกรรมการเกินกว่า 9 ปี

2. องค์ประกอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนควรประกอบด้วยกรรมการอิสระเป็นส่วนใหญ่ (มากกว่าร้อยละ 50) : คณะกรรมการได้กำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนของบริษัทว่า ต้องประกอบด้วยสมาชิก 4 คน โดยสมาชิกไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งเป็นกรรมการอิสระ มีภาวะผู้นำ วิสัยทัศน์ ความเป็นอิสระในการตัดสินใจ ทักษะ ประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์กับบริษัท ระมัดระวัง ซื่อสัตย์ และสามารถทุ่มเทเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเพียงพอ

3. คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5-12 คน : บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ควบคู่กับการสรรหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถมาบริหารงาน ซึ่งบริษัทเห็นความจำเป็นและประโยชน์ที่จะได้รับหากมีการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติและความรู้ความสามารถที่เหมาะสมมาเป็นกรรมการเพิ่มเติม โดยปัจจุบันคณะกรรมการส่วนหนึ่งเป็นกรรมการที่มาจากการควบรวมระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกรรมการที่เป็นตัวแทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานมีผลให้บริษัทมีกรรมการจำนวน 16 คน

4. การกำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการควรประกอบด้วยกรรมการที่เป็นอิสระมากกว่า 50% : โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัท ประกอบด้วยบุคคลในวงการธุรกิจ และจากหลายสาขาอาชีพ มีคุณสมบัติ ทักษะ ประสบการณ์ในงานบริหารและงานปฏิบัติการที่เป็นประโยชน์กับบริษัท มีความรู้ด้านสัญญาสัมปทาน โดยมีกรรมการอย่างน้อย 1 คน ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหรืออุตสาหกรรมหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่ และประกอบด้วย กรรมการอิสระในจำนวน และคุณสมบัติอย่างน้อยตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด คือ มีกรรมการอิสระอย่างน้อยหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 คน โดยประธานคณะกรรมการเป็นกรรมการอิสระ และไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการ

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปัจจุบันระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวกและมีประสิทธิภาพนั้น เป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับวิถีชีวิตคนเมือง ไม่ว่าจะเป็นถนน หรือระบบราง ล้วนมีบทบาทที่สำคัญเพื่อเชื่อมโยงการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมเข้าด้วยกัน จากพื้นที่หนึ่งไปสู่อีกพื้นที่หนึ่ง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า มุ่งมั่นพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการ บริษัทมีการปรับปรุงพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง อันจะเป็นการส่งมอบบริการที่มีโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนภายใต้การดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเสมอมา และเป็นแนวทางปฏิบัติที่บริษัทยึดถือในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

10.1 นโยบายภาพรวม

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญเพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยเน้นการปฏิบัติงานที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม พร้อมมุ่งประสานประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม จึงได้มีการกำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสื่อสารไปยังพนักงานทุกคนเพื่อให้นำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง ดังนี้

1. การนำองค์กรด้วยแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผ่านการสื่อสารและการแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของบริษัท
2. สร้างวัฒนธรรมแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผสานเข้ากับทุกกระบวนการทำงาน และกระบวนการตัดสินใจของบริษัท
3. ดำเนินการส่งเสริมการฝึกอบรม การให้ความรู้ และการให้คำแนะนำที่มุ่งเน้นวิธีปฏิบัติตามแนวทางด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน
4. สนับสนุนการดำเนินงาน เผยแพร่แนวทางปฏิบัติและสร้างความร่วมมือในระดับภูมิภาค รวมถึงถ่ายทอดองค์ความรู้เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างต่อเนื่อง

10.2 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ในฐานะ**ผู้ให้บริการทางพิเศษ** บริษัทมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทางผ่านโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพฯ ซึ่งการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง บริษัทได้มีการศึกษาและปรับปรุงทางพิเศษให้มีความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมตามมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้ใช้ทาง ด้วยการเพิ่มจำนวนช่องทางการชำระค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) รวมถึงการปรับย้ายตำแหน่งช่องทางเข้าใช้บริการ เพื่อลดการตัดกระแสจราจรกับช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรที่หนาแน่นบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังได้ศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคต

สำหรับ**ระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า** บริษัทมุ่งเน้นสร้างสรรค์และพัฒนารูปแบบการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารทั้งในช่วงและนอกช่วงเวลาเร่งด่วน ภายใต้การดำเนินงานอย่างมืออาชีพโดยถือว่า “การบริการอยู่เหนือสิ่งอื่นใด” จึงกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านคุณภาพการบริการ ได้แก่ ความสะดวก (Convenience) ความรวดเร็ว (Fast) ความเชื่อถือได้ (Reliability) การตรงต่อเวลา (Punctuality) และโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องความปลอดภัย (Safety) ซึ่งถือเป็นความสำคัญสูงสุดที่พนักงานทุกคนตระหนัก และเพื่อเป็นการสร้างบรรยากาศของความปลอดภัยให้เกิดขึ้นตลอดช่วงการเดินทางของผู้ใช้บริการ พนักงานจะปฏิบัติตามข้อกำหนดความปลอดภัยของบริษัทอย่างเคร่งครัด รวมถึงการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยผ่านสื่อและกิจกรรมต่างๆ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนโดยทั่วไปอีกด้วย

ในส่วนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ถือเป็นส่วนต่อยอดที่บริษัทให้ความสำคัญนอกเหนือจากธุรกิจหลัก ซึ่งทำให้การบริการของบริษัทมีความหลากหลาย สามารถสนองตอบต่อความจำเป็นของผู้ใช้บริการและผู้ที่อยู่โดยรอบสถานีได้อย่างครบวงจร โดยบริษัทได้พัฒนาพื้นที่สำหรับร้านค้าปลีก และพื้นที่สำหรับส่งเสริมการขายเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการในระบบรถไฟฟ้า MRT

ด้วยศักยภาพและความมุ่งมั่นในการให้บริการทั้งทางพิเศษและบริการการเดินรถไฟฟ้า บริษัทคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ที่ได้มาตรฐานของผู้ใช้บริการอยู่เสมอ ซึ่งบริษัทเชื่อว่าจะสามารถเป็นส่วนหนึ่งที่เติมเต็มชีวิตประจำวันของทุกๆ คนได้เป็นอย่างดีตลอดไป

สรุปผลการดำเนินงานเชิงสังคม

การพัฒนาสังคมภายใน กับการพัฒนาสังคมภายนอก (Human Capital Development)

บริษัทมุ่งเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน มีพันธกิจทางสังคมในการส่งมอบการบริการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย โดยดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน ดังนั้น บริษัทจึงมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญต่อสิทธิ และความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ดังนี้

1. ผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงาน ผู้บริหารของบริษัท และบริษัทย่อย รวมทั้งผู้ถือหุ้น
2. ผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า คู่แข่ง สังคม ชุมชน โรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เขตทางพิเศษ และเส้นทางโครงการรถไฟฟ้า ภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาบุคลากรของ BEM

ปัจจุบันบริษัทต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทสามารถที่จะเป็น **“เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** บริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมและความสามารถที่จะไม่เพียงแต่สร้างมูลค่าต่อบริษัทเท่านั้นแต่จะขยายไปสู่สังคมในวงกว้างอีกด้วย

1. **ต้นทางแห่งความสุข**

   บริษัทเล็งเห็นถึงคุณค่าและความสำคัญของพนักงาน โดยมีความเชื่อมั่นว่าพนักงานที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการนำพาองค์กรสู่ความเจริญเติบโตและความสำเร็จที่ยั่งยืน รวมถึงเป็นปัจจัยชี้วัดถึงความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจอีกด้วย บริษัทจึงมุ่งมั่นในการแสวงหาคนเก่งและดี และสนับสนุนการพัฒนาและฝึกอบรมให้กับพนักงานทุกระดับอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทั้งยังยึดมั่นในการปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมภายใต้นโยบายเรื่องการไม่เลือกปฏิบัติ และให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงาน

ภายใต้ระเบียบปฏิบัติงาน และกฎหมาย โดยให้ความสำคัญกับพนักงานทุกเพศ ทุกวัย ทุกเชื้อชาติ และทุกศาสนาในทุกตำแหน่งงาน และทุกสมรรถภาพทางร่างกายอย่างเท่าเทียมกัน

เราดูแลพนักงานทุกระดับครอบคลุมในทุกๆ ด้าน อาทิ ด้านลักษณะงาน ความปลอดภัย ชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ไปจนถึงการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะด้านต่างๆ รวมทั้งให้โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เป็นธรรม ผ่านการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการเติบโตตามเส้นทางความก้าวหน้า Career Path และการให้ค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมด้วยการ Benchmark กับกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันอย่างสม่ำเสมอ การสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วมและการทำงานเป็นทีม รวมถึงการจัดให้มีสภาพแวดล้อมในสถานที่ทำงานที่ปลอดภัยและมีสุขอนามัย และการเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงออกซึ่งศักยภาพ

การให้ความสำคัญและพัฒนาบุคลากรดังกล่าวข้างต้น เป็นผลให้พนักงานมีความพึงพอใจในการทำงานร่วมกับบริษัท อันนำไปสู่การเกิดแรงบันดาลใจที่จะทำงาน จนบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัท และด้วยแนวคิดที่ว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่า และเชื่อมั่นในศักยภาพที่มีอยู่ภายใน ทำให้พนักงานเกิดความภาคภูมิใจ และมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานตลอดจนเกิดการปรับปรุงการทำงานอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ **ต้นทางแห่งความสุข** บริษัทจัดให้มีการพัฒนาบุคลากรทั้งสายงานหลัก และสายงานสนับสนุนอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ด้าน **“โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน”** บริษัทได้มีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร โครงสร้างระดับตำแหน่งงาน เส้นทางความก้าวหน้า (Career Path) และโครงสร้างเงินเดือนของพนักงานให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานให้กับพนักงาน

ดังนั้น การบริหารทรัพยากรบุคคลเป็นเรื่องที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง บริษัทจึงจำเป็นต้องกำหนดแนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านทรัพยากรบุคคลให้มีความชัดเจนและเป็นรูปธรรม เหมาะสมและสร้างความเป็นธรรมมากขึ้น เพื่อรักษาบุคลากรปัจจุบัน และสรรหาพนักงานใหม่ให้เพียงพอกับการขยายตัวทางธุรกิจ พร้อมทั้งพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานใหม่และพนักงานปัจจุบัน และปรับเปลี่ยนลักษณะงานให้มีความเหมาะสม รวมถึงการโอนย้ายพนักงานเพื่อให้มีความเหมาะสมตามความรู้ ความสามารถและเพิ่มโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานมากยิ่งขึ้น

โดยเฉพาะสายงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการให้บริการระบบทางพิเศษและระบบรางที่มุ่งเน้นคุณภาพและความปลอดภัย เพื่อบรรลุเป้าหมายการให้บริการที่เป็นหนึ่ง สร้างความพอใจและประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน บริษัทได้จัดหลักสูตรอบรมความรู้ในการปฏิบัติงาน เพื่อให้มีทักษะและความสามารถในการใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่มีลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติงานแต่ละด้าน ทั้งด้านกู้ภัยจัดจราจร จัดเก็บค่าผ่านทาง และการบำรุงรักษาระบบและสายทาง รวมถึงหลักสูตรอบรมความรู้เกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้า กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ โดยเฉพาะความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน

นอกจากนี้ บริษัทยังส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรม โดยเปิดโอกาสให้พนักงานเสนอแนะความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาขีดความสามารถในกระบวนการทำงาน รวมทั้งสนับสนุนการศึกษาค้นคว้าวิจัยต่างๆ ที่เป็นประโยชน์และสร้างคุณค่าให้กับธุรกิจ เป็นมิตรต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ “การพัฒนาศักยภาพพนักงาน” บริษัทมุ่งเน้นในการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรทั้งภายใน และภายนอกองค์กร เพื่อรักษาองค์ความรู้หลักให้อยู่กับองค์กร และเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรเพื่อก้าวไปสู่การให้บริการที่มีคุณภาพระดับสากล รวมทั้งการถ่ายทอดวิทยาการที่สำคัญอื่นที่จะต่อยอดองค์ความรู้ในอนาคตด้วย โดยมีการฝึกอบรมดังนี้

1) การจัดการความรู้ขององค์กร (Knowledge Management : KM)

บริษัทดำเนินโครงการบริหารจัดการความรู้ (Knowledge Management Project) ซึ่งเป็นแผนกลยุทธ์ในระยะกลาง (KM Roadmap) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการบ่งชี้องค์ความรู้หลักที่สำคัญและจำเป็นขององค์กร และเพื่อให้มีการจัดเก็บความรู้อย่างเป็นระบบ อำนวยความสะดวกให้พนักงานทุกคนสามารถเข้าถึงแหล่งความรู้ได้อย่างทั่วถึงและแพร่หลาย มีการนำความรู้เหล่านั้นมาแลกเปลี่ยนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนสามารถสร้างองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ได้ (Learning Organization) นอกจากการบริหารจัดการองค์ความรู้หลักเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทแล้ว บริษัทยังต้องการจะส่งเสริมให้เกิดชุมชนแห่งการเรียนรู้ (Community Of Practice: CoPs) เพื่อก่อให้เกิดการเรียนรู้และถ่ายทอดประสบการณ์ในการทำงาน การแก้ปัญหา รวมทั้งแนวทางการแก้ไขและปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อให้เกิดแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด

2) โครงการอบรมหลักสูตรจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจ

การอบรมหลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบในการทำงานในหน้าที่ของตนเอง โดยมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามแนวทางเบื้องต้นที่ได้กำหนดไว้ในคู่มือจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทซึ่งเป็นแนวทางการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ภารกิจและวัฒนธรรมขององค์กร ที่ต้องการจะบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตของพนักงาน และมีการทบทวนเนื้อหาของหลักสูตรและทดสอบความรู้ด้วยสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning & E-Exam) โดยพนักงานใหม่ทุกคนจะต้องเข้าอบรมในหลักสูตรนี้และจัดให้มีการทดสอบความรู้ให้แก่พนักงานปัจจุบันเป็นประจำทุกปี

3) การฝึกอบรมและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรประจำปี (Annual Training & Development)

บริษัทมีแนวคิดในการพัฒนาศักยภาพของพนักงานด้วยการปรับปรุงแผนการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน (Training Roadmap) ของพนักงานทุกระดับ ได้แก่ ระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้พื้นฐานและทักษะเบื้องต้นที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงาน ทั้งในส่วนที่เป็นความรู้ด้านทักษะในการปฏิบัติงานเฉพาะตำแหน่ง (Technical Skill) และทักษะการบริหารและจัดการทั่วไป (Soft Skill) ซึ่งทั้ง 2 หลักสูตรได้รับการกำหนดเป็นหลักสูตรพื้นฐานภาคบังคับ (Mandatory Program) สำหรับพนักงานใหม่ ได้แก่ หลักสูตรปฐมนิเทศ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบริษัท และความรู้ที่เกี่ยวข้องกับ **“เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** รวมถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ หลักสูตรความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน หลักสูตรเกี่ยวกับระบบบริหารคุณภาพ เป็นต้น

สำหรับพนักงานเดิมที่เป็นพนักงานประจำ จะได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรทบทวนความรู้ต่างๆ ทุกปี ซึ่งทั้งหมดนี้ก็เพื่อให้พนักงานได้นำความรู้ที่ได้รับไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานและการปรับตัวให้เข้ากับวัฒนธรรมองค์กร ซึ่งเป็นการสร้างความภาคภูมิใจและพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร การฝึกอบรมดังกล่าว ยังต้องมีในส่วนที่เกี่ยวข้องสำหรับพนักงานที่จะต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะทางประกอบด้วย

<u>งานกู้ภัยและจัดการจราจร</u>

บริษัทร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ฝึกซ้อมกู้ภัยและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษ การอบรมด้านความปลอดภัยทุกปี การอบรมทักษะการใช้รถปฏิบัติการช่วยเหลือบนทางพิเศษ อบรมทักษะการขับขี่ปลอดภัย การอบรมอาสาจราจร การอบรมฝึกปฏิบัติงานจริง (On The Job Training) รวมถึงบริษัทยังได้มีการอบรมพนักงานใหม่ก่อนขึ้นไปปฏิบัติงานจริงบนทางพิเศษเป็นระยะเวลา 3 เดือน และการอบรมด้าน Service Mind

งานจัดเก็บค่าผ่านทาง

บุคลากรของบริษัทที่ปฏิบัติงานด้านนี้ ประกอบด้วย บุคลากรซึ่งมีหน้าที่จัดเก็บค่าผ่านทางในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ บริษัทจัดให้มีการอบรมทักษะในด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้อง ครบถ้วน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถชำระค่าผ่านทางได้โดยสะดวกรวดเร็ว บุคลากรของบริษัทที่ปฏิบัติงานด้านรายได้ค่าผ่านทางมีหน้าที่ควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้องโปร่งใสและเที่ยงตรง โดยทำงานร่วมกับภาครัฐ คือ กทพ. บริษัทจัดให้มีการอบรมฝึกปฏิบัติงานจริงภายใน (On The Job Training) ในเรื่องบทบาทและหน้าที่ของพนักงานควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่สำคัญคือ ต้องตรงต่อเวลา การตรวจสอบข้อมูลการนับรถและบันทึกการปฏิบัติงานต้องถูกต้องและแม่นยำ

นอกจากนี้ ต้องตรวจสอบสภาพอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางให้สมบูรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อความถูกต้องของการจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งส่งผลต่อรายได้ที่ครบถ้วนของบริษัทเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน นอกจากนี้บริษัทได้จัดให้มีการศึกษาดูงานระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศอีกด้วย

งานด้านบำรุงรักษาโครงสร้าง

เพื่อให้ทางพิเศษมีสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัย บริษัทมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบและซ่อมบำรุงโครงสร้าง Segmental Box Girder ที่ได้มาตรฐานสากลมีการตรวจสอบ ติดตาม เฝ้าระวังอย่างต่อเนื่องตลอดปี

การอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมรถไฟฟ้า และเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า

หลักสูตรเจ้าหน้าที่ควบคุมรถไฟฟ้าใช้ระยะเวลาอบรมไม่น้อยกว่า 600 ชั่วโมง และหลักสูตรเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าใช้ระยะเวลาอบรมไม่น้อยกว่า 1,100 ชั่วโมง โดยมีการอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติที่มีการฝึกขับรถไฟฟ้าจริง และฝึกกับเครื่องจำลองขับรถไฟฟ้า (Train Simulator) การฝึกกับอุปกรณ์ต่างๆที่อยู่ในห้องควบคุมการเดินรถ การทดสอบ การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ในสถานการณ์ต่างๆ รวมทั้งการฝึกงานในหน้าที่ (On the Job Training) ซึ่งในการฝึกอบรมมุ่งเน้นที่ความปลอดภัยเป็นหลัก โดยมีผู้ฝึกสอนเป็นผู้ดูแลการฝึกอบรมให้กับพนักงานอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ยังมีการอบรมทบทวนหลักสูตรดังกล่าวให้กับพนักงานเป็นประจำทุกปี เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานที่ผ่านการอบรมทุกคนจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการรถไฟฟ้าด้วยความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

