

รายงานประจำปี 2559

มุ่งสู่ความเป็นผู้นำ

เชื่อมโยงทุกเครือข่าย
ระบบคมนาคมขนส่ง
อย่างไร้ขีดจำกัด



BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สารบัญ

3	ข้อมูลสรุปทางการเงิน
6	สารจากประธานกรรมการบริษัท
7	รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ
8	รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
9	รายงานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
10	คณะกรรมการบริษัท
16	คณะผู้บริหาร
17	โครงสร้างการจัดการของบริษัท
18	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)
20	กิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย รถไฟฟ้า MRT
21	โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 10 สาย
22	การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร รถไฟฟ้า MRT
23	สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการภายในระบบรถไฟฟ้า MRT
24	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
28	แผนที่ระบบทางพิเศษ
32	การบริการบนทางพิเศษ
34	กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
44	การส่งเสริมและรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT ปี 2559
45	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ
53	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
87	ปัจจัยความเสี่ยง
92	ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ
97	ข้อพิพาททางกฎหมาย
100	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น
108	ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น
112	โครงสร้างการจัดการ
123	การทำกับดักและการจัดการ
161	ความรับผิดชอบต่อสังคม
181	การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง
182	รายการระหว่างกัน
188	ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
197	รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
198	การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ
204	รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท
216	รายงานและงบการเงิน

ด้วยวิสัยทัศน์ในการ
เป็นผู้นำเชื่อมโยงระบบ
คมนาคมขนส่งที่ครบวงจร
ทั้งในประเทศ และอาเซียน



มุ่งมั่น สร้างสรรค์
โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐาน เพื่อเป็นรากฐาน
ให้เศรษฐกิจของประเทศก้าวไกล
และก้าวไปด้วยกัน พร้อมกับคุณภาพชีวิตที่ดี
ของคนไทยทุกๆ คน





BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



ข้อมูลสรุปทางการเงิน

ข้อมูลสรุปงบการเงินรวมของ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

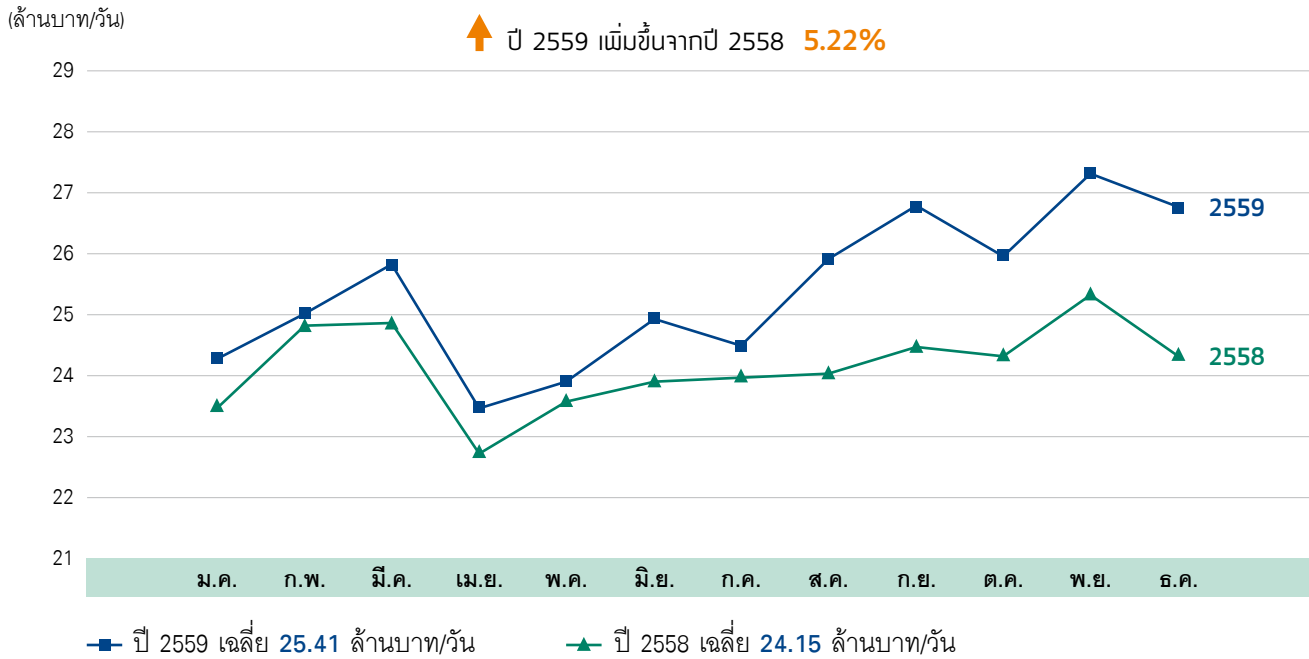
หน่วย : ล้านบาท

ฐานะการเงิน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม)	2559	2558
สินทรัพย์รวม	82,786	78,095
หนี้สินรวม	53,003	48,965
ส่วนของผู้ถือหุ้น	29,783	29,130

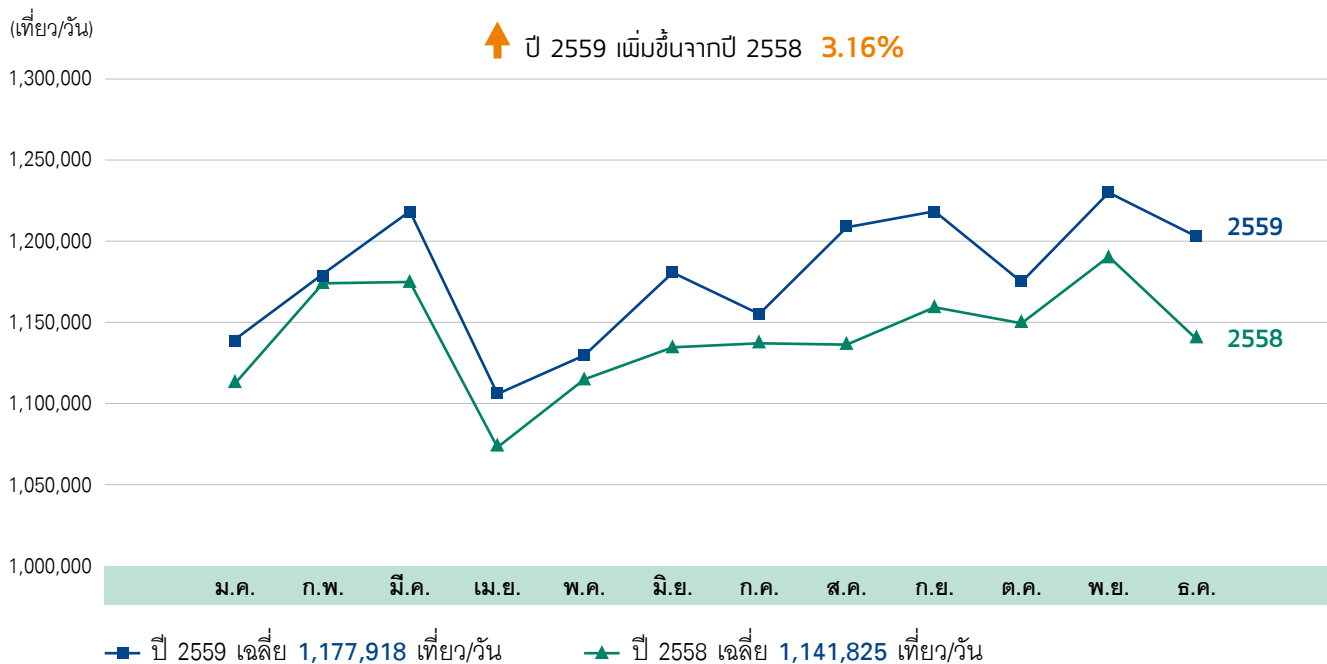
ผลการดำเนินงาน (สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม)	2559	2558
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	9,301	8,815
รายได้จากธุรกิจระบบราง	3,230	2,374
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	573	549
รายได้รวม	13,233	13,105
กำไรขั้นต้น	5,275	4,643
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	2,606	2,650

อัตราส่วนทางการเงิน	2559	2558
อัตราส่วนกำไรสุทธิ (%)	19.69	20.22
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%)	8.87	9.76
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม (%)	3.25	3.65
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.78	1.68
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.33	1.20
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	1.94	1.90

รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และ ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



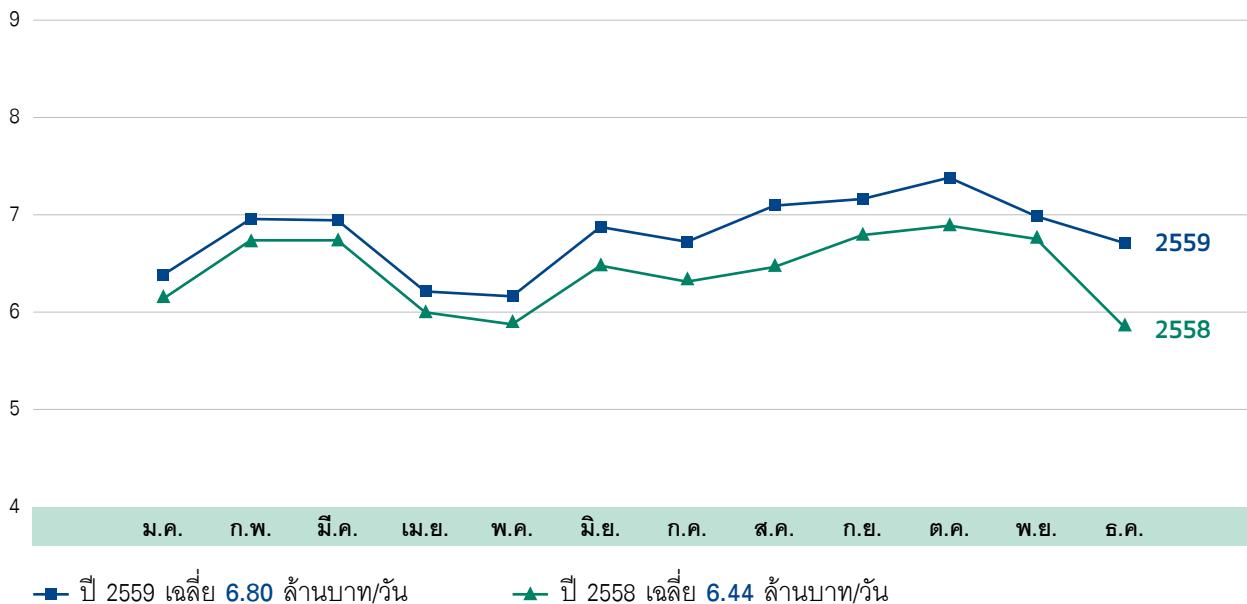
ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และ ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน : รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

(ล้านบาท/วัน)

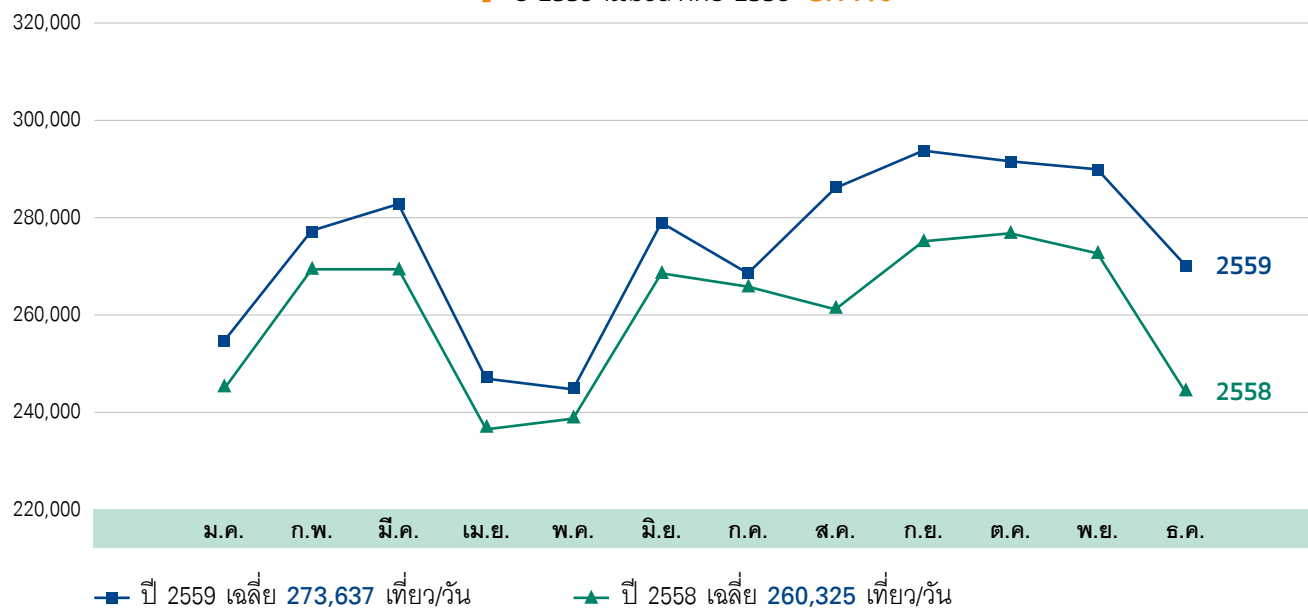
↑ ปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปี 2558 **5.59%**



จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน : รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

(เที่ยว/วัน)

↑ ปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปี 2558 **5.11%**





ปี 2559 นับเป็นปีแห่งความสูญเสียอย่างใหญ่หลวงของประเทศไทย จากการเสด็จสวรรคตของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช พสกนิกรชาวไทยน้อมถวายความอาลัยด้วยสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นอันหาที่สุดมิได้ตลอดระยะเวลา 70 ปี ที่ทรงครองแผ่นดินโดยธรรม พระองค์ทรงเป็นพระมหากษัตริย์ที่สมบูรณด้วยทศพิธราชธรรม ทรงเป็นจตุรรมเกล้าให้พวกเราล้วนมีความสุขร่มเย็นได้ร่วมพระบารมีบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ขอน้อมเกล้าฯ น้อมกระหม่อมสืบสานพระราชปณิธานด้วยการมุ่งมั่นทำความดีและดำเนินธุรกิจอยู่ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความรับผิดชอบต่อสังคม

โดยในปีนี้ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ได้เปิดให้บริการโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานที่สำคัญของประเทศ จำนวน 2 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงบางใหญ่-เตาปูน ซึ่งได้รับพระราชทานนามเนื่องในโอกาสเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 9 ในโอกาสฉลองสิริราชสมบัติครบ 70 ปี และได้รับพระมหากรุณาธิคุณจากสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงเป็นองค์ประธานในพิธีเปิดการเดินรถ เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559 โดยทั้ง 2 โครงการจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจร และยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

หลักทรัพย์ BEM ได้รับคัดเลือกจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เป็นหลักทรัพย์ใหม่ที่ใช้คำนวณดัชนี SET50 ในครึ่งปีหลังของปี 2559 เนื่องจากเป็นหลักทรัพย์ที่มีมูลค่าตามราคาตลาดสูง มีการซื้อขายในสภาพคล่องสูงอย่างสม่ำเสมอ และมีอัตราการเติบโตของบริษัทอย่างต่อเนื่อง และในการบริหารด้านการเงิน บริษัทได้เสนอขายหุ้นกู้ รวม 23,200 ล้านบาท อายุ 3-12 ปี ทำให้บริษัทลดความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่ผันผวน

และยังลดต้นทุนได้ปีละกว่า 400 ล้านบาท และบริษัทยังได้รับรางวัล Issuer of the Year 2016 จากสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย ในฐานะผู้ออกหุ้นกู้ภาคเอกชนในปี 2559 ที่มีความโดดเด่นด้านการระดมทุนผ่านตลาดตราสารหนี้ อีกทั้ง ตอบสนองต่อความต้องการของบริษัทและนักลงทุนในจังหวะเวลาที่เหมาะสม และดำเนินการภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งสร้างความเชื่อมั่นให้กับทั้งผู้ถือหุ้นและผู้ถือหุ้น

ผลประกอบการของบริษัทและบริษัทย่อยสำหรับปี 2559 มีผลกำไรสุทธิ 2,606 ล้านบาท โดยคณะกรรมการบริษัทได้มีมติให้นำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับงวดครึ่งปีหลังของปี 2559 ในอัตราหุ้นละ 0.06 บาท ซึ่งในระหว่างปี คณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับงวดครึ่งปีแรกแก่ผู้ถือหุ้นแล้วในอัตราหุ้นละ 0.05 บาท รวมการจ่ายเงินปันผลในปี 2559 คิดเป็นอัตราหุ้นละ 0.11 บาท

ขอขอบคุณผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนที่สนับสนุน BEM ส่งผลให้บริษัทมีความแข็งแกร่งในทุกด้าน ภาครัฐที่เปิดโอกาสให้บริษัทได้บริหารและจัดการโครงการระบบคมนาคมขนส่งทั้งโครงการปัจจุบันและในอนาคต ผู้ถือหุ้น คู่ค้า และสถาบันการเงินที่สนับสนุนการดำเนินงานด้วยดีเสมอมา ผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่ไว้วางใจให้บริษัทได้อยู่เคียงข้างส่งมอบบริการที่ดี พนักงานทุกคนที่มุ่งมั่นทุ่มเท ปฏิบัติงานช่วยกันพัฒนาและสร้างความยั่งยืนให้กับบริษัทอย่างต่อเนื่อง และขอให้เชื่อมั่นว่า บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะยึดหลักคุณธรรม ความซื่อสัตย์ และความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อส่งมอบบริการที่ดีและมีประสิทธิภาพ

(ดร. วีรวัฒน์ รามาวงศ์)

ประธานกรรมการบริษัท

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วย กรรมการอิสระผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 4 ท่าน โดยมี นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร พลเอกสำเภา ชูศรี และ ดร.อรรถพร ตันละมัย เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยประธานกรรมการตรวจสอบ และ ดร.อรรถพร ตันละมัย เป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านบัญชี และการเงิน และมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยในปี 2559 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 4 ครั้ง ได้มีการหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายใน และประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการจำนวน 1 ครั้ง เพื่อปรึกษาหารืออย่างอิสระในสาระสำคัญของการจัดทำงบการเงินและแผนการสอบบัญชีประจำปี

สรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี รายการปรับปรุงบัญชีที่มีผลกระทบต่องบการเงินอย่างมีนัยสำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย มาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ ทันเวลา และเป็นประโยชน์กับผู้ถือหุ้น หรือผู้ใช้ข้อมูลในการตัดสินใจลงทุน

ในการสอบทานงบการเงินและการปฏิบัติตามระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ระบบบัญชีและรายงานทางการเงินมีความถูกต้องเชื่อถือได้ และเปิดเผยอย่างเพียงพอ

2. การสอบทานประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานผลการประเมินระบบการควบคุมภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานในทุกหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีความเพียงพอ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันได้ โดยมีสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบ ประเมินความเพียงพอของการควบคุมภายในอย่างอิสระ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยได้พิจารณาในเรื่องการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลทรัพย์สิน การป้องกันและลดความเสี่ยง ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงิน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการควบคุมภายในด้านระบบสารสนเทศ โดยมีการตรวจสอบและติดตามผลหลังจากผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชี

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายใน ขอบเขตการปฏิบัติงาน และพิจารณารายงานผลการตรวจสอบ การติดตามผลการแก้ไขตามรายงานการตรวจสอบ ให้ข้อเสนอแนะในการพัฒนาปรับปรุงการปฏิบัติงานตรวจสอบ เพื่อให้มีระบบการตรวจสอบที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพิจารณาแผนการพัฒนาความรู้ความสามารถของผู้ตรวจสอบภายใน ให้ก้าวหน้าต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับทิศทางงานขององค์กรและมาตรฐานสากล ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน

4. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ รวมถึงภาระผูกพันที่อาจจะเกิดขึ้นจากสัญญาที่กระทำกับบุคคลภายนอก ซึ่งพบว่า



บริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องเหมาะสม และทันเวลา

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการตกลงเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวมีความโปร่งใส สมเหตุสมผล และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทและผู้ถือหุ้นโดยรวม

6. การพิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและเสนอคำตอบแทนผู้สอบบัญชีประจำปี คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่ในการคัดเลือกและเสนอแต่งตั้ง เลิกกลับเข้ามาใหม่ หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีและพิจารณาคำตอบแทนผู้สอบบัญชี รวมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยค่าสอบบัญชีและค่าบริการอื่นที่ผู้สอบบัญชีให้บริการไว้ด้วย

ในการเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปี 2560 คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลงานการตรวจสอบที่ผ่านมาและพิจารณาความเหมาะสมของค่าสอบบัญชี และมีความเห็นว่าผู้สอบบัญชีจากบริษัทสำนักงาน อีวาย จำกัด มีความเป็นอิสระ มีความรู้และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และค่าสอบบัญชีมีความเหมาะสม จึงมีมติเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีประจำปี 2560 โดยกำหนดค่าตอบแทนไม่เกินปีละ 3,350,000 บาท

7. การเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต คณะกรรมการตรวจสอบมอบหมายให้ฝ่ายจัดการร่วมกับสำนักตรวจสอบภายในศึกษาในรายละเอียดและประเมินตนเองตามแบบประเมินตนเองเกี่ยวกับมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชัน รวมทั้งทำการตรวจติดตามการปฏิบัติตามมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชัน เพื่อเตรียมความพร้อมในการยื่นขอการรับรอง

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ ครบถ้วนตามที่ได้รับไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ความสามารถ ความระมัดระวัง และความเป็นอิสระอย่างเพียงพอในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียม และมีความเห็นว่าบริษัทมีการรายงานข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานอย่างถูกต้อง สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท


(นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

รายงานคณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน



ตามที่คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีพลเอกเชษฐา ฐานะจาโร เป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร และนายสุพงศ์ ชยุตสาทกิจ เป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม

ในปี 2559 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีการประชุมจำนวน 3 ครั้ง เพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ โดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

1. พิจารณาลักษณะและกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท โดย

- 1) เสนอแต่งตั้งบุคคลเพื่อเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการได้พิจารณาคูณสมบัติและบทบาทการปฏิบัติหน้าที่ในปีที่ผ่านมาของกรรมการที่ออกตามวาระจำนวน 6 ท่าน และเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2559 เพื่อแต่งตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง

- 2) เสนอแต่งตั้งบุคคลเพื่อเป็นกรรมการแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง

คณะกรรมการได้พิจารณาคูณสมบัติบุคคลเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลงเนื่องจากมีกรรมการลาออกและเสียชีวิต โดยได้เสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งบุคคลที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และมีคุณสมบัติสอดคล้องกับคุณสมบัติกรรมการบริษัทจดทะเบียนเป็นกรรมการบริษัทแทนตำแหน่งที่ว่าง จำนวน 4 ท่าน

2. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการได้พิจารณาบทวนหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ ซึ่งเห็นว่าหลักเกณฑ์ของบริษัทยังมีความเหมาะสม

3. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ

คณะกรรมการได้พิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2559 โดยได้พิจารณาลักษณะการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน อยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันที่สามารถสูงใจและรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัท มีองค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ โดยนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ

โดยสรุปคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้ปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนตามที่ได้รับไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ความสามารถ ความระมัดระวัง และความเป็นอิสระอย่างเพียงพอในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์โดยรวมของบริษัท

พลเอก

(เชษฐา ฐานะจาโร)

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายงานคณะกรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง

ตามที่คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดยมีพลเอกสำเนา ชูศรี เป็นประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง นางวัลลภา อัสสกุล นายพงษ์สิทธิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางเพียว มริตตะนพ เป็นกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ และเพื่อให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีพิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

ในปี 2559 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงมีการประชุมร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูงทุกไตรมาสรวมจำนวน 4 ครั้ง เพื่อพิจารณาทบทวนนโยบาย และติดตามความก้าวหน้าในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและตามแผนบริหารความเสี่ยงของบริษัทโดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ได้ดังนี้

1. การกำกับดูแลให้บริษัทปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

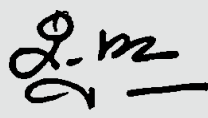
คณะกรรมการได้ติดตาม และทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีโดยได้นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาทบทวนและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับสิทธิผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความรับผิดชอบต่อของคณะกรรมการ ซึ่งในปี 2559 ผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทอยู่ในระดับดีมาก และผลการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 อยู่ในเกณฑ์ดีมาก



2. การบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการได้ร่วมกับผู้บริหารระดับสูงพิจารณาศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม เพื่อทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง และสอดคล้องกับแผนงานของบริษัทในปี 2559

โดยสรุปคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทด้วยความรอบคอบระมัดระวัง และความเป็นอิสระอย่างเพียงพอในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์โดยรวมของบริษัท

พลเอก 
(สำเนา ชูศรี)

ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัท



ดร. วีรพงษ์ รามางกูร

• ประธานกรรมการบริษัท

การศึกษา

- Doctor of Law (Honorary), Webster University St. Louis, USA
- Ph.D. (Economics), University of Pennsylvania, USA
- M.A. (Economics), University of Pennsylvania, USA
- ปรินซ์ปาดรี สาขารัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

- รองประธานกรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการบริหาร
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- ปรินซ์ปาดรีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์
สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
- M.Sc. (Electrical Engineering), Osaka University, Japan
- B.Sc. (Electrical Engineering), Osaka University, Japan
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน



นายปลิว ตรีวิศวาทย์



นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการตรวจสอบ
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรกรรมการอาชีพในทำเนียบ IOD CDC (IOD Chartered Director) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AAP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการตรวจสอบ

การศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- หลักสูตรนายทหารราบชั้นต้น และการรบแบบจู่โจม โรงเรียนทหารราบ กองทัพบก สหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรหลักประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board & CEO Assessment สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร



พลเอกสำเภา ชูศรี

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการตรวจสอบ

การศึกษา

- โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- Royal Military Academy (Saint Cyr), France
- โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

คณะกรรมการบริษัท



ดร.อรรณพ ตันละมัย

- กรรมการบริษัท
- กรรมการตรวจสอบ

การศึกษา

- 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)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

การศึกษา

- Master of Economics, University of Detroit, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



นางวัลลภา อัสสกุล



นายสุวัฒน์ ชยุตสาหกิจ

- กรรมการบริษัท
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- ศึกษาดูงานที่บัณฑิตกิตติมศักดิ์ 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)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์

• กรรมการบริษัท

การศึกษา

- M.S. (Civil Engineering) และ M.S. (Operations Research), Stanford University, USA
- B.S. (Civil Engineering, Mathematics), Virginia Military Institute, Virginia, USA
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน สถาบันวิทยาการพลังงาน
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- Master of Engineering (Construction and Management), University of Michigan - Ann Arbor, USA
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Understanding the Fundamental of Financial Statement (UFS) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



นายพงษ์สุภณ์ ตันติสุภณย์กุล

• กรรมการบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ (การเงิน) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตร TLCA Executive Development Program (EDP) สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Executive Development Program (ELDP) มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง (FPRI)



นายวีระพงศ์ สุกระษณ์ศักดิ์

คณะกรรมการบริษัท



นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต

• กรรมการบริษัท

การศึกษา

- M.B.A. (Finance), Washington University, St. Louis, USA
- Bachelor of Arts & Science, Washington University, St. Louis, USA
- หลักสูตร Board and CEO Assessment
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง กิจกรรมกระจายเสียง และกิจการโทรทัศน์
สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์
และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน สถาบันวิทยาการพลังงาน

• กรรมการบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ประกาศนียบัตรโรงเรียนศุลกากร กรมศุลกากร
- ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน



นายยุทธนา หยมการุณ



นายธีรพันธ์ เทชะศิริบุกุล

• กรรมการบริษัท

การศึกษา

- Master of Engineering (Development Technologies)
University of Melbourne, Australia
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



นายดำเกิง ปานขำ

• กรรมการบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตสภา
- ประกาศนียบัตรกฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- Dr. Techn. in Soil Mechanic, University of Innsbruck, Austria
- ปริญญาตรีและโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์



นางเพียร มริตตะนพ

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน

คณะผู้บริหาร



ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์
กรรมการผู้จัดการ



นางเพียว มrittานะพร
กรรมการผู้จัดการ



นายสวณ คุณาธิ์น
รองกรรมการผู้จัดการ
วิศวกรรมทางพิเศษ



นางสุดททัย พรหมมาตร
รองกรรมการผู้จัดการ
ปฏิบัติการทางพิเศษ



นางสาวปานัน โตสุวรรณทวาร
รองกรรมการผู้จัดการ
การเงิน



นายวิฑูรย์ หทัยรัตน
รองกรรมการผู้จัดการ
ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง

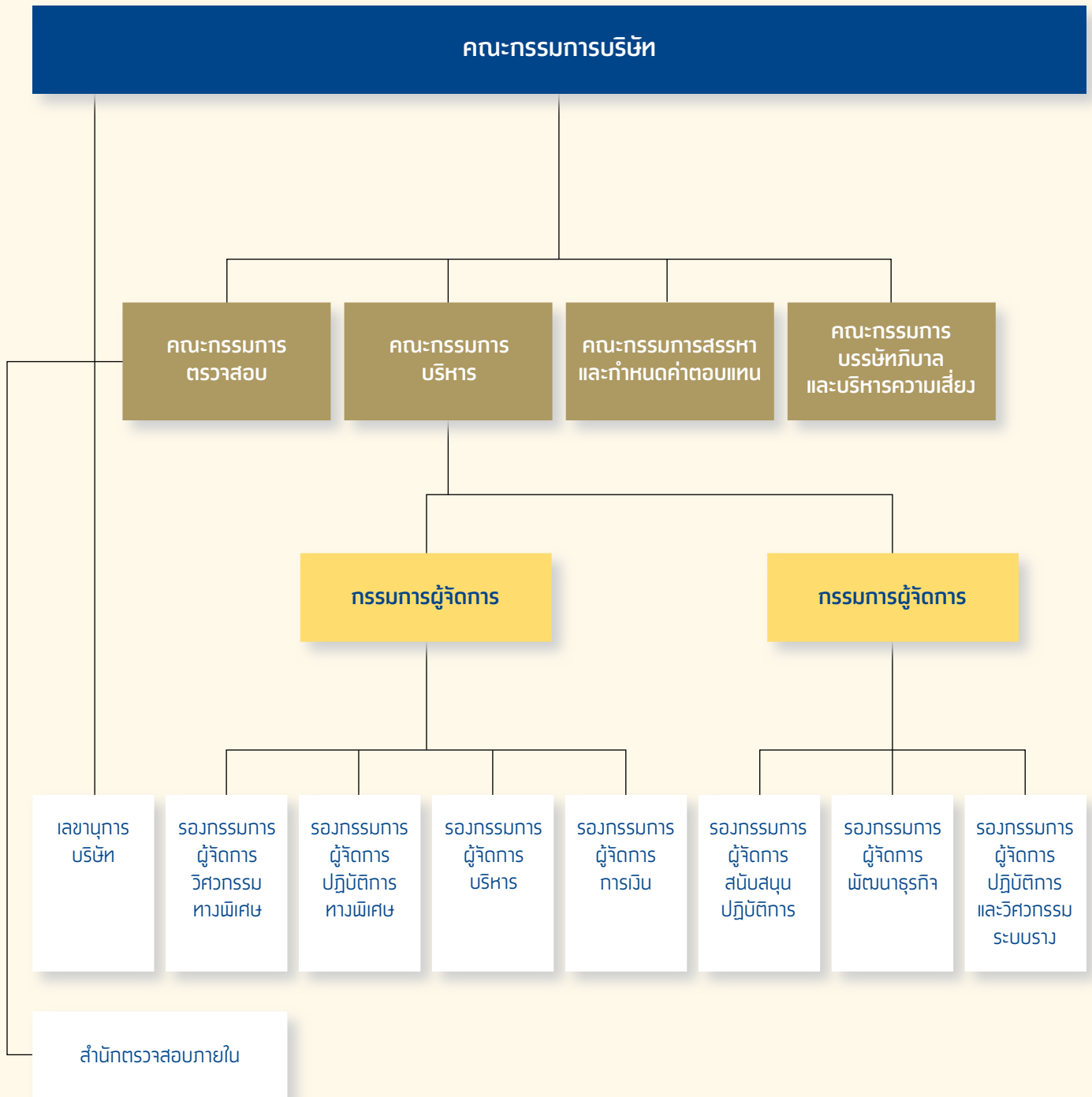


นายอลวิน จ
รองกรรมการผู้จัดการ
สนับสนุนปฏิบัติการ



นายภาควิบิ หว้วิทยะกรณ์
รองกรรมการผู้จัดการ
บริหาร และเลขานุการบริษัท

โครงสร้างการจัดการของบริษัท



โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)



โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ได้รับพระราชทานชื่อเนื่องในวโรกาสเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ทรงฉลองสิริราชสมบัติครบ 70 ปี ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานชื่อว่า “ฉลองรัชธรรม” (Chalong Ratchadham) ซึ่งมีความหมายว่า “เฉลิมฉลองพระราชที่ปกครองโดยธรรม” โดยในวันที่ 6 สิงหาคม 2559 ได้รับพระมหากรุณาธิคุณจากสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงเป็นองค์ประธานในพิธีเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการ

บริษัทได้รับสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงจาก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รวมระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ลงนามสัญญาในวันที่ 4 กันยายน 2556

โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน มีระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร เป็นทางยกระดับทั้งหมด โดยมีสถานีทั้งหมด 16 สถานี แนวเส้นทางเริ่มจากสถานีคลองบางไผ่ และเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ไปจนถึงสถานีเตาปูน ซึ่งเป็นสถานีเปลี่ยนเส้นทาง (Interchange Station) ระหว่างสายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน

เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2559 ได้เปิดให้ประชาชนลงทะเบียนรับบัตรโดยสารร่วมทดลองระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน) โดยประชาชนที่สนใจสามารถลงทะเบียนได้ทุกวันอาทิตย์ ของเดือนมิถุนายน และเดือนกรกฎาคม 3 สถานี ได้แก่ สถานีคลองบางไผ่ สถานีแยกถนนพหลโยธิน 1 และสถานีเตาปูน



ในวันที่ 13 มิถุนายน 2559 เป็นวันแรกที่เริ่มให้ประชาชนทดลองโดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วงโดยเปิดทดลองให้บริการในระหว่างเดือนมิถุนายน และเดือนกรกฎาคม ทุกวันจันทร์ พุธ และศุกร์ ซึ่งในเดือนมิถุนายน เปิดให้ทดลองใช้บริการช่วงเวลา 07.00 - 09.00 น. และในเดือนกรกฎาคม เปิดให้ทดลองใช้บริการ 2 ช่วงเวลา ได้แก่ 07.00 - 09.00 น. และช่วง 16.00 - 18.00 น. ซึ่งประชาชนให้การตอบรับมาทดลองใช้บริการเป็นจำนวนมาก

และในวันที่ 6 สิงหาคม 2559 รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ได้เปิดให้บริการประชาชนอย่างเป็นทางการ



กิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย รถไฟฟ้า MRT



บริษัทให้ความสำคัญสูงสุดต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ เพราะความปลอดภัยเป็นหัวใจสำคัญของการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยในปี 2559 BEM จัดกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย โดยใช้ชื่อว่า **“Safety Share Safety All On Tour”** โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้



ช่วงที่ 1

ก่อนเปิดให้บริการเดินรถ

ดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้กับสถานศึกษา ตามเส้นทางการเดินรถไฟฟ้าสายสีม่วง ร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บริการในระบบรถไฟฟ้า ให้กับคณะครู อาจารย์ และนักเรียน เพื่อให้ได้รับความรู้ความเข้าใจถึงวิธีการใช้งานอุปกรณ์ในระบบรถไฟฟ้าอย่างถูกวิธีและปลอดภัย สถานศึกษาที่ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ ดังนี้

1. โรงเรียนจันทรทองเยี่ยม
2. โรงเรียนวัดเลียบราษฎร์บำรุง
3. โรงเรียนวัดบางรักใหญ่
4. โรงเรียนผดุงศิษย์พิทยาล

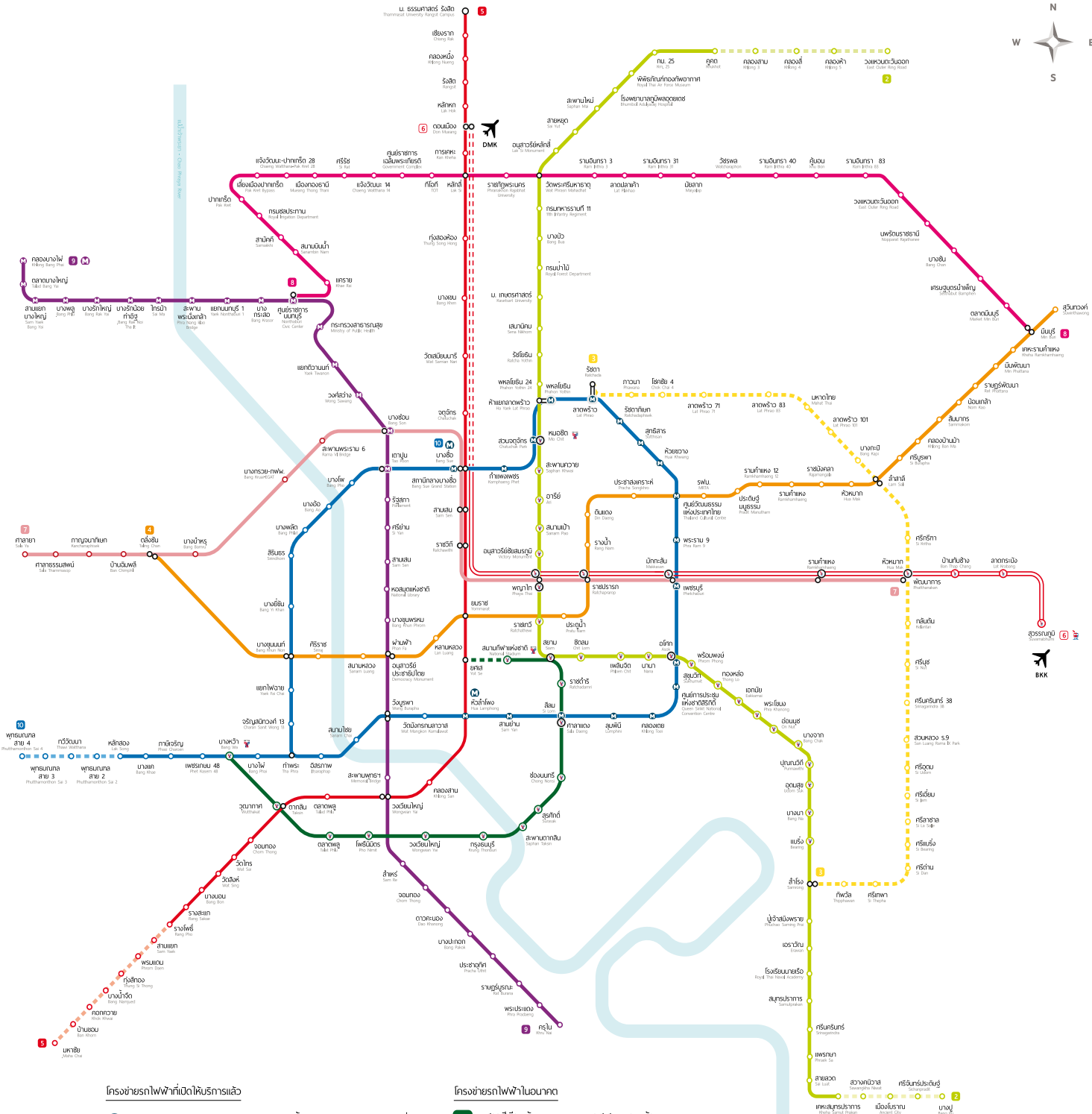
ช่วงที่ 2

หลังเปิดให้บริการเดินรถ






กิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย โดยให้คำแนะนำในการใช้ระบบอย่างถูกต้องและปลอดภัยแก่ผู้โดยสารภายในระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง 6 สถานี ดังนี้

- PP01 สถานีคลองบางไผ่
- PP02 สถานีตลาดบางใหญ่
- PP11 สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี
- PP12 สถานีกระทรวงสาธารณสุข
- PP14 สถานีวงศ์สว่าง
- PP16 สถานีเตาปูน











โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 10 สาย



โครงข่ายรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว

-  รถไฟฟ้า MRT สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ
MRT Chulalongkorn Rajavidyalaya Line (Blue Line) Hua Lamphong - Bang Sue Section
-  รถไฟฟ้า MRT สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน
MRT Chalong Rajachadham Line (Purple Line) Bang Yai - Tao Poon Section
-  รถไฟฟ้า BTS สีเขียวอ่อน สายสุขุมวิท
BTS Suburban Line
-  รถไฟฟ้า BTS สีเขียวเข้ม สายสีลม
BTS Light Green Line
-  รถไฟฟ้า ARL พญาไท - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
Airport Rail Link Phaya Thai - Suvarnabhumi Airport

โครงข่ายรถไฟฟ้าในอนาคต

-  สายสีเขียวเข้ม
MRTA Green Line
 -  สายสีเขียวอ่อน
MRTA Light Green Line
 -  สายสีเหลือง
MRTA Yellow Line
 -  สายสีส้ม
MRTA Orange Line
 -  สายสีแดง
SRT Red Line
 -  สายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์
Don Mueang Airport - Suvarnabhumi Airport
 -  สายสีแดงอ่อน
SRT Light Red Line
 -  สายสีชมพู
MRTA Pink Line
 -  สายสีม่วง
MRTA Purple Line
 -  สายสีน้ำเงิน
MRTA Blue Line
- ยศเส - บางหว้า
Yak Sai - Bang Wa
 ลำลูกกา - ศูนย์ราชการ
Lam Luk Ka - Saraburi Rajabhat
 ลำพูน - ลำไย
Lam Poon - Lam Nai
 ดลสังข์ - มีนบุรี
Din Sang - Min Buri
 ธรรมศาสตร์ - มหาชัย
Thammasat - Maha Chai
 ท่าอากาศยานดอนเมือง - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
Don Mueang Airport - Suvarnabhumi Airport
 ศิริราช - ศาลา - ดลสังข์ - หัวหมาก
Siriraj - Sala - Din Sang - Hua Mak
 แคราย - มีนบุรี
Kraai - Min Buri
 เตาปูน - รามัญธรรม
Tao Poon - Ramattharam
 บางซื่อ - หัวลำโพง - กำแพง - พญาไท - สถานีรถไฟ
Bang Sue - Hua Lamphong - Kam Paeng - Phaya Thai - Station
 สถานีรถไฟ - สุพรรณบุรี
Station - Suphanburi

การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร รถไฟฟ้า MRT



นอกจากการให้บริการด้านการเดินรถไฟฟ้าแล้ว BEM ยังใส่ใจดูแลผู้โดยสารที่ใช้บริการในด้านต่างๆ อีก อาทิ โครงการ **“การบริหารจัดการพื้นที่และแถวคอยหน้าห้องออกบัตรโดยสาร และเครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติ”** ตลอดจนคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารที่มาใช้บริการรถไฟฟ้า MRT จึงดำเนินโครงการ **“การฝึกซ้อมการติดตามตัวผู้ต้องสงสัยก่อเหตุอาชญากรรมภายในสถานีและภายในรถไฟฟ้า”** ควบคู่กันไปอีกด้วย



การบริหารจัดการพื้นที่และแถวคอยหน้าห้องออกบัตรโดยสาร และเครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติ

เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการที่ห้องออกบัตรโดยสารและเครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติ รวมทั้งรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง รถไฟฟ้า MRT ได้ปรับปรุงการบริหารจัดการพื้นที่และรูปแบบของแถวคอยในสถานีให้มีความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การฝึกซ้อมการติดตามตัวผู้ต้องสงสัยก่อเหตุอาชญากรรมภายในสถานีและภายในรถไฟฟ้า

เพื่อสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยให้กับผู้ให้บริการ และเพิ่มทักษะในการรักษาความปลอดภัยให้กับพนักงาน รถไฟฟ้า MRT ได้ดำเนินการฝึกซ้อมการติดตามตัวผู้ต้องสงสัยก่อเหตุอาชญากรรมภายในสถานีและภายในรถไฟฟ้าร่วมกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของ รฟม.



สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการภายในระบบรถไฟฟ้า MRT

สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการภายในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้แก่

1. สิ่งอำนวยความสะดวกภายในลิฟต์

- มีความสูงของปุ่มกดเรียกลิฟต์พอดีกับรถเข็น Wheel Chair



2. ทางลาดสำหรับผู้พิการ

- มีอยู่บริเวณทางเข้า - ออกของลิฟต์



4. ช่องออกบัตรโดยสารสำหรับผู้พิการ

- มีความสูงเท่ากับรถเข็น Wheel Chair
- มีอยู่ทุกห้องออกบัตรโดยสารทุกสถานี



5. ลิฟต์สำหรับผู้พิการ

- เชื่อมต่อระดับชั้นถนนและชั้นออกบัตรโดยสาร
- มีอยู่ที่สถานีบางพลู สถานีแยกถนนพหลโยธิน 1 และสถานีบางซื่อ

3. ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ

- อยู่บริเวณชั้นออกบัตรโดยสาร
- ด้านในประกอบไปด้วยสุขภัณฑ์ที่อำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ เช่น ปุ่มกดขอความช่วยเหลือฉุกเฉิน เป็นต้น



6. ประตูพิเศษสำหรับผู้พิการ

- ประตูพิเศษอยู่ติดกับห้องออกบัตรโดยสาร ประตูอัตโนมัติบริเวณชั้นออกบัตรโดยสาร
- มีช่องขนาดใหญ่สำหรับผู้โดยสารที่ใช้รถเข็น Wheel Chair สามารถผ่านได้สะดวก



โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีเปิดโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ประธานกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ผู้ว่าการ กทพ. ประธานกรรมการบริหาร บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) พร้อมทั้งกรรมการบริษัท ร่วมในพิธี เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559



บริษัทได้รับโอกาสสำคัญจากภาครัฐ ในการเข้าทำสัญญากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ในการลงทุนออกแบบก่อสร้าง และบริหาร (BTO : Build Transfer Operate) โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเป็นโครงการต่อขยายทางพิเศษไปยังฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ เพื่อบรรเทาปัญหาด้านการจราจร และยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล





ลักษณะของโครงการ เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน 10 ด่าน แนวเส้นทางเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษก บริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปตาม แนวทางเขตรถไฟฟ้าสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานี กลางบางซื่อ (จตุจักร) เชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัชบริเวณสถานีขนส่ง (หมอชิต 2) และลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2



การตรวจเยี่ยมความพร้อม

เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2559 ที่ผ่านมา นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ตรวจเยี่ยมความพร้อมของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ก่อนเปิดให้บริการ โดยมีพลเอก วิวรรณ สุชาติ ประธานกรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) นายณรงค์ เชียดเดช ผู้ว่าการ กทพ. และ นายปลิว ตรวิศเวทย์ ประธานกรรมการบริหาร BEM พร้อมทั้งกรรมการและผู้บริหารทั้ง 2 หน่วยงานร่วมให้การต้อนรับ การตรวจเยี่ยมครั้งนี้ เพื่อตรวจสอบความพร้อมก่อนเปิดให้รถวิ่งเพื่อทดสอบความเรียบร้อย ทั้งในส่วน of พื้นทางและระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง

การเปิดทดลองใช้ฟรี

บริษัท ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดให้ประชาชนขับรถยนต์ทดลองใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ตลอดทั้งเส้นทาง โดยไม่เก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตั้งแต่เวลา 05.30 น. ของวันที่ 15 สิงหาคม 2559 ถึง เวลา 23.59 น. ของวันที่ 17 สิงหาคม 2559 ก่อนเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในวันที่ 22 สิงหาคม 2559 เวลา 12.00 น.





ปั่นกินลม

ชมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ

บริษัท ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จัดกิจกรรมปั่นกินลมฯ โดยเปิดให้ประชาชนเข้าร่วมปั่นจักรยานบนทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งได้รับเกียรติจาก นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีเปิด และร่วมปั่นจักรยานกับผู้บริหาร กทพ. ผู้บริหาร BEM และประชาชน ณ ด้านสะพานพระราม 7 โดยมีประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมมากกว่า 4,500 คน ในวันเสาร์ที่ 13 สิงหาคม 2559

และก่อนหน้านี้นั้ได้นำสื่อมวลชนเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ (CCB7) และร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานกินลมชมความงดงามของทัศนียภาพยามเย็นบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจุดเชื่อมความสุมระหว่างฝั่งกรุงเทพและฝั่งกรุงธนบุรี เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2559





วิ่งสามัคคี

ศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ

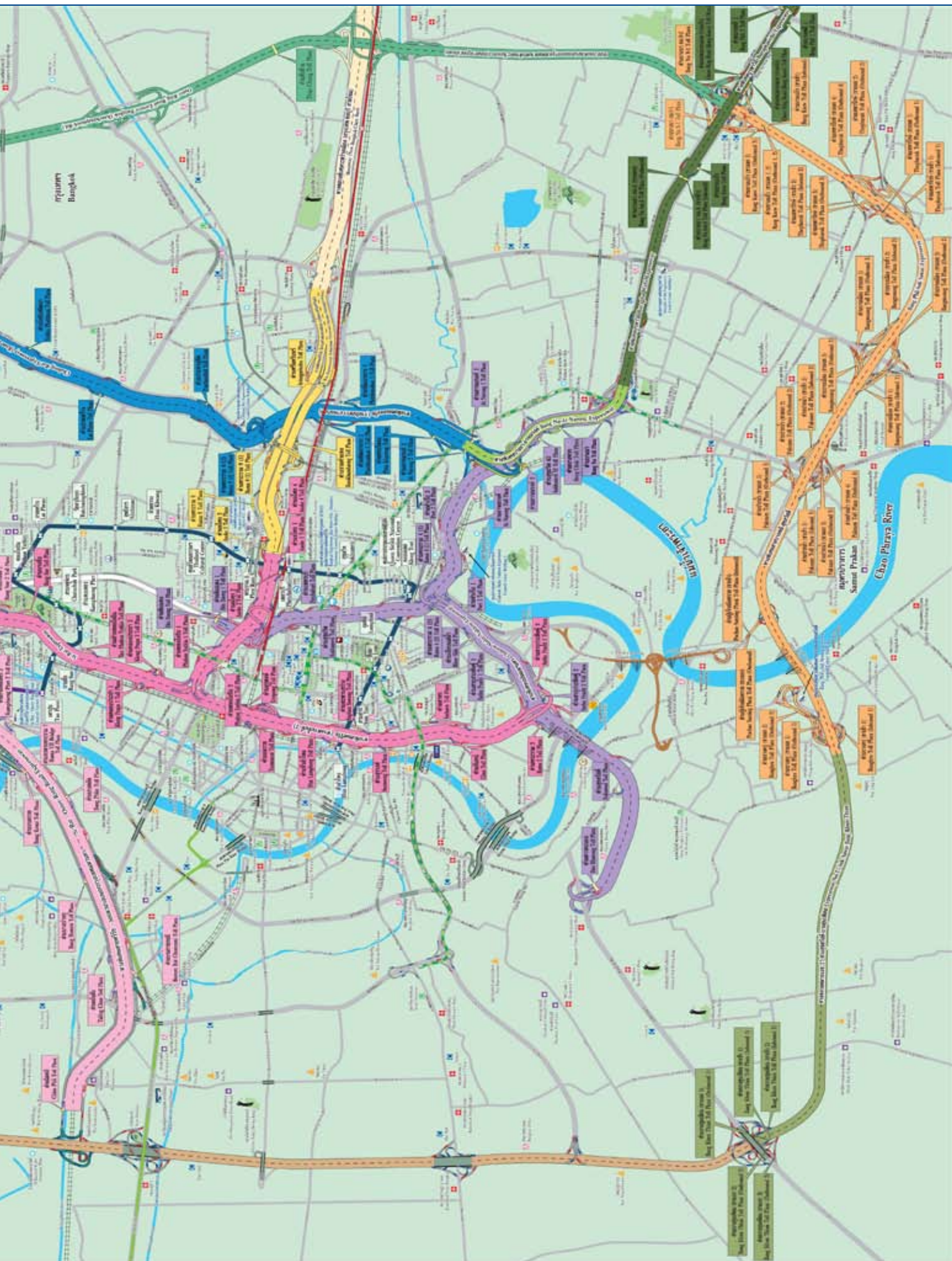
บริษัท ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) จัดกิจกรรม “วิ่งสามัคคี ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ” บันทึกประวัติศาสตร์วิ่งมาราธอนบนทางพิเศษครั้งแรก และครั้งเดียว เมื่อวันเสาร์ที่ 20 สิงหาคม 2559 โดยได้รับเกียรติจาก นายธีระพงษ์ รอดประเสริฐ ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ซึ่งมีประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมจำนวน 3,000 คน รายได้จากการจัดกิจกรรมโดยไม่หักค่าใช้จ่าย มอบให้กับสถาบันสุขภาพเด็กแห่งชาติมหาราชินี

ร่วมมอบรายได้

จากกิจกรรมวิ่งสามัคคีให้กับสถาบันสุขภาพเด็กแห่งชาติมหาราชินี (โรงพยาบาลเด็ก)

บริษัท ร่วมกับ กทพ. มอบรายได้โดยไม่หักค่าใช้จ่าย จำนวน 890,000 บาท จากกิจกรรมวิ่งสามัคคี ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ ให้กับสถาบันสุขภาพเด็กแห่งชาติมหาราชินี (รพ.เด็ก) เพื่อสนับสนุน “โครงการเฉลิมพระเกียรติ 84 พรรษามหาราชินี” ในการพัฒนาสถาบันสุขภาพเด็กแห่งชาติมหาราชินีให้พร้อมในการเป็นหลักของประเทศด้านการดูแลรักษาทารกและเด็กพิการแต่กำเนิดรวมทั้งคลอดก่อนกำหนดครบวงจร





[illegible]

การบริการบนทางพิเศษ

การบริการบนทางพิเศษนับว่าเป็นหัวใจของการบริหารงานของบริษัท ดังนั้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทจึงได้มุ่งมั่นพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ เพื่อสร้างความประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย สำหรับการบริการที่เป็นหนึ่งของบริษัท บริษัทได้มีการบริการด้านต่างๆ ดังนี้

1. ด้านการติดต่อสื่อสารและอุปกรณ์



2. ด้านการจัดการจราจร



3. ด้านการบริการกู้ภัยและยกลากจูง



ด้านการติดต่อสื่อสารและอุปกรณ์

บริษัทจัดให้มีศูนย์ควบคุมระบบทางพิเศษ โดยมีพนักงานสื่อสารทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการประสานงานกับหน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน ตลอดจนประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ และถนนด้านล่างเพื่อคอยให้บริการแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษตลอด 24 ชม. โดยมีอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกในการสื่อสาร คือ

• โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)

โทรทัศน์วงจรปิดติดตั้งบนทางพิเศษเป็นระยะๆ ตลอดแนวเส้นทาง เพื่อตรวจสอบดูสภาพจราจรและเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษ ทำให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษมั่นใจได้ว่าจะได้รับความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

• โทรศัพท์ฉุกเฉิน (ETS)

โทรศัพท์ฉุกเฉินติดตั้งบนทางพิเศษทุกระยะ 1 กิโลเมตร ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถใช้ติดต่อกับพนักงานสื่อสารที่ศูนย์ควบคุม โดยกดแกนเหล็กหรือปุ่มสีเขียวเรียกเข้ามาที่ศูนย์ฯ พนักงานสื่อสารจะหั่นกล้องโทรทัศน์ (CCTV) ตัวที่ใกล้กับตำแหน่งของโทรศัพท์ที่มีการเรียกเข้ามา และจะสามารถเห็น

ภาพตำแหน่งที่มีการเรียกเข้ามาพร้อมกับเครื่องบันทึกเสียงและภาพ บันทึกการติดต่อระหว่างผู้ใช้บริการทางพิเศษกับพนักงานสื่อสาร

• ป้ายข้อความ (VMS)

บริษัทจะประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร และเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ผ่านทางป้ายข้อความ ซึ่งติดตั้งก่อนทางแยกต่างๆ บนทางพิเศษ

ด้านการจัดการจราจร

การประสานงานเพื่อการจัดการจราจรเป็นภารกิจประจำวัน ที่บริษัทจะต้องประสานงานกับกองจราจร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจทางด่วน 2 เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยเฉพาะในช่วงเวลาการจราจรติดขัด เช่น บริเวณที่เป็นทางขึ้น-ลง หรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นโดยอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกในการจัดการจราจร คือ

• ป้ายสัญญาณจราจร (MS)

บริษัทได้ติดตั้งป้ายสัญญาณในการแสดงสัญญาณจราจรเพื่อเตือนผู้ขับขี่ทางให้ชะลอด้วยความระมัดระวัง เช่น กำหนดความเร็วบนทางพิเศษในกรณีฝนตก หรือการกำหนดทิศทางจราจร

• ด้านชั่งน้ำหนักบรรทุกทุก (Weighing Stations)

บริษัทได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยจัดให้มีด่านชั่งน้ำหนักบรรทุกทุกเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด หากพบว่ารถบรรทุกมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดไว้ จะไม่อนุญาตให้วิ่งขึ้นบนทางพิเศษ

ด้านการบริการผู้โดยสารและยกเลากูว

ในกรณีที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษประสบอุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์ขัดข้องบนทางพิเศษ พนักงานกู้ภัยจะให้ความช่วยเหลือ

และแก้ไขเครื่องยนต์จนสามารถวิ่งต่อไปได้ หรือหากไม่สามารถแก้ไขได้ก็จะช่วยลากจูงรถจากบนทางพิเศษลงไปยังบริเวณที่ใกล้ที่สุด โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นกรณีที่ต้องเติมน้ำมัน หรือค่าผงเคมีขจัดคราบน้ำมันจากการเกิดอุบัติเหตุ

ค่าน้ำมัน

ในกรณีน้ำมันหมด พนักงานจะเติมน้ำมันให้เพื่อให้สามารถนำรถลงจากทางพิเศษและหาสถานีบริการน้ำมันได้ อัตราค่าน้ำมันขึ้นกับราคาท้องตลาด โดยเฉลี่ยจะประมาณ 100 บาท เท่านั้น

ค่าแผงเคบี

ในกรณีรถมีปัญหาและมีคราบน้ำมันไหลออกมาบนถนนทางพนักงานจำเป็นต้องใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษคนอื่นๆ

หมายเลขโทรศัพท์ที่ควรทราบ

สอบถามสภาพจราจรและแจ้งเหตุบนทางพิเศษ	โทร	1543 / 66 (0) 2664 6400
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษเฉลิมมหานคร	โทร/โทรสาร	66 (0) 2240 0709
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช	โทร	66 (0) 2664 6400 / 66 (0) 2248 7574-6 / 66 (0) 2641 4611 ต่อ 7007
	โทรสาร	66 (0) 2247 1994
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ	โทร	66 (0) 2555 0255
	โทรสาร	66 (0) 2555 0281
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช	โทร	66 (0) 2319 9730-9 ต่อ 4610-11
	โทรสาร	66 (0) 2319 9730-9 ต่อ 4623
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยา	โทร	66 (0) 2567 5700 ต่อ 7171 / 66 (0) 2567 5680
	โทรสาร	66 (0) 2567 5700 ต่อ 7155
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี	โทร	66 (0) 2746 9800-4 ต่อ 5501
	โทรสาร	66 (0) 2746 9799
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	โทร	66 (0) 2442 0876-7
	โทรสาร	66 (0) 2442 0899
สถานีตำรวจทางพิเศษเฉลิมมหานคร	โทร	66 (0) 2249 8007
	โทรสาร	66 (0) 2249 8007 / 66 (0) 2240 0147
สถานีตำรวจทางพิเศษศรีรัช	โทร/โทรสาร	66 (0) 2248 6891-5
สถานีตำรวจทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ	โทร	66 (0) 2555 0275
	โทรสาร	66 (0) 2555 0281
สถานีตำรวจทางพิเศษอุดรรัถยา (ปทุมธานี)	โทร	66 (0) 2567 5682-3
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำนักงานสาขา 1 ธุรกิจทางด่วน	โทร	66 (0) 2641 4611
	โทรสาร	66 (0) 2641 4610
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานใหญ่	โทร	66 (0) 2579 5380-9 / 66 (0) 2558 9800
	โทรสาร	66 (0) 2561 2984 / 66 (0) 2579 8737

กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บริษัท ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และรถไฟฟ้า ด้วยความมุ่งมั่นดำเนินงานตามเจตนารมณ์ที่จะมีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน และคมนาคมแบบครบวงจร เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และขับเคลื่อนอนาคตของระบบขนส่งและระบบคมนาคมของประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของ **การทำกับดูละการที่ดี และมีความรับผิดชอบต่อสังคม** ทั้งในธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง

กิจกรรมเพื่อสังคมของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว ►



“กิจกรรมแม่ลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนแม่ลูกเที่ยวฟาร์มออแกนิก CORO field จ.ราชบุรี”

เนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติ ซึ่งถือเป็นวาระพิเศษของครอบครัว บริษัทจึงเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างสัมพันธภาพที่ดีในครอบครัวโดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษ ร่วมเดินทางโดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไป จ.ราชบุรี เรียนรู้การเกษตรรูปแบบใหม่ พร้อมทำกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวซึ่งเป็นช่วงเวลาพิเศษที่ พ่อ แม่ ลูก ร่วมกันตกแต่งต้นไม้ท่ามกลางบรรยากาศอันอบอุ่นของความรักในครอบครัว



“กิจกรรมพ่อลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนพ่อลูกเที่ยววัง ย้อนถิ่นศิลป์ที่ จ.นครปฐม”

บริษัทให้ความสำคัญกับกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวอย่างต่อเนื่อง และในเดือนธันวาคมซึ่งเป็นเดือนของวันพ่อ บริษัทได้จัดกิจกรรม BEM ชวนพ่อลูกเที่ยววัง ย้อนถิ่นศิลป์ที่ จ.นครปฐม โดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษ ร่วมเยี่ยมชม ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (CCB7) และเดินทางโดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ชมความงดงามของพระราชวังสนามจันทร์ พระตำหนัก และพระที่นั่ง ในสมัยรัชกาลที่ 6 ไหว้พระสักการะขอพรองค์พระปฐมเจดีย์ เทียวชมตลาดนัดในสวน Little Tree Market พร้อมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวด้วยกิจกรรมวาดภาพจากสีธรรมชาติ

กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ►

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญที่ทุกคนต้องตระหนักถึง และต้องร่วมมือร่วมใจกันอย่างจริงจัง บริษัทจึงได้จัดโครงการ “BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม” เพื่อรณรงค์สร้างจิตสำนึกการอนุรักษ์ธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม โดยนำคณะผู้บริหาร และพนักงาน ร่วมกิจกรรม กำจัดวัชพืช ต้นสาบเสือ เพื่อเพิ่มพื้นที่พืชอาหารให้กับสัตว์ป่า ณ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ จ.นครราชสีมา



กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน ▶

การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชนอย่างยิ่งย่น เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดีและมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้



“มอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ”

บริษัทจัดโครงการ “BEM มอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ” โดยมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดี แต่ขาดแคลนทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียน เพื่อสร้างประโยชน์ด้านการศึกษาให้กับโรงเรียนที่อยู่ใกล้เคียงทางพิเศษสายศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา จำนวน 15 โรงเรียน



“โครงการห้องสมุดเสียง ส่องทางสร้างฝันให้น้องในโลกมืด”

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการอ่านที่จะส่งเสริมให้เกิดความรู้อย่างยั่งยืน จึงได้สนับสนุนและเข้าร่วมโครงการห้องสมุดเสียง ส่องทางสร้างฝันให้น้องในโลกมืดซึ่งจัดโดยบริษัท เนชั่น บรอดแคสติ้ง คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และมูลนิธิคนตาบอดแห่งประเทศไทยในพระบรมราชินูปถัมภ์ เพื่อช่วยเหลือและแบ่งปันความรู้ให้กับเยาวชนที่บกพร่องทางการมองเห็น โดยการบันทึกหนังสือเสียงสำหรับจัดทำเป็นห้องสมุดเสียงให้น้องๆ

กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ►



“ชวนน้องปลูกผัก กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติปี 2559”

เพื่อให้น้องๆ ได้ค้นหาความสามารถที่ตนเองถนัดจากกิจกรรมที่สนุกสนาน โดยมีบุตรพนักงาน และบุตรเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ และเพื่อนบ้านใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก

กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ►

การร่วมมือร่วมใจเพื่อส่งมอบการบริการที่ดีที่สุดผู้ให้บริการทางพิเศษเพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด ถือเป็นเป้าหมายหลักของทั้ง 3 หน่วยงานที่ทำงานร่วมกัน คือ พนักงานของบริษัท พนักงาน กทพ. และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 เพื่อกระชับความสัมพันธ์อันจะก่อให้เกิดความสามัคคีในการทำงานและก่อให้เกิดประสิทธิภาพการบริการสูงสุด บริษัทจึงได้จัดกิจกรรม ดังนี้



“ทางด่วนชวนดูหนัง”

ครอบครัวพนักงาน กทพ. ครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 และครอบครัวพนักงานของบริษัท ร่วมพบปะสังสรรค์และชมภาพยนตร์เรื่อง “Batman v Superman : Dawn of Justice” ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีเนเพล็กซ์ โดยสมาชิกทุกคนครอบครัวร่วมเล่นเกมและชมภาพยนตร์ในรูปแบบ 3 มิติ อย่างสนุกสนาน

สนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ ►



“สนับสนุนโครงการ “ลานกีฬาพัฒนา” ตามแนวพระราชดำริ”

ด้วยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์บรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนี ทรงห่วงใยในชีวิตและความเป็นอยู่ของราษฎรในทุกๆ ด้านตลอดมา ทรงคำนึงถึงการพัฒนาบุคคลและชุมชนให้มีสุขภาพกายที่แข็งแรง และสุขภาพใจที่ดี เพื่อเป็นการปฏิบัติงานถวายสนองพระราชประสงค์ในด้านการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของราษฎร สำนักพระราชเลขาธิการจึงได้จัดให้มี “โครงการลานกีฬาพัฒนา” อันหมายถึง “ลานกีฬาเพื่อความเจริญ”

บริษัทจึงขอเป็นส่วนหนึ่งในการสืบสานพระราชปณิธานดังกล่าว ด้วยการมอบทุนสนับสนุน และการเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ อำนวยการ และคณะกรรมการโครงการ “ลานกีฬาพัฒนา” มีโครงการนำร่อง 2 แห่ง คือ ลานกีฬาพัฒนา 1 บริเวณเคหะชุมชน คลองจั่น เขตบางกะปิ ซึ่งปัจจุบันได้แล้วเสร็จและเปิดบริการประชาชนแล้ว และลานกีฬาพัฒนา 2 บริเวณพื้นที่ใต้ทางพิเศษอุดรรัถยา เขตราชเทวีที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

รางวัล ISSUER OF THE YEAR 2016 ►



“รางวัล Issuer of the Year 2016” ผู้ออกหุ้นกู้ภาคเอกชนในปี 2559 ที่มีความโดดเด่น

บริษัทได้รับรางวัล Issuer of the Year 2016 จากสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย ในฐานะผู้ออกหุ้นกู้ภาคเอกชนในปี 2559 ที่มีความโดดเด่นด้านการระดมทุนผ่านตลาดตราสารหนี้ สอดคล้องต่อความต้องการของบริษัท และนักลงทุนในจังหวะเวลาที่เหมาะสม รวมไปถึงการมีหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งสร้างความเชื่อมั่นให้กับทั้งผู้ถือหุ้นกู้ และผู้ถือหุ้น

“โครงการคืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน” ▶

“โครงการคืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน” บริษัทมุ่งมั่นในการรักษาสีสิ่งแวดล้อม ควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคม เพื่อการพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืนและสามารถตอบสนองความต้องการของชุมชนทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม อย่างครบถ้วน ด้วยการดำเนินกิจกรรมที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือสังคม ควบคู่ไปกับการรักษาสีสิ่งแวดล้อม ภายใต้ชื่อโครงการ “คืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน” เชิญชวนให้ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ร่วมคืนบัตรโดยสารชนิดบัตรจำกัดวันที่หมดอายุแล้ว บัตรโดยสาร 1 ใบมีค่าแทนเงินบริจาค 10 บาท เพื่อนำเงินทุนไปใช้ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน ผ่านการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการและความเป็นอยู่ของชุมชน อาทิ การจัดกิจกรรม Share 2 child เพื่อน้องฉลาดคิด โดยการนำเยาวชนเรียนรู้ระบบการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อทัศนศึกษาตามสถานที่ต่างๆ และการจัดกิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวิตปลอดภัย ร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร เพื่อให้ความรู้ด้านสาธารณสุขแก่ผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป รวมถึงกิจกรรมเพื่อสังคมกรณีพิเศษอื่นๆ อีกด้วย

โครงการนี้ จึงเปรียบเสมือนกำลังใจจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ทุกท่าน บริษัทมีความมุ่งมั่นสร้างสรรค์และมีส่วนร่วมผลักดันการพัฒนาคุณภาพชีวิตของสังคมควบคู่ไปกับการช่วยกันรักษาสีสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของทุกคนในสังคม และเพื่ออนาคตที่สดใสของลูกหลานของเราที่จะพัฒนาและเจริญเติบโตต่อไปอย่างยั่งยืน

โดยในปี 2559 บริษัทได้นำเงินทุนที่ได้รับจากโครงการดังกล่าว ไปดำเนินกิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพในด้านต่างๆ ของชุมชนรายล้อมเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ทั้งโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษา ▶



“กิจกรรม Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด”

บริษัทร่วมกับศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี ออกนุ้กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2559 โดยการจัดกิจกรรมเสริมสร้างทักษะความรู้นอกห้องเรียน เกี่ยวกับการใช้บริการระบบ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน) ให้แก่เด็ก เยาวชนและประชาชนที่มาร่วมกิจกรรม ได้แก่ กิจกรรมตอบสนุก คิดสนั่น / กิจกรรมแต้มสีสันท้องเอ็มสดใจ / กิจกรรม ทอยสนุกไปกับรถไฟฟ้า MRT กิจกรรมดังกล่าวจะช่วยเสริมสร้างทักษะความรู้นอกห้องเรียน เพิ่มความคิดสร้างสรรค์ สนุกไปกับรถไฟฟ้า MRT พร้อมมอบธงให้แก่เยาวชนที่ขาดแคลน และยังออกนุ้แจกไอศกรีมและน้ำดื่มฟรี ตลอดงานอีกด้วย

บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียน และครูอาจารย์จากโรงเรียนวัดประศรีรัตนธรรม จังหวัดกรุงเทพมหานคร ตั้งอยู่แนวเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สถานีวงศะวง) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายให้ได้ทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์เรียนรู้ด้านพระพุทธศาสนา ร่วมทำกิจกรรมเสริมสร้างสมาธิ ปัญญา ณ วัดไตรมิตรวิทยาราม วรวิหาร และพิพิธภัณฑ์พระพุทธศาสนา วัดเทพศิรินทราวาส



บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียน และครูอาจารย์จากโรงเรียนวัดมะเดื่อ จ.นนทบุรี ซึ่งตั้งอยู่แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สถานีสามแยกบางใหญ่และสถานีบางพลู) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายให้ได้ทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์ ท่องแหล่งเรียนรู้ด้านพุทธศาสนาตามแบบนิยามาน เข้าชมความสวยงามของ สถาปัตยกรรม วัดจีน ณ วัดบรมราชากาญจนภิเษกอนุสรณ์ (วัดเล่งเน่ยยี่ 2) จ.นนทบุรี และพิพิธภัณฑ์เด็กกรุงเทพเพื่อเปิดจินตนาการ สร้างแรงบันดาลใจให้แก่เยาวชน

บริษัทร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท บางกอก เมโทร เน็ตเวิร์ค จำกัด (BMN) จัดกิจกรรม “MRT พาน้องพิชิต GAT ปี 8.1” เนื่องในวาระการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จึงเปิดโอกาสให้นักเรียนระดับ มัธยมศึกษาตอนปลาย ได้เรียนรู้เพิ่มเติมเพื่อนำไปใช้เตรียมการทดสอบความถนัดทั่วไป (GAT) สำหรับการเข้าศึกษาต่อระดับมหาวิทยาลัย เพื่อเป็นการสนับสนุนการศึกษาของเยาวชนไทย อีกทั้งยังเป็นการสานต่อเจตนารมณ์ของบริษัทที่มีความมุ่งมั่นในการช่วยเหลือสังคมโดยเฉพาะในด้านการพัฒนาการศึกษาของกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเยาวชนอันจะเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศชาติในอนาคต





บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียน และครูอาจารย์จากโรงเรียนวัดบางรักใหญ่ จ.นนทบุรี ซึ่งตั้งอยู่แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สถานีบางรักใหญ่) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายให้ได้ทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์ ท่องแหล่งเรียนรู้ด้านอารยธรรมไทย เพื่อเสริมความรู้ตามหลักสูตร การเรียนการสอนวิชา ประวัติศาสตร์ ภาษาและวรรณคดี ณ หอไทยนิทัศน์ ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ปิดท้ายด้วยกิจกรรม สนุกๆ พาน้องๆ เพลิดเพลินไปกับภาพวาดเสมือนจริง ที่พิพิธภัณฑ์ภาพวาด 3 มิติ แห่งแรกของกรุงเทพ (Art in Paradise Bangkok) เสริมสร้างการเรียนรู้และ ฝึกฝนการสังเกต ผ่านการสัมผัสจากภาพวาดจริง

บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียน และครูอาจารย์จากโรงเรียนชุมชนวัดสมรภูมิ จ.นนทบุรี ซึ่งตั้งอยู่แนว เส้นทางโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สถานีแยกถนนพหลโยธิน 1) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายให้ได้ทดลองใช้บริการ รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์ ท่องแหล่งเรียนรู้ด้านวิทยาศาสตร์ ณ พิพิธภัณฑ์เด็กกรุงเทพ เพื่อเปิดจินตนาการ สร้างแรงบันดาลใจให้แก่เยาวชน



บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียน และครูอาจารย์จากโรงเรียนอัมมสิริศึกษา (วัดน้อยนอก) จ.นนทบุรี ซึ่งตั้งอยู่แนวเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สถานีสะพานพระนั่งเกล้า) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมาย ได้ทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และสายเฉลิมรัชมงคล เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์ท่องแหล่ง เรียนรู้ด้านประวัติศาสตร์ ยุคกรุงศรีอยุธยา จนถึงยุครัตนโกสินทร์ ณ อาคารนิทรรศน์ รตนโกสินทร์ ถนนราชดำเนิน

กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสาธารณสุข ▶



“กิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวิตปลอดภัย”

บริษัทร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร จัดกิจกรรมออกบูธแสดงนิทรรศการให้ความรู้ในด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และบริการตรวจสุขภาพฟรีให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT รวมถึงกลุ่มประชาชนที่พักอาศัยอยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT รวมถึงชุมชนใกล้เคียง ดังนี้

การออกบูธให้ความรู้

การออกบูธแสดงนิทรรศการและให้ความรู้เรื่องการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกวิธีและปลอดภัย เช่น ความปลอดภัยในการใช้บันไดเลื่อน เป็นต้น พร้อมบอร์ดแนะนำกิจกรรมเพื่อสังคมของบริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ผู้โดยสารลงทะเบียนรับคู่มือ

เพื่อร่วมกิจกรรมตามบูธต่างๆ และนำคู่มือดังกล่าวมาจับรางวัลภายในงาน ได้แก่ บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT จำนวนกว่า 50 รางวัล

บริการตรวจสุขภาพฟรี

จากมูลนิธิคอลฟีลด์เพื่อคนตาบอดในพระราชูปถัมภ์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

บริการตรวจสุขภาพ (แม่)

ให้คำแนะนำในการดูแลสุขภาพด้วยศาสตร์การแพทย์แผนจีนโดยอาจารย์แพทย์จีน วิทยาลัยการแพทย์ทางเลือก มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

บริการตรวจสุขภาพ (แม่-ไฟฟ้า)

ตรวจสุขภาพตามธาตุเจ้าเรือน ตรวจแรงบีบมือ ตรวจวัดสายตาเบื้องต้นจาก ร.พ. กล้วยน้ำไท

ตรวจน้ำตาลในเลือด ตรวจวัดความดันโลหิต

ประเมินความเสี่ยง ประเมินสุขภาพกับพยาบาลวิชาชีพจากโรงพยาบาลบางโพ

สอนและสาธิตวิธีตรวจหาแมะเร็งเต้านมเบื้องต้น

จากโรงพยาบาลจุฬารัตน์ ผลิตส์

“ผจญภัยแดนไร้พุง”

จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

สาธิตการทำอาหารเพื่อสุขภาพ

ให้ความรู้ในเรื่องโภชนาการจาก โรงพยาบาลอินเตอร์เมดิคัล แคร่ แล็บ จำกัด

ตรวจสุขภาพช่องปากและฟันเบื้องต้น

จากคณะทันตแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

บริการตรวจสุขภาพ คำแนะนำในการดูแลสุขภาพ

ด้วยศาสตร์การแพทย์แผนไทยและแพทย์แผนจีนจากวิทยาลัยการแพทย์แผนตะวันออก มหาวิทยาลัยรังสิต

กิจกรรมส่งเสริมสาธารณประโยชน์อื่นๆ ►



“กิจกรรมคืนบัตรฯ ลุ้นโชคกับ MRT”

กิจกรรมการรณรงค์ให้ผู้โดยสารเกิดการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “คืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน” มากขึ้น โดยการแจกซองบัตรโดยสารของโครงการฯ แก่ผู้โดยสารที่ออกบัตรโดยสาร หรือแสดงบัตรโดยสารชนิดจำกัดวัน ประเภท 1 วัน 3 วัน หรือ 30 วัน จากนั้นกรอกชื่อ - ที่อยู่บนซองบัตรโดยสารของโครงการ พร้อมบรรจุบัตรโดยสารหย่อนลงในกล่องรับคืนบัตรโดยสารของโครงการฯ เพื่อลุ้นรางวัล



“MRT ร่วมถวายความอาลัย บริการน้ำดื่มฟรีให้กับประชาชน”

บริษัท น้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ อันหาที่สุดมิได้ ร่วมถวายความอาลัย พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร โดยตั้งจุดบริการน้ำดื่มฟรีให้กับประชาชน ที่เดินทางไปร่วมถวายบังคมพระบรมศพ เบื้องหน้าพระบรมโกศ ในวันที่ 29 - 30 ตุลาคม 2559 ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีหัวลำโพง

การส่งเสริมและรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT ปี 2559



1. วันเด็กแห่งชาติ

กิจกรรม **“รถไฟฟ้า MRT Share ความสุขให้น้องๆ โดยรถไฟฟ้า ฟรี”** เนื่องในวันเด็กแห่งชาติ 2559 โดยการมอบสิทธิพิเศษให้เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 140 ซม. สามารถโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 9 มกราคม 2559 ตลอดระยะเวลาให้บริการ



2. วันสงกรานต์

กิจกรรมเนื่องในเทศกาลวันสงกรานต์ วันผู้สูงอายุแห่งชาติและวันครอบครัว แบ่งเป็น 2 กิจกรรมย่อย ดังนี้

- กิจกรรม **“สงกรานต์ ลัลลา กับรถไฟฟ้า MRT”** เปิดโอกาสให้ผู้โดยสารได้ร่วมทำบุญตามประเพณีปีใหม่ไทย ระหว่างวันที่ 10 – 15 เมษายน 2559 เพื่อความเป็นสิริมงคล โดยการสงฆ์พระพุทธรูปภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT จำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีหัวลำโพง สถานีสีลม สถานีสุขุมวิท สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีลาดพร้าว สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร และสถานีบางซื่อ
- กิจกรรม **“ผู้สูงอายุโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี 3 วัน”** ในวันที่ 13 – 15 เมษายน 2559 ตลอดระยะเวลาให้บริการ โดยมอบสิทธิพิเศษยกเว้นค่าโดยสารสำหรับผู้สูงอายุที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป



3. วันแม่แห่งชาติ

กิจกรรม **“12 สิงหาคม พาแม่ขึ้น MRT ฟรี”** เป็นกิจกรรมที่ให้คุณแม่โดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ตลอดระยะเวลาให้บริการ ในวันที่ 12 สิงหาคม 2559



4. วันพ่อแห่งชาติ

กิจกรรม **“5 ธันวาคม พาพ่อขึ้นรถไฟฟ้า MRT ฟรี”** เป็นกิจกรรมที่ให้คุณพ่อโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ตลอดระยะเวลาให้บริการ ในวันที่ 5 ธันวาคม 2559



5. วันขึ้นปีใหม่

กิจกรรม **“MRT เปิดให้บริการข้ามปี ถึง 2”** เนื่องในโอกาสวันขึ้นปีใหม่ โดยขยายระยะเวลาการเปิดให้บริการ ตั้งแต่เวลา 06.00 น. ของวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ไปจนถึงเวลา 02.00 น. ของวันที่ 1 มกราคม 2560



6. วันขึ้นปีใหม่

กิจกรรม **“MRT มอบของขวัญพิเศษต้อนรับปีใหม่ โดยรถไฟฟ้า ฟรี”** ผู้โดยสารสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ฟรี ตั้งแต่เวลา 12.00 น. ของวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ไปจนถึงเวลา 12.00 น. ของวันที่ 1 มกราคม 2560

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 2559 บริษัทมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วเท่ากับ 15,285,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวนทั้งสิ้น 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

ธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางโครงข่ายการให้บริการ ทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนั้นยังสามารถต่อยอดธุรกิจเพิ่มเติมไปยังธุรกิจอื่นที่มีอัตราการเติบโต และอัตราผลตอบแทนที่ดีได้ เช่น โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นต้น

1.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

1.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษรวม 4 สายทาง ประกอบด้วย (1) ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 (2) ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ส่วนดี) กับ กทพ. โดยมีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540 (3) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้างบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 และ (4) ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยดำเนินการผ่านบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับ กทพ. ระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539

1) ทางพิเศษศรีรัช

บริษัท และ กทพ. ได้ร่วมกันลงทุนในโครงการระบบทางพิเศษในกรุงเทพและปริมณฑล โดยบริษัทเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะทางรวม 38.5 กิโลเมตร และ กทพ. ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร

ในส่วนของค่าผ่านทาง ผู้ใช้ทางพิเศษชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ โดย กทพ. เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท การแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับ กทพ. เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 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 ปีสุดท้าย ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 50 เท่ากัน ส่วนโครงข่ายนอกเขตเมืองคือทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี และส่วนดี รายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัททั้งหมดตลอดระยะเวลาสัญญา

2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

บริษัทมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้าง จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง โดยบริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทานและแบ่งผลตอบแทนหรือให้ผลประโยชน์แก่รัฐตามที่ได้ตกลงกันในสัญญาสัมปทาน

บริษัทมีสิทธิที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่น (ถ้ามี) ตลอดระยะเวลาสัมปทาน ซึ่งอัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามที่ตกลงในสัญญา

สัญญาสัมปทานมีระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การออกแบบ ก่อสร้างทางพิเศษ การจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบควบคุมการเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมการจราจร และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของทางพิเศษ โดยมีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือนนับจากวันที่ 15 ธันวาคม 2555 ซึ่งเป็นวันที่ กทพ. กำหนดให้เริ่มงานตามที่ระบุไว้ใน Notice to Proceed (NTP)

ระยะที่ 2 การบริหารจัดการ และการให้บริการ ได้แก่ การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืม และการบำรุงรักษาทางพิเศษ โดยมีกำหนดเวลาเริ่มจากวันเปิดดำเนินการโครงการจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาสัมปทาน

บริษัทได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559

แนวเส้นทางและลักษณะทางกายภาพ

ลักษณะของโครงการ เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน 10 ด่าน แนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษกบริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จุดจักร) โดยเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัชบริเวณสถานีขนส่ง (หมอชิต 2) และลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2

3) ทางพิเศษอุดรรัถยา

NECL เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางโพธิ์ เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ สำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษ โดย กทพ. เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบให้บริษัทย่อย รายได้ค่าผ่านทางในส่วนของทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นของบริษัทย่อยทั้งหมด

1.1.2 ธุรกิจระบบราง

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลจำนวน 2 โครงการ จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ได้แก่ (1) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) (โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นระยะเวลา 25 ปี ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 และ (2) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) (โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ซึ่ง รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา ตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

1.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) เป็นผู้ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในการ 1) จัดหาและ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ในรถไฟฟ้าและในสถานีรถไฟฟ้า 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว และ 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า นอกจากนี้สำหรับในส่วนของการทางพิเศษนั้น บริษัทและ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลใช้พื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์เพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งให้ใช้พื้นที่ทำร้านค้าบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่นๆ เช่น ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

1.1.4 การลงทุนในบริษัทอื่น

บริษัทมีเงินลงทุนอยู่ในบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภค ดังนี้ (1) บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (“CKP”) ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ (2) บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (“TTW”) เป็นผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค และลงทุนในบริษัท ซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น และ (3) บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”) เป็นผู้ก่อสร้างและดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรี

1.2 วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจ

1.2.1 วิสัยทัศน์

บริษัทมีวิสัยทัศน์ ดังนี้

“เป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน”

1.2.2 พันธกิจ

บริษัทมุ่งมั่นที่จะ

1. ให้บริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
2. พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยและครบวงจร เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจร ช่วยรักษาสีสิ่งแวดล้อม และพัฒนาสังคมและประเทศชาติ
3. สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น บนพื้นฐานของความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

1.2.3 เป้าหมายและกลยุทธ์ธุรกิจ

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และภารกิจของบริษัท 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

1.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

บริษัทเกิดขึ้นจากการควบบริษัทตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ระหว่าง BECL และ BMCL เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 ดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งธุรกิจดังกล่าวโอนมาจาก BECL และ BMCL โดยผลของกฎหมาย

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญก่อนการควบบริษัท

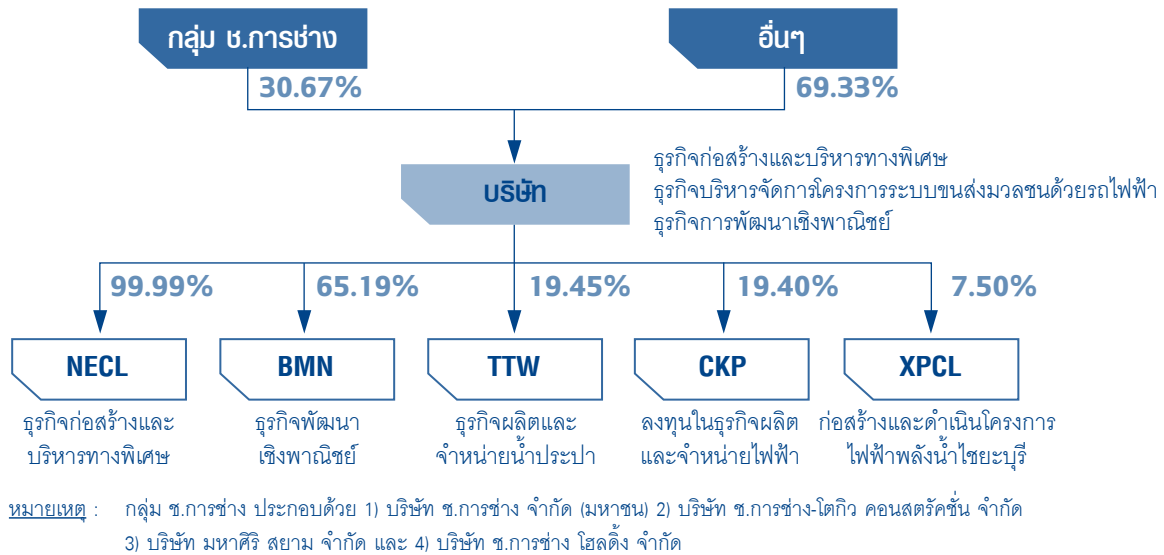
- BECL จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2530 และได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2538 ก่อนการควบบริษัท BECL มีทุนจดทะเบียนและชำระแล้วจำนวน 7,700,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 770,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท
- 22 ธันวาคม 2531 BECL ได้ลงนามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับแต่วันเริ่มก่อสร้าง ซึ่งก็คือวันที่ 1 มีนาคม 2533
- 25 กันยายน 2539 BECL ได้จัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) โดย NECL ได้ทำสัญญากับ กทพ. ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) มีระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันลงนามสัญญา ซึ่งก็คือวันที่ 27 กันยายน 2539
- 17 เมษายน 2540 BECL ลงนามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี กับ กทพ. โดยมีระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันเริ่มก่อสร้าง ซึ่งก็คือวันที่ 22 เมษายน 2540
- 14 กันยายน 2555 BECL ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับแต่ กทพ. มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน ซึ่งก็คือวันที่ 15 ธันวาคม 2555
- BMCL จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2541 และได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน 2549 ก่อนการควบบริษัท BMCL มีทุนจดทะเบียนและชำระแล้วจำนวน 7,585,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 20,500,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.37 บาท
- BMCL ได้เข้าทำสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับ รฟม. ในลักษณะ AOT (Acquire Operate Transfer) ในรูปแบบ PPP Net Cost โดย BMCL มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรม และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าเป็นระยะเวลา 25 ปี ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 ภายใต้สัญญาดังกล่าว BMCL มีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญา
- 25 กุมภาพันธ์ 2552 BMCL ได้จัดตั้งบริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (BMN) โดยการควบรวม 3 บริษัท คือ บริษัท บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค จำกัด บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด และบริษัท ไตรแอดส์ เน็ทเวิร์คส์ จำกัด โดย BMN ได้รับโอนการดำเนินธุรกิจเดิม รวมทั้งสิทธิ หน้าที่ ทรัพย์สิน หนี้สิน และพนักงานของบริษัททั้งสามไปทั้งหมด
- 4 กันยายน 2556 BMCL ได้เข้าทำสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ระยะเวลา 30 ปี กับ รฟม. ในลักษณะ ATO (Acquire Transfer Operate) ในรูปแบบ PPP Gross Cost กล่าวคือ รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และ BMCL เป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า โดย รฟม. จะทยอยชำระค่าอุปกรณ์งานระบบคืนให้กับ BMCL ทั้งนี้ BMCL เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา โดย รฟม. เป็นผู้ที่มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะจ่ายค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาให้กับ BMCL นับแต่วันที่ BMCL ให้บริการการเดินรถไฟฟ้าจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทในปี 2559