การส่งเสริมคุณภาพชีวิตของสมาชิกสังคม

2. เส้นทางแห่งความสุข

ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เปรียบเสมือนหัวใจของบริษัท บริษัทจึงพร้อมส่งมอบและปรับปรุงการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด เป็น **“เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** เพื่อให้การเดินทางสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิต พร้อมที่จะเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาระบบคมนาคมและสังคมไทยให้ดีขึ้น บริษัทให้ความสำคัญต่อนวัตกรรมที่ลดผลกระทบจากการดำเนินงานที่มีต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียนับตั้งแต่การก่อสร้าง การซ่อมบำรุง ดูแลรักษาให้ทางพิเศษและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีศักยภาพรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการได้อย่างสะดวกปลอดภัยทั้งในภาวะปกติและภาวะฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น

เพื่อรักษาไว้ซึ่งเส้นทางแห่งความสุข บริษัทมุ่งเน้นในการดูแลกระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงการบริการอย่างละเอียดโดยสม่ำเสมอ ดังนี้

กระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงบริการอย่างละเอียดของ**บริการทางพิเศษ**

2.1 การก่อสร้างทางพิเศษ บริษัทนำเทคโนโลยีการก่อสร้างระบบคานรูปตัดเหลี่ยมกลวง (Segmental Box Girder) ที่ได้รับการยอมรับระดับนานาชาติ และตามมาตรฐาน AASHTO (American Association of State Highway Transportation Officials) ซึ่งมีความทันสมัยทำให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรพื้นล่างน้อยที่สุดช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองและเสียงรบกวนระหว่างการก่อสร้าง ทำให้การก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน ไม่มีการต่อต้านจากสังคมและชุมชน ทางพิเศษมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน สนองตอบต่อความต้องการในการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การบำรุงรักษาทางพิเศษ บริษัทมีการตรวจสอบ และบำรุงรักษาโครงสร้างหลักของทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระเพื่อติดตามควบคุมการบำรุงรักษา และประเมินคุณภาพของทางพิเศษมาโดยตลอด ทางพิเศษมีสภาพที่มั่นคงแข็งแรง มีมาตรฐานและปลอดภัย และผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับความสะดวกรวดเร็วและถึงที่หมายปลอดภัย

2.3 การให้บริการทางพิเศษ ด้วยลักษณะทางกายภาพของทางพิเศษสายต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทางยกระดับและมีการเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายระยะทางรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 256 กิโลเมตร จึงทำให้ทางพิเศษเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญในการลำเลียงความช่วยเหลือไปสู่ประชาชนที่ประสบเหตุ การขนส่งยุทธปัจจัย และการสัญจรของทั้งภาครัฐและเอกชน เมื่อเกิดเหตุการณ์หรือภัยต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรบนถนนพื้นล่าง ดังเช่นเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในอดีตซึ่งยืนยันการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ได้เป็นอย่างดี ดังนั้นบริษัทในฐานะที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา จึงกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ เพื่อให้ทางพิเศษสามารถให้บริการได้ในยามฉุกเฉินและกลับคืนสู่ภาวะปกติโดยเร็ว โดยบริษัทพร้อมดูแลด้านต่างๆ ดังนี้

(1) มีศูนย์ควบคุมทางพิเศษ โดยมีพนักงานสื่อสารดูแลการจราจรบนทางพิเศษและให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ มีระบบการเฝ้าระวังผ่านกล้องวงจรปิด CCTV บนทาง มีระบบวิทยุสื่อสารผ่านศูนย์ควบคุมกลางที่รองรับการทำงานตลอด 24 ชั่วโมง มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด มีทีมกู้ภัยวิ่งตรวจตราบนทางพิเศษตลอดเวลา สามารถเข้าช่วยเหลือผู้ใช้บริการที่ประสบเหตุบนทางพิเศษอย่างทันท่วงที นอกจากนี้ยังประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษและถนนพื้นล่างเพื่ออำนวยการจราจรตลอด 24 ชั่วโมง โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจพื้นล่างสามารถดูสภาพการจราจรบนทางพิเศษผ่านกล้องวงจรปิดที่บริษัทดำเนินการเชื่อมต่อสัญญาณภาพให้

(2) การให้บริการช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติหรือ Easy Pass ซึ่งเป็นระบบเก็บเงินอัตโนมัติ บริษัทให้ความร่วมมือกับภาครัฐนอกเหนือจากข้อตกลงในสัญญาสัมปทาน ด้วยเจตนาในการปรับปรุงบริการ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากปัญหาจราจร ส่งผลให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษประหยัดเวลาในการเดินทางและน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และส่งเสริมคุณภาพชีวิต

(3) สำหรับนวัตกรรมความปลอดภัย บริษัทมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการวิจัยและพัฒนา (R&D) เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ มีการศึกษาและตรวจสอบความปลอดภัย (Road Safety Audit) วิเคราะห์กายภาพของถนน แล้วนำผลที่ได้มาปรับปรุงทางพิเศษให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

กระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงบริการอย่างละเอียด **บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน**

2.4 การสร้างคุณค่าด้านความปลอดภัย บริษัทให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความปลอดภัย ทั้งต่อผู้โดยสาร พนักงาน ผู้รับเหมา รวมไปถึงผู้ที่อยู่ในระบบรถไฟฟ้ามหานครทั้งหมด จึงได้นำระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ได้แก่ มาตรฐาน OHSAS/TIS 18001 นอกจากนี้ ยังได้ว่าจ้าง ริคาร์โด้ (ประเทศไทย) จำกัด มาเป็นที่ปรึกษางานด้านความปลอดภัย เพื่อประเมินการดำเนินการตามมาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัยของบริษัทหลังจากการเปิดให้บริการ สายสีม่วง และให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการกระบวนการจัดการความเสี่ยง การประกันความปลอดภัยงานระบบ (System Assurance) และการทบทวนกระบวนการให้บริการเดินรถให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และรองรับการเติบโตในอนาคต

2.5 การสร้างคุณค่าด้านความสะดวกเนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีความรวดเร็ว และมีตารางเวลาในการให้บริการที่แน่นอน ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทาง เพราะสามารถคาดการณ์เวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ค่อนข้างแม่นยำและสามารถวางแผนการเดินทางได้ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการสร้างคุณค่าด้านความสะดวกในการให้บริการ ตั้งแต่เข้าสถานี การเข้าใช้บริการจนกระทั่งออกจากสถานี โดยบริษัทได้เตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารผู้ใช้บริการในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องระบบการให้ข้อมูล ระบบการเชื่อมต่อระบบบัตรโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในสถานีรถไฟฟ้า

2.6 การสร้างคุณค่าด้านความรวดเร็ว เนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่นำเสนอบริการด้วยความรวดเร็ว และยังเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ประชาชนเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ดังนั้นบริษัทจึงส่งเสริมการบริการด้านอื่นตั้งแต่ผู้โดยสารเดินเข้ามาในสถานี จนกระทั่งเดินออกจากสถานี ที่มีความรวดเร็ว โดยการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการ ตั้งแต่ขั้นตอนที่ผู้โดยสารเดินทางเข้าใช้บริการภายในสถานีและระหว่างการใช้บริการ จากการลดบางขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนหรือก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่จำเป็น หรือเพิ่มบางขั้นตอนที่ก่อให้เกิดความประทับใจต่อผู้โดยสารมากขึ้น เช่น ระบบการจัดการปริมาณผู้โดยสาร ในช่วงเวลาเร่งด่วนบริเวณชั้นชานชาลา การให้บริการที่รวดเร็วในช่วงที่มีผู้โดยสารคับคั่งหรือช่วงงานนิทรรศการ การให้บริการออกบัตรโดยสารหรือเติมเงินบัตรโดยสารโดยพนักงานที่รวดเร็วและให้คำแนะนำที่ชัดเจน เป็นต้น

(1) การสร้างคุณค่าด้านความเชื่อถือได้ บริษัทให้ความสำคัญในเรื่องการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือในการเข้ามาใช้ระบบรถไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว โดยบริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เช่น มีการกำหนดแผนการบำรุงรักษาและทดสอบอุปกรณ์งานระบบทั้งในรูปแบบ Preventive และ Corrective การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ต่างๆ เป็นประจำทุกปีโดยเป็นการจำลองสถานการณ์ร่วมกับหน่วยงานภายในและหน่วยงานฉุกเฉินภายนอก การปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัย และมีการปฏิบัติต่อผู้โดยสารอย่างมีจริยธรรมและเสมอภาค นอกจากนี้ทางบริษัทยังรับฟังข้อร้องเรียนจากลูกค้าเพื่อนำไปปรับปรุงให้ได้รับการบริการที่ดีขึ้นต่อไปโดยความสามารถในการให้บริการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ได้ประเมินจาก Train Service Delivery ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทมีความสามารถในการให้บริการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มากกว่า 99 % มาโดยตลอด โดยในปี 2562 บริษัทมีความสามารถให้บริการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) (Train Service Delivery) คิดเป็น 99.82 % จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.70 %

(2) การสร้างคุณค่าด้านการให้บริการตรงต่อเวลาจากการกำหนดตารางเวลาในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่ชัดเจนและสามารถให้บริการได้ตามตารางเวลาที่กำหนดไว้ จะส่งผลให้ผู้โดยสารสามารถบริหารจัดการเวลาในการเดินทางและดำเนินภารกิจต่างๆ ได้ง่ายขึ้น และยังส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและจิตใจของผู้โดยสารโดยตรง ซึ่งการให้บริการตรงต่อเวลาสามารถประเมินได้จากการเทียบจอดของรถไฟฟ้าในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 นาที (Train Punctuality (Delay within 5 Min.)) โดยในปี 2562 บริษัทมีความสามารถการเทียบจอดของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 นาที (Train Punctuality (Delay within 5 Min.)) คิดเป็น 99.86 % จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.75 %

ในส่วนของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) มีความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถล่าช้าไม่เกิน 3 นาที ในช่วงเวลาเร่งด่วน และไม่เกิน 6 นาที นอกช่วงเวลาเร่งด่วน (Train Service Availability) โดยในปี 2562 คิดเป็น 99.97 % จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.25 % และมีความตรงต่อเวลาในการให้บริการล่าช้าไม่เกิน 3 นาที (Train Service Punctuality) โดยในปี 2562 คิดเป็น 99.99 % จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.25 %

นอกจากนี้ การที่บริษัทเข้าเป็นสมาชิก NOVA Group of Metros ซึ่งเป็นกลุ่มของประเทศสมาชิกผู้ให้บริการรถไฟฟ้าระดับนานาชาติเพื่อการเปรียบเทียบผลการปฏิบัติงานของระบบรถไฟฟ้า มีส่วนสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น ซึ่งนอกจากตัวชี้วัดที่ใช้สะท้อนผลการปฏิบัติงานในด้านการให้บริการแล้ว บริษัทได้จัดทำดัชนีชี้วัดที่แสดงผลการปฏิบัติงานเพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินการ (Benchmarking) กับสมาชิก NOVA Group of Metros ในด้านต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ที่จะนำมาสู่การปรับปรุงและพัฒนาการบริการให้ดียิ่งขึ้น และจากการเปรียบเทียบข้อมูลในกลุ่ม NOVA พบว่าบริษัทมีผลการดำเนินงานที่อยู่ในลำดับต้นๆ หลายเรื่อง เช่น การเดินรถที่ตรงต่อเวลาเมื่อเทียบจากตารางเดินรถ การซ่อมบำรุงที่ทำให้มีรถพร้อมใช้บริการ และการดูแลด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน เป็นต้น

นอกจากความปลอดภัย ประสิทธิภาพในการบริการ และการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการแล้ว บริษัทยังได้ตระหนักถึงคู่ค้า ซึ่งถือเป็นห่วงโซ่ทางธุรกิจ (Business Supply Chain) มีความสำคัญเท่าๆ กับผู้ใช้บริการ

บริษัทมีนโยบายการปฏิบัติต่อคู่ธุรกิจอย่างเป็นธรรมและส่งเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจการปฏิบัติ การพัฒนาตามกรอบแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนในภาคธุรกิจของบริษัท การสร้างความเชื่อถือด้วยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมกับคู่ค้าและผู้สนับสนุนทางการเงิน ถือเป็น Key Success Factor ที่ทำให้บริษัทสามารถส่งมอบบริการที่มีคุณภาพให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้แม้ในยามวิกฤต จึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อคู่ค้าโดยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน ยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน

บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระบบและเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 โดยวิธีการและมาตรการที่ใช้ในการต่อต้านการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม กำหนดแนวทางส่งเสริมการเคารพสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาของคู่ค้า และปกป้องสิทธิในทรัพย์สิน ดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่อุปทานตามมาตรฐานสากล ระบบบริหารงานคุณภาพ

ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจและมีการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิดทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทานของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจกับบริษัทดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกัน สำหรับกลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงิน ได้แก่ ผู้ให้กู้ ผู้ถือหุ้นกู้ เจ้าหนี้ บริษัทยึดมั่นปฏิบัติตามสัญญาและข้อผูกพัน รักษาวินัยทางการเงินอย่างเคร่งครัด

ความปลอดภัยของพนักงานและผู้รับเหมา บริษัทมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับกฎหมายไทย และมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศ และระดับสากล ได้แก่ TIS 18001 และมาตรฐาน OHSAS 18001 ซึ่งได้รับการตรวจประเมินเพื่อรับรองมาตรฐานโดยบริษัท ทูฟนอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อดูแลสวัสดิภาพในการปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้า รวมถึงมีการจัดทำเอกสารปลอดออนไลน์ (Plod Online) เพื่อสื่อสารกับพนักงานให้ตระหนักใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม

3. สังคมแห่งความสุข

ตลอดระยะเวลาดำเนินธุรกิจ บริษัทคำนึงถึงการเป็น **“เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** และการที่จะสร้างความสุขให้กับผู้ร่วมเดินทางได้นั้น ได้ให้ความสนใจในเรื่องดังต่อไปนี้

- **ครอบครัว** การใช้เวลาร่วมกันอย่างอบอุ่นของครอบครัวสามารถทำได้หลายรูปแบบ หนึ่งในนั้นเป็นเรื่องการเดินทางพร้อม ๆ กันของครอบครัว ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางพิเศษ หรือเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งจะได้พบเห็นเรื่องราวใหม่ๆ ของวิถีชุมชน รวมถึงกระจายรายได้ไปยังพื้นที่ที่เดินทางไปถึง
- **การศึกษาของเด็กและเยาวชน** บริษัทมุ่งส่งเสริมประสบการณ์จัดกิจกรรมการเรียนรู้นอกห้องเรียน นับเป็นการเปิดโอกาสให้เด็กได้รับประสบการณ์สำคัญ และสามารถนำไปประยุกต์ได้ในอนาคต ขณะเดียวกันบริษัทได้ให้โอกาสทางการศึกษาแก่เด็กและเยาวชนที่มีความตั้งใจเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์โดยมอบเป็นทุนการศึกษาเพื่อเป็นต้นทุนสำหรับการประกอบอาชีพอย่างยั่งยืน
- **ช่วยเหลือสาธารณประโยชน์** และบรรเทาความเดือดร้อนจากภัยพิบัติต่างๆ บริษัทให้ความช่วยเหลืออย่างสม่ำเสมอ เพื่อเป็นส่วนช่วยในการเยียวยาสังคมที่เดือดร้อน

4. สรุปผลการดำเนินงานเชิงสิ่งแวดล้อม

การส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับการลดผลกระทบ (More Quality and Less Impact)

บริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าคำนึงถึงการดำเนินธุรกิจบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้านได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ (Economy) โดยการพัฒนาคุณภาพของการบริการอย่างต่อเนื่อง ด้านสังคม (Society) โดยการดูแลต้นทางแห่งความสุขให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี พร้อมที่จะส่งต่อคุณค่าให้กับสังคมโดยรอบและในวงกว้าง ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยเน้นการป้องกันและควบคุมมลภาวะผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

บริษัทมุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพของการบริการ ที่ยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมด้วยแนวทางการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

นโยบายสิ่งแวดล้อม

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการ พนักงาน และชุมชน
2. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและส่งเสริมการใช้พลังงานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานและคู่ค้าทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อผู้ใช้บริการ พนักงาน คู่ค้า และชุมชนรอบข้าง

ด้วยนโยบายและความมุ่งมั่นที่จะดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับชุมชนโดยรอบ รวมทั้งการดูแลสังคมใกล้ และสังคมไกล โดยปี 2562 บริษัทได้จัดกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1) <u>กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านความปลอดภัยในการเดินทาง</u>

การขับรถยนต์ตามกฎจราจร และการดูแลสภาพรถยนต์ให้พร้อมในการเดินทาง ถือเป็นหัวใจสำคัญในการช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมถึงบนทางพิเศษที่อาจจะเกิดขึ้น รวมทั้งช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขับรถยนต์ และเพื่อนร่วมทาง บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

“กิจกรรมขับปลอดภัยชวนรู้เทคนิค Smart Drive”

บริษัทจัดอบรมขับปลอดภัยชวนรู้เทคนิค Smart Drive ให้กับประชาชนทั่วไป จำนวน 2 ครั้ง เพื่อส่งเสริมการขับรถอย่างปลอดภัย ให้ความรู้และเรียนรู้เทคนิคการขับรถที่ถูกวิธีและถูกต้องตามกฎจราจร การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเมื่อเจอเหตุฉุกเฉินเพื่อช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงวิธีการปฐมพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยหน่วยกู้ชีพฉุกเฉิน และแนะนำวิธีดูแลรถยนต์เบื้องต้น พร้อมนำเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ

“โครงการอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์”

บริษัทร่วมกับ กทพ. รณรงค์ขับปลอดภัยช่วงเทศกาลสงกรานต์ ภายใต้มาตรการ 777 “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด” พร้อมตั้งจุดบริการอำนวยความสะดวกบนทางพิเศษรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์

2) <u>กิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว</u>

“กิจกรรมแม่ลูกผูกสัมพันธ์ BEM พาแม่เที่ยว ชวนชิมชา พาชมสวน”

สถาบันครอบครัว เป็นสถาบันพื้นฐานแรกที่สุดและมีความสำคัญยิ่งของสังคม บริษัทจึงขอเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในครอบครัว และเนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติ บริษัทได้จัดกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวโดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษ กราบสักการะพระพุทธเทวราชปฏิมากร ณ วัดเทวราชกุญชรวรวิหาร และเรียนรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมดอกไม้ที่พิพิธภัณฑ์วัฒนธรรมดอกไม้ รวมทั้งทำกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ร้อยพวงมาลัยเพื่อมอบและบอกรักคุณแม่โดยบรรยากาศเต็มไปด้วยความอบอุ่น