- 5 ม.ค. 59 หลักทรัพย์ BEM เปิดทำการซื้อขายวันแรกในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้รับการจัดอันดับอยู่ในกลุ่มดัชนี SET 100 รวมทั้งยังได้รับการคัดเลือกเข้าคำนวณในดัชนี MSCI Global Index ซึ่งเป็นมาตรฐานในการวัดผลตอบแทนจากการลงทุนที่ได้รับความนิยมอย่างมากในกลุ่มผู้ลงทุนต่างประเทศ
- 4 เม.ย. 59 บริษัทได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัทที่ระดับ “A” และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” หรือคงที่ โดย บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (TRIS Rating)
- 24 มิ.ย. 59 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 อายุ 3-12 ปี จำนวน 15,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.22 ถึงร้อยละ 3.61 ต่อปี เพื่อใช้ทดแทนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินตามแผนการปรับโครงสร้างทางการเงิน และใช้สำหรับการลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
- 1 ก.ค. 59 หลักทรัพย์ BEM ได้รับการจัดอันดับให้อยู่ในกลุ่มดัชนี SET50
- 21 ก.ค. 59 หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ อาศัยอำนาจตามความ มาตรา 44 มีคำสั่งเรื่องการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ให้การเดินรถทั้งสองระบบสามารถเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) โดยให้คณะกรรมการคัดเลือกและคณะกรรมการกำกับดูแลจราจรร่วมกันกับผู้รับสัมปทานเดินรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลให้ดำเนินการโครงการส่วนต่อขยายและดำเนินการให้มีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลเพื่อให้สามารถเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน ปัจจุบันอยู่ระหว่างนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป
- 6 ส.ค. 59 เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงบางใหญ่-เตาปูน (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)
- 22 ส.ค. 59 เปิดให้บริการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
- 22 ส.ค. 59 NECL เปิดให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ครบทั้งสายทาง
- 21 ต.ค. 59 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2559 อายุ 4-11 ปี จำนวน 8,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.62 ถึงร้อยละ 3.95 ต่อปี เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัท
- 1 พ.ย. 59 เชื่อมต่อระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติของ กทพ. และกรมทางหลวง โดยผู้ถือบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass สามารถชำระค่าผ่านทางช่องเก็บเงินอัตโนมัติได้ด้วยบัตรเพียงใบเดียว
- 28 ธ.ค. 59 หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ อาศัยอำนาจตามความ มาตรา 44 มีคำสั่งเรื่องมาตรการแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สายฉลองรัชธรรม) ช่วงบางใหญ่-เตาปูน โดยให้ รฟม. ดำเนินการจ้างผู้ประกอบการเอกชน เพื่อติดตั้งระบบรถไฟฟ้า จัดการเดินรถไฟฟ้า และบริหารการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงเตาปูน-บางซื่อ และให้ รฟม. ใช้ผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมงานหรือดำเนินการ (งานสัญญาที่ 5) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-บางซื่อกับ BEM รวมทั้งมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องเป็นกรอบในการพิจารณา

1.4 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

แผนภาพแสดงโครงสร้างการถือหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559



1.4.1 การลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทอื่น

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัท และสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ดังนี้

(1) ชื่อและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	ทุนเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	มูลค่าเงินลงทุนตามราคาหุ้น
บริษัทย่อย					
บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ	ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา	6,000	5,250	99.99%	2,604
บจก. แบริ่งคอก เมโทร เนท์เวิร์คส์	ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	254	254	65.19%	166
บริษัทอื่น					
บมจ. ซีเค พาวเวอร์	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า	9,240	7,370	19.40%	3,223
บมจ. ทีทีดับบลิว	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	3,990	3,990	19.45%	4,277
บจก. ไซยะบุรี พาวเวอร์	ก่อสร้างและดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไซยะบุรี	26,861	16,505	7.50%	1,238

(2) รายละเอียดของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”)

NECL มีทุนจดทะเบียนจำนวน 6,000 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 294 ล้านหุ้น และหุ้นบุริมสิทธิจำนวน 306 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 5,250 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน NECL ได้ทำสัญญา กับ กทพ. ในการก่อสร้าง และบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ทางพิเศษอุดรรัถยา มีเส้นทางที่มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือโดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณ ถนนแจ้งวัฒนะผ่านบางพูน เขียวราก และสุดทางที่บางไทร

ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

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

BMN มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 254 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 25.4 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้น ใน BMN คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.19 ของทุนจดทะเบียน

BMN เกิดจากการควบรวม 3 บริษัท คือ บริษัท บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์คส์ จำกัด บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด และบริษัท ไตรแอดส์ เน็ทเวิร์คส์ จำกัด โดย BMN ได้รับโอนการดำเนินธุรกิจเดิมของทั้งสามบริษัท รวมทั้งสิทธิ หน้าที่ ทรัพย์สิน หนี้สิน และพนักงานของบริษัททั้งสามไปทั้งหมด

ในปัจจุบัน BMN ประกอบธุรกิจจัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและ ในขบวนรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของ อาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ภายในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า

ธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น

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

CKP เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า CKP มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 9,240 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 9,240 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 7,370 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 19.40 ของทุนจดทะเบียน CKP มีการลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ 3 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังน้ำ โดยลงทุนในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด และบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังความร้อน (ระบบ Cogeneration) โดยลงทุนในบริษัท บางปะอิน โคเจนเนอเรชั่น จำกัด และธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังแสงอาทิตย์ โดยลงทุนในบริษัท บางเขนชัย จำกัด บริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด บริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด

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

TTW เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 3,990 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 3,990 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 3,990 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 19.45 ของทุนจดทะเบียน TTW ประกอบธุรกิจ ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 นอกจากนี้ TTW ได้ลงทุนในบริษัทประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานีและรังสิต

โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 และลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งได้มีการลงทุนในธุรกิจพลังงานผ่านการถือหุ้นใน CKP ในสัดส่วนร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนอีกด้วย

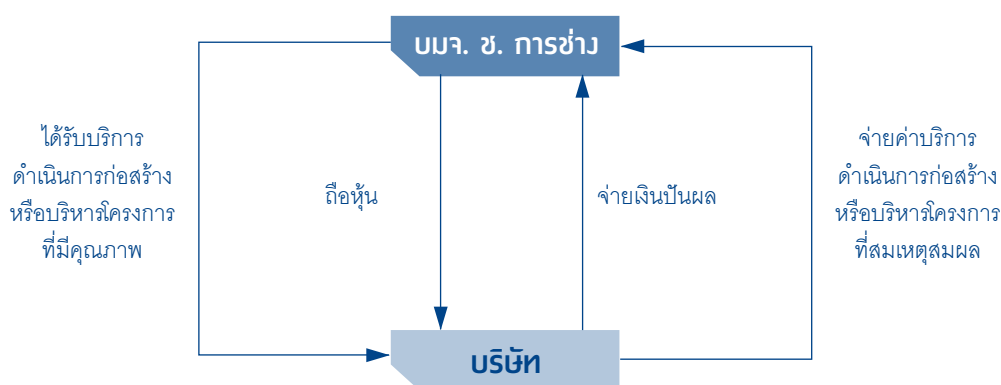
3. บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”)

XPCL มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 26,861 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยนที่ 1 เหรียญสหรัฐ ต่อ 34 บาท) มีทุนชำระแล้วจำนวน 16,505 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 7.50 ของทุนจดทะเบียน XPCL ดำเนินธุรกิจหลักเป็นผู้ดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรี ซึ่งตั้งอยู่บนแม่น้ำโขง โครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรีเป็นโครงการไฟฟ้าพลังน้ำแบบฝายน้ำล้น โดยไม่มีการผันน้ำออกจากแม่น้ำโขงและไม่มีการกักเก็บน้ำเหมือนเขื่อนที่มีอ่างเก็บน้ำทั่วไป

1.4.2 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทมี บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บมจ. ช.การช่าง ถือหุ้นอยู่ในบริษัท จำนวน 4,544,912,129 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 29.73 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 ในอนาคตจึงมีโอกาที่บริษัทจะว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือผู้บริหารโครงการ อย่างไรก็ตาม ในการเข้าทำรายการกับ บมจ. ช.การช่าง ซึ่งเป็นบุคคลที่มีความขัดแย้งของบริษัทนั้น บริษัทจะปฏิบัติตามนโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัทตามรายละเอียดที่เปิดเผยในหัวข้อ 12. รายการระหว่างกัน

แผนภาพแสดงความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจโดยเป็นผู้รับสัมปทานจากภาครัฐ ดังนี้ 1) ผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา 2) ผู้รับสัมปทานการให้บริการ การเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง นอกจากนี้เป็นผู้รับสัมปทาน บริษัทได้ ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใต้สัมปทานที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบัน บริษัทและบริษัทย่อยมีโครงสร้างรายได้ดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

โครงสร้างรายได้รวม (เสมือนควบบริษัท)	ดำเนินการโดย	ร้อยละ การถือหุ้น ของบริษัท	ข้อมูลทางการเงินรวม					
			สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2559		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2558 ⁽¹⁾		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2557 ⁽¹⁾	
			ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ			9,301	70.3%	8,815	67.3%	8,485	71.4%
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัท		7,978	60.3%	7,606	58.0%	7,352	61.9%
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัทย่อย (NECL)	99.99 ⁽²⁾	1,323	10.0%	1,209	9.2%	1,133	9.5%
รายได้จากธุรกิจระบบราง			3,230	24.4%	2,374	18.1%	2,248	18.9%
รายได้ค่าโดยสารและ ค่าบริการเดินรถไฟฟ้า	บริษัท		3,230	24.4%	2,374	18.1%	2,248	18.9%
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์			573	4.3%	549	4.2%	501	4.2%
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัท		78	0.6%	81	0.6%	285	2.4%
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัทย่อย (BMN)	65.19	495	3.7%	468	3.6%	216	1.8%
กำไรจากเงินลงทุน ⁽³⁾			31	0.2%	1,298	9.9%	537	4.5%
รายได้อื่น ⁽⁴⁾			98	0.8%	69	0.5%	113	1.0%
รวมรายได้			13,233	100%	13,105	100%	11,884	100%

หมายเหตุ : (1) ข้อมูลทางการเงินรวมเสมือน

(2) บริษัท (เดิมคือ BECL) ได้เข้าซื้อหุ้น NECL เพิ่มเติมในเดือนพฤศจิกายน 2558 ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53.33 เป็นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

(3) กำไรจากเงินลงทุนประกอบด้วย กำไรจากการขายเงินลงทุนใน BMCL TTW และ CKP

(4) รายได้อื่นประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน และรายได้เงินชดเชยความเสียหายจากอุทกภัย

2.1 ธุรกิจทางพิเศษ

2.1.1 ลักษณะบริการ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ซึ่งได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ทางพิเศษศรีรัช

ทางพิเศษศรีรัช เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลและเอกชน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่คับคั่งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นโครงการในลักษณะ BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัท (เดิมคือ BECL) เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก)

ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะทางทั้งสิ้น 38.5 กิโลเมตร ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชจะตกเป็นของ กทพ. โดย กทพ. ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร ซึ่งบริษัทรับมาซึ่งสิทธิในการเข้าบริหารทางพิเศษศรีรัช และมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้จากค่าผ่านทางของทั้งทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ตามสัดส่วนที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540

2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

บริษัทรับมาซึ่งสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้างบริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้างจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง เพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นๆ (ถ้ามี) โดยมีแนวเส้นทางเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก และเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ทั้งนี้ บริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ประโยชน์แก่ กทพ. ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559

3) ทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทถือหุ้นใน NECL ซึ่งประกอบธุรกิจก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งมีเส้นทางที่เชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชที่ถนนแจ้งวัฒนะ และสิ้นสุดที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีระยะทางรวมประมาณ 32 กิโลเมตร โครงการนี้เป็นโครงการในลักษณะ BTO (Build Transfer Operate) เช่นเดียวกับทางพิเศษศรีรัช คือ NECL จะเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา โดยกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษจะตกเป็นของ กทพ. และ กทพ. เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบรายได้ค่าผ่านทางให้ NECL ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539

รายละเอียดของเครือข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษส่วนต่างๆ ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ก่อสร้างและ บริหารงาน โดย
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	27.1	กทพ.
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ และอโศก-ศรีนครินทร์)	38.5	บริษัท
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	32.0	NECL
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ดอนเมือง-โกลด์เวย์)	28.0	บมจ. ทางยกระดับ ดอนเมือง
5. ทางพิเศษฉลองรัชรวมส่วนต่อขยาย (รวมอินทรา-อาจณรังค์ และรวมอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	42.4	กทพ.
6. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี)	56.7	กทพ.

ระบบทางพิเศษ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ก่อสร้างและ บริหารงาน โดย
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) รวมทางเชื่อมต่อถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	42.3	กทพ.
8. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	16.7	บริษัท
รวมระยะทางทั้งสิ้น	283.7	

2.1.2 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

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

ทางพิเศษ	ลักษณะโครงข่าย	ระยะทาง (กม.)	วันที่เปิด บริการ	รายได้	การแบ่งรายได้ บริษัท : กทพ.
เฉลิมมหานคร ดินแดง-ท่าเรือ บางนา-ท่าเรือ ท่าเรือ-ดาวคะนอง	ในเขตเมือง ในเขตเมือง ในเขตเมือง	8.9 7.9 10.3	4 ม.ค. 2524 17 ม.ค. 2526 8 ส.ค. 2530	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60:40 - ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปี สุดท้าย 50:50 - 9 ปีสุดท้าย 40:60
ศรีรัช ส่วนแอ 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 ปี สุดท้าย 50:50 - 9 ปีสุดท้าย 40:60
ส่วนซี รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ ส่วนดี พระราม 9-ศรีนครินทร์	นอกเขตเมือง นอกเขตเมือง	8.0 8.7	2 ก.ย. 2536 ระยะที่หนึ่ง 2 ธ.ค. 2541 ระยะที่สอง 1 มี.ค. 2543	บริษัท	- 100 : 0
ศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	นอกเขตเมือง	16.7	22 ส.ค. 59	บริษัท	- 100 : 0
อุดรรัถยา แจ้งวัฒนะ-เชียงราก เชียงราก-บางโพ	นอกเขตเมือง นอกเขตเมือง	22 10	2 ธ.ค. 2541 1 พ.ย. 2542	บริษัทย่อย (NECL)	- 100 : 0

2.1.3 อัตราค่าผ่านทาง

ทางพิเศษ / ด่านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง (บาท/เที่ยว)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1)	50	75	110
ยกเว้น ด่านอาจนรงค์ 1 (ไปบางนา)	40 *	65 *	100 *
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2)	50	75	110
ยกเว้น ด่านศรีนครินทร์ / ด่านรามคำแหง ด่านพระราม 9 / ด่านโศภน 3 ด่านพระราม 9-1 (ศรีรัช)	25	55	75
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
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	50 **	80 **	115 **
ทางพิเศษอุดรรัถยา	45	100	150
ยกเว้น ด่านเมืองทองธานี ด่านบางปะอิน	35 *** 55	90 *** 120	140 *** 180

หมายเหตุ : * อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560
 ** อัตรานี้มีผลใช้บังคับนับแต่วันที่เปิดให้ดำเนินการโครงการเป็นต้นไปเป็นระยะเวลา 5 ปี
 *** อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560

การปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช เป็นไปตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราค่าเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกินเงินเพื่อสูงกว่าปกติหรือมีเหตุสุดวิสัย หรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น บริษัท และ กทพ. สามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร โดยมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2556 และมีกำหนดการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 กันยายน 2561

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 ล้อ ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา

และทางพิเศษอุดรรัถยา การปรับอัตราค่าผ่านทางจะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราค่าเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 15 บาท ตลอดระยะเวลา

15 ปีแรกของสัญญา โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 และมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 สำหรับครั้งต่อไปมีกำหนดการปรับอัตราค่าผ่านทางในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561

แม้ว่า กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศกระทรวงคมนาคมในการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชมีการปรับเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2556 และอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยาซึ่งมีการปรับเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 แต่บริษัทและบริษัทย่อย (NECL) เห็นว่าอัตราค่าผ่านทางตามประกาศดังกล่าวยังคงไม่สอดคล้องกับข้อสัญญา

2.1.4 การตลาดและการแข่งขัน

2.1.4.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก และทางพิเศษอุดรรัถยา คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการระยะเวลาทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติ ที่การจราจรติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพและปริมณฑล โดยสามารถจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ได้แก่ ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 98.02 ร้อยละ 1.74 และร้อยละ 0.24 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2559 ที่ใช้ทางพิเศษสามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)	สัดส่วน %
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ⁽¹⁾ (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	367,756	20.72
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ และอโศก-ศรีนครินทร์)	324,177 368,534	18.26 20.76
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	81,350	4.58
4. ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์ และ รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ⁽¹⁾	209,128	11.78
5. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) ⁽¹⁾	139,939	7.88
6. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ⁽¹⁾ และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน)	245,910	13.85
7. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (เปิดบริการ วันที่ 22 สิงหาคม 2559)	38,128	2.15
รวมปริมาณจราจรทั้งสิ้น	1,774,922	100

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ แหล่งข้อมูล กทพ. ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2559

เนื่องจากการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านสาธารณูปโภคต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งถือเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของระบบทางพิเศษ กลุ่มลูกค้าจึงมีการกระจายตัวตามจุดหมายการเดินทาง ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด

2.1.4.2 นโยบายและกลยุทธ์การตลาด

กลยุทธ์ทางการตลาด

จุดเด่นทางการตลาด คือ การให้บริการทางพิเศษศรีรัชมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทางผ่านเครือข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพฯ ทั้งการเดินทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช รวมทั้งทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) มีเครือข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่จากทิศเหนือจรดทิศใต้ และจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ ผู้ใช้ทางสามารถใช้ทางพิเศษเชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช ทำให้เครือข่ายระบบทางพิเศษสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ถนนพื้นราบ

เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559 บริษัทได้เปิดให้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ฝั่งกรุงเทพฯ-ฝั่งธนบุรี โดยเชื่อมเส้นทางออกจากทางพิเศษชั้นที่ 2 บริเวณหมอชิต จตุจักร ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 วิ่งขนานบนทางรถไฟสายใต้ โดยผ่านย่านบางพลัด บางบำหรุ ตลิ่งชัน เชื่อมต่อกับสะพานลอยบรมราชชนนีผ่านถนนราชพฤกษ์และสุดทางที่ถนนวงแหวนรอบนอก (ฝั่งตะวันตก) ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางเชื่อมฝั่งกรุงเทพฯ-ธนบุรีได้อย่างสะดวก รวดเร็ว

จุดด้อยทางการตลาด คือ ข้อจำกัดทางด้านกายภาพทำให้ไม่สามารถระบายรถบริเวณทางลงทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรบนถนนพื้นราบอันเป็นปัจจัยที่มีความไม่แน่นอนที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทได้มีการประสานงานกับตำรวจจราจรของสถานีตำรวจพื้นราบ รวมทั้งการเชื่อมต่อสัญญาณภาพจากกล้อง CCTV บนทางพิเศษไปยังป้อมตำรวจพื้นราบ เพื่อช่วยระบายจราจรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเพิ่มความคล่องตัวของการจราจรในระบบด้วยการปรับปรุงจุดขึ้น-ลงต่างๆ ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถประหยัดเวลา และผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น มีคุณภาพชีวิตในการเดินทางในเมืองหลวงที่ดีกว่าเดิม ทำให้ผู้ใช้ทางได้เห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าการคำนึงถึงปัจจัยทางด้านราคา

ในส่วนของกลยุทธ์ทางการตลาด บริษัทได้มีการดำเนินการ คือ

1) เส้นทางพิเศษและโครงข่ายการให้บริการ (Products)

1. การมีโครงข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมือง ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของลูกค้าโดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น
2. การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
3. บริษัทมีการติดตามสถิติปริมาณจราจรอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการ Easy Pass ให้เหมาะสมเพื่อปรับปรุงการให้บริการและรองรับจำนวนผู้ใช้ทางพิเศษที่เพิ่มขึ้น บริษัทได้เพิ่มจำนวนช่องบริการ Easy Pass บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่างๆ ในทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้บริษัทได้ดำเนินการปรับย้ายตำแหน่งช่องทาง Easy Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการ Easy Pass เข้าใช้บริการได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น และลดการติดกระแสระจราจรระหว่างช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดและช่องทาง Easy Pass ซึ่งบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
4. การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคตโดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี

5. บริษัทได้มีการเพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพจราจรบนระบบทางพิเศษตลอดจนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
6. บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพและปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและเพิ่มความมั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยบริษัทจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่างๆ ผ่านเว็บไซต์และสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

2) อัตราค่าผ่านทาง (Price)

1. การกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทาง ตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้ในสัญญาโครงการเป็นการล่วงหน้า ซึ่งอัตราดังกล่าวเป็นอัตราที่ได้มีความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่เหมาะสมตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ กล่าวคือสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนติ และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดได้กำหนดให้มีการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่เป็นประจำทุก 5 ปี โดยอ้างอิงตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคกรุงเทพฯ ที่ได้มีการออกประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งการคำนวณดังกล่าวเป็นการคำนวณเพื่อรักษามูลค่าที่แท้จริงของอัตราค่าผ่านทางตามระยะเวลาที่กำหนดของสัญญา และการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน กล่าวคือ จะมีการปรับทุก 5 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการโครงการตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา
2. บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราวๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้ทางหันมาใช้ทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่น บริเวณด่านอาจณรงค์ 1 (จากทางพิเศษฉลองรัชมุ่งหน้าเข้าทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา) และด่านเมืองทองธานีของทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งบริษัทร่วมกับ กทพ. ได้ให้ส่วนลดมาอย่างต่อเนื่อง และขยายเวลาการให้ส่วนลดจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560

3) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Place)

1. การชำระค่าผ่านทางพิเศษ
 - 1.1 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 ด่านโศภน พระราม 9 ศรีนครินทร์ ยมราช สุววงศ์ หัวลำโพง คลองประปา ย่านพหลฯ ประชาชื่น พระราม 3 ฯลฯ) และผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางได้ 2 วิธี คือชำระด้วยเงินสด หรือชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection System, ETCS) หรือ Easy Pass
 - 1.2 ผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาที่เชื่อมต่อบริเวณทางพิเศษศรีรัชออกสู่ด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 32 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้นสำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด และผู้ใช้บริการจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางด้วยเงินสด และชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass)
 - 1.3 ผู้ใช้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเชื่อมต่อบริเวณทางพิเศษศรีรัชออกสู่ทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านจัดเก็บค่าผ่านทางจำนวน 9 จุด

โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทาง ณ จุดทางขึ้นด้วยเงินสดหรือชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass)

2. การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทางเพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้ทางเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติประมาณร้อยละ 40

เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บัตร Easy Pass บริษัทจัดให้มีจุดบริการติดตั้ง และตรวจสอบบัตร Easy Pass รวมถึงบริการตัดฟิล์มเพื่อติดตั้ง Easy Pass และทดสอบระบบ Easy Pass โดยผู้ใช้ทางสามารถนำรถยนต์เข้าใช้บริการ ณ จุดบริการ Easy Pass ... Fast Service โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายได้ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ถนนพระราชาราษฎร์สาย 1 ทุกวันทำการ ตั้งแต่เวลา 09.00-17.00 น. (ตั้งแต่เดือนเมษายน 2560 เป็นต้นไป)

และเพื่อเพิ่มประโยชน์สำหรับผู้ที่ใช้บัตร Easy Pass บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. และกรมทางหลวงปรับปรุงประสิทธิภาพการเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ โดยเชื่อมต่อระบบบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเพียงใบเดียวสำหรับทางพิเศษ 7 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของกรมทางหลวงอีก 2 เส้นทางได้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2559

4) กิจกรรมส่งเสริมการขายและประชาสัมพันธ์ (Promotion)

บริษัทจัดให้มีส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2559 บริษัทยังคงให้ส่วนลด ณ จุดเชื่อมต่อจากทางพิเศษฉลองรัชมายังทางพิเศษเฉลิมมหานครที่ด่านอาภากรวงศ์ 1 เฉพาะไปบางนา รวมถึงทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย (NECL) ยังให้ส่วนลดแก่ผู้ใช้บริการที่ด่านเมืองทองธานีอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันสงกรานต์และวันขึ้นปีใหม่ บริษัทได้ร่วมมือกับ กทพ. จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ทางพิเศษให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีจุดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางเพื่อสร้างความรู้สึกผูกพันให้กับลูกค้าภายใต้แนวคิดที่ว่าเราพร้อมส่งมอบความสุขด้วยบริการที่ดีให้กับลูกค้าตลอดสายทาง

บริษัทในฐานะเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษได้สนองตอบนโยบายของภาครัฐด้วยการร่วมรณรงค์ “โทรไม่ขับ” “ง่วงไม่ขับ” และ “เมาไม่ขับ” ผ่านกิจกรรมการขับที่ปลอดภัย ตลอดจนการใช้พลังงานเพื่อการเดินทางอย่างคุ้มค่า บริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตระหนักถึงความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการใช้บริการทางพิเศษให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพบนทางพิเศษ และให้ทราบถึงกิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการต่างๆ ของบริษัท อาทิ การจัดกิจกรรมพิเศษให้กับผู้ใช้ทางที่เป็นผู้โชคดี การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง รวมถึงการต่อเชื่อมทางพิเศษกับเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร ประกอบด้วย สื่อสารคดีวิทยุ-โทรทัศน์ สปอตวิทยุ เอกสารแผ่นปลิว ป้ายสลับข้อความ (VMS) เว็บไซต์ www.bemplc.co.th ตลอดจนการสื่อสารผ่านโซเชียลมีเดีย (www.facebook.com/bangkokexpresswayandmetro) รวมทั้งการจัดทำวารสารศรีรัชราย 2 เดือน เพื่อเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้ทาง รวมทั้งเสริมสร้างความรู้ ความพึงพอใจ และยังเป็นการจูงใจให้ลูกค้าใหม่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องตลอดปี จัดเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีทั้งต่อลูกค้าและสังคม

2.1.4.3 ภาพอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ในปี 2559 แม้ว่าเศรษฐกิจประเทศไทยอยู่ในภาวะที่ดีขึ้นกว่าในปีที่ผ่านมาเล็กน้อยก็ตาม อุตสาหกรรมรถยนต์ยังอยู่ในสภาวะชะลอตัว ยอดขายรถยนต์สะสม 11 เดือนแรกของปี 2559 โดยรวมอยู่ที่ประมาณ 680,000 คัน ลดลงร้อยละ 2.3 เมื่อเทียบกับปี 2558 ซึ่งมียอดขายรถยนต์เพิ่มขึ้น (หนังสือพิมพ์คมชัดลึก 10 มกราคม 2559) ทั้งนี้เนื่องจากในปี 2559 มีการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตใหม่ ทำให้รถยนต์มีราคาสูงขึ้น อย่างไรก็ตามแม้ว่ายอดขายรถยนต์จะมีการปรับลดลงแต่ยอดรถจดทะเบียนรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นจากเดิม 1,000 คันต่อวันเป็น 1,200 คันต่อวัน ส่งผลให้มีรถยนต์จดทะเบียนสะสมรวมกันแล้วประมาณ 10 ล้านคัน ทำให้กรุงเทพมหานครมีปัญหาการจราจรสะสมมากขึ้น (หนังสือพิมพ์คมชัดลึก 10 มกราคม 2560)

ในปี 2559 และปี 2560 ปัญหาการจราจรมีแนวโน้มทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากมีการก่อสร้างโครงการใหม่ๆ อีกทั้งยังไม่มีถนนและสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งใหม่ที่จะช่วยบรรเทาสภาพการจราจรได้ ส่งผลให้ในช่วงต้นปี 2560 มีความเร็วเฉลี่ยรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครลดลงเหลือ 12 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ 9 มกราคม 2560) ส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อการเติบโตของปริมาณการจราจรบนทางพิเศษโดยรวม

ทั้งนี้จากข้อมูลของกรมขนส่งระบุว่าปริมาณรถจดทะเบียนใหม่ในเขตกรุงเทพมหานคร ณ สิ้นปี 2559 รวมทั้งสิ้น 399,479 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.87 โดยมีปริมาณรถจดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2559 ทั้งสิ้น 5,774,530 คัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 4.46 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับถนนในกรุงเทพมหานครซึ่งมีความยาวเพียง 5,400-5,500 กิโลเมตรแล้ว ส่งผลให้ความสามารถในการรองรับปริมาณรถในเขตกรุงเทพมหานครลดลง

2.1.5 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

2.1.5.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

กทพ. เป็นหน่วยงานหนึ่งของภาครัฐที่รับผิดชอบในการก่อสร้างทางพิเศษ สำหรับให้บริการต่อการสัญจรของรถยนต์ ให้ความสำคัญรวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งการบรรเทาปัญหาการจราจรโดย 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 บริษัทได้จ้างผู้จัดการโครงการเป็นผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ 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. เป็นผู้กำหนดสายทางพื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง

และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัทภายในเวลาที่กำหนด โดยบริษัทมีหน้าที่ออกแบบและทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. และวิศวกรอิสระ ซึ่งวิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความสำเร็จสมบูรณ์ เมื่องานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ โดยบริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ซึ่งเป็นผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ในการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษทุกสายทางที่บริษัทได้รับสัมปทานมาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey

ตามสัญญาสัมปทานโครงการนี้ บริษัทมีสิทธิในการบริหารจัดการ และให้บริการ ได้แก่ การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืม และการบำรุงรักษา โดยบริษัทมีสิทธิที่จะได้รับค่าผ่านทางทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน

2.1.5.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อยได้ดำเนินกิจการธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในการดำเนินกิจการธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทและบริษัทย่อยดังกล่าว สามารถสรุปได้ดังนี้

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

ในการบริหารโครงการระบบทางพิเศษ บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมที่มีต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษ นอกจากนี้ตั้งแต่ปี 2551 บริษัทได้มีการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 และมีการตรวจต่ออายุใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อมด้วยแนวทางการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ โดยบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการ พนักงาน และชุมชน
2. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงาน และส่งเสริมการใช้พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องต่อกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชนและผู้ที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2559 บริษัทยังคงรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่างๆ ที่อาจมีโอกาสดังขึ้น รวมทั้งได้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทได้เปลี่ยนโคมไฟที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นทั้งบนทางพิเศษและบริเวณด้านเก็บเงินค่าผ่านทาง ดังนี้

1. เปลี่ยนโคมไฟทางลอดโซเดียมความดันสูงที่มีประสิทธิภาพดีทดแทนโคมไฟหลอดโซเดียมความดันสูงเดิมบนทางหลักของทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี และทางขึ้น-ลงของทางพิเศษศรีรัช และทางขึ้น-ลงของทางพิเศษอุดรรัถยาบริเวณปากเกร็ดและศรีสมาน เพิ่มเติมจากที่ได้ดำเนินการไปแล้วในทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี และ ซี ทำให้ได้ความสว่างมากขึ้น และประหยัดพลังงานได้ถึงร้อยละ 35

2. เปลี่ยนโคมไฟชนิด LED ทดแทนโคมไฟ Flood Light หลอดโซเดียมความดันสูงบริเวณพื้นที่หน้าและหลังด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าลงได้ถึงร้อยละ 60 โดยที่ได้ความสว่างมากกว่าหลอดเดิม และลดการฟุ้งกระจายของแสง โดยในปี 2560 จะขยายผลไปที่ด่านในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ
3. โครงการนำร่องเปลี่ยนโคมไฟ LED ทดแทนโคมไฟทางหลอดโซเดียมความดันสูงทางพิเศษอุดรรัถยา บริเวณสะพานช่วงเชียงรากถึงบางปะอิน ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าได้ถึงร้อยละ 50
4. โครงการนำร่องเปลี่ยนโคมไฟ LED ทดแทนโคมไฟทางหลอดโซเดียมความดันสูงทางขึ้น-ลงทางพิเศษอุดรรัถยาบริเวณบางพูน เชียงราก และบางปะอิน ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าได้ถึงร้อยละ 60

สำหรับการจัดการด้านความปลอดภัย บริษัทมีหน่วยงานวิเคราะห์วิศวกรรมที่พร้อมด้วยบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยบนทางพิเศษ ทำหน้าที่ศึกษาผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ โดยมีการจัดทำแบบจำลอง Traffic Simulation เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมทั้งตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน วิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายบนทางพิเศษ ศึกษาคุณสมบัติและรูปแบบการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อพัฒนาปรับปรุงทางพิเศษให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดสำหรับผู้ใช้งาน รวมทั้งการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยบริษัทได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาดำเนินการ ดังนี้

- (ก) การปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษ โดยบริษัทได้ทำการตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยพื้นที่หัวเกาะทางแยก (Gore Area) และติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ได้แก่ อุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) ถังรับแรงปะทะ (Cushion Tank) หลักนำทางชนิดให้ตัว (Flexible Guide Post) ทาพื้นด้วยสี Cold Plastic สีแดง เพื่อกระตุ้นเตือนถึงจุดอันตรายที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุ
- (ข) การเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) จากอัตราการใช้ของปริมาณจราจรในช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) และหลังจากที่ กทพ.มีนโยบายยกเลิกค่ามัดจำบัตร Easy Pass ทำให้มีปริมาณการใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องมีการเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้งานสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง และน้ำมันเชื้อเพลิงได้
- (ค) ปรับช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) ที่ด่านอโศก 4 ประชาขึ้นขาเข้า และประชาขึ้นขาออกให้เป็นช่องทางขวาสุด เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าช่องทาง Easy Pass ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็วยิ่งขึ้น
- (ง) การปรับปรุงแนะนำจราจร ป้ายแนะนำช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) เพื่อแนะนำผู้ใช้งานพิเศษให้ได้รับความสะดวกรวดเร็วในการผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ
- (จ) ปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) ในทางพิเศษศรีรัชทั้งหมดให้เป็น Fast Lane เพื่อให้รองรับการผ่านช่องทางที่เร็วขึ้น ลดการชะลอความเร็วที่ช่องทาง Easy Pass
- (ฉ) โครงการนำร่อง เพิ่มประสิทธิภาพช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ บริษัทได้ติดตั้งสายอากาศชุดที่ 2 (Second Antenna) ที่ช่องทาง Easy Pass ของด่านอโศก 3 ด่านอโศก 4 ด่านศรีนครินทร์ ด่านประชาขึ้นขาเข้า ด่านประชาขึ้นขาออก และด่านพระราม 9-1

นอกจากนี้ บริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานตลอดจนผู้บริหารเพื่อเสริมสร้างความรู้ และทักษะในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 ตลอดจนการจัดกิจกรรมปลูกจิตสำนึกทั่วทั้งองค์กร และการดำเนินกิจกรรมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกับสังคมรอบข้างอีกด้วย

2.1.5.3 การประกันภัย

กรมธรรม์	มูลค่าความคุ้มครอง	ความคุ้มครอง
Property Damage, Machinery Breakdown, Business Interruption	500,000,000 เหรียญสหรัฐ	สถานที่เอาประกันภัย : สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ทางพิเศษศรีรัช ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 มกราคม 2559 - 31 ธันวาคม 2559
	500,000,000 เหรียญสหรัฐ	ทางพิเศษอุดรรัถยา ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 มกราคม 2559 - 31 ธันวาคม 2559
	500,000,000 เหรียญสหรัฐ	ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ระยะเวลาคุ้มครอง : 22 สิงหาคม 2559 - 21 สิงหาคม 2560
Public Liability Insurance	500,000,000 บาท	สถานที่เอาประกันภัย : สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ทางพิเศษศรีรัช ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 มกราคม 2559 - 31 ธันวาคม 2559
	500,000,000 บาท	ทางพิเศษอุดรรัถยา ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 มกราคม 2559 - 31 ธันวาคม 2559
	500,000,000 บาท	ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ระยะเวลาคุ้มครอง : 13 สิงหาคม 2559 - 21 สิงหาคม 2560

2.1.6 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

- ไม่มี -

2.2 ธุรกิจระบบราง

2.2.1 ลักษณะบริการ

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จำนวน 2 โครงการ จาก รฟม. โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายสีน้ำเงิน) (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน”)

บริษัทดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเปิดให้บริการระหว่างสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร รวม 18 สถานี ในลักษณะ AOT (Acquire Operate Transfer) ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึง การโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี และภายใน ขบวนรถไฟฟ้าเป็นระยะเวลา 25 ปี ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 ภายใต้สัญญาโครงการดังกล่าว บริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญา ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่วิ่งบริการจำนวน 19 ขบวน มีระยะเวลาให้บริการทุกวันโดยไม่เว้นหยุดตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

2) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง”) สัญญาที่ 4

บริษัทดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งเปิดให้บริการระหว่างสถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน ระยะทาง 22 กิโลเมตร รวม 16 สถานี ในลักษณะ ATO (Acquire Transfer Operate) ในรูปแบบสัญญา PPP Gross Cost กล่าวคือ รฟม. เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโยธาทั้งหมด และบริษัทลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา โดย รฟม. เป็นผู้มียุทธวิธีในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะจ่ายเงินบริษัทในลักษณะค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา และค่าอุปกรณ์งานระบบ ตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556 ซึ่งเป็นวันที่ลงนามในสัญญา ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

โครงการรถไฟฟ้า	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)
ประเภทสัมปทาน	PPP Net Cost	PPP Gross Cost
ระยะเวลาสัมปทาน	25 ปี (2547 - 2572)	30 ปี (2556 - 2586)
จำนวนสถานี	18 สถานี (โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินตลอดเส้นทาง)	16 สถานี (โครงการรถไฟฟ้ายกระดับตลอดเส้นทาง)
ระยะทาง	20 กิโลเมตร	22 กิโลเมตร
อาคารจอดรถ	อาคารและลานจอดรถรวม 11 แห่ง	อาคารจอดรถ 4 แห่ง

2.2.2 รายได้

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 2 ลักษณะ คือ รายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

2.2.2.1 รายได้ค่าโดยสาร

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระหว่างบริษัท และ รฟม. บริษัทมีสิทธิในการให้บริการเดินรถและจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์เป็นระยะเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 โดยบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญาสัมปทาน

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

บริษัทได้ปรับอัตราค่าโดยสารตามข้อตกลงในสัญญาสัมปทานมาโดยลำดับ อัตราค่าโดยสารที่ประกาศใช้ในปัจจุบันเป็นอัตราที่ปรับเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2559 ซึ่งจะใช้จนถึงวันที่ 2 กรกฎาคม 2561

2.2.2.2 รายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

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

2.2.3 การตลาดและการแข่งขัน

2.2.3.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่อาศัยอยู่รอบเส้นทางและกลุ่มที่ได้อาศัยอยู่รอบเส้นทางแต่มีความจำเป็นต้องเดินทางผ่านหรือมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทาง และสามารถแบ่งกลุ่มย่อยตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังนี้

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

2.2.3.2 นโยบายและกลยุทธ์การตลาด

(1) กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์

- (1.1) สร้างสรรค์และพัฒนารูปแบบการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า MRT

ปัจจุบันรถไฟฟ้า MRT มีเส้นทางเดินรถเริ่มต้นจากสถานีหัวลำโพง ปลายทางที่สถานีบางซื่อ ระยะทาง 20 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ (Central Business District-CBD) พื้นที่ที่อยู่อาศัย (Residential Area) และมีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญ ซึ่งมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร อาทิ จุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) ที่สถานีสวนจตุจักร สายสีแดง (Airport Rail Link) ที่สถานีเพชรบุรี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และในปี 2560 จะมีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่สถานีเตาปูน นอกจากนี้ยังมีจุดเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าหัวลำโพงและบางซื่อ สำหรับการเชื่อมต่อทางเดินของสถานีกับอาคาร ปัจจุบันมี 4 จุด ได้แก่ 1) อาคารจัตุรัสจามจุรี (อาคารพักอาศัย อาคารสำนักงาน และศูนย์รวมความบันเทิงและการศึกษา) กับสถานีสามย่าน 2) ศูนย์การค้ายูเนี่ยนมอลล์กับสถานีพหลโยธิน 3) อาคาร Interchange 21 (อาคารสำนักงาน) และอาคาร Terminal 21 (ศูนย์การค้า โรงแรม อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัย) กับสถานีสุขุมวิท 4) ศูนย์การค้า Central Plaza Grand Rama 9 กับสถานีพระราม 9 และกำลังจะมีการเชื่อมต่อกับอาคาร G Tower ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อการทำงาน รองมาเป็นการเดินทางเพื่อการศึกษา ซึ่งจะเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ขณะที่วัตถุประสงค์อื่นจะเป็นการเดินทางนอกเวลาเร่งด่วน (Off peak) ซึ่งมีอัตราการเพิ่มเที่ยวการเดินทางสูงกว่า บริษัทจึงกำหนดกลยุทธ์ในการเพิ่มการเดินทางช่วง Off peak ที่ยังมีความสามารถในการรองรับได้ รวมถึงการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยบัตร เพื่อเพิ่มรายได้และจำนวนผู้โดยสาร และเป็นการกระตุ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2556 ด้วยการทำความร่วมมือกับพันธมิตรที่อยู่รอบเส้นทาง เช่น การให้ส่วนลดหรือสิทธิประโยชน์ในการออกบัตรหรือเติมเงิน การให้ข้อมูลกิจกรรมและแนะนำสถานที่ที่คาดว่าจะมีจุดหมายปลายทางของผู้เดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ในช่วงที่ผ่านมาได้มีการทำกิจกรรมและให้ข้อมูลร่วมกับพันธมิตรรายต่างๆ เช่น ศูนย์การค้า Central Plaza Grand Rama 9 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ อาคาร Terminal 21 ศูนย์การค้าเอสพลานาด เป็นต้น

(1.2) มุ่งเน้นคุณภาพการบริการ

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

(1.2.1) ความปลอดภัย (Safety) บริษัทถือว่าความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เป็นความสำคัญสูงสุดที่พนักงานทุกคนต้องพึงตระหนัก และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดความปลอดภัยของบริษัทอย่างเคร่งครัด โดยที่ผ่านมา บริษัทมีการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องตลอดจนมีการกำกับดูแลการให้บริการมีมาตรฐานตามข้อกำหนดความปลอดภัยของประเทศไทย และเทียบเท่าระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนชั้นนำของโลก

(1.2.2) ความสะดวก (Convenience) บริษัทให้ความสำคัญในการดูแลการทำงานของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ ในระบบรถไฟฟ้า MRT เพื่อให้ทำงานได้ตามเป้าหมาย นอกจากนี้บริษัทได้เล็งเห็นถึงความสะดวกของผู้โดยสารในช่วงการเดินทางที่แออัด เช่น ช่วงงานเทศกาลหรือการจัดนิทรรศการรายรอบเส้นทาง โดยจัดให้มีการเพิ่มจุดจำหน่ายเหรียญโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับการบริการอย่างดีที่สุด

(1.2.3) ความรวดเร็ว (Fast) บริษัทจะควบคุมให้ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟฟ้าและตารางการให้บริการรถไฟฟ้ารองรับกับความต้องการของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลา

(1.2.4) ความเชื่อถือได้ (Reliability) บริษัทจะดูแลให้รถไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณอยู่ในสภาพดี และไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้บริการของบริษัท

(1.2.5) การตรงต่อเวลา (Punctuality) บริษัทจะควบคุมให้ตารางการเดินทางรถไฟฟ้าและการเทียบจอดในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไปจากที่เวลากำหนดน้อยที่สุด

(1.3) สร้างรูปแบบบัตรโดยสารที่ตรงกับความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม

บริษัทมีการวิเคราะห์ลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการประจำและใช้บริการเป็นครั้งคราว เพื่อจัดทำและวางแผนการออกบัตรโดยสารชนิดต่างๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม และดึงดูดกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการเป็นครั้งคราวให้หันมาใช้เดินทางด้วยบัตรรถไฟฟ้า MRT มากขึ้น การพัฒนาบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ ให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับเทคโนโลยีและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้บัตรรวมถึงสามารถใช้บัตรร่วมกับรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง การประสานความร่วมมือกับสถาบันการเงินในการออกบัตรร่วมธุรกิจที่สามารถใช้ทำธุรกรรมทางการเงินและเดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้แก่ ความร่วมมือกับธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ในการทำบัตรแก่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ รวมถึงสถาบันหรือหน่วยงานอื่นๆ เป็นต้น

(2) กลยุทธ์ด้านราคา

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

(3) กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาด

บริษัทได้แบ่งลูกค้ากลุ่มเป้าหมายออกเป็นกลุ่มต่างๆ ทำให้สามารถกำหนดกลยุทธ์การส่งเสริมการขายให้เกิดประสิทธิภาพครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายโดยรวม ทั้งนี้ บริษัทได้วางแผนการส่งเสริมการขายและแผนการตลาดให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมของลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