“กิจกรรมพ่อลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนพ่อลูกเที่ยวห้องเรียนธรรมชาติเรียนรู้สมุนไพรไทย”

เพื่อให้ครอบครัวได้กระชับความสัมพันธ์ เนื่องในโอกาสวันพ่อแห่งชาติ บริษัทจึงจัดกิจกรรม BEM ชวนพ่อลูกเที่ยวห้องเรียนธรรมชาติเรียนรู้สมุนไพรไทย ณ อุทยานธรรมชาติวิทยาสิรีรุกขชาติ จ.นครปฐม โดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษเดินทางโดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ร่วมส่งเสริมภูมิปัญญาไทย และรักสุขภาพโดยเรียนรู้เกี่ยวกับสมุนไพรนาๆ ชนิดที่มีประโยชน์ รวมทั้งทำกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวโดยร่วมตกแต่งการ์ดแผงอัดพืชสมุนไพรสวยๆ พร้อมมอบและบอกรักคุณพ่อด้วยบรรยากาศอันอบอุ่น

“กิจกรรม BEM ชวนคู่รัก ร่วมอนุรักษ์ชุมชนผักไห่”

บริษัทจัดกิจกรรม " BEM ชวนคู่รัก ร่วมอนุรักษ์ชุมชนผักไห่" โดยนำคู่รักเดินทางโดยทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ ต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา ไปยังเรือนมนิลา สถานอนุรักษ์เรือนไทยโบราณ อ.บางไทร จ.อยุธยา เพื่อเยี่ยมชมความสวยงามของศิลปะเอกลักษณ์เรือนไทยโบราณ และฟังบรรยายประวัติความเป็นมาที่น่าสนใจ พร้อมทั้งร่วมกิจกรรมทำขนมไทยโบราณ อาทิ ขนมครก ข้าวเกรียบปากหม้อ ณ บ้านธนาคารริมน้ำ และล่องเรือชมธรรมชาติ วิถีชีวิต 2 ฝั่งคลองของชุมชนผักไห่ บรรยากาศเต็มไปด้วยรอยยิ้มและความสุข

3) <u>กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม</u>

“BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม”

การรักษาสมดุลของธรรมชาติอย่างยั่งยืน และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นสิ่งสำคัญที่ทุกคนต้องตระหนักและร่วมมือร่วมใจกัน เพื่อปลูกจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม บริษัทได้จัดโครงการ BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยนำคณะผู้บริหารและพนักงานร่วมฟื้นฟูระบบนิเวศของป่าชายเลนให้กลับมาอุดมสมบูรณ์อีกครั้ง โดยช่วยซ่อมแซมสะพานไม้ และเก็บขยะบริเวณป่าชายเลน ณ โครงการศึกษาวิจัยและพัฒนาสิ่งแวดล้อมแหลมผักเบี้ย อันเนื่องมาจากพระราชดำริ อ.บ้านแหลม จ.เพชรบุรี

“กิจกรรมปลูกป่าชายเลน สานสัมพันธ์คนรักรถไฟฟ้า”

บริษัทร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในกิจกรรม “ปลูกป่าชายเลน สานสัมพันธ์คนรักรถไฟฟ้า” โดยนำผู้บริหารและพนักงานร่วมปลูกป่าชายเลน ประเภทต้นโกงกาง จำนวน 450 ต้น ณ ป่าชายเลนบ้านคลองโคน จังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อเป็นการร่วมอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมพร้อมฟื้นฟูป่าชายเลน บ้านคลองโคน ให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ และเป็นแนวป้องกันชายฝั่งทะเลให้ชาวบ้านในพื้นที่สามารถเลี้ยงตนเองได้อย่างยั่งยืน พร้อมทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้พนักงานมีจิตอาสาในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

4) <u>กิจกรรมส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรม เพื่อปลูกฝังความรับผิดชอบต่อสังคม</u>

“บริจาคโลหิต”

การให้เลือดต่อชีวิตเป็นการให้ที่ยิ่งใหญ่ โดยบริษัทร่วมกับสภากาชาดไทย และคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล จัดกิจกรรมบริจาคโลหิต ณ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 3 ครั้งต่อปี โดยได้รับความร่วมมือจากผู้บริหาร พนักงาน และประชาชนผู้ที่อยู่ใกล้เขตทางเข้าร่วมบริจาคเป็นจำนวนมาก

5) <u>กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</u>

การร่วมมือร่วมใจเพื่อส่งมอบการบริการที่ดีสู่ผู้ใช้บริการทางพิเศษเพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด ถือเป็นเป้าหมายหลักของทั้ง 3 หน่วยงานที่ทำงานร่วมกัน คือ พนักงานของบริษัท พนักงาน กทพ. และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 เพื่อเป็นการกระชับความสัมพันธ์อันจะทำให้เกิดความสามัคคีในการทำงานและก่อให้เกิดประสิทธิภาพการบริการสูงสุด บริษัทจึงได้จัดกิจกรรม ดังนี้

“ทางด่วนชวนดูหนัง”

ครอบครัวพนักงาน กทพ. ครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 และครอบครัวพนักงานของบริษัทร่วมพบปะสังสรรค์ เล่นเกม และชมภาพยนตร์ 3 มิติ เรื่อง Captain Marvel “กัปตันมาร์เวล” ซึ่งเป็นภาพยนตร์แนวแอคชั่นไซไฟ ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีนีเพล็กซ์

“BEM ชวนชมงานศิลป์มรดกแผ่นดิน”

คณะผู้บริหารและพนักงานฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง กทพ. และฝ่ายรายได้ค่าผ่านทางของบริษัทร่วมสักการะพระพุทธนฤมลธรรโมภาส และเยี่ยมชมโบสถ์วิหาร พระอารามหลวงที่มีสถาปัตยกรรมที่ผสมผสานศิลปะไทยและตะวันตกที่งดงามและโดดเด่น ณ วัดนิเวศน์ธรรมประวัติ พร้อมทั้งเยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์ศิลป์แผ่นดิน และนิทรรศการโขน มรดกงานศิลป์อันสวยงามของไทย ณ ศูนย์ศิลปาชีพเกาะเกิด จ.อยุธยา เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน

6) <u>กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน</u>

เยาวชนเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติ การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชนอย่างยั่งยืน เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดีและมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

“มอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ”

บริษัทจัดโครงการ BEM มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียนแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 14 โรงเรียน เพื่อเป็นกำลังใจให้เยาวชนตั้งใจเรียน เติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีคุณภาพ เป็นกำลังของประเทศชาติต่อไปในอนาคต

“มอบทุนการศึกษาบุตรพนักงาน กทพ.”

บริษัทร่วมกับ กทพ. และสมาคมสโมสรพนักงาน กทพ. มอบทุนการศึกษาให้แก่บุตรพนักงาน กทพ. ที่ปฏิบัติงานในทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีผู้บริหารจากทั้งสองหน่วยงานร่วมมอบทุน

“มอบทุนการศึกษาแก่บุตรข้าราชการตำรวจ สน. ทางด่วน 2”

บริษัทมอบทุนการศึกษาแก่บุตรข้าราชการตำรวจ สน.ทางด่วน 2 ที่ปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

7) <u>กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน</u>

การเรียนรู้นอกห้องเรียนถือเป็นการเปิดประสบการณ์ให้เด็กๆ ได้เรียนรู้ด้วยตนเองอย่างเต็มที่ ก่อให้เกิดความเข้าใจอย่างลึกซึ้งและชัดเจน ทำให้สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้ในอนาคต บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ดังนี้

กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติปี 2562

“รวมพลังคิดส์ ภารกิจพิทักษ์โลก”

บริษัทจัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ “รวมพลังคิดส์ ภารกิจพิทักษ์โลก” เพื่อเปิดประสบการณ์ให้เด็กๆ ได้ร่วมปฏิบัติภารกิจพิทักษ์โลก สร้างสรรค์จินตนาการผ่านงานประดิษฐ์ถุงผ้ามหัศจรรย์เพื่อลดการใช้ถุงพลาสติก และได้เรียนรู้การแยกขยะที่ถูกต้องเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม รวมถึงได้สัมผัสกับรถดูดกวาดที่ทำความสะอาดบนทางพิเศษแบบใกล้ชิด โดยมีบุตรพนักงาน นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ และเพื่อนบ้านใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก

“กิจกรรม MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก ประจำปี 2562”

บริษัทร่วมกับอุทยานเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี จัดกิจกรรม “MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก” ส่งมอบความสุขให้กับเด็กๆ เนื่องในวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2562 ณ อุทยานเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี เขตคลองสาน กรุงเทพฯ ใกล้กับโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) สถานีอิสรภาพ เพื่อเสริมสร้างประสบการณ์การเรียนรู้และทักษะผ่านกิจกรรมเกมต่างๆ ได้แก่ เกม Safe Zone ความปลอดภัยหนูทำได้ ฝึกทักษะการเรียนรู้การใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกต้องและปลอดภัย, เกมน้อง M รักษ์สิ่งแวดล้อม ฝึกทักษะการเรียนรู้ให้เด็กๆ มีจิตสำนึกตลอดจนมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการรู้จักประเภทของขยะ รู้จักการคัดแยกขยะเบื้องต้น และเกมน้อง M ชวนปลูกผักสวนครัว ปลูกฝังให้เด็กๆ รู้จักรักษาสิ่งแวดล้อมด้วยการเรียนรู้การปลูกต้นไม้ และปลูกพืชผักสวนครัวด้วยตนเอง อีกด้วย

“กิจกรรมชวนเรียนรู้โลกล้านปีมีชีวิต พิพิธภัณฑ์ธรณีวิทยา”

บริษัทนำคณะครูและนักเรียน จำนวน 60 คน จากโรงเรียนวัดเชิงกระบือ ซึ่งเป็นโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เยี่ยมชมพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติธรณีวิทยาเฉลิมพระเกียรติ จ.ปทุมธานี เรียนรู้เกี่ยวกับธรณีวิทยาผ่านสื่อเทคโนโลยีทันสมัย เด็กๆ ได้ใกล้ชิดกับไดโนเสาร์สัตว์โลกล้านปีเสมือนกลับมามีชีวิตอีกครั้ง เป็นการส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ซึ่งนักเรียนได้รับความรู้และความสนุกสนาน

“กิจกรรมชวนชมงานศิลป์มรดกแผ่นดิน”

บริษัทนำคณะครูและนักเรียน จำนวน 60 คนจากโรงเรียนวัดมัชฌันติการาม ซึ่งเป็นโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์ศิลป์แผ่นดิน และชมนิทรรศการโขนมรดกงานศิลป์อันสวยงาม เรียนรู้ขั้นตอนการผลิตฉากและตัวละครโขนที่ใช้แสดงในวรรณคดีไทย ทำให้นักเรียนได้รับความรู้และรู้จักอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมไทยจากการเปิดประสบการณ์นอกห้องเรียนที่ศูนย์ศิลปาชีพเกาะเกิด จ.อยุธยา

“กิจกรรม MRT Happy Blue Line ขยายความสุขทุกการเดินทาง”

บริษัทจัดกิจกรรมสร้างการรับรู้ และประชาสัมพันธ์การเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงหัวลำโพง-บางแค โดยมุ่งมั่นพัฒนากลุ่มเยาวชน ประชาชน และชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้าให้เรียนรู้การใช้ระบบรถไฟฟ้าอย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมทั้งเรียนรู้และทดลองเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT เข้าเยี่ยมชม 4 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่สวยที่สุด ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ ซึ่งได้มีการออกแบบ ประดับตกแต่งภายในสถานีอย่างงดงามด้วยสถาปัตยกรรมไทย สมัยรัตนโกสินทร์ ที่สะท้อนถึงศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิตชุมชนรายรอบเส้นทางอย่างลงตัว โดยแบ่งกิจกรรมเป็น 2 ช่วง คือ

1. กิจกรรมเสริมสร้างการเรียนรู้เกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้า MRT สำหรับกลุ่มนักเรียนในโรงเรียนรายรอบเส้นทาง เพื่อสร้างการรับรู้และประชาสัมพันธ์การเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงหัวลำโพง-บางแค ประกอบด้วยการเรียนรู้การโดยสารไฟฟ้า MRT ผ่านกิจกรรม “MRT Safety Share ความปลอดภัยหนูทำได้” และการแนะนำเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ผ่าน “Bangkok MRT Application” ปิดท้ายด้วยเกมลุ้นรับของรางวัลมากมาย
2. กิจกรรมทดลองเดินทางด้วยรถไฟฟ้า สำหรับกลุ่มนักเรียน และประชาชนในชุมชนรายรอบเส้นทาง เยี่ยมชม 4 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่สวยงาม ได้แก่สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ ตลอดเดือนกรกฎาคม-กันยายน รวมทั้งสิ้นจำนวน 17 โรงเรียน 3 ชุมชน ซึ่งมีผู้เข้าร่วมกิจกรรมทั้งสิ้น 2,885 คน

“กิจกรรม BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้”

บริษัทจัดกิจกรรม “BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้” ตามนโยบายส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษาให้แก่เด็กและเยาวชนในสถานศึกษา/ชุมชนรายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้า MRT ให้เป็นสถานที่ที่มีความพร้อมเป็นแหล่งเรียนรู้ที่ทันสมัย ส่งเสริมให้เด็กไทยรักการอ่านตลอดจนเสริมพัฒนาการร่างกายแข็งแรง เพื่อเติบโตเป็นกำลังสำคัญของชาติ โดยการส่งมอบสื่อการเรียนการสอน ที่เหมาะสมกับวัย ทุนการศึกษา ชุดเครื่องเล่นสนามเสริมสร้างพัฒนาการให้แก่เด็กก่อนวัยเรียน พร้อมทั้งจัดกิจกรรมสันทนาการและเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่น้องๆ โดยมีผู้แทนจากภาครัฐและเอกชน ประกอบด้วยสำนักงานเขตธนบุรี ผู้แทนจากชุมชนมัสยิดบ้านสมเด็จเข้าร่วมกิจกรรม ณ ศูนย์พัฒนาเด็กก่อนวัยเรียนชุมชนมัสยิดบ้านสมเด็จ กรุงเทพมหานคร

8) <u>กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสาธารณสุข</u>

“กิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวีปลอดภัย”

บริษัทร่วมกับโรงพยาบาลและหน่วยงานพันธมิตรกว่า 10 องค์กร จัดกิจกรรมส่งเสริมด้านสุขภาพและสาธารณสุขชุมชน โดยจัดบูธตรวจสุขภาพฟรี ด้วยการแพทย์แผนปัจจุบันและการแพทย์ทางเลือก พร้อมจัดแสดงนิทรรศการให้ความรู้ด้านสุขภาพ และความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกวิธี ให้กับผู้โดยสาร กลุ่มประชาชนที่พักอาศัยอยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT รวมถึงชุมชนใกล้เคียง ประกอบด้วย บริการตรวจสุขภาพด้วยศาสตร์การแพทย์แผนปัจจุบัน ได้แก่ ตรวจวัดความดันโลหิต ตรวจน้ำตาลในเลือด ตรวจเช็คสมรรถภาพปอด ตรวจคัดกรองไวรัสตับอักเสบบี / ซี ตรวจสมรรถภาพหัวใจ ตรวจสุขภาพช่องปากและฟัน ตรวจวัดสายตาเบื้องต้น สาธิตการปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตขั้นพื้นฐานและการสำลักในเด็กและผู้ใหญ่ (CPR และ Choking) สาธิตการใช้งานเครื่องช็อกหัวใจไฟฟ้าอัตโนมัติหรือ AED สาธิตการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและบริการให้ความรู้พร้อมให้คำแนะนำโดยผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพเกี่ยวกับโรคมะเร็งเต้านม บริการตรวจสุขภาพด้วยศาสตร์การแพทย์ทางเลือก การแพทย์ผสมผสาน และแพทย์แผนจีน ได้แก่ การตรวจประเมินโรคเบื้องต้นพร้อมแนะนำการดูแลสุขภาพ การนวดบำบัดดัดจัดสรีระตามหลักสรีระวิทยา โดยกิจกรรมดังกล่าวจัดขึ้น ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีสวนจตุจักรและสถานีบางหว้า ซึ่งได้รับการตอบรับที่ดีโดยมีผู้โดยสารให้ความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมมากกว่า 1,500 คน

9) <u>สนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคมอื่น ๆ</u>

“กิจกรรม MRT มอบยิ้มสดใส ผู้สูงวัยสุขสันต์”

บริษัทร่วมกับชุมชนจตุรมิตรสัมพันธ์ เขตธนบุรี กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT จัดกิจกรรม “MRT มอบยิ้มสดใส ผู้สูงวัยสุขสันต์” เพื่อส่งเสริมสถาบันครอบครัวและอนุรักษ์วัฒนธรรมอันดีงาม เนื่องในโอกาสวันสงกรานต์และวันผู้สูงอายุแห่งชาติ ประจำปี 2562 โดยการจัดกิจกรรมสรงน้ำพระและรดน้ำขอพรผู้สูงอายุ พร้อมทั้งจัดบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับการโดยสารรถไฟฟ้า MRT ด้วยความปลอดภัยในกลุ่มผู้สูงอายุ กิจกรรมเลี้ยงอาหารกลางวัน ปิดท้ายความสนุกด้วยกิจกรรมสันทนาการสร้างรอยยิ้มและความสุขให้กับผู้สูงอายุในชุมชนเป็นอย่างยิ่ง

“งานทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2562”

บริษัทร่วมสืบสานวัฒนธรรมอันดีงาม และทำนุบำรุงพระพุทธศาสนา จัดกิจกรรมทอดกฐินสามัคคีประจำปี 25652 ณ วัดกำแพงบางจาก เขตภาษีเจริญ กรุงเทพฯ ใกล้กับรถไฟฟ้า MRT สถานีบางไผ่ โดยได้รวบรวมปัจจัยเงินทำบุญจาก ผู้บริหาร พนักงานบริษัทฯ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT สายเฉลิมรัชมงคล (สีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม(สายสีม่วง) บริษัทในเครือCK Group และบริษัทพันธมิตร เพื่อสมทบทุนบูรณะซุ้มประตูกำแพงแก้วพระอุโบสถ และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา นอกจากนี้ ยังมอบทุนการศึกษาให้แก่โรงเรียนวัดทองศาลางามซึ่งเป็นโรงเรียนในชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้า MRTสถานีบางไผ่ เพื่อเป็นทุนการศึกษาให้แก่นักเรียนที่ขาดแคลนทุนทรัพย์

บริจาคเงิน และบริจาคสิ่งของช่วยเหลือผู้ประสบภัย

- **บริจาคเงินช่วยเหลือประสบวาตภัย โครงการ “รวมน้ำใจไทย ช่วยวาตภัยใต้”**

  บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ร่วมบริจาคเงินช่วยเหลือสมทบกองทุนเงินช่วยเหลือผู้ประสบสาธารณภัย สำนักนายกรัฐมนตรี ในโครงการ “รวมน้ำใจไทย ช่วยวาตภัยใต้” เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบวาตภัยทางภาคใต้ จากพายุปาบึก

- **บริจาคเงินช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย “ร่วมใจ พี่น้องไทย ช่วยภัยน้ำท่วม”**

  บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ร่วมมอบเงินในรายการ “ร่วมใจ พี่น้องไทย ช่วยภัยน้ำท่วม” ณ สถานีโทรทัศน์ช่อง 9 อสมท. เพื่อระดมทุนช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย **จ.อุบลราชธานี**

- **บริจาคสิ่งของช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย “ส่งน้ำใจช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย”**

  บริษัท โดยผู้บริหารและพนักงาน ร่วมบริจาคเครื่องอุปโภคบริโภค และสิ่งของเครื่องใช้ที่จำเป็น เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยรวบรวมนำไปส่งมอบ ณ ศูนย์ช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมศาลาโรงทานเฉลิมพระเกียรติ วัดพระราม 9 กาญจนาภิเษก โดยกองทัพบกเป็นผู้นำส่งเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยต่อไป

บริจาคเงินสมทบกองทุนเงินเข้าโครงการ “กระตุกหัวใจ Virtual Run”

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ร่วมบริจาคเงินสมทบกองทุนเงินเข้าโครงการ “กระตุกหัวใจ Virtual Run” ของสภากาชาดไทย ซื้อเครื่องกระตุกหัวใจ (AED) เพื่อส่งต่ออุปกรณ์ช่วยชีวิตผู้ป่วยที่มีสภาวะหัวใจวายเฉียบพลันไปยังชุมชน และหน่วยงานต่างๆ ทั่วประเทศ

“กิจกรรมเนื่องในงานพระราชพิธีบรมราชาภิเษก”

บริษัทจัดกิจกรรมเพื่อเฉลิมพระเกียรติเนื่องในโอกาสมหามงคล พระราชพิธีบรมราชาภิเษก พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 10 ประกอบด้วย

- **การจัดนิทรรศการเฉลิมพระเกียรติ** เพื่อน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ที่มีต่อกิจการรถไฟฟ้าของประเทศไทย เมื่อครั้งเสด็จพระราชดำเนินมาทรงวางศิลาฤกษ์ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2539 พร้อมนิทรรศการพระราชประวัติ พระอัจฉริยะภาพ พระราชกรณียกิจที่สำคัญด้านต่างๆ ณ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล สถานีหัวลำโพง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ในระหว่างวันที่ 22 เมษายน 2562 - วันที่ 31 กรกฎาคม 2562 และนอกจากนี้ BEM ได้ร่วมกับมูลนิธิปิดทองหลังพระ สืบสานแนวพระราชดำริ จัดแสดงนิทรรศการ **“132 โครงการพระราชดำริดับทุกข์เข็ญประชาชน”**
- **การจัดซุ้มลงนามถวายพระพร** เพื่อแสดงความจงรักภักดีเนื่องในโอกาศมหามงคล พระราชพิธีบรมราชาภิเษก ซึ่งจัดขึ้น ณ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหชน) และภายในระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ให้ผู้บริหารและพนักงาน ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ตลอดจนประชาชนทั่วไป ได้ร่วมลงนามถวายพระพรชัยมงคล ในระหว่างเดือนเมษายน - กรกฎาคม 2562
- **กิจกรรมจิตอาสา “เราทำความดีด้วยหัวใจ”** คณะผู้บริหารและพนักงาน บริษัท พร้อมทั้งบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ร่วมกิจกรรมจิตอาสาพระราชทาน ตามแนวพระราชดำริ **“เราทำความดีด้วยหัวใจ”** จัดจุดบริการอาหารน้ำดื่ม โดยมีผู้บริหารและพนักงานร่วมกันแจกจ่าย พร้อมกับจัดหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้น ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีหัวลำโพง สถานีลาดพร้าว และจัดรถบริการรับ-ส่งประชาชนไปยังจุดพักคอย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่เดินทางในช่วงงานพระราชพิธีฯ เมื่อในวันที่ 4 - 6 พฤษภาคม 2562

10.3 นโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น

• นโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่นของบริษัท

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่น และการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ผ่านทางจรรยาบรรณบริษัท และบริษัทได้คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชั่น จึงได้กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

1. พนักงานทุกระดับของบริษัทควรปฏิบัติงานด้วยความเป็นธรรม ซื่อสัตย์สุจริต และโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจร่วมกับหน่วยงานต่างๆ และการปฏิบัติงานนั้นต้องถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชั่น ซึ่งอยู่ในจรรยาบรรณบริษัท
2. สนับสนุนให้ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติตามพันธสัญญาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท
3. สนับสนุนให้มีการปลูกจิตสำนึกของผู้บริหารและพนักงานให้ละเว้นการทุจริตและตระหนักถึงโทษภัยของการทุจริต

4. สนับสนุนให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่พึงรับหรือให้การเลี้ยงรับรอง ของขวัญ และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกินความจำเป็นและไม่เหมาะสมกับบุคคลที่ทำธุรกิจกับบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต

ทั้งนี้ บริษัทซึ่งดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้มีนโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่นและการดำเนินงานตามนโยบายดังกล่าว สรุปได้ดังต่อไปนี้

- **แนวปฏิบัติมาตรการการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่น**

บริษัทได้กำหนดมาตรการทั้งทางวินัยและทางกฎหมายกรณีทุจริตคอร์รัปชั่น ในทางวินัยจะมีกระบวนการสอบข้อเท็จจริงทางวินัยโดยคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากแผนกทรัพยากรบุคคล แผนกต้นสังกัดของผู้กระทำผิด และจากหน่วยงานอื่น ในการพิจารณาความผิดกำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นผู้พิจารณาลงโทษสำหรับกรณีตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร และการเลิกจ้าง และหากความผิดเข้าข่ายยักยอกจะพิจารณาดำเนินการในทางกฎหมายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทโดยกำหนดแนวทางไว้ดังนี้

1. ไม่ดำเนินธุรกิจกับองค์กร หรือหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชั่น
2. มีการลงโทษพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริต และการดำเนินคดีทางกฎหมาย

- **แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น**

บริษัทมีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และไม่มีการทุจริตคอร์รัปชั่นทั้งภายในและภายนอก

1. บริษัทและบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อการต่อต้าน ขจัดการจ่ายหรือ การรับสินบนและการคอร์รัปชั่น รวมถึงการกระทำการใดๆ ซึ่งขัดต่อศีลธรรมและวัฒนธรรมอันดีงาม โดยกำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรในนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณบริษัทของบริษัทและข้อตกลงเกี่ยวกับการทำงาน เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติร่วมกัน
2. บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงของธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวังและมีการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อพิจารณาระดับนโยบาย และมีฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงในระดับหน่วยงาน เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยงและแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน รวมทั้งมีการติดตามประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งมีการจัดทำแผนฉุกเฉินสำหรับทุกหน่วยงานใช้ปฏิบัติ เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินเพื่อสามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันที

3. ในส่วนของการดำเนินการของบริษัทเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายในการป้องกันการคอร์รัปชั่นนั้น นอกจากได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว บริษัทได้ปลูกจิตสำนึกป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่นภายในองค์กร โดยบริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรมด้วยวิธีการ ทั้งทางกายภาพและพัฒนาทางจิตใจที่จะช่วยให้เกิดจิตสำนึกที่ดีเพราะบริษัทเชื่อว่า การเป็นคนดี ต้องเกิดขึ้นจากภายใน นอกจากนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการขอรับรองการเข้าร่วมเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต บริษัทได้ดำเนินการให้แผนกต่างๆ ทำการประเมินตนเองเพื่อระบุจุดที่ต้องปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชั่นในโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต พร้อมกันนี้บริษัทได้มอบหมายให้ผู้รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลและด้านตรวจสอบภายใน จำนวน 2 คน เข้ารับการอบรมหลักสูตร Anti-Corruption : The Practical Guide (ACPG 15) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

4. บริษัทจัดทำแบบสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณทุกปี เพื่อให้ผู้บริหารทบทวนการประพฤติปฏิบัติตนตามแนวทางจรรยาบรรณ

5. บริษัทได้กำหนดความผิดสำหรับการปฏิบัติงานที่ทุจริต คอร์รัปชั่น เป็นความผิดทางวินัยที่ร้ายแรง ซึ่งหากฝ่าฝืน ละเมิด จะถูกพิจารณาลงโทษสถานหนัก อันอาจถึงขั้นเลิกจ้าง โดยไม่ต้องเตือนล่วงหน้า ลักษณะความผิดดังกล่าว จำแนกได้ดังนี้

   (1) เปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอก

   (2) ทุจริตต่อหน้าที่ และหรือต่อบริษัทรวมทั้งการให้ความร่วมมือกับผู้อื่นให้กระทำการนั้นด้วย

   (3) ใช้ตำแหน่งหน้าที่แสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ

   (4) รับสิ่งตอบแทนเกี่ยวกับหน้าที่การงานโดยมิชอบ

   (5) แสดงกิริยาหยาบคาย หรือใช้วาจาก้าวร้าวข่มขู่ หมิ่นประมาท หรือทำร้ายร่างกายผู้บังคับบัญชา รวมถึงบุคคลภายนอกที่มาติดต่อหรือเกี่ยวข้องกับบริษัท

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

11.1 การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในที่ดีและมีประสิทธิผล รวมทั้งแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทอย่างต่อเนื่อง เพราะเชื่อว่าการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี คือการมีกระบวนการปฏิบัติงาน แผนการจัดองค์กร และระบบงานที่ดี สามารถนำมาใช้เพื่อช่วยให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์หรือภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ช่วยลดความเสี่ยงและป้องกันความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระดำเนินการสอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายในให้มีประสิทธิผล โดยมีสำนักตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่สอบทานระบบการปฏิบัติงานในฝ่ายงานต่างๆ ของบริษัทตามแผนการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการใช้ทรัพยากรต่างๆ ของบริษัทอย่างคุ้มค่า สมประโยชน์ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่นได้ มีการควบคุมการดำเนินงานและการรายงานทางการเงินที่มีความถูกต้อง เชื่อถือได้ และทันเวลา รวมทั้ง มีการปฏิบัติตามนโยบายและเป็นไปตามข้อกำหนด กฎหมาย และข้อบังคับของทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการทบทวนความมีประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานความเป็นธรรมด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบยังมีหน้าที่ในการพิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทให้มีความถูกต้องครบถ้วนในกรณีที่เกิดรายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

11.2 การบริหารจัดการความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญในการนำระบบบริหารความเสี่ยงมาใช้ในการบริหารจัดการ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยความเสี่ยง เพื่อสามารถเตรียมพร้อมในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสมและทันเวลา รวมทั้งการจัดการอบรมให้ความรู้กับผู้บริหารและพนักงานถึงแนวทางการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้เกิดความเข้าใจและมีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร ซึ่งครอบคลุมทั้งในระดับองค์กร และระดับปฏิบัติงาน โดยฝ่ายบริหารดำเนินการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบ นำมาวิเคราะห์ผลกระทบและโอกาสที่ความเสี่ยงนั้นจะเกิดขึ้น แล้วกำหนดมาตรการป้องกันและการจัดการความเสี่ยงนั้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และสอดคล้องกับนโยบายของบริษัท นำเสนอคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสม โดยกำหนดให้มีการทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงทุกปี และติดตามประเมินประสิทธิผลของการจัดการความเสี่ยงทุกไตรมาส และในทุกช่วงเวลาที่พบว่าระดับความเสี่ยงมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีเลขานุการคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงทำการติดตามผลเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอทุกไตรมาส และรายงานผลให้ฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงรับทราบ เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัทรับทราบโดยรวม ทั้งนี้ ปัจจัยเสี่ยงและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทได้อธิบายไว้ในหัวข้อเรื่องปัจจัยเสี่ยงหน้า 3-1 ถึง 3-8

11.3 คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในจากแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งมีการพิจารณาถึงด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบการติดตาม สรุปความเห็นได้ว่า บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ ไม่พบข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่น และทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รายงานทางการเงินของบริษัทมีความถูกต้องเชื่อถือได้ สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วน

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้สอบบัญชี มีความเห็นสอดคล้องกันว่าการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมมีประสิทธิผล สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้ในทางมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ

หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัท คือ นางสาววาสนา วัฒนานุกูลชัย ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์การทำงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ 3 หน้า A3-1 ถึง A3-2)

สำหรับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท คือ นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์ รองกรรมการผู้จัดการบริหารและเลขานุการบริษัท ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ทางด้านกฎหมายและบัญชี มีความสามารถ และประสบการณ์ในงานเลขานุการบริษัทเป็นเวลานาน เป็นผู้รับผิดชอบดูแล (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ 3 หน้า A3-3 ถึง A3-4)

12. รายการระหว่างกัน

12.1 หลักการและขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน และรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยกรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องครบถ้วน

ในส่วนของการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปที่บริษัทและบริษัทย่อยมี หรืออาจมีในอนาคต บริษัทได้ขออนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทแล้ว

12.2 นโยบายหรือแนวโน้มการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวโยงกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา คณะกรรมการบริษัท โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็น และสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ ทั้งนี้ บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน กลต.

หากคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ คณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี โดยที่บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

12.3 รายการระหว่างกันของบริษัท และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งสำหรับปี 2562 และปี 2561

1. <u>รายการระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“CK”)</u>

CK ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง รวมถึงการพัฒนา ลงทุน และบริหารโครงการสัมปทานระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานขนาดใหญ่ในประเทศและภูมิภาคอย่างครบวงจร และเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัท เนื่องจาก CK เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดยถือหุ้นบริษัทในสัดส่วนร้อยละ 31.32[1] ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้วของบริษัท ทั้งนี้ CK และบริษัทมีกรรมการและผู้บริหารร่วมกัน ได้แก่ (1) นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ (2) นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล (3) นางพเยาว์ มริตตนะพร เป็นคู่สมรสของนายประเสริฐ มริตตนะพร

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ /ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	
งานจ้างออกแบบและก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ)			
- ค่าก่อสร้าง	-	217.25	บริษัทว่าจ้าง CK เป็นผู้ออกแบบและก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) วงเงินทั้งสิ้น 275 ล้านบาท มีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 18 เดือน ซึ่งราคาค่างานดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาของวิศวกรอิสระแล้วว่าเป็นราคาที่เหมาะสม
- เจ้าหนี้การค้า	-	2.71	

[1] ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้นของบริษัท วันที่ 23 สิงหาคม 2562

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ /ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	
งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษศรีรัชและงานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร			
- ค่าก่อสร้าง	742.88	-	บริษัทว่าจ้าง CK เป็นผู้ตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษศรีรัชและงานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้ 1) รอบที่ 4 ระยะที่ 1: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2560 วงเงิน 24,884,140 บาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา และบริษัทได้ทำหนังสือคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติม จำนวนเงิน 985,706 บาท 2) รอบที่ 4 ระยะที่ 2: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2561 วงเงิน 31,920,642 บาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา 3) งานก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้าง: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 วงเงิน 779,684,481 บาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับจากวันที่ได้รับแจ้งให้เข้าดำเนินงาน 4) รอบที่ 4 ระยะที่ 3 และงานปรับปรุงโครงสร้าง: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2562 วงเงิน 233,255,144 บาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา ซึ่งค่างานดังกล่าวมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและวิศวกรอิสระ
- ค่าตรวจสอบ ซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษ	209.55	28.91	
- เจ้าหนี้การค้า	92.01	1.83	

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ /ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	
งานบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล โครงการสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)			
- ค่างานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล	165.85	144.45	เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK ในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ระยะเวลา 8 ปี โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,270 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2561 บริษัทได้ทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมกับ CK ในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา และไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ระยะเวลา 8 ปี 6 เดือน และขยายระยะเวลาสัญญาของโครงการสายเฉลิมรัชมงคลออกไป 3 ปี 5 เดือน เพื่อให้สิ้นสุดพร้อมสัญญาของโครงการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย รวมถึงงานปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการสายเฉลิมรัชมงคลที่หมดอายุการใช้งาน โดยมีมูลค่าสัญญารวม 2,778 ล้านบาท ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาว่าจ้างเป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงข้างต้น มูลค่างานดังกล่าวมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ
- งานเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าเครื่องกล	4.50	70.47	
- เจ้าหนี้การค้า	82.93	118.62	

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ /ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	
งานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา อุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ลิฟท์ และบันไดเลื่อน ภายในสถานี ทางวิ่งยกระดับและศูนย์ซ่อมบำรุง และจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่และบุคลากรสำหรับงานซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง			
- ค่างานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล	220.00	209.97	เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK ในงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา ซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ซ่อมบำรุงรักษาลิฟท์และบันไดเลื่อนภายในสถานี ทางวิ่งยกระดับและศูนย์ซ่อมบำรุง และจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากรสำหรับงานซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จนถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 มูลค่างานตามสัญญาจำนวน 1,520 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 บริษัททำสัญญาว่าจ้าง CK ในงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าและเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเพิ่มเติม มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปีนับแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566 มูลค่างานดังกล่าวมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ
- เจ้าหนี้การค้า	121.57	80.60	

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ /ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	
งานจ้างบริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			
- ค่าบริหารโครงการ	5,560.61	8,116.55	เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2560 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน วงเงินรวม 19,643 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561 บริษัทออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานว่าจ้าง CK เป็นผู้บริหารจัดการงานก่อสร้างและปรับปรุงอาคารบริหาร บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง และดำเนินการจัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (เพิ่มเติม) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินวงเงินรวม 558 ล้านบาท โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาว่าจ้างเป็นผู้บริหารโครงการข้างต้น ต่อมาเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2561 บริษัทออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานว่าจ้างเพื่อเร่งรัดการเปิดให้บริการเดินรถให้เร็วขึ้นกว่ากำหนด และติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายวงเงินรวม 898 ล้านบาท โดยไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขขอบเขตงานตามสัญญาเดิม ต่อมาเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2563 บริษัทออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติมอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าและงาน Civil Work ที่ได้รับมอบจาก รฟม. ซึ่งอยู่นอกเหนือขอบเขตงานตามสัญญาเดิมวงเงินรวม 293 ล้านบาท มูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ
- เจ้าหนี้การค้า	455.40	521.21	

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ /ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	
การเช่าอาคารวิริยะถาวร 2			
- ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน	8.44	7.88	บริษัทย่อย : บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) ทำสัญญาเช่าอาคารวิริยะถาวร 2 กับ CK เป็นระยะเวลา 3 ปี สิ้นสุดวันที่ 9 กรกฎาคม 2565 อัตราค่าเช่าสำนักงานดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้ให้เช่าคิดกับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอก
- เจ้าหนี้การค้า	0.09	0.08	

2. <u>รายการระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)</u>

รฟม. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า และ รฟม. เกี่ยวข้องกันกับบริษัท เนื่องจากเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ในสัดส่วนร้อยละ 8.22[2] ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้วของบริษัท ทั้งนี้ ผู้บริหารของ รฟม. คือ นางณฐมณ บุนนาค เป็นกรรมการบริษัท