- (3.1) สนับสนุนและประชาสัมพันธ์พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) เพื่อกระตุ้นให้นำรถยนต์ส่วนตัวเข้าไปจอดในจุดที่ให้บริการ เพื่อเดินทางเข้าไปในเขตธุรกิจ (Business District) เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม ถนนรัชดาภิเษก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อีกช่องทางหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นส่วนสำคัญในการช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน
- (3.2) การชำระเงินด้วยบัตรเครดิต (Credit Card) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร และจัดรายการส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัท และธนาคารชั้นนำ เช่น AIS KTC KBANK เมืองไทยสไมล์คลับ FWD ในการมอบส่วนลด และเครดิตเงินคืน รวมถึงการแลกคะแนนสะสมของบัตรเครดิต เพื่อเพิ่มมูลค่าการบริการ และเสนอสิทธิประโยชน์ในการใช้บัตรโดยสาร โดยมุ่งเน้นการกระตุ้นให้ผู้โดยสารเปลี่ยนพฤติกรรมจากการใช้เหรียญโดยสารเป็นการใช้บัตรโดยสารให้มากขึ้น ซึ่งลูกค้าจะได้รับความสะดวกรวดเร็วพร้อมสิทธิประโยชน์ต่างๆ
- (3.3) การเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวเดินทางในระบบ ผ่านการให้ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT และการนำเสนอบัตรโดยสารประเภทต่างๆ แก่หน่วยงานองค์กร อาคารสำนักงาน หรือโรงแรม ทั้งที่อยู่ในและนอกเส้นทาง โดยสามารถทำหน้าบัตรที่เป็นสัญลักษณ์ขององค์กรหรือกิจกรรมสำคัญ เป็นการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย ซึ่งจะก่อให้เกิดการกระจายของบัตรโดยสารถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการเดิมและกลุ่มผู้โดยสารที่ยังไม่เคยใช้บริการมาก่อนให้เกิดการทดลองใช้
- (3.4) การสร้างและการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relation Management - CRM) โดยการบริหารจัดการระบบข้อมูลลูกค้า และสร้างเครือข่ายให้เป็นไปตามกระบวนการ CRM ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการตลาดเพื่อสร้างความภักดีและการรักษาลูกค้า (Loyalty Marketing) โดยมุ่งเน้นในเรื่องของการมุ่งตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยใช้กลยุทธ์การสร้าง Community ภายใต้ MRT Club เชื่อมโยงความสัมพันธ์โดยใช้ช่องทาง Social Network และการสื่อสารผ่านสื่อภายในสถานี MRT ในการนำเสนอสิทธิประโยชน์ การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด และ Co-promotion ร่วมกับพันธมิตรทางการค้าแบบ Win-Win Strategy ในการสร้างสมาชิก MRT Club
- (3.5) การสร้างความภักดีในตราสินค้า (Brand Loyalty) และสร้างการรับรู้ในตราสินค้า (Brand Awareness) ด้วยการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด สร้างภาพลักษณ์การตอบแทนลูกค้าและสังคม เป็นการปลูกฝังทัศนคตินี้ให้แก่เยาวชนกลุ่มเป้าหมายและผู้ให้บริการ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) อย่างต่อเนื่อง อาทิ
 - ความร่วมมือกับ AIS ในการมอบส่วนลดค่าโดยสาร MRT ภายใต้กิจกรรม “เดินทางอุ่นใจกับ MRT”
 - ความร่วมมือกับ K-Mobile Banking มอบส่วนลด 30 บาท ให้กับลูกค้า MRT ที่ใช้บริการธุรกรรมทางการเงินผ่าน K-Mobile Banking Application และ K-Cyber Banking ที่ออกบัตรหรือเติมเงินในบัตรโดยสารทุกประเภทตั้งแต่ 300 บาทขึ้นไป
 - ความร่วมมือกับ KTC โดยนำคะแนนสะสมที่ใช้จ่ายผ่านบัตรฯ ใช้แลกมูลค่าเดินทางและการออกบัตร
 - ความร่วมมือกับ Major Cineplex Group, SF Cinema และ GTH ในการจัดชมภาพยนตร์รอบพิเศษหรือรับส่วนลดในการชมภาพยนตร์ นอกจากนี้ยังมีความร่วมมือกับ Scenario ในการชมละครเวทีแก่สมาชิก MRT Club และผู้ที่ออกบัตรโดยสาร

(4) กลยุทธ์ด้านการสื่อสารการตลาด

- (4.1) การเลือกใช้ช่องทางสื่อสารและประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายของแต่ละกิจกรรมส่งเสริมการตลาด โดยการบริหารจัดการพื้นที่และช่องทางภายในระบบรถไฟฟ้า MRT อาทิ โปสเตอร์ ธงญี่ปุ่น Standee สื่อ Digital สื่อ Social Network เพื่อให้ข้อมูลการเดินทางในระบบแก่ผู้ใช้บริการ อีกทั้งในปี 2559 บริษัทยังมุ่งเน้นการพัฒนา Mobile Application ภายใต้ Bangkok MRT Application เพื่อรองรับการวางแผนการเดินทางของผู้โดยสาร
- (4.2) เน้นการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารเข้าถึงกลุ่มลูกค้าใหม่ โดยการออกนอกระบบประชาสัมพันธ์ การทำกิจกรรมเพื่อแนะนำการใช้บัตร การนำบัตรรูปแบบเก่ามาเปลี่ยนเป็นบัตรรูปแบบใหม่ และสิทธิประโยชน์ต่างๆ โดยตอกย้ำถึงความตรงเวลา สะดวก รวดเร็วในการเดินทางและมีความปลอดภัยในการใช้ชีวิตร่วมกับครอบครัวมากขึ้นจากการใช้บริการ สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้กลุ่มลูกค้าใหม่สนใจเข้ามาทดลองใช้บริการ
- (4.3) การสื่อสารเพื่อสร้างจุดหมายการเดินทาง (Create Destination) เป็นการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลการเดินทางรอบเส้นทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างต่อเนื่อง การจัดทำแผนที่แสดงเส้นทางและสถานที่ต่างๆ อาทิ อาคารสำนักงาน สถานศึกษา โรงแรม ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญอื่นๆ ผ่านทาง website และการเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งประเภทอื่นๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยนำเสนอในรูปแบบของ MRT Directory รวมถึงคำแนะนำการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT จากพันธมิตรหรือผู้จัดงาน
- (4.4) การสร้างความมั่นใจในการเดินทางด้วยการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัย (Safety) ให้กับประชาชน ผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสื่อมวลชนต่างๆ อีกทั้งจัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในสถานที่ต่างๆ เช่น สถานศึกษา อาคารสำนักงาน เพื่อให้ประชาชนเกิดความรู้และความเข้าใจในระบบความปลอดภัยของรถไฟฟ้า MRT เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจในการใช้บริการ

(5) กลยุทธ์ด้านการพัฒนา

บริษัทมีกลยุทธ์ในการพัฒนาคุณภาพและบริการอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง และไม่หยุดนิ่ง เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจสูงสุดทั้งในด้านความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้มีผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ในจำนวนเพิ่มขึ้น ปัจจุบันบริษัทร่วมมือกับสถาบันการเงินที่จะทำให้สามารถถือบัตรหนึ่งใบที่สามารถทำธุรกรรมต่างๆ ได้หลากหลาย

(6) กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

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

2.2.3.3 ภาพอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น และมีระบบขนส่งหลายรูปแบบ อาทิ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสาร รถไฟฟ้า รถไฟ ไม้ไผ่บัส รถแท็กซี่ ซึ่งกรุงเทพฯ ประสบปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมาก อันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของประชากรในชุมชนเมือง และความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่สูงมากขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง และจากรายงานดัชนีการจราจรประจำปี 2559 ที่จัดขึ้นโดยบริษัทผู้ให้บริการแผนที่ในเนเธอร์แลนด์พบว่า กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่รถติด

มากที่สุดเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากเม็กซิโกซิตี้ รัฐบาลจึงมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางด้านการขนส่งสาธารณะต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

ทั้งนี้ การเดินทางของประชาชนกรุงเทพฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ ระบบขนส่งส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ

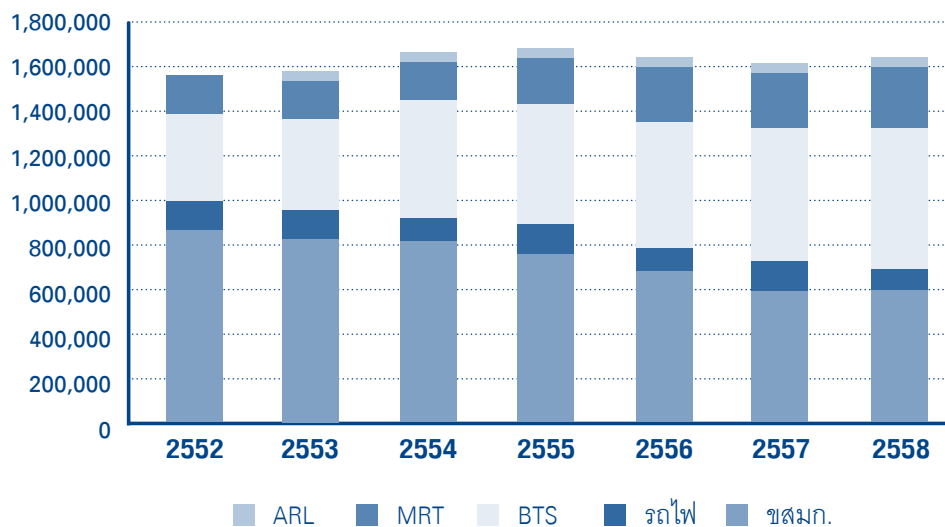
(1) ระบบขนส่งส่วนบุคคล

โครงสร้างที่อยู่อาศัยของประชากรในกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑลที่มีการกระจายโดยรอบการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจึงได้รับความนิยม อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของบุคคลที่มีรายได้สูงหรือชนชั้นกลาง ผสมกับความไม่เพียงพอของระบบขนส่งมวลชน และค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ตลอดจนคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยส่งผลให้การใช้รถยนต์ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นและสะดวกสบายต่อการเดินทาง ทั้งนี้ การขยายตัวของพื้นที่การจราจรในเขตกรุงเทพฯ ยังเป็นไปอย่างจำกัดและไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถยนต์

(2) ระบบขนส่งสาธารณะ

จากจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันที่เดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทางบกประเภทต่างๆ พบว่า รถโดยสารประจำทางยังเป็นทางเลือกที่มีผู้ใช้บริการสูงสุด แต่จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่จำนวนผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้ามีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และการเติบโตของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีความหนาแน่นของประชากรมากขึ้น รวมถึงการเติบโตของโครงการก่อสร้างหริมาตรพียารอบเส้นทางรถไฟฟ้า จึงทำให้ความต้องการใช้บริการระบบรถไฟฟ้ามีมากขึ้นตามไปด้วย

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน



2.1 รถโดยสารประจำทาง

ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหลากหลายรูปแบบให้บริการประชาชน โดยมีอัตราค่าบริการที่แตกต่างกันเพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกแก่ผู้โดยสาร แต่รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการประกอบกับ ขสมก. ได้มีการปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางทุกประเภทขึ้นประเภทละ 1 บาท ตามต้นทุนของก๊าซ NGV ที่เพิ่มขึ้น และแม้ว่าจะยังมีรถโดยสารประจำทางอีกมากกว่า 5,000 คัน ซึ่งเป็นอีกทางเลือกที่ได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง แต่จากปัญหาการจราจร

โดยรวมบนถนนที่ยังมีความแออัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างเวลาในช่วงเช้า 6:30-8:30 น. และช่วงเย็น 16:30-18:30 น. การเดินทางจึงไม่มีประสิทธิภาพและใช้เวลามาก ทั้งยังได้รับผลกระทบจากปัญหาความปลอดภัยในการให้บริการและมลพิษจากระบบไอเสียของรถยนต์ จากปัจจัยดังกล่าวทำให้จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางในปี 2558 มีผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง (ขสมก.) ในเขตกรุงเทพฯ จำนวน 614,695 เที่ยวคนต่อวัน ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 2.0 โดยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากหันมาเลือกใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้นแทน

2.2 รถไฟ

ในช่วงที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เปิดให้บริการรถไฟในกรุงเทพฯ ในอัตราค่าโดยสารต่ำเป็นพิเศษ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีรายได้น้อยในการเดินทางจากรอบนอกกรุงเทพฯ สู่มหานคร อย่างไรก็ดีตาม ระบบดังกล่าวยังขาดความสะดวกสบายและความปลอดภัยเนื่องจากสภาพรถไฟที่ไม่เอื้ออำนวยและไม่มีระบบปรับอากาศ อีกทั้งเป็นการขนส่งในทิศทางที่จำกัดไม่ครอบคลุมทั้งตัวเมือง ทำให้การเดินทางโดยรถไฟมีอัตราการเติบโตที่ลดลงอย่างมาก ดังนั้น รฟท. จึงได้จัดสรรงบประมาณสำหรับลงทุนพัฒนาระบบราง สำหรับโครงการรถไฟทางคู่ ซึ่งได้ก่อสร้างไปแล้ว 2 เส้นทางจากทั้งหมด 7 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางแก่งคอย-คลอง19-ฉะเชิงเทรา เส้นทางชุมทางจิระ-ขอนแก่น และโครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่ เพื่อให้บริการจำนวน 115 คัน เพื่อพัฒนาระบบรางรถไฟไทยตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ทั้งนี้ การให้บริการรถไฟของ รฟท. ไม่ถือเป็นคู่แข่งของบริษัทโดยตรง เนื่องจากเส้นทางการให้บริการที่มีความแตกต่างกัน โดย รฟท. จะเน้นการให้บริการนอกเมืองเป็นหลัก

2.3 รถไฟฟ้า BTS

รถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทย ที่วิ่งบนรางคู่ยกระดับแยกทิศทางไปและกลับ โดยเริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทางคือ สายสุขุมวิทและสายสีลม ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้า BTS มีระยะทางในการให้บริการรวม 36.3 กิโลเมตร และจำนวนสถานีทั้งสิ้น 34 สถานี โดยเดือนธันวาคม 2559 รถไฟฟ้า BTS มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันประมาณ 641,382 เที่ยวต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2 การเดินทางโดยรถไฟฟ้าจึงเป็นทางเลือกที่สะดวกแก่ผู้เดินทาง อีกทั้งรถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าที่มุ่งสู่ใจกลางของเมืองจึงได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างมาก รวมถึงการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีลม การเติบโตของประชากร การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางและการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า MRT ล้วนเป็นปัจจัยให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้น

2.4 รถไฟฟ้า ARL

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link, Airport Link) หรือ แอร์พอร์ตเรลลิงก์ หรือ แอร์พอร์ตลิงก์ เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษ ที่เป็นส่วนหนึ่งในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดำเนินการก่อสร้างโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ มีแนวเส้นทางที่รองรับการเดินทางจากชานเมืองด้านตะวันออกและทิศเหนือ และผู้โดยสารจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าสู่เขตใจกลางกรุงเทพฯ ที่สถานีพญาไท รวมทั้งสิ้น 8 สถานี ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 โดยในเดือนพฤศจิกายน 2559 มีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน 62,292 คนต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2558 ร้อยละ 18.7

ระบบขนส่งที่ถือเป็นคู่แข่งโดยตรง ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง ไมโครบัส รถตู้โดยสาร และรถแท็กซี่ ซึ่งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางธรรมดาหรือปรับอากาศ และรถตู้โดยสาร มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารไม่มากนัก เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาโดยสาร โดยการเพิ่มเงินอุดหนุน และยังมีโครงการรถไฟและรถเมล์ฟรีเพื่อประชาชนของรัฐบาลที่ดำเนินการมาตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2551 และมีการต่ออายุโครงการหลายครั้งแต่จากปัญหาทางจราจรที่ติดขัด และการต้องเผชิญหน้ากับมลภาวะทางอากาศและเสียง และความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุ ระบบขนส่งทางรางจึงถือเป็นการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑลครั้งสำคัญ ซึ่งจะช่วยให้ปัญหาการจราจรบรรเทาลง และประชาชนผู้ใช้บริการมีความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว มากยิ่งขึ้นในการเดินทางและยังส่งผลดีต่อทั้งเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นรูปแบบการเดินทางซึ่งช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนเมือง และช่วยประหยัดการใช้ทรัพยากรของชาติ

ภาวะอุตสาหกรรมและนโยบายภาครัฐ

ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทยในปี 2559 ขยายตัวประมาณร้อยละ 3.2 ปรับตัวดีขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 2.9 ในปีก่อนหน้านี้ และคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 3.0-4.0 ในปี 2560 โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญจากการเร่งการใช้จ่ายและการลงทุนของภาครัฐอย่างต่อเนื่อง และแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ (ที่มา:สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ในด้านของแผนงานยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อพัฒนาระบบคมนาคม โดยเฉพาะโครงการลงทุนในระบบรถไฟฟ้า เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาครัฐได้ให้ความสำคัญและได้เร่งดำเนินการให้สามารถเปิดการประมูลได้อย่างเร็วที่สุด โดยได้จัดตั้งโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) และให้มีการจัดตั้งคณะทำงาน พีพีพี ฟาสต์แทร็ก (PPP Fast Track) จะมุ่งเน้นไปที่โครงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ตามแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐปี 2558 - 2562 โดยมีโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในด้านคมนาคมที่จะเข้าร่วมโครงการในระยะแรก ทั้งหมด 5 โครงการ มูลค่าลงทุน 3.4 แสนล้านบาท ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าที่จะเข้าโครงการพีพีพี ฟาสต์แทร็กก่อน มีทั้งสิ้น 3 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ตามมติคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ครั้งที่ 6/2558) โดยคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559 อนุมัติให้ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลือง เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ในรูปแบบ PPP Net Cost ในวงเงิน 53,490 ล้านบาท และวงเงิน 51,810 ล้านบาท ตามลำดับ ระยะเวลาเดินรถ 30 ปี ซึ่งทางการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เปิดการประมูลและได้ผู้ผ่านการคัดเลือกแล้ว และเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2559 คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีคำสั่งที่ 42/2559 โดยใช้อำนาจหัวหน้า คสช. ตามมาตรา 44 เรงัดการเจรจาคัดเลือกเอกชนเข้ามาบริหารการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ รวมทั้งการเชื่อมต่อการเดินรถ 1 สถานีระหว่างสถานีบางซื่อและสถานีเตาปูน และเตรียมนำเสนอผลการเจรจาเข้า ครม. ต่อไป

โครงการพีพีพี ฟาสต์แทร็ก (ระยะแรก)	วงเงิน (ล้านบาท)
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี)	53,490
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ส่วนต่อขยาย) (หัวลำโพง-บางแค และ บางซื่อ-ท่าพระ)	82,600
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง)	51,810
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (สายบางปะอิน-นครราชสีมา)	84,600
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (สายบางใหญ่-กาญจนบุรี)	55,620

สำหรับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีวงเงินรวมกว่า 895,757 ล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการที่มีขนาดใหญ่และมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจหลายโครงการ เช่น

	โครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
ทางอากาศ	พัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก	7,686
รถไฟฟ้าทางคู่	ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	10,240
	ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	56,066
	ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	35,840
	ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	26,066
	ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	23,385
	ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	51,823
	ช่วงหาดใหญ่-ประดังเบซาร์	7,942
	ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	59,924
ก่อสร้างทางรถไฟ	สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	76,979
	สายบ้านไผ่-นครพนม	60,352
โครงข่ายรถไฟฟ้า	สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย 4	21,197
	สายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	12,146
	สายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา	9,803
	สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม	123,354
	Airport Rail Link ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	31,149
	สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	7,597
	สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา	19,042
	สายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (Action Plan 2559)	131,004
ทางหลวงพิเศษ	ช่วงนครปฐม-ชะอำ	80,600
ทางน้ำ	การพัฒนาท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	35,040

ในด้านนโยบายของภาครัฐแม้ว่ารัฐบาลมีนโยบายคงมาตรการเดินทางฟรีด้วยรถโดยสารประจำทาง และรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่จากการจราจรที่ติดขัดเพิ่มขึ้นทำให้ประชาชนหันมานิยมใช้ระบบรถไฟฟ้าในการเดินทางมากขึ้นเพราะมีส่วนช่วยในการสนับสนุนให้ต้นทุนในการเชื่อมต่อการเดินทางไปถึงเข้าถึงระบบรถไฟฟ้าให้มีราคาถูกลงอีกด้วย และเป็นการเพิ่มโอกาสในการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการระบบรถไฟฟ้ามากยิ่งขึ้น

ที่มา : - กระทรวงคมนาคม

- <http://www.efinancethai.com/LastestNews/index.aspx?ref=A&id=YMjirWNguWE=&year=2015&month=11&lang=T>

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

การก้าวเข้าสู่ปี 2559 สถานการณ์ทางเศรษฐกิจดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตลาดอสังหาริมทรัพย์ปี 2558 ที่ผ่านมามีแนวโน้มดีขึ้น ภายหลังจากที่รัฐบาลอัดมาตรการกระตุ้นด้วยการสนับสนุนเงินกู้เพื่อซื้อที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย และลดค่าธรรมเนียมโอน และจดทะเบียน พกติดกรรมการเดินทางของคนในกรุงเทพฯ ให้หันมานิยมใช้ระบบรถไฟฟ้ามากขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้เกิดการเลือกที่อยู่อาศัยของประชากรในกรุงเทพฯ จึงกลายเป็นปัจจัยในการเร่งพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ ให้เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า โดยพิจารณาจากการเปิดตัวของอสังหาริมทรัพย์ใหม่ๆ รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้านั้น มีจุดขายด้านความสะดวกสบายจากตำแหน่งที่ตั้งบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า โดยจะได้รับความนิยมจากประชากรและเป็นการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินอีกด้วย

การเติบโตอย่างรวดเร็วของอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้านั้นมีปัจจัยหลายอย่าง ไม่ว่าจะเป็นการขยายตัวของอาคารสำนักงานขนาดใหญ่แห่งใหม่ๆ ศูนย์การค้า ตลาดนัด สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โรงแรม อพาร์ทเมนต์พักราคาต่ำ ร้านอาหาร หรือซูเปอร์มาร์เก็ต ล้วนส่งผลกระทบต่ออสังหาริมทรัพย์เติบโตอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังส่งผลมาถึงระบบรถไฟฟ้าในด้านการคมนาคมที่เดินทางสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายของภาครัฐ

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีแดงเข้ม (แนวเหนือ-ใต้) ระบบรถไฟฟ้าในเมือง แบ่งเป็น 4 ระยะ รวมระยะทางประมาณ 80.5 กิโลเมตร <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 กิโลเมตร <ul style="list-style-type: none"> - รฟท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้ <u>สัญญาที่ 1</u> งานโยธาสำหรับสถานีบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า SU (บมจ. ชีโนไทย-เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และ บมจ. ยูนิค เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 ณ เดือนธันวาคม 2559 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 54.62 <u>สัญญาที่ 2</u> งานโยธา บางซื่อ-รังสิต รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้าง บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2556 ณ เดือนธันวาคม 2559 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 80.05 <u>สัญญาที่ 3</u> งานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกลรวมงานจัดซื้อรถไฟฟ้า - เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2559 รฟท. มีข้อเสนอในการประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ว่าจะเป็นผู้เดินรถเองในช่วงระยะเวลา 5 ปีแรก
สายสีแดงอ่อน (แนวตะวันตก-ตะวันออก) ระบบรถไฟฟ้าในเมืองของ รฟท. ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน, ตลิ่งชัน-ศาลายา และบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก รวมระยะทางประมาณ 48 กม.	บางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร <ul style="list-style-type: none"> - รฟท. ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า Unique - Chun Wo เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง โดยงานก่อสร้างแล้วเสร็จ 100% - ทดลองเดินรถระหว่าง 8 กันยายน ถึง 30 พฤศจิกายน 2555 วันละ 4 เที่ยว (ไป-กลับ) ด้วยรถดีเซลราง เพื่อตรวจสอบสภาพทางและระบบที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ - เปิดให้บริการเดินรถเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2555 บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก ระยะทาง 19 กิโลเมตร <ul style="list-style-type: none"> - 21 ตุลาคม 2557 ครม. มีมติอนุมัติให้จัดทำโครงการ โดยคาดว่าจะเริ่มดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2560
สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย	บางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 27 กิโลเมตร <ul style="list-style-type: none"> - ความคืบหน้าในการก่อสร้างงานโยธาของผู้รับเหมาก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ร้อยละ 87.97 (ณ เดือนธันวาคม 2559) - 2 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการมาตรา 13 ขอให้ BMCL นำเสนอแผนงานด้านเทคนิค เพื่อให้การเดินทางมีความเชื่อมต่อและสร้างความสะดวกกับผู้โดยสารมากที่สุด - 11 พฤศจิกายน 2558 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ (PPP) มีมติให้โครงการเข้าสู่ PPP Fast Track ระยะแรก เพื่อเร่งรัดการดำเนินการ - 21 กรกฎาคม 2559 คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีคำสั่งที่ 42/2559 โดยใช้อำนาจหัวหน้า คสช. ตามมาตรา 44 เร่งรัดการเจรจาคัดเลือกเอกชนเข้ามารับบริหารการเดินรถไฟฟ้า บางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (ระยะทาง 8 กิโลเมตร) <ul style="list-style-type: none"> - เตรียมนำเสนอให้ ครม. พิจารณา คาดว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างได้ภายในปี 2560

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีเขียวเข้ม	<p>หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 18.4 กิโลเมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จหน้าในการก่อสร้างงานโยธาของผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ร้อยละ 17.38 (ณ เดือนธันวาคม 2559) - รฟม. ได้ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างโยธา สัญญาที่ 1-4 เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2558 ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <u>สัญญาที่ 1</u> (งานโยธา) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ระยะทาง 12 กิโลเมตร โดย บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ <u>สัญญาที่ 2</u> (งานโยธา) ช่วงสะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 7.5 กิโลเมตร กลุ่มกิจการร่วมค้า UN-SH-CH (บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น, Sinohydro Corporation, และ China Harbour Engineering) <u>สัญญาที่ 3</u> (งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS (บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชั่น, A.S.Associated Engineering (1964)) <u>สัญญาที่ 4</u> (งานออกแบบควบคุมการก่อสร้าง ระบบราง) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS (บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชั่น, A.S.Associated Engineering (1964)) <p>บางซื่อ-หมอชิต ระยะทาง 12.8 กิโลเมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จหน้าในการก่อสร้างงานโยธาของผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 99.68 (ณ เดือนธันวาคม 2559) - สัญญาที่ 1 ทางยกระดับ และสัญญาที่ 2 ระบบรางดำเนินการโดย บมจ. ช.การช่าง - อยู่ระหว่างเจรจากับ BTSC เป็นผู้รับจ้างเดินรถ เพื่อให้การเดินรถต่อเนื่อง คาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าในปี 2560
สายสีส้ม	<p>ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี ระยะทาง 20 กิโลเมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - 15 กรกฎาคม 2559 รฟม. ได้ทำการเปิดขายของประกวดราคา โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มในส่วนของงานโยธาทั้ง 6 สัญญา โดยมีกำหนดยื่นซองในวันที่ 31 ตุลาคม 2559 - 9 ธันวาคม 2559 ที่ประชุม รฟม. ได้พิจารณาผลการประเมินข้อเสนอในสัญญาที่ 1, 2, 3, 4 และ 6 โดยผู้ชนะในการยื่นข้อเสนอ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <u>สัญญาที่ 1</u> (งานโยธา) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-ชอยรามคำแหง 12 โดย CKST Joint-Venture (บมจ. ช.การช่าง, บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) <u>สัญญาที่ 2</u> (งานโยธา) ช่วงชอยรามคำแหง-หัวหมาก 12 โดย CKST Joint-Venture (บมจ. ช.การช่าง, บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) <u>สัญญาที่ 3</u> (งานโยธา) ช่วงหัวหมาก-คลองบ้านม้า โดย บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ <u>สัญญาที่ 4</u> (งานโยธา) ช่วงสีแยกบ้านม้า-สุวินทวงศ์ โดย บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
	<p>สัญญาที่ 6 งานออกแบบและวางระบบรางทั้งหมด โดย บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - 16 ธันวาคม 2559 ที่ประชุม รฟม. ได้พิจารณาผลการประเมินข้อเสนอในสัญญาที่ 5 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร โดยผู้ชนะในการยื่นข้อเสนอ ได้แก่ CKST Joint-Venture (บมจ. ช.การช่าง, บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) <p>ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ระยะทาง 17.5 กิโลเมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ที่ประชุมคณะกรรมการจัดแบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติให้ใช้เส้นทางเดิมในการก่อสร้างช่วง ศูนย์วัฒนธรรม-ตลิ่งชัน ซึ่งเส้นทางดังกล่าวได้ผ่านการศึกษามลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว
สายสีเหลือง	<p>ลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - 11 พฤศจิกายน 2558 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ (PPP) ได้มีมติอนุมัติโครงการเข้าสู่มาตรการ PPP Fast Track ระยะแรก เพื่อเร่งเข้า ครม. พิจารณา และเปิดประมูลภายในปี 2559 - 6 กรกฎาคม 2559 รฟม. ได้ทำการเปิดขายของประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยกำหนดยื่นซองประมูลวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 และเปิดซองประมูลวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 - 6 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 35 ได้ประเมินเอกสารข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน โดยสรุปผลปรากฏว่ากิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR Joint Venture) ประกอบด้วย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง และ บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด และผ่านประเมิน และได้เข้าสู่ขั้นตอนในการเจรจาต่อไป
สายสีชมพู	<p>แคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - 11 พฤศจิกายน 2558 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ (PPP) ได้มีมติอนุมัติโครงการเข้าสู่มาตรการ PPP Fast Track ระยะแรก เพื่อเร่งเข้า ครม. พิจารณาและเปิดประมูลภายในปี 2559 - 6 กรกฎาคม 2559 รฟม. ได้ทำการเปิดขายของประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยกำหนดยื่นซองประมูลวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 และเปิดซองประมูลวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559 - 6 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 35 ได้ประเมินเอกสารข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน โดยสรุปผลปรากฏว่ากิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (BSR Joint Venture) ประกอบด้วย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง และ บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด และผ่านประเมิน และได้เข้าสู่ขั้นตอนในการเจรจาต่อไป

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีแดง (Airport link)	<p>โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท ระยะทาง 21.8 กิโลเมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - 25 ธันวาคม 2558 ครม. ได้เห็นชอบราชกฤษฎีกากำหนดเวนคืนที่ดินท้องที่เขตราชเทวี แขวงทุ่งพญาไท และแขวงสามเสนใน เพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท โดยเส้นทางดังกล่าวได้ผ่านการศึกษาลงทุนและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว - รฟท. อยู่ในระหว่างปรับแบบรายละเอียดเพื่อให้สามารถดำเนินการและบริหารจัดการเดินรถเข้าสถานีหัวลำโพงได้ คาดว่าจะสามารถเปิดประมูลได้ในปี 2560

แหล่งที่มา : www.railway.co.th, www.mrt-purpleline.com, www.bts.co.th, www.bkkmrt.com และจากการรวบรวมข้อมูล

2.2.4 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.2.4.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นโครงการที่บริษัทได้รับสัมปทานจาก รฟม. ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของภาครัฐที่ดำเนินงานภายใต้ “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543” เพื่อทำหน้าที่ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดให้เป็นระบบปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยบริษัทซึ่งมีความเชี่ยวชาญในด้านการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้ศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอการลงทุน เพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสมสำหรับโครงการสัมปทานที่ผ่านมาเป็นลักษณะสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โดยลักษณะโครงการสัมปทาน ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวก อุโมงค์ ระบบระบายอากาศ และรางรถไฟฟ้า เป็นต้น ส่วนบริษัทจะลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า ได้แก่ ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) ระบบอาณัติสัญญาณและควบคุมการเดินรถไฟฟ้า (Signalling) ระบบสื่อสารและระบบควบคุมและเก็บข้อมูล (Communications & SCADA) ระบบไฟฟ้ากำลัง (Power Supply) ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection) ระบบประตูกันชานชาลา (Platform Screen Door) อุปกรณ์ซ่อมบำรุงภายในและภายนอกศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot Workshop Systems) เป็นต้น

โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)

บริษัทได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ซีเคอีที เป็นผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT (Project Manager) (ตั้งแต่สิงหาคม 2543 ถึงกรกฎาคม 2552) โดยทำหน้าที่ในการดำเนินงานด้านเทคนิค อันได้แก่ การกำกับดูแลการจัดซื้อ จัดหาอุปกรณ์งานระบบที่บริษัทสั่งซื้อจากผู้ผลิต ตลอดจนการติดต่อประสานงานกับผู้รับเหมา และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ โดยภายหลังจากสัญญาจ้างบริหารโครงการกับซีเคอีทีสิ้นสุดลง บริษัทสามารถบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของการจัดหาและซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า บริษัทว่าจ้างบริษัท Lincas และ ซีเมนส์ ให้เป็นบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์งานระบบ โดยมีหน้าที่ดำเนินการออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และทดลองใช้งานอุปกรณ์งานระบบ และว่าจ้างซีเมนส์เป็นผู้รับเหมาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบเป็นเวลา 10 ปี (กรกฎาคม 2547 ถึงกรกฎาคม 2557) และบริษัทได้ขยายระยะเวลาสัญญาออกไปอีก 10 ปี (สิ้นสุดกรกฎาคม 2567)

โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)

บริษัทได้ลงนามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) กับ รฟม. ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาทั้งหมด บริษัทลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งภาครัฐจะทยอยชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้กับบริษัทหลังจากการส่งมอบกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้ บริษัทจะเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดในเงื่อนไขสัญญา และภาครัฐมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และจะจ่ายค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาให้กับบริษัท โดยมีระยะเวลาสัญญา 30 ปี แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ การทำงานของอุปกรณ์ งานระบบรถไฟฟ้า และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทดลองเดินรถไฟฟ้าให้มีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณะ จนสามารถเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าได้ ซึ่งบริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารโครงการ สำหรับการดำเนินงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทานบริษัท และ บมจ. ช.การช่าง ได้จ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า มารูเบนิ-โตชิบา (Marubeni-Toshiba Joint Venture) MTJV ในการจัดหารถไฟฟ้า อุปกรณ์การจ่ายไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม และระบบติดต่อสื่อสาร รวมทั้งการบริการซ่อมบำรุงเป็นระยะเวลา 10 ปี

2.2.4.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในส่วนของธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า นั้น ได้ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง ภายใต้มาตรฐาน ISO 14000 โดยได้มีการดำเนินการป้องกันและควบคุมมลภาวะ การลดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน บนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้าน คือด้านสังคม (Society) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) และด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) นอกจากนี้ยังได้รายงานผลการดำเนินงานให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านการอนุรักษ์พลังงาน และด้านสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางของพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดการพลังงาน ในโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม พ.ศ. 2552 รวมถึงดำเนินงานตามคู่มือการจัดการพลังงานขององค์กร เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย

การดำเนินงานด้านอนุรักษ์พลังงานและด้านสิ่งแวดล้อม ในส่วนธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่ผ่านมา บริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายของภาครัฐ คือกฎหมายด้านอนุรักษ์พลังงาน และกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และนำมาตรฐานระบบการจัดการด้านพลังงาน (Energy management systems-Requirements with guidance for use) หรือ ISO 50001 รวมถึงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามสากล (ISO 14001) มาใช้ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถ ควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง อันนำไปสู่การสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐาน ดังนี้

- 1) ระบบการจัดการด้านคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 : 2008
- 2) ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐาน ISO 14001 : 2004
- 3) ระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามมาตรฐาน OHSAS 18001 : 2007 และตามมาตรฐาน TIS 18001 : 2011
- 4) ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยจาก Lloyd's Register Rail

นอกจากนี้ บริษัทให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการให้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนข้างเคียงเสมอมา ด้วยการดำเนินการติดตาม ป้องกัน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามแผนมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแผนการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้า MRT (Environmental Impact Mitigation Measures and Monitoring Program-EMP)

ทั้ง 2 สายที่เปิดให้บริการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม พร้อมทั้งนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาปีละ 2 ครั้ง ซึ่งตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

(1) **คุณภาพอากาศ**

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่รอบโครงการ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวมทั้งหมด (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10) และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(2) **คุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า**

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติ พบว่า ปริมาณแบคทีเรียและเชื้อรารวม อัตราการระบายอากาศอุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

(3) **ระดับเสียงทั่วไป**

ผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไป พบว่า มีระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ยไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ (dBA) โดยมีระดับเสียงสูงสุดไม่เกิน 115 dBA อยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(4) **แรงสั่นสะเทือน**

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(5) **คุณภาพน้ำทิ้ง**

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งในสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารบริหาร พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานกำหนด และระบบบำบัดน้ำเสียสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้

นอกจากการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมแล้ว รถซ่อมบำรุงที่ใช้ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงยังเป็นระบบเครื่องยนต์ที่เป็นไปตามมาตรฐาน EURO IV ซึ่งเป็นมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะ จึงมั่นใจได้ว่าการใช้งานรถซ่อมบำรุงและการบำรุงรักษาจะไม่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับอันตราย

2.2.4.3 การประกันภัย

บริษัทได้จัดให้มีกรมธรรม์ประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยภายในประเทศเพื่อครอบคลุมความเสียหายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น ตามความเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าของบริษัท โดยมีสาระสำคัญของกรมธรรม์หลัก โดยสรุปดังนี้

กรมธรรม์	มูลค่าความคุ้มครอง	ความคุ้มครอง
Industrial All Risks Insurance (Administration Building)	ทุนประกันภัย 366,700,000 บาท	สถานที่เอาประกันภัย : อาคารบริหารและอาคารโรงอาหาร และรอบรั้วบริเวณที่ตั้ง ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 มิถุนายน 2559 - 1 มิถุนายน 2560
Public Liability Insurance (Administration Building)	จำกัดความรับผิด 10,000,000 บาท ต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง และตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย	สถานที่เอาประกันภัย: อาคารบริหารและอาคารโรงอาหาร และรอบรั้วบริเวณที่ตั้ง ระยะเวลาคุ้มครอง: 1 มิถุนายน 2559 - 1 มิถุนายน 2560

กรมธรรม์	มูลค่าความคุ้มครอง	ความคุ้มครอง
Property All Risks Insurance (BL - Depot & Stations)	ทุนประกันภัย 350,000,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับความเสียหายรวมต่อครั้ง	สถานที่เอาประกันภัย: อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานี และรอบเส้นทางบริเวณที่ตั้ง ระยะเวลาคุ้มครอง: 3 กรกฎาคม 2559 - 3 กรกฎาคม 2560
Public Liability Insurance (BL - Depot & Stations)	จำกัดความรับผิด 30,000,000 เหรียญสหรัฐ	สถานที่เอาประกันภัย: อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานี และรอบเส้นทางบริเวณที่ตั้ง ระยะเวลาคุ้มครอง: 3 กรกฎาคม 2559 - 3 กรกฎาคม 2560
Terrorism Insurance (BL)	จำกัดความรับผิด 10,000,000 เหรียญสหรัฐ	ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย : อาคารบริหาร ศูนย์ซ่อมบำรุง สถานี อุโมงค์ และทรัพย์สินภายในอาคารและ อุโมงค์ ราง รถไฟฟ้า และทรัพย์สินอื่นๆ ของระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน รวมถึงธุรกิจหยุดชะงัก ระยะเวลาคุ้มครอง : 3 กรกฎาคม 2559 - 3 กรกฎาคม 2560
Property All Risks Insurance (PPL - Depot & Stations)	ทุนประกันภัย 350,000,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับความเสียหายรวมต่อครั้ง	สถานที่เอาประกันภัย: อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีและ รอบเส้นทางบริเวณที่ตั้ง ระยะเวลาคุ้มครอง: 1 พฤษภาคม 2559 - 1 พฤษภาคม 2560
Public Liability Insurance (PPL - Depot & Stations)	จำกัดความรับผิด 30,000,000 เหรียญสหรัฐ	สถานที่เอาประกันภัย: อาคารศูนย์ซ่อมบำรุงและสถานีและ รอบเส้นทางบริเวณที่ตั้ง ระยะเวลาคุ้มครอง: 1 พฤษภาคม 2559 - 1 พฤษภาคม 2560
Terrorism Insurance (PPL)	จำกัดความรับผิด 10,000,000 เหรียญสหรัฐ	ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย : อาคารบริหาร ศูนย์ซ่อมบำรุง สถานี อุโมงค์ และทรัพย์สินภายในอาคารและ อุโมงค์ ราง รถไฟฟ้า และทรัพย์สินอื่นๆ ของระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน รวมถึงธุรกิจหยุดชะงัก ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 พฤษภาคม 2559 - 1 พฤษภาคม 2560

2.2.5 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

- ไม่มี -

2.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

2.3.1 ลักษณะบริการ

การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ ดังนี้

1. ติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์
อนุญาตให้บริษัทเอกชนติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรบนสายทางหลักและบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณต่างๆ เช่น หน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ เสาต่อม่อทางพิเศษ และกำแพงกันตกของทางพิเศษ เป็นต้น
2. ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
อนุญาตให้บริษัทเอกชนและบุคคลทั่วไปเข้าพื้นที่ร้านค้าเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ประชาชีวัน ศรีนครินทร์ และบางปะอิน
3. ดำเนินธุรกิจอื่นๆ
อนุญาตให้บริษัทเอกชนใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

ในส่วนของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทเป็นผู้ดำเนินการและให้สิทธิแก่บริษัทย่อย คือ BMN เป็นผู้ดำเนินการ ดังนี้

1. จัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ
จัดหา และ/หรือ จัดทำป้ายหรือสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน 18 แห่ง และภายในขบวนรถไฟฟ้า 19 ขบวน (รถไฟฟ้า MRT) ประกอบไปด้วยสื่อโฆษณาหลากหลายรูปแบบและขนาด อาทิ กล้องไฟ สื่อสติ๊กเกอร์ ป้ายโฆษณา Platform Billboard สื่อโฆษณาผ่านระบบ Passenger Information Display System (PIDs) สื่อ Digital Media นอกจากนี้ สื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ได้ผ่านการพัฒนามาจนถึงการใช้ความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม และเทคโนโลยีใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร ตลอดจนสร้างสีสันในการเดินทางและสภาพแวดล้อมที่สวยงามภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT
2. ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT
ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT จำนวน 11 สถานี ประกอบด้วย สถานีคลองเตย ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สุขุมวิท เพชรบุรี พระรามเก้า ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย รัชดาภิเษก ลาดพร้าว พหลโยธิน สวนจตุจักร กำแพงเพชร และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว ซึ่งคิดเป็นพื้นที่เช่าเชิงพาณิชย์รวมทั้งหมดประมาณ 19,490 ตารางเมตร (พื้นที่สำหรับร้านค้าปลีกและพื้นที่สำหรับส่งเสริมการขาย) ปัจจุบันเปิดดำเนินการไปแล้ว 6 สถานี ได้แก่ สถานีสุขุมวิท สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร สถานีพระราม 9 และสถานีคลองเตย ซึ่งเปิดเป็นสำนักงานจัดทำหนังสือเดินทาง เพื่อให้บริการจัดทำหนังสือเดินทางแก่ประชาชนทั่วไป โดยร่วมมือกับกรมการกงสุล กระทรวงต่างประเทศ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559 และมีแผนงานจะเปิดให้บริการอีก 2 สถานี ในไตรมาสที่ 1/2560 และไตรมาสที่ 4/2560 ได้แก่ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีเพชรบุรี ตามลำดับ
3. ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม
ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม โดยเฉพาะเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ (Mobile Phone Network) ทั้งในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า ระบบ Hi-Speed Internet และระบบ Wi-Fi ระบบสัญญาณโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า ปัจจุบันได้มีการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมบนคลื่นความถี่ 850, 900, 1800 และ 2100 MHz

2.3.2 การตลาดและการแข่งขัน

2.3.2.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

เนื่องจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย การจัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ภายในสถานีและขบวนรถไฟฟ้า การให้เช่าพื้นที่ร้านค้า และการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ซึ่งมีลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายแตกต่างกันตามประเภทการให้บริการ ดังนั้น การพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าว สามารถแบ่งลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้ดังนี้

1. จัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ

การจัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ เป็นรูปแบบของการสื่อสารข้อมูลจากเจ้าของสินค้าและบริการไปยังประชาชนผู้ใช้บริการซึ่งผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT กลุ่มหลักประกอบด้วย กลุ่มนักเรียน นักศึกษา พนักงานบริษัท ซึ่งการโฆษณาประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อในรูปแบบต่างๆ ของระบบรถไฟฟ้า MRT นอกจากจะเป็นกลุ่มที่ใช้งบประมาณหลักเพื่อการประชาสัมพันธ์ในธุรกิจอุตสาหกรรมโฆษณา อาทิ กลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค กลุ่มสื่อสารโทรคมนาคม กลุ่มสถาบันการเงิน เป็นต้น แล