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ /ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	
เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์			
- ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์	393.65	355.66	เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานที่กำหนดให้บริษัทต้องปฏิบัติตามสัญญา
- ค่าตอบแทนรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	5,086.37	3,495.20	
- ค่าภาษีโรงเรือน	14.81	1.59	
- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	213.21	125.15	
การเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา			
- ค่าตอบแทนการใช้พื้นที่	9.21	0.99	BMN เช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา อัตราค่าเช่าตามราคาตลาด
- ค่าภาษีโรงเรือน	1.32	10.23	

[2] ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้นของบริษัท วันที่ 23 สิงหาคม 2562

3. <u>รายการระหว่างบริษัท กับ บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (“CKP”)</u>

CKP ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ และให้บริการงานที่ปรึกษาและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการผลิตไฟฟ้า CKP เกี่ยวข้องกันกับบริษัท โดยบริษัทถือหุ้นใน CKP ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ร้อยละ 16.17 ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว บริษัท และ CKP มี CK เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดย ณ วันที่ 23 สิงหาคม 2562 CK ถือหุ้นบริษัทร้อยละ 31.32 ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว และ ณ วันที่ 2 พฤษภาคม 2562 CK ถือหุ้นใน CKP ร้อยละ 27.22 ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว ทั้งนี้ CKP และบริษัทมีกรรมการร่วมกัน คือ นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ และกรรมการของ CKP คือ นายประเสริฐ มริตตนะพร เป็นคู่สมรสของนางพเยาว์ มริตตนะพร กรรมการผู้จัดการของบริษัท และรักษาการกรรมการผู้จัดการของ NECL

รายการ	**ขนาดของรายการ (ล้านบาท)**		**ลักษณะรายการ /ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ**
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	**รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61**	
กำไรจากการขายหุ้นใน บจก.ไซยะบุรี พาวเวอร์	-	244.16	เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2561 บริษัทได้ขายหุ้นที่ถืออยู่ใน บจก.ไซยะบุรี พาวเวอร์ ทั้งหมดให้กับ CKP โดยมีกำไรจากการขายหุ้นในงบกำไรขาดทุนรวม เป็นจำนวนเงิน 244 ล้านบาท รายการเกี่ยวโยงกันดังกล่าวเป็นไปตามปกติธุรกิจ และมีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปซึ่งได้รับอนุมัติหลักการในการดำเนินการจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทแล้ว

ส่วนที่ 3 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

สรุปรายงานการสอบบัญชี

บริษัทสำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อยได้ตรวจสอบงบการเงินรวมซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยมีความเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน	2562		2561		2560	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	703,750,307	0.63	526,200.490	0.51	2,627,062,725	2.66
เงินลงทุนชั่วคราว	1,157,746,702	1.04	1,282,474,987	1.24	1,449,457,222	1.47
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	205,697,086	0.18	150,016,110	0.14	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	481,786,671	0.43	514,055,818	0.50	426,286,028	0.43
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,649,683,274	1.48	1,649,683,274	1.59	1,649,683,274	1.67
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น						
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	83,599,640	0.08	78,021,423	0.07	72,857,362	0.07
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	128,148,743	0.11	-	-	-	-
อื่นๆ	37,165,898	0.03	16,137,066	0.01	54,723,835	0.05
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,447,578,321	3.98	4,216,589,168	4.06	6,280,070,446	6.35
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,210,731,614	8.25	10,860,414,888	10.46	12,510,098,163	12.65
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	6,368,744,918	6.13	9,592,230,802	9.70
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	17,096,827,328	15.31	6,688,646,612	6.44	1,654,862,090	1.67
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120,357,493	0.11	120,357,493	0.12	120,357,493	0.12
อาคารและอุปกรณ์	311,376,837	0.28	323,936,668	0.31	361,168,428	0.37
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	32,253,366,737	28.88	35,146,019,997	33.85	38,448,873,562	38.87
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	61,467,080	0.06	390,198,219	0.38	719,073,059	0.73
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	42,338,899,443	37.91	35,427,555,680	34.12	25,954,096,373	26.24
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	644,950,810	0.58	654,691,451	0.63	666,742,626	0.67
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	5,086,367,785	4.54	3,495,195,243	3.37	2,487,433,243	2.51
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	74,027,004	0.06	84,777,999	0.08	75,257,871	0.08
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	6,951,994	0.01	6,312,191	0.01	4,997,667	0.01
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	43,867,537	0.03	47,468,811	0.04	44,103,679	0.03
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	107,249,191,662	96.02	99,614,320,170	95.94	92,639,295,056	93.65
รวมสินทรัพย์	111,696,769,983	100.00	103,830,909,338	100.00	98,919,365,502	100.00

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2562		2561		2560	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	3,250,000,000	2.91	2,814,594,224	2.71	3,629,184,736	3.67
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,938,481,838	1.74	1,683,472,969	1.62	2,107,884,865	2.13
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,166,120,069	2.83	3,041,760,069	2.93	3,808,760,069	3.85
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,500,000,000	2.24	5,000,000,000	4.82	-	-
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	212,234,424	0.19	163,117,129	0.16	138,261,714	0.14
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	79,946,797	0.07	65,265,286	0.06	54,367,547	0.05
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	25,467,515	0.02	69,746,084	0.07	62,132,371	0.06
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	1,546,891,698	1.49	1,600,000,000	1.62
หนี้สินหมุนเวียนอื่น						
เงินประกันผลงาน	56,227,880	0.05	27,735,192	0.03	18,312,525	0.02
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	61,238,396	0.05	76,044,732	0.07	56,978,843	0.06
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง	99,118,066	0.09	90,510,248	0.09	94,180,664	0.10
อื่นๆ	40,071,839	0.04	27,701,626	0.02	12,761,310	0.01
รวมหนี้สินหมุนเวียน	11,428,906,824	10.23	14,606,839,257	14.07	11,582,824,644	11.71
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	21,745,560,898	19.46	18,373,779,608	17.70	25,801,112,363	26.08
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	35,670,826,818	31.94	33,169,822,210	31.95	28,170,623,095	28.48
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	112,685,174	0.10	21,808,675	0.02	52,954,374	0.05
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิจากส่วนที่ถึง						
กำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	1,411,401,698	1.43
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	886,390,430	0.79	686,898,092	0.65	483,787,045	0.49
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,025,459,610	2.71	1,353,842,048	1.30	217,152,225	0.22
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	3,758,883	0.01	5,892,925	0.01	20,211,885	0.02
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	61,444,681,813	55.01	53,612,043,558	51.63	56,157,242,685	56.77
รวมหนี้สิน	72,873,588,637	65.24	68,218,882,815	65.70	67,740,067,329	68.48

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2562		2561		2560	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนเรือนหุ้น						
ทุนจดทะเบียน						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	13.68	15,285,000,000	14.72	15,285,000,000	15.45
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	13.68	15,285,000,000	14.72	15,285,000,000	15.45
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	5.21	5,816,938,084	5.60	5,816,938,084	5.88
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(256,942,521)	-0.23	(75,770,451)	-0.07	(32,148,702)	-0.03
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	1,379,090,000	1.23	1,232,890,000	1.19	1,077,490,000	1.09
ยังไม่ได้จัดสรร	15,052,068,973	13.48	12,133,780,735	11.69	8,948,481,343	9.05
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	1,504,565,153	1.35	1,105,927,958	1.06	(27,575,760)	-0.03
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	38,780,719,689	34.72	35,498,766,326	34.19	31,068,184,965	31.41
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	42,461,657	0.04	113,260,197	0.11	111,113,208	0.11
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	38,823,181,346	34.76	35,612,026,523	34.30	31,179,298,173	31.52
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	111,696,769,983	100.00	103,830,909,338	100.00	98,919,365,502	100.00

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุน	2562		2561		2560	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	10,302,412,750	50.49	10,173,901,910	53.30	9,956,687,741	64.68
รายได้จากธุรกิจระบบราง	5,022,100,349	24.61	4,736,002,363	24.81	4,520,903,061	29.37
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	782,564,040	3.84	704,536,036	3.69	675,836,158	4.39
รายได้อื่น						
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	181,078,813	0.89	499,393,573	2.62	11,887,334	0.07
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	3,408,628,533	16.71	2,496,266,396	13.08	-	-
ดอกเบี้ยรับ	392,633,384	1.92	450,618,868	2.36	175,173,105	1.14
เงินปันผลรับ	257,868,552	1.26	-	-	-	-
อื่นๆ	56,312,532	0.28	26,601,445	0.14	52,743,740	0.35
รวมรายได้	20,403,598,953	100.00	19,087,320,591	100.00	15,393,231,139	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,991,458,088	9.76	1,837,541,483	9.63	1,735,419,841	11.27
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	3,796,981,929	18.61	3,541,571,456	18.55	3,352,428,083	21.78
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	210,292,457	1.03	169,940,207	0.89	177,294,401	1.15
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว						
และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	4,048,131,964	19.84	4,036,823,398	21.15	3,694,893,202	24.00
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ						
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	263,394,239	1.29	188,047,080	0.99	246,289,965	1.60
ค่าใช้จ่ายในการขาย	139,622,388	0.68	111,421,323	0.58	95,313,153	0.62
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,196,759,191	5.87	1,252,317,805	6.56	1,049,120,611	6.82
รวมค่าใช้จ่าย	11,646,640,256	57.08	11,137,662,752	58.35	10,350,759,256	67.24
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	8,756,958,697	42.92	7,949,657,839	41.65	5,042,471,883	32.76
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	172,910,981	0.85	432,797,238	2.27	405,916,311	2.63
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	8,929,869,678	43.77	8,382,455,077	43.92	5,448,388,194	35.39
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(1,723,062,346)	-8.45	(1,857,460,775)	-9.74	(1,610,435,067)	-10.46
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	7,206,807,332	35.32	6,524,994,302	34.18	3,837,953,127	24.93
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(1,754,942,103)	-8,60	(1,189,146,759)	-6.23	(695,602,106)	-4.52
กำไรสำหรับปี	5,451,865,229	26.72	5,335,847,543	27.95	3,142,351,021	20.41

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุน (ต่อ)	2562		2561		2560	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
การแบ่งปันกำไร						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	5,434,819,325	26.64	5,317,038,037	27.86	3,123,129,324	20.29
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	17,045,904	0.08	18,809,506	0.09	19,221,697	0.12
	5,451,865,229	26.72	5,335,847,543	27.95	3,142,351,021	20.41
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.36		0.35		0.20	

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2562		2561		2560	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
กำไรสำหรับปี	5,451,865,229	26.72	5,335,847,543	27.95	3,142,351,021	20.41
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น						
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	(72,701,199)	-0.36	24,916,559	0.13	(27,476,773)	-0.18
กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย - สุทธิจากภาษีเงินได้	482,287,536	2.36	1,112,425,756	5.83	-	-
บันทึกรับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วมเนื่องจาก						
การโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	(9,019,502)	-0.04	(37,094,724)	-0.19	-	-
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม	(1,929,640)	-0.01	33,256,127	0.17	72,725,277	0.47
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้	398,637,195	1.95	1,133,503,718	5.94	45,248,504	0.29
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	(77,357,601)	-0.38	10,711,355	0.06	45,830,261	0.30
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม	-	-	-	-	(2,635,896)	-0.01
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	(77,357,601)	-0.38	10,711,355	0.06	43,194,365	0.29
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	321,279,594	1.57	1,144,215,073	6.00	88,442,869	0.58
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	5,773,144,823	28.29	6,480,062,616	33.95	3,230,793,890	20.99
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	5,755,875,433	28.21	6,461,253,110	33.85	3,213,133,396	20.87
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	17,269,390	0.08	18,809,506	0.10	17,660,494	0.12
	5,773,144,823	28.29	6,480,062,616	33.95	3,230,793,890	20.99

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด	2562	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรก่อนภาษี	7,206,807,332	6,524,994,302	3,837,953,127
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	4,026,462,692	3,866,567,954	3,544,655,128
โอนกลับค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(3,971,546)	(272,590)	272,590
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	(181,078,813)	(499,393,573)	(11,887,334)
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	(24,997,738)	(10,442,237)	(29,720,956)
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	(3,408,628,533)	(2,496,266,396)	-
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(1,331,425)	(1,639,242)	6,028,232
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	393,651,735	355,662,416	384,806,190
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	397,839,441	464,364,839	495,800,643
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	102,201,396	220,232,028	76,747,586
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(172,910,981)	(432,797,238)	(405,916,311)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	276	102,702	(105,460)
ดอกเบี้ยรับ	(392,633,384)	(450,618,868)	(175,173,105)
เงินปันผลรับ	(257,868,552)	-	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,670,220,735	1,662,162,353	1,572,881,432
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	-	98,665,000	-
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	9,353,762,635	9,031,321,450	9,296,341,762
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(55,680,976)	(150,016,110)	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(7,760,875)	(43,104,677)	155,095,799
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,649,683,274	1,649,683,275	412,420,819
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(11,393,416)	85,434,222	101,986,629
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(3,048,985)	(3,438,527)	13,393,495
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(1,894,886,245)	(1,350,459,625)	(1,252,089,706)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	181,841,193	21,244,663	8,049,920
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	49,117,295	24,855,415	26,290,336
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	14,681,511	10,897,739	11,053,550
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	34,359,081	27,513,762	(8,194,092)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(2,134,042)	(14,318,960)	2,229,724
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(11,000,415)	(10,325,738)	(7,740,208)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,616,000,000)	(1,600,000,000)	(1,500,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,681,540,035	7,949,286,889	7,258,838,028
รับดอกเบี้ย	392,634,064	452,272,207	139,602,025
จ่ายภาษีเงินได้	(332,798,583)	(334,491,602)	(248,930,830)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,747,375,516	8,067,067,494	7,149,509,223

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด (ต่อ)	2562	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	17,447,889,696	13,949,038,431	19,366,871,411
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	(17,290,610,050	(13,767,671,038	(14,833,370,394)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	(269,240,000)	(60,284,267)	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	398,386,200	540,351,710	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาวอื่น	78,219,853	2,075,443,606	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(400,000,000)	(107,436,375)	(417,012,300)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	-	769,741,462
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้			
สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	1,695,689	3,215,729	7,706,184
ซื้ออุปกรณ์	(46,552,497)	(23,042,080)	(89,131,306)
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าอุปกรณ์	-	-	(77,040)
รับดอกเบี้ย	-	4,676,477	21,484,010
รับเงินปันผล	488,801,682	493,938,904	551,455,191
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(29,307,405)	(390,955)	(65,000,000)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน			
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(6,840,809,764)	(9,963,513,656)	(7,906,570,615)
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(706,974,948)	(284,809,045)	(130,085,647)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	(378,623,301)	(181,764,061)	(48,805,714)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(15,722,417)	(30,649,444)	(25,644,761)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(7,562,847,262)	(7,352,896,064)	(2,798,439,519)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	4,882,000,000	10,000,000,000	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(4,448,000,000)	(10,816,000,000)	(1,088,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	6,530,000,000	5,300,000,000	500,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(3,041,760,069)	(13,475,010,069)	(3,536,448,559)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	5,000,000,000	10,000,000,000	5,000,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(5,000,000,000)	-	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(11,516,532)	(181,553,849)	(8,219,329)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,618,951,836)	(1,655,419,747)	(1,534,140,236)
จ่ายเงินปันผล	(2,292,750,000)	(1,987,050,000)	(1,834,200,000)
เงินสดสุทธิจากใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(978,437)	(2,815,033,665)	(2,501,008,124)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	177,549,817	(2,100,862,235)	1,850,061,580
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	526,200,490	2,627,062,725	777,001,145
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	703,750,307	526,200,490	2,627,062,725

13.2 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	หน่วย	2562	2561	2560
อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.28	0.20	0.46
2. อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.26	0.19	0.45
3. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.50	0.52	0.68
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (PROFITABILITY RATIO)				
4. อัตรากำไรขั้นต้น	%	35.99	37.40	39.25
5. อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	%	62.84	65.77	75.11
6. อัตรากำไรสุทธิ	%	18.66	20.35	20.45
7. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	8.38	9.90	10.31
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)				
8. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	3.24	3.76	3.75
9. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	9.80	10.57	10.81
10. อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.17	0.18	0.18
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)				
11. อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.37	1.34	1.37
12. อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	7.04	7.41	6.06
13. อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)	เท่า	6.67	6.00	5.72
ข้อมูลต่อหุ้น (Per Share DATA)				
14. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	2.54	2.32	2.03
15. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.36	0.35	0.20
16. เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	0.15	0.15	0.13

หมายเหตุ บริษัทไม่ได้แสดงอัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ ระยะเวลาชำระหนี้ และ Cash Cycle เนื่องจากเป็นอัตราส่วนที่ไม่เหมาะสมสำหรับการพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากบริษัทมีลูกหนี้การค้า และเจ้าหนี้การค้าอยู่ในระดับที่ไม่มีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินข้างต้นไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดีให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทมีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2562 ของบริษัทและบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

(ดร.วีรพงษ์ รามางกูร)	(นางพเยาว์ มริตตนะพร)
ประธานกรรมการบริษัท	กรรมการผู้จัดการ
26 กุมภาพันธ์ 2563	26 กุมภาพันธ์ 2563

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

สรุปเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นในปี 2562

1. การถือหุ้นในบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (BMN)

เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2562 บริษัทได้ซื้อหุ้น BMN ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท จำนวน 5.08 ล้านหุ้น หรือร้อยละ 20 ของหุ้นทั้งหมดของ BMN จากผู้ถือหุ้นเดิม ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน BMN เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 69.67 เป็นร้อยละ 89.67

2. การจ่ายเงินปันผล

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลจากผลประกอบการปี 2561 ในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท ซึ่งบริษัทได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลไปแล้วในอัตราหุ้นละ 0.06 บาท เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2561 และจ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายในอัตราหุ้นละ 0.09 บาท ในวันที่ 22 พฤษภาคม 2562

เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ในอัตราหุ้นละ 0.06 บาท ซึ่งบริษัทได้จ่ายแล้วเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2562

3. การเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนใน บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (TTW)

ในระหว่างไตรมาสที่ 2 ปี 2562 บริษัทได้ขายหุ้น TTW บางส่วน ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นใน TTW ลดลงเหลือร้อยละ 18.47 และได้โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนใน TTW จากเดิมที่จัดประเภทเป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วม เป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายเพื่อให้สอดคล้องกับสัดส่วนเงินลงทุนและวัตถุประสงค์ในการลงทุนของบริษัท โดยมีกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนสุทธิจากภาษี จำนวน 2,334 ล้านบาท

4. ความก้าวหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

ณ 31 ธันวาคม 2562 ความก้าวหน้าการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง - หลักสอง และ บางซื่อ - ท่าพระ) อยู่ที่ร้อยละ 97 เร็วกว่าแผนงานเล็กน้อย ในระหว่างปี 2562 บริษัทได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเป็นช่วงๆ โดยไม่คิดค่าโดยสาร ดังนี้

- สถานีวัดมังกร ถึงสถานีท่าพระ ตั้งแต่วันที่ 29 กรกฎาคม 2562
- สถานีบางไผ่ ถึงสถานีบางหว้า ตั้งแต่วันที่ 24 สิงหาคม 2562
- สถานีเพชรเกษม 48 ถึงสถานีหลักสอง ตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน 2562
- สถานีบางโพ ถึงสถานีสิรินธร ตั้งแต่วันที่ 4 ธันวาคม 2562
- สถานีบางยี่ขัน ถึงสถานีจรัญฯ 13 ตั้งแต่วันที่ 23 ธันวาคม 2562

ทั้งนี้ ส่วนต่อขยายระยะที่ 2 (สถานีหัวลำโพง - สถานีหลักสอง) ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเดิมที่สถานีหัวลำโพง เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 และมีกำหนดเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ครบทั้งสายทางภายในเดือนมีนาคม 2563

5. การยุติข้อพิพาทโดยการขยายระยะเวลาสัมปทาน

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่างบริษัท บริษัทย่อย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัท บริษัทย่อย และ กทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

ทางด่วน	ส่วนแบ่งรายได้ กทพ. : บริษัท/บริษัทย่อย	ระยะเวลาที่ขยาย	สิทธิต่อขยาย ที่เหลือ *
ขั้นที่ 2 ส่วนเอ บี ซี	ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ส่วนเอ บี 60 : 40 ส่วนซี 0 : 100	15 ปี 8 เดือน ถึง ต.ค. 2578	4 ปี 4 เดือน
ขั้นที่ 2 ส่วนดี	0 : 100	8 ปี 6 เดือน ถึง ต.ค. 2578	11 ปี 6 เดือน
บางปะอิน-ปากเกร็ด	0 : 100	9 ปี 1 เดือน ถึง ต.ค. 2578	10 ปี 11 เดือน

* ระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม

ปรับขึ้นค่าผ่านทางแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปีนับจากวันที่ 1 กันยายน 2561 สำหรับสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทุกระยะเวลา 10 ปีนับจากวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 สำหรับสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ตามอัตราที่ระบุในสัญญา

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทเปรียบเทียบระหว่างปี 2562 และปี 2561

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2562	ปี 2561	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	10,302	10,174	128	1.3
รายได้จากธุรกิจระบบราง	5,022	4,736	286	6.0
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	783	705	78	11.1
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	16,107	15,615	492	3.2
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	*380*	*435*	*(55)*	*-12.6*
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	181	499	(318)	-63.7
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	3,409	2,496	913	36.6
รายได้อื่น	327	43	284	660.5
รวมรายได้	20,404	19,088	1,316	6.9
ต้นทุนการให้บริการ	10,311	9,775	536	5.5
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	1,336	1,364	(28)	-2.1
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	1,343	1,422	(79)	-5.6
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	*380*	*435*	*(55)*	*-12.6*
รวมค่าใช้จ่าย	13,370	12,996	374	2.9
กำไรก่อนภาษีเงินได้	7,034	6,092	942	15.5
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,755	1,189	566	47.6
กำไรก่อนรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและ NCI	5,279	4,903	376	7.7
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม-สุทธิ	173	433	(260)	-60.0
NCI	(17)	(19)	2	10.5
กำไรส่วนที่เป็นของบริษัท	**5,435**	**5,317**	**118**	**2.2**
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.36	0.35	0.01	

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจหลัก 16,107 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 492 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 โดยรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 128 ล้านบาท รายได้ค่าโดยสารและรับจ้างเดินรถเพิ่มขึ้น 286 ล้านบาท และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น 78 ล้านบาท

กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนในปี 2562 ต่ำกว่าปีก่อน 318 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2561 มีกำไรจากการขายหุ้นทั้งหมดที่ถืออยู่ในบริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด และมีกำไรจากการขายหุ้นบางส่วนในบริษัท ซีเคพาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (CKP) ในขณะที่ปี 2562 มีเพียงกำไรจากการขายหุ้นบางส่วนในบริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (TTW) ทั้งนี้การขายหุ้นบางส่วนใน CKP และ TTW ส่งผลให้ในปี 2561 มีกำไรจากการเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนใน CKP 2,496 ล้านบาท และในปี 2562 มีกำไรจากการเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนใน TTW 3,409 ล้านบาท นอกจากนี้ภายหลังการเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน บริษัทต้องบันทึกรับรู้รายได้จากเงินปันผลแทนการรับรู้ส่วนแบ่งรายได้จากบริษัทร่วมตามหลักการบัญชี ทำให้รายได้อื่นของปี 2562 ซึ่งมีองค์ประกอบของเงินปันผลรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่ส่วนแบ่งรายได้จากบริษัทร่วมลดลง

ในด้านต้นทุนการให้บริการ จำนวน 10,311 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 536 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.5 สาระสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงาน และค่าใช้จ่ายจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายระยะที่ 2 ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา รวมถึงค่าตัดจำหน่าย ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร จำนวน 1,336 ล้านบาท ลดลง 28 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 ในส่วนของค่าใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 1,343 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 79 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.6 และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ จำนวน 1,755 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 566 ล้านบาท หรือร้อยละ 47.6 สาระสำคัญจากภาษีของกำไรจากการเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนใน TTW ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่เงินสด

ภาพรวมในปี 2562 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 5,435 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 118 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.2

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 10,302 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 128 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 รายได้ที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (SOE) โดยในปี 2562 นี้ SOE มีปริมาณจราจรเฉลี่ยวันละ 64,253 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการเรียนรู้ของผู้ใช้บริการ รวมถึงการเปิดให้บริการทางเชื่อมต่อ SOE กับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) เมื่อปลายเดือนกันยายน 2561 ในส่วนทางด่วนขั้นที่ 1 ขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด รายได้ค่าผ่านทางใกล้เคียงกับปีก่อน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทาง ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วและค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน สำหรับปี 2562 มีจำนวน 6,040 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 165 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.8 ซึ่งสาระสำคัญมาจากค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้าง

2. ธุรกิจระบบราง

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 5,022 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 286 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 สาระสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเนื่องจากปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในส่วนของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายระยะที่ 2 ช่วงหัวลำโพง - หลักสอง เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 ซึ่งส่งผลบวกต่อรายได้ค่าโดยสาร โดยจำนวนผู้โดยสารของสายสีน้ำเงินในปี 2562 เฉลี่ยวันละ 336,849 เที่ยว เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 8.1 หากพิจารณาเฉพาะไตรมาส 4 ปี 2562 ภายหลังเปิดให้บริการส่วนต่อขยายระยะที่ 2 กับไตรมาส 4 ปี 2561 ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ร้อยละ 17.9

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สำหรับปี 2562 มีจำนวน 4,008 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 321 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.7 จากค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาและค่าใช้จ่ายจากการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายระยะที่ 2 ช่วงหัวลำโพง - หลักสอง

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในปี 2562 จำนวน 783 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 78 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.1 ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าปลีกใน Metro Mall ซึ่งได้ทยอยปรับปรุงพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานีรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลเดิมที่เป็นอยู่ให้สวยงามและทันสมัย ดึงดูดผู้ใช้บริการมากขึ้น ในส่วนรายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณาและการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเนื่องจากการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายระยะที่ 2 ช่วงหัวลำโพง - หลักสอง

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ สำหรับปี 2562 มีจำนวน 263 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 50 ล้านบาท หรือร้อยละ 23.5 ตามการเพิ่มขึ้นของรายได้

ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
สินทรัพย์รวม	111,697	103,831	7,866	7.6
หนี้สินรวม	72,874	68,219	4,655	6.8
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	38,823	35,612	3,211	9.0

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 111,697 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,866 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.6 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2561 สาเหตุหลักจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย และการเพิ่มขึ้นของงานระหว่างก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย มีหนี้สินรวม จำนวน 72,874 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,655 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.8 เมื่อเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมาจากการเบิกใช้สินเชื่อเพื่อใช้ในโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินส่วนต่อขยายซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 38,823 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,211 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2561 จากกำไรสุทธิจากการดำเนินงานและกำไรจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย

กระแสเงินสด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 704 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีก่อน 178 ล้านบาท

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2562
เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงาน	7,741
เงินสดสุทธิกิจกรรมลงทุน	(7,562)
เงินสดสุทธิกิจกรรมจัดหาเงิน	(1)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	178
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	526
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	704

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 6,841 ล้านบาท จ่ายค่างานก่อสร้างสะพานกลับรถยนต์และสะพานกลับรถจักรยานยนต์บนถนนเลียบทางรถไฟ และปรับปรุงทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง จำนวน 707 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน เป็นการรับเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวสุทธิ จำนวน 3,922 ล้านบาท จ่ายเงินปันผล 2,293 ล้านบาท และจ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,630 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ *

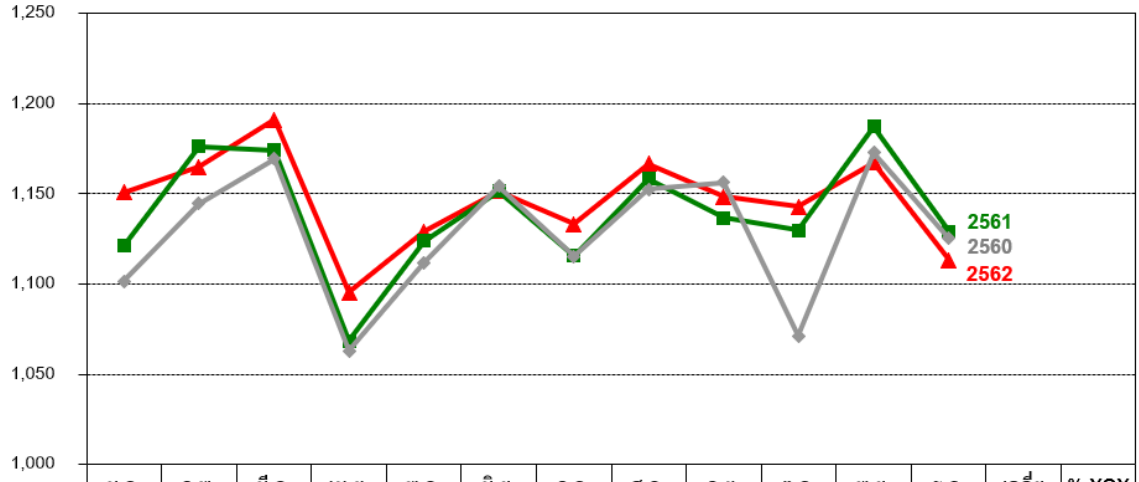
รายการ	หน่วย	ปี 2562	ปี 2561
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	18.66	20.35
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	8.38	9.90
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	3.24	3.76
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.62	1.59
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.37	1.34

อัตราส่วนทางการเงินของการทำกำไรลดลง เนื่องจากปีก่อนมีกำไรจากการขายเงินลงทุนซึ่งสูงกว่าปีปัจจุบัน

* ผลการดำเนินงานคำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากผลการดำเนินงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ และผลตอบแทนจากการลงทุนในบริษัทอื่น จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้
ไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และไม่รวมรายการกำไรจากการเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

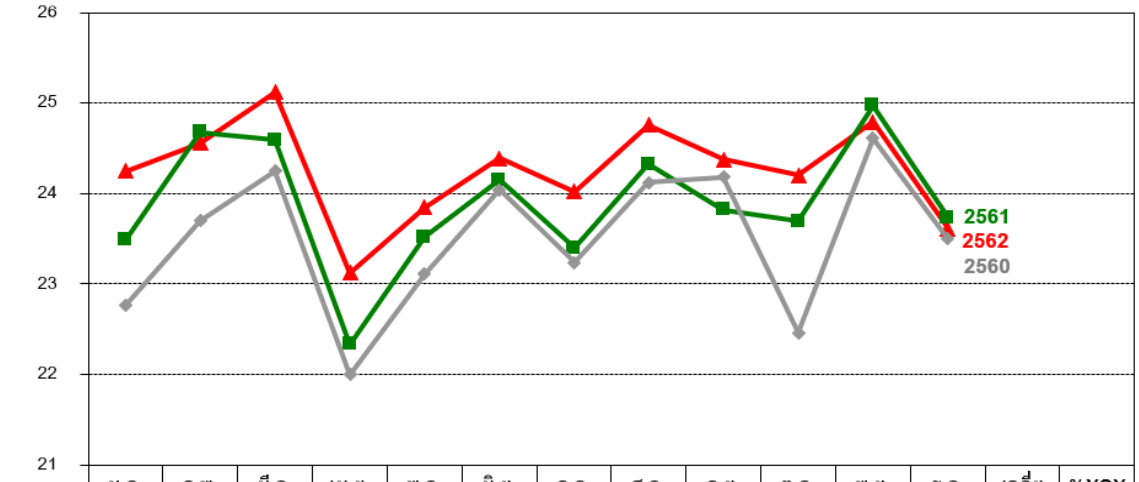
(พันเที่ยว/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	% YOY
2562		1,150.6	1,164.7	1,190.9	1,095.4	1,128.9	1,151.4	1,133.3	1,166.6	1,148.2	1,142.8	1,167.1	1,113.1	1,146.0	0.61%
2561		1,121.2	1,176.2	1,174.1	1,068.3	1,123.8	1,151.5	1,115.6	1,158.4	1,136.7	1,129.7	1,187.3	1,129.0	1,139.1	0.99%
2560		1,101.4	1,144.4	1,169.2	1,063.1	1,111.8	1,154.0	1,115.3	1,152.4	1,156.3	1,071.3	1,172.7	1,125.2	1,127.9	2.93%
%YOY	62/61	2.62%	-0.98%	1.43%	2.54%	0.45%	-0.01%	1.59%	0.71%	1.01%	1.16%	-1.70%	-1.41%	0.61%	
	61/60	1.80%	2.78%	0.42%	0.49%	1.08%	-0.22%	0.03%	0.52%	-1.70%	5.45%	1.24%	0.34%	0.99%	

รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

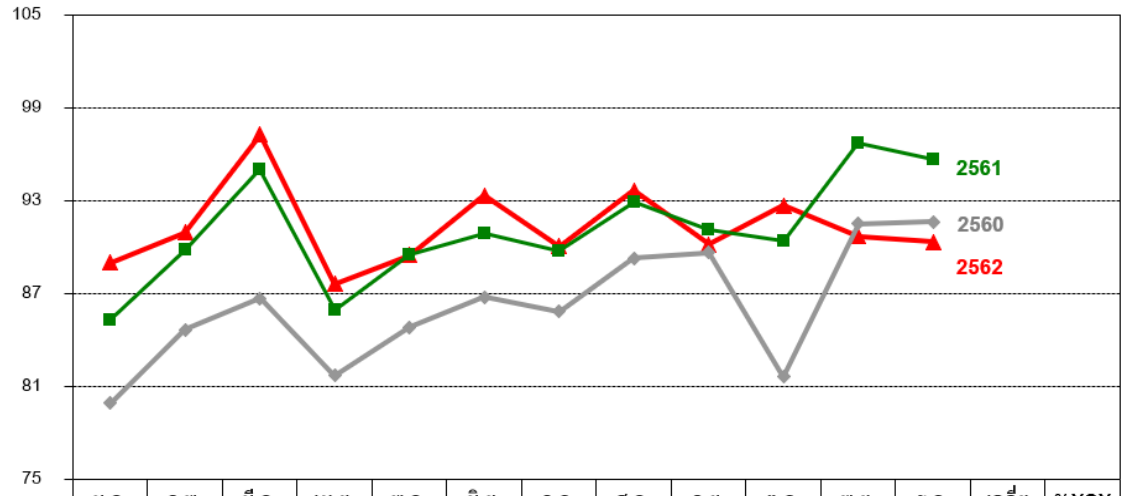
(ล้านบาท/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2562		24.25	24.56	25.12	23.12	23.85	24.39	24.02	24.76	24.38	24.20	24.79	23.61	24.25	1.54%
2561		23.49	24.68	24.59	22.33	23.52	24.15	23.40	24.32	23.82	23.69	24.97	23.73	23.88	1.66%
2560		22.77	23.70	24.25	22.00	23.11	24.04	23.24	24.12	24.18	22.46	24.61	23.50	23.49	7.80%
%YOY	62/61	3.24%	-0.49%	2.16%	3.54%	1.40%	0.99%	2.65%	1.81%	2.35%	2.15%	-0.72%	-0.51%	1.54%	
	61/60	3.16%	4.14%	1.40%	1.50%	1.77%	0.46%	0.69%	0.83%	-1.49%	5.48%	1.46%	0.98%	1.66%	

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

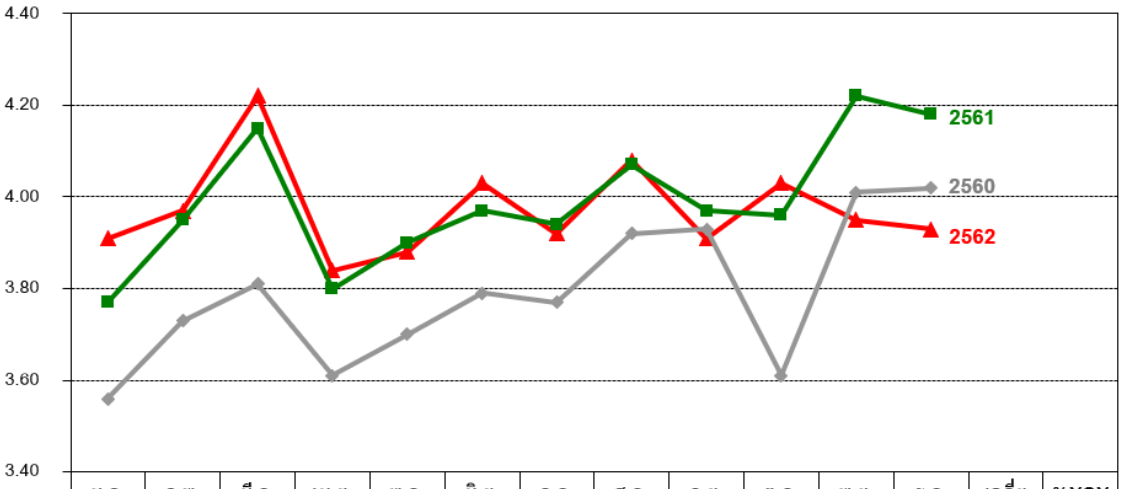
(พันเที่ยว/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2562		88.96	90.93	97.24	87.60	89.45	93.30	90.01	93.63	90.13	92.68	90.68	90.31	91.25	0.19%
2561		85.29	89.80	95.02	85.94	89.46	90.88	89.73	92.86	91.14	90.36	96.66	95.65	91.08	5.72%
2560		79.91	84.65	86.66	81.68	84.79	86.73	85.81	89.26	89.64	81.61	91.48	91.61	86.15	4.91%
%YOY	62/61	4.30%	1.26%	2.34%	1.93%	-0.01%	2.66%	0.31%	0.83%	-1.11%	2.57%	-6.19%	-5.58%	0.19%	
	61/60	6.73%	6.08%	9.65%	5.22%	5.51%	4.78%	4.57%	4.03%	1.67%	10.72%	5.66%	4.41%	5.72%	

รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

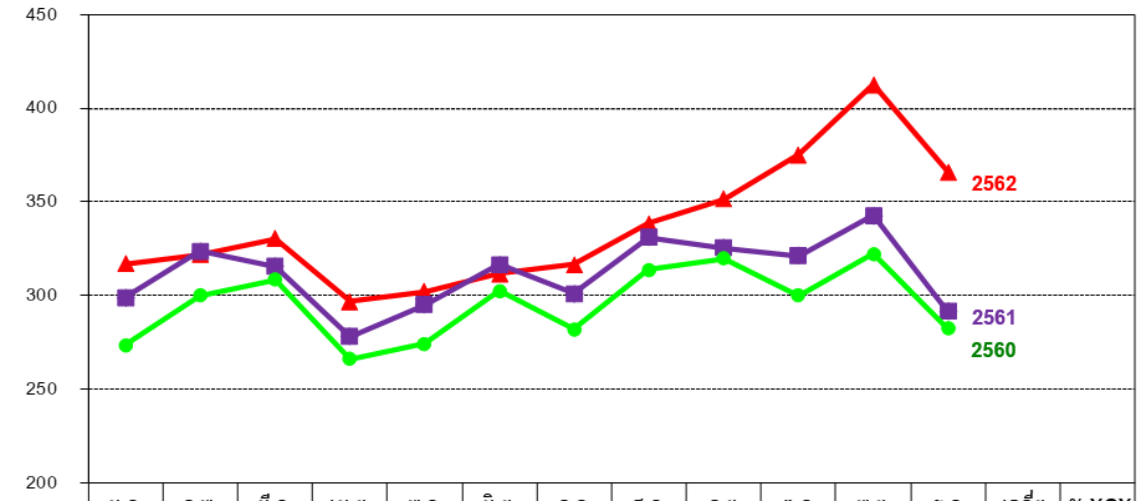
(ล้านบาท/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2562		3.91	3.97	4.22	3.84	3.88	4.03	3.92	4.08	3.91	4.03	3.95	3.93	3.97	-0.50%
2561		3.77	3.95	4.15	3.80	3.90	3.97	3.94	4.07	3.97	3.96	4.22	4.18	3.99	5.28%
2560		3.56	3.73	3.81	3.61	3.70	3.79	3.77	3.92	3.93	3.61	4.01	4.02	3.79	4.99%
%YOY	62/61	3.71%	0.51%	1.69%	1.05%	-0.51%	1.51%	-0.51%	0.25%	-1.51%	1.77%	-6.40%	-5.98%	-0.50%	
	61/60	5.90%	5.90%	8.92%	5.26%	5.41%	4.75%	4.51%	3.83%	1.02%	9.70%	5.24%	3.98%	5.28%	

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

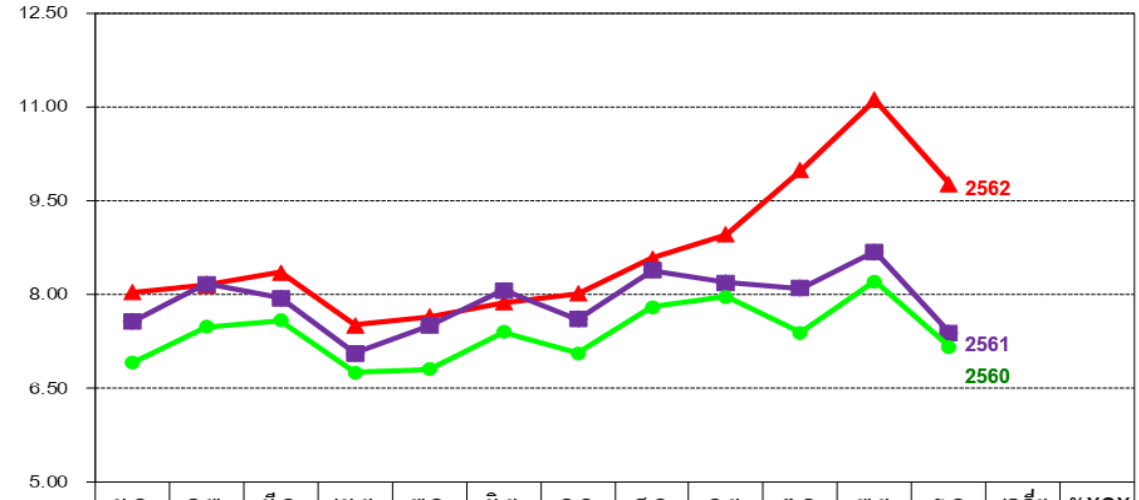
(พันเที่ยว/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	% YOY
2562		316.9	321.7	330.5	296.6	302.1	311.7	316.7	338.5	351.5	375.4	412.8	365.9	336.8	8.12%
2561		299.0	323.5	315.4	278.0	294.9	316.4	301.1	331.0	325.3	321.1	342.8	291.5	311.5	5.50%
2560		273.6	299.9	308.4	266.1	274.2	302.6	282.0	313.8	319.8	300.1	322.3	282.4	295.3	7.65%
%YOY	62/61	5.96%	-0.57%	4.80%	6.71%	2.44%	-1.49%	5.18%	2.27%	8.05%	16.90%	20.40%	25.50%	8.12%	
	61/60	9.30%	7.88%	2.25%	4.46%	7.55%	4.59%	6.77%	5.49%	1.72%	6.98%	6.36%	3.25%	5.50%	

รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(ล้านบาท/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2562		8.04	8.15	8.35	7.52	7.65	7.87	8.02	8.58	8.97	9.99	11.12	9.77	8.67	9.97%
2561		7.56	8.17	7.95	7.06	7.51	8.07	7.61	8.38	8.19	8.10	8.69	7.39	7.89	6.95%
2560		6.91	7.48	7.59	6.75	6.81	7.40	7.07	7.80	7.97	7.39	8.21	7.16	7.38	8.45%
%YOY	62/61	6.29%	-0.27%	5.10%	6.48%	1.90%	-2.45%	5.37%	2.39%	9.42%	23.29%	27.99%	32.17%	9.97%	
	61/60	9.47%	9.21%	4.76%	4.55%	10.25%	9.04%	7.69%	7.51%	2.80%	9.62%	5.81%	3.25%	6.95%	

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลระหว่างปีฉบับนี้แล้ว ด้วยความระมัดระวัง บริษัทขอรับรองว่าข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิด หรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทขอรับรองว่า

1. งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทและบริษัทย่อยแล้ว

2. บริษัทได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

3. บริษัทได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัทได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบของบริษัทแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มิชอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัทได้มอบหมายให้นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์ เลขานุการบริษัท เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของนายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์ กำกับไว้บริษัทจะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม	.....
2. นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม	.....

ผู้รับมอบอำนาจ

นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์	เลขานุการบริษัท	.....

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1 ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ประธานกรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	76	- Doctor of Law (Honorary) Webster University, St. Louis, USA - Ph.D. (Economics) University of Pennsylvania, USA - M.A. (Economics) University of Pennsylvania, USA - ปริญญาตรี สาขารัฐศาสตร์ (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่น 1 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 43/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2548 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บมจ. ฟินันซ่า
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการและกรรมการตรวจสอบ	บมจ. โพลีเพล็กส์ (ประเทศไทย)
					2537 - 2558	- ประธานกรรมการบริษัท	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2539 - 2555	- กรรมการ	บมจ. การบินกรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2551 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บจก. ไฟฟ้าน้ำงึม 2
					2549 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
					2538 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	บมจ. ดั๊บเบิ้ล เอ (1991)
					2547 - 2559	- นายกสมาคม	สมาคมไทย-ลาวเพื่อมิตรภาพ กระทรวงการต่างประเทศ
					2555 - 2556	- ประธานกรรมการ	ธนาคารแห่งประเทศไทย
2 นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ - รองประธานกรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	74	- ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตร์โยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตร์โยธา มหาวิทยาลัยนครพนม - ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตร์โยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน - ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิทยาศาสตร์ (ด้านวิศวกรรม) สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น - ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (วปรอ.366) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 50/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 18/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 13/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (หลักสูตร วตท.) รุ่น 4/2550	0.1767% (27,009,405 หุ้น) (ตนเอง 0.1610% , คู่สมรส 0.0157%)	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บมจ. ซีเค พาวเวอร์
					2555 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บมจ. ที่ทีตับบลิว
					2551 - ปัจจุบัน	- รองประธานกรรมการบริษัท	
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	บมจ. ช. การช่าง
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	
					2537 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	
					2537 - 2558	- กรรมการผู้จัดการใหญ่	
					2537 - 2558	- กรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2547 - 2558	- ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร	บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร	บจก. ไฟฟ้าน้ำงึม 2
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร	บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
					2539 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและ ผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
3 นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558) - ประธานกรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.พ. 2559) - กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	79	- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 2/2543 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรกรรมการอาชีพในทำเนียบ IOD CDC รุ่น 1/2550 (IOD Chartered Director) - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 27/2552 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่น 3/2553 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 12/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0053% (803,893 หุ้น)	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2557 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. ช. การช่าง
					2550 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบรรษัทภิบาล และ บริหารความเสี่ยง	
					2542 - ปัจจุบัน	- กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ	
					2550 - 2557	- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	
					2548 - 2558	- กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	มูลนิธิอาซาฮีกลาสแห่งประเทศไทย
					2534 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส	บมจ. กระจกไทย-อาซาฮี
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. เกียรติธานี คันทรีคลับ
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. พัทยา เอสเตท
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. เกียรติแลนด์
					2530 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. ไดอะโฟรม เคมิเคิล
					2558 - 2561	- กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. ไทยศรีประกันภัย
					2534 - 2561	- กรรมการ	บจก. กลาสเวย์
					2531 - 2560	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ศรีราชา รีสอร์ท
					2529 - 2560	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ซากาตะ-ไทย คอร์ปอเรชั่น
4 พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	81	- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง - วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า รุ่น 9 - หลักสูตรนายทหารราบชั้นต้น และการรบแบบจู่โจม โรงเรียนทหารราบ กองทัพบก สหรัฐอเมริกา - หลักสูตรหลักประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่น 6 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 33/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 7/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2548 - 2558	- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2542 - 2546	- กรรมการตรวจสอบ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บมจ. ดีบี เบิ้ล เอ (1991)
					2547	- รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงกลาโหม
					2546 - 2547	- รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและ ผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
5 ดร.อรรณพ ตันละมัย - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.พ. 2559)	69	- Ph. D. Engineering Management, University of Missouri, USA - M.B.A. (Quantitative Business Analysis), Indiana University, Bloomington, USA - M.S. in Engineering Management, University of Missouri, USA - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 154/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร The Audit Committee' s Role in Compliance and Ethical Culture Oversight สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2555 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริษัท และ ประธานกรรมการตรวจสอบ	**<u>บริษัทจดทะเบียน</u>** บมจ. เอ็มเค เรสโตรองต์ กรุ๊ป
					2544 - 2558	- กรรมการบริษัท	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2544 - 2558	- กรรมการตรวจสอบ	
					2554 - 2558	- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	
					2554 - 2558	- กรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	
					2559 - ปัจจุบัน	- คณบดี คณะบริหารธุรกิจ	**<u>บริษัทอื่น</u>** สถาบันเทคโนโลยีจิตรลดา
					2555 - 2559	- คณบดี วิทยาลัยการจัดการ	มหาวิทยาลัยมหิดล
					2550 - 2554	- คณบดี คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
					2542 - 2550	- ประธานคณะกรรมการดำเนินงานหลักสูตร บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี	

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและ ผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
6 นางวัลลภา อัสสกุล - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง [1] (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	69	- Master of Economics, University of Detroit, USA - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ เกียรตินิยมอันดับ 2 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 21/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 86/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 37/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 5/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ - กรรมการกำกับและตรวจสอบ	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ไทยสมุทรประกันชีวิต
					2555 - 2559	- กรรมการ	บมจ. วีนิไทย
					2553 - 2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2552 - 2558	- กรรมการอิสระ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2555 - 2558	- ประธานคณะกรรมการความเสี่ยง	
					2548 - 2550	- กรรมการ	
					2547 - 2550	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ และวาณิชธนกิจ	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
							บริษัทอื่น
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. โอเชียนพร็อพเพอร์ตี้
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. โอเชียน ดิเวลลอปเม้นท์
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. สยามเอสเตท
					2549 - 2559	- ประธานกรรมการสรรหา และพิจารณาค่าตอบแทน	บจก. ไทยสมุทรประกันชีวิต
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. อำพัน
					2553 - 2559	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
7 นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ - กรรมการบริษัท - กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	78	- ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - ปริญญาโท สาขารัฐศาสตร์ (การเมืองการปกครอง) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช - Executive Master of Business Administration Sasin Graduate Institute of Business Administration of Chulalongkorn University - Master of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - Bachelor of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 8/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 17/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. สยามสตีลอินเตอร์เนชั่นแนล
					2556 - 2559	- กรรมการ	บมจ. ซีเค พาวเวอร์
					2537 - 2558	- กรรมการ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2546 - 2558	- รองประธานกรรมการบริหาร	
					2550 - 2558	- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	
					2552 - 2558	- รองประธานกรรมการ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2545 - 2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	
							บริษัทอื่น
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. ไฟฟ้าน้ำงึม 2
					2549 - ปัจจุบัน	- นายกสภาสถาบัน	สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
					2539 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
					2552 - 2560	- ประธานกรรมการ	บจก. แบงคอก เมโทรเน็ทเวิร์ค
					2554 - 2556	- กรรมการ	บจก. ซีเค พาวเวอร์

หมายเหตุ : [1] นางวัลลภา อัสสกุล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2562 แทนพลเอกสำเภา ชูศรี ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2562

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและ ผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
8 ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	64	- M.S. (Civil Engineering) และ M.S. (Operations Research) Stanford University, USA , 1979 - B.S. (Civil Engineering, Mathematics) Virginia Military Institute, Virginia, USA , 1976 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่น 3 พ.ศ. 2556 สถาบันวิทยาการพลังงาน (วพน. 3) - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 50 (วปอ. 2550) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 33/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2537 - 2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					ต.ค.2558 - ปัจจุบัน	- นายทหารนอกราชการ (เกษียณ)	กระทรวงกลาโหม
					2556 - ก.ย.2558	- ประธานคณะที่ปรึกษากระทรวงกลาโหม	
					2555 - 2556	- รองปลัดกระทรวงกลาโหม (ด้านพลังงานและอุตสาหกรรมป้องกันประเทศ)	
					2552 - 2553	- ผู้อำนวยการสำนักงานสนับสนุน สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม	
9 นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	47	- Master of Engineering (Construction and Management) University of Michigan - Ann Arbor, USA. - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 155/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 35/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Understanding the Fundamental of Financial Statement (UFS) รุ่น 9/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร	บมจ. ทีทีดับบลิว
					2559 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มงานปฏิบัติการ	บมจ. ช.การช่าง
					2554 - 2558	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ	
					2557 - 2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
					ต.ค.2560-ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
					2552 - ต.ค.2560	- กรรมการ	
					2562 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก.รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก เชื่อมสามสนามบิน
					2555 - 2558	- กรรมการ	บจก. ทรานสิท เอ็กซ์เพิร์ท
10 นางสาวอาริศรา ธรมธัช กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 26 เม.ย.2562)	61	- M.B.A., Roosevelt University, USA - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ เกียรตินิยมอันดับ 2 มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 75/2549 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร ปรอ. รุ่นที่ 24 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2557 - ก.ย. 2561	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกิจภาครัฐ	บมจ. ธนาคารกรุงไทย
					2555 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกิจภาครัฐ	
					2548 - 2555	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารกลุ่ม กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ 2 สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ 1	
							บริษัทอื่น
					ม.ค. 2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บริษัท รักษาความปลอดภัยกรุงไทย ธุรกิจบริการ จำกัด
					เม.ย. 2557-เม.ย. 2562	- ประธานกรรมการ	บริษัท กรุงไทย ไอบีเจ ลิสซิ่ง จำกัด

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและ ผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
11 นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	63	- M.B.A. (Finance) Washington University, St.Louis, USA - Bachelor of Arts & Science Washington University, St.Louis, USA - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 10/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่น 14/2555 สถาบันวิทยาการตลาดทุน - หลักสูตรนักบริหารระดับสูงกิจการกระจายเสียงและ กิจการโทรทัศน์ รุ่นที่ 1/2556 สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่น 4/2557 สถาบันวิทยาการพลังงาน - หลักสูตรผู้บริหารการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PEP) รุ่น 1/2559	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2543 - ปัจจุบัน	- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่	บมจ. ธนาคารกรุงเทพ
					2546 - 2558	- กรรมการ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2546 - 2555	- กรรมการบริหาร	
							บริษัทอื่น
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. ไทยยามาฮ่ามอเตอร์
					2537 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. กรุงเทพ เอ็นยิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์
					2546 - 2559	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
					2543 - 2553	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)
12 นางณฐมณ บุนนาค - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 20 เม.ย. 2561)	55	- ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - ปริญญาโท สาขาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน (เกียรตินิยม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์เกษตร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 152/2561 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 61 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
							- ไม่มี -
							บริษัทอื่น
					2562-ปัจจุบัน	- รองผู้ว่าการ (การเงิน)	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
					2558-2562	- ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรักษาการรองผู้ว่าการ (การเงิน)	
					2556 – 2558	- ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ	
13 นายวิชาญ เอกรินทรากุล - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 27 ธ.ค. 2561)	55	- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมจราจรและขนส่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 161/2562 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
							- ไม่มี -
							บริษัทอื่น
					เม.ย. 2561 - ปัจจุบัน	- รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
					2558 - 2561	- รองผู้ว่าการฝ่ายวิชาการ	
					2553 - 2558	- ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน	
					2548 - 2553	- ผู้อำนวยการกองวางแผนและวิเคราะห์โครงการ	
					2547 - 2548	- ผู้อำนวยการกองวิศวกรรมทางด่วน	
					2559 - 2560	- กรรมการ	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
14 ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	62	- Dr.Techn. (Soil Mechanic), Univesity of Innbruck, Austria - ปริญญาตรี และปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 81/2549 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 19/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 36/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0196% (2,999,141 หุ้น)	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2543 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บมจ. ทีทีดับบลิว
					2549 - 2558	- กรรมการ	บมจ. ช. การช่าง
					2557 - 2558	- กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2554 - 2557	- รองประธานกรรมการบริหาร	
					2547 - 2558	- กรรมการ	
					2547 - 2554	- กรรมการบริหาร	
					2544 - 2553	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ	บมจ. ช.การช่าง
					2543 - 2554	- กรรมการผู้จัดการ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
15 นางพเยาว์ มิตตนะพร - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	62	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 48/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 9/2552 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (หลักสูตร วตท.) รุ่น 11/2553	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2558 - ปัจจุบัน	- กรรมการ - ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. ทีทีดับบลิว
					2550 - 2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2556 - 2557	- กรรมการ - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง	บมจ. ทีทีดับบลิว
							บริษัทอื่น
					2550 - ปัจจุบัน	- รักษาการกรรมการผู้จัดการ	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	
					2554 - 2557	- กรรมการ	บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์
16 นายสงวน คุณาธินันท์ - รองกรรมการผู้จัดการวิศวกรรมทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	59	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 101/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ	บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2557 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2549 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม	
							บริษัทอื่น
							- ไม่มี -

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและ ผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
17 นางสุดฤทัย พรหมมาตร - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	56	- M.B.A. (Financial Accounting) Northrop University, Inglewood, California, USA - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 151/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ	บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2557 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2550 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	
							บริษัทอื่น
							- ไม่มี -
18 นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมี์ - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร - เลขานุการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	53	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (CPA) - ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (CIA) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 102/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 9/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร	บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2557 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2555 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร	
					2551 - 2558	- เลขานุการบริษัท	
					2554	- ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหารทั่วไป	
					2551 - 2554	- ผู้อำนวยการอาวุโสสำนักกรรมการผู้จัดการ	
							บริษัทอื่น
							- ไม่มี -
19 นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร - รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	52	- ปริญญาโท สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 158/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร CFO Certification Program รุ่น 1/2004 สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย - หลักสูตร Corporate Secretary Development Program รุ่น 13 คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน	บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2557 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2555 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน	
					2551 - 2554	- ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายการเงิน	
							บริษัทอื่น
					พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
20 นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	62	- ปริญญาโท Master of Science (Business Administration) California University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Anti - Corruption for Executive Program (ACEP 13) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง	บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2557 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ - รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการเดินรถ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2555 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	
					2550 - 2555	- รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายการตลาดและ พัฒนาเชิงพาณิชย์	
					2548 - 2558	- กรรมการความเสี่ยง	
					2547 - 2555	- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ	
					2545 - 2547	- ผู้จัดการส่วนการเดินรถ	
							บริษัทอื่น
					พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
21 นายอัลวิน จี - รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	48	- ปริญญาตรี สาขาการเงิน Boston College ประเทศสหรัฐอเมริกา - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 165/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย					**บริษัทจดทะเบียน**
					2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ	บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2556 - ก.พ.2559	- กรรมการ	บมจ. ซีเค พาวเวอร์
					2556 - ก.พ.2559	- กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ	บมจ. เชาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
					2554 - 2556	- รองกรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบัญชีและการเงิน	
					2551 - 2554	- เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2556 - ก.พ.2559	- กรรมการ - กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ	บจก. ไฟฟ้าน้ำงึม 2
					2554 - 2556	- รองกรรมการผู้จัดการ	
					2550 - 2551	- Business Analyst, Corporate Finance	TMB Macquarie Securities (Thailand) Limited
22 ดร.วิเทศ เตชางาม - รองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค.2560)	62	- ปริญญาเอก Ph.D. in Computer Science, University of South Western Louisiana, USA - ปริญญาโท M.Sc. in Computer Science, University of California, USA - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมคอมพิวเตอร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2560 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์	บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					มิ.ย. 2560 - ก.ย. 2560	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารงานโครงการพิเศษ	บมจ. ธนาคารกรุงไทย
					ม.ค. 2558 - พ.ค. 2560	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานเทคโนโลยี	
					มิ.ย. 2556 - ม.ค.2558	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์และบริการจัดการ ทางการเงิน	
							บริษัทอื่น
					2554 - มิ.ย. 2556	- กรรมการผู้จัดการ	บจก. กรุงไทยคอมพิวเตอร์ เซอร์วิสเซส
					2550 - 2553	- รองกรรมการผู้จัดการ	

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและ ผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
23 นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์ - รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ม.ค.2561)	45	- ปริญญาโท Telecommunications , Northwestern University, Illinois, USA - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมไฟฟ้า) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					ม.ค. 2561 - ปัจจุบัน 2560 - ธ.ค.2560 2558 - 2560	- รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ - รักษาการรองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ งานพัฒนาโครงการ	บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2555 - 2558	- ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารโครงการพิเศษ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2562 - ปัจจุบัน 2552 - 2555	- กรรมการ - รองกรรมการผู้จัดการ	บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
					2550 - 2552	- Operations Director	บจก. เมโทรมอลล์ ดีเวลลอปเมนท์
24 นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ - ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	49	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2558 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี	บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
							บริษัทอื่น
							- ไม่มี -

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร			บริษัท	บริษัทที่เกี่ยวข้อง													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
				บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ (มหาชน)	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
1	ดร.วีรพงษ์	รามางกูร	2										2		2		
2	นายปลิว	ตรีวิศวเวทย์	3,4		2,4	1,4,5	1	1,4	1	2	1	3	1,4	1,4	1,4	2	1
3	นายวิฑูร	เตชะทัศนสุนทร	1			1											
4	พลเอกเชษฐา	ฐานะจาโร	1														
5	ดร.อรรณพ	ตันละมัย	1														
6	นางวัลลภา	อัสสกุล	1														
7	นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	1,4		1,4								1	1	1		
8	ม.ล.ประสบชัย	เกษมสันต์	1														
9	นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	1,4	2	1,4	5						1,4					
10	ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	1,4	1	1,4							1,4					
11	นางพเยาว์	มริตตนะพร	1,4		1,4							1					
12	นางสาวอาริศรา	ธรมธัช [1]	1														
13	นายปณิต	ตุลย์วัฒนจิต	1														
14	นางณฐมณ	บุนนาค	1														
15	นายวิชาญ	เอกรินทรากุล	1														
16	นายสงวน	คุณาธินันท์	5														
17	นางสุดฤทัย	พรหมมาตร	5														
18	นายภาคภูมิ	ทวีวิทยรัศมิ์	5														
19	นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	5	1													
20	นายวิทูรย์	หทัยรัตนา	5	1													
21	นายอัลวิน	จี	5														
22	ดร.วิเทศ	เตชางาม	5														
23	นายอนวัช	สุวรรณฤทธิ์	5	1													

หมายเหตุ 1. คำนิยาม 1 = กรรมการ 2 = ประธานกรรมการ 3 = รองประธานกรรมการ 4 = กรรมการบริหาร 5 = ผู้บริหาร

2. [1] นางสาวอาริศรา ธรมธัช ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 แทนนายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ ซึ่งพ้นตำแหน่งตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ		บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด
1. นายปลิว	ตรีวิศวเวทย์	ประธานกรรมการ และกรรมการบริหาร	-
2. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการ และกรรมการบริหาร	-
3. นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการ และกรรมการบริหาร	ประธานกรรมการ
4. นางทศานุช	ธรรมโชติ (1)	กรรมการ	-
5. นางพเยาว์	มริตตนะพร	กรรมการ และกรรมการบริหาร	-
6. ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการ และกรรมการบริหาร	กรรมการ
7. นายวิทูรย์	หทัยรัตนา	-	กรรมการ
8. นางทิพย์สุดา	ยิ้มวิไล	-	กรรมการ
9. นายอนวัช	สุวรรณฤทธิ์ (2)	-	กรรมการ
10. นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	-	กรรมการ
11. นายณัฐวุฒิ	ตรีวิศวเวทย์	-	กรรมการ

หมายเหตุ 1. บริษัทย่อยให้หมายถึง บริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้เกินกว่าร้อยละ10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของปีบัญชีล่าสุด

2. (1) ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2562 และลาออกเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2563

(2) ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และ หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

1. หัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายใน

ชื่อ-สกุล	นางสาววาสนา วัฒนานุกูลชัย
ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน
คุณวุฒิทางการศึกษา	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ประสบการณ์การทำงาน	2558 - ปัจจุบัน - ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2551 - ธ.ค.2558 - ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2549 - 2550 - ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	- การปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน - Integrated Management ISO 9001, ISO 14001, and ISO 27001 - การบริหารความเสี่ยงขององค์กรมาตรฐานสากล ISO 31000 - Compliance Audit - การควบคุมภายในเกี่ยวกับการรายงานทางการเงิน : กลยุทธ์การเพิ่มมูลค่ากิจการ - Going from Good to Great in IT Governance and Outsourcing - เทคนิคเชิงลึกในการจัดการความเสี่ยงสมัยใหม่แบบครบวงจร - หลักสูตร Anti-Corruption The Practical Guide (ACPG 15) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - การใช้เทคโนโลยีเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล - Employee Fraud Management Detection & Prevention Workshop
หน้าที่ความรับผิดชอบ	1. งานตรวจสอบภายใน 1.1 จัดทำแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปี 1.2 ควบคุมการดำเนินการสอบทานผลการปฏิบัติงาน ความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในของระบบงานต่างๆ ภายในบริษัทให้เป็นไปตามแผนงาน

	1.3 สรุปผลการสอบทาน พร้อมข้อสังเกต และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงในงานให้ผู้รับการตรวจรับทราบ และติดตามผลการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ 1.4 รายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ 2. งานสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ 2.1 สอบทานงบการเงินประจำปี และรายไตรมาส 2.2 จัดเตรียมข้อมูลประกอบการคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปีของบริษัท 2.3 สอบทานการเปิดเผยข้อมูลให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี 2.4 ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปีของบริษัท 2.5 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ 3. งานสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร 3.1 ประสานงานทุกหน่วยงานภายในองค์กรในการจัดทำและทบทวนแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี และรวบรวมสรุปผลเป็นแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงในภาพรวมขององค์กร 3.2 ติดตามและสรุปผลการบริหารความเสี่ยงจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นรายไตรมาส และนำเสนอต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ไตรมาสละ 1 ครั้ง 3.3 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง 4. งานด้านกิจกรรมระบบบริหารคุณภาพ ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม และระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ 4.1 ติดตามผลการตรวจระบบโดยคณะอนุกรรมการตรวจติดตาม และหน่วยงานภายนอกผู้ให้การรับรองระบบ 5. งานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ การแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายหัวหน้างานตรวจสอบภายในเป็นอำนาจอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบ

2. หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ชื่อ-สกุล	นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์
ตำแหน่ง	- รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร - เลขานุการบริษัท
คุณวุฒิทางการศึกษา	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ประสบการณ์การทำงาน	2558 - ปัจจุบัน - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด ต.ค.2557 - ธ.ค.2558 - รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2555 - ก.ย.2557 - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ก.ย.2554 - ธ.ค.2554 - ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหารทั่วไป บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2551 - ส.ค.2554 - ผู้อำนวยการอาวุโสสำนักกรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	- ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (CPA) - ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (CIA) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น102/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 9/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้ปฏิบัติงานเลขานุการบริษัท ADVANCES FOR CORPORATE SECRETARIES สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

หน้าที่ความรับผิดชอบ	1. กำหนดกรอบการกำกับดูแลกิจการที่มีความสอดคล้องกับสภาพโครงสร้างการดำเนินงานของบริษัท โดยเทียบเคียงกับแนวปฏิบัติหรือหลักการที่เป็นสากล 2. ทบทวนความเหมาะสมและความเพียงพอของนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท และจรรยาบรรณบริษัท ตลอดจนปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล 3. สอบทานกับฝ่ายจัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามหลักการของการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่บริษัทกำหนดและเปิดเผยในรายงานประจำปี 4. กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท กรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจัดทำสรุปข้อมูลผลการประเมินและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท 5. เสนอแนะการจัดทำแผนการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการของบริษัทให้สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่กำหนดไว้ 6. ให้คำปรึกษา และเสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท 7. ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่กรรมการผู้จัดการมอบหมาย

รายงานของคณะกรรมการชุดย่อย

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน โดยมี นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร และ ดร.อรรณพ ตันละมัย เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยประธานกรรมการตรวจสอบ และ ดร.อรรณพ ตันละมัย เป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านบัญชีและการเงิน และมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดจนให้คำแนะนำในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยในปี 2562 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 4 ครั้ง ได้มีการหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายใน และประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการจำนวน 2 ครั้ง เพื่อปรึกษาหารือในสาระสำคัญของแผนการสอบบัญชี ประเด็นทางการบัญชีที่สำคัญ และมาตรฐานการบัญชีที่จะบังคับใช้ ความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และแสดงความคิดเห็นของผู้สอบบัญชี

สรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้ดังนี้

1. **การสอบทานรายงานทางการเงิน** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2562 ของบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี การปรับปรุงรายการบัญชีที่สำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน โดยได้รับคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชี ฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายในจนเป็นที่พอใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย มาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และเป็นประโยชน์กับผู้ใช้งบการเงิน จึงให้ความเห็นชอบงบการเงินดังกล่าวที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานและตรวจสอบแล้วซึ่งเป็นการรายงานความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข

2. **การสอบทานระบบการควบคุมภายใน** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานผลการประเมินการควบคุมภายในทั้งระบบปฏิบัติงานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยใช้แบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในตามกรอบแนวทางปฏิบัติของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานในทุกหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีความเพียงพอสามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่นได้ โดยมีสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่สอบทาน ประเมินความเพียงพอของการควบคุมภายในอย่างอิสระ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบโดยได้พิจารณาในเรื่องการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลทรัพย์สิน การป้องกันและลดความเสี่ยง และความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงิน

3. **การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ และมีหน้าที่รายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี และสอบทานการปฏิบัติงานตามแผนงานที่อนุมัติไว้ พิจารณาประเด็นจากการตรวจสอบและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

4. **การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการปฏิบัติงานของบริษัทให้ดำเนินธุรกิจภายใต้หลักบรรษัทภิบาล เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ รวมถึงภาระผูกพันที่อาจจะเกิดขึ้นจากสัญญาที่กระทำกับบุคคลภายนอก ซึ่งพบว่าบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันเวลา

5. **สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลของรายการดังกล่าว** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการตกลงเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผลการสอบทานพบว่าบริษัทได้ดำเนินการด้วยความโปร่งใส สมเหตุสมผล และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทและผู้ถือหุ้นโดยรวม รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตามกำหนดเวลา

6. **การพิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีประจำปี** คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้ง เลือกกลับเข้ามาใหม่ หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีและพิจารณาค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความอิสระของผู้สอบบัญชี ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ ผลงานการตรวจสอบที่ผ่านมา ความเหมาะสมของค่าสอบบัญชี ซึ่งมีความเห็นว่าผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีความเป็นอิสระ มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และค่าสอบบัญชีมีความเหมาะสม จึงมีมติเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีประจำปี 2563 โดยกำหนดค่าตอบแทนไม่เกินปีละ 4,240,000 บาท

โดยสรุป คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระตามความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทโดยใช้ความรู้ความสามารถที่หลากหลายเพื่อตอบสนองการดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เป็นอิสระ และสอดคล้องตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียม และมีความเห็นว่าบริษัทมีการรายงานข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานอย่างถูกต้อง สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิผล มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างครบถ้วน

(นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ตามที่คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีพลเอกเชษฐา ฐานะจาโร เป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร และนายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ เป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม

ในปี 2562 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ โดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทตามหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหาของบริษัท โดย เสนอแต่งตั้งบุคคลเพื่อเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

   คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติและบทบาทการปฏิบัติหน้าที่ในปีที่ผ่านมาของกรรมการที่ออกตามวาระ และเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เพื่อแต่งตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง จำนวน 5 ท่าน และพิจารณาคุณสมบัติบุคคลผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัท และมีคุณสมบัติสอดคล้องกับคุณสมบัติกรรมการบริษัทจดทะเบียน เพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการ แทนตำแหน่งกรรมการที่ออกตามวาระจำนวน 1 คน

2. ทบทวนหลักเกณฑ์การพิจารณาและกำหนดค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2562

   คณะกรรมการได้พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการ ซึ่งกำหนดตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน อยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันที่สามารถจูงใจ และรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัท องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ โดยนำเสนอค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2562 ต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ

3. ทบทวนหลักเกณฑ์การพิจารณา และกำหนดค่าตอบแทนสำหรับกรรมการผู้จัดการ

   คณะกรรมการได้พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการให้ระดับค่าตอบแทนอยู่ในระดับที่จูงใจในระยะยาว เหมาะสมกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ และได้พิจารณากำหนดค่าตอบแทนสำหรับกรรมการผู้จัดการจากผลประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการประกอบกับผลการดำเนินงานของบริษัท โดยนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

โดยสรุปคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ความสามารถ ความระมัดระวัง และความเป็นอิสระอย่างเพียงพอในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์โดยรวมของบริษัท

พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร
ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายงานคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการบริหารความเสี่ยง โดยคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ซึ่งประกอบด้วย นางวัลลภา อัสสกุล เป็นประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตนะพร เป็นกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการติดตาม ตรวจสอบ และทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท โดยในปี 2562 มีการประชุมร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูง จำนวน 4 ครั้ง เพื่อพิจารณาทบทวนนโยบาย และติดตามความก้าวหน้าในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และตามแผนบริหารความเสี่ยงของบริษัท โดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ได้ดังนี้

1. การกำกับดูแลให้บริษัทปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

   คณะกรรมการได้ติดตามและทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาทบทวนและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับสิทธิผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความรับผิดชอบของคณะกรรมการให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยในปี 2562 ผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทอยู่ในระดับดีมาก ผลการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม บริษัทได้รับการประกาศรายชื่อให้เป็นหนึ่งใน 98 บริษัทจดทะเบียนที่อยู่ในกลุ่มหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 และได้รับการประกาศรายชื่อให้เป็นหนึ่งใน 30 บริษัทจดทะเบียนที่อยู่ในกลุ่มดัชนี SET Well-being (SETWB) ที่สะท้อนการเคลื่อนไหวของกลุ่มหลักทรัพย์ประเทศไทยที่มีศักยภาพในการแข่งขันและเป็นธุรกิจที่ผู้ลงทุนต่างชาติให้ความสนใจ ซึ่งการเติบโตของธุรกิจเหล่านี้มีผลต่อการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) นำมาสู่การสร้างรายได้แก่คนในประเทศ และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่คนไทย

2. การบริหารความเสี่ยง

   คณะกรรมการได้ร่วมกับผู้บริหารระดับสูงพิจารณาการปฏิบัติตามแผนการบริหารความเสี่ยงประจำปี ทบทวนและติดตามการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม เพื่อทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เหมาะสม ทันเวลา กับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง และสอดคล้องกับแผนงานของบริษัท โดยในปี 2562 มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเกี่ยวกับความเสี่ยงจากก่อสร้างและดำเนินโครงการ บริษัทสามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง-บางแค ในเดือนกันยายน 2562 และเปิดให้ทดลองใช้บริการช่วงเตาปูน-ท่าพระ ในเดือนธันวาคม 2562

โดยสรุป คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงมีความมั่นใจว่าบริษัทมีการปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการและแนวทางปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยงมีความต่อเนื่องและดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินไว้อย่างรอบด้านเป็นการล่วงหน้า เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและดำรงอยู่ได้อย่างยั่งยืน

(นางวัลลภา อัสสกุล)
ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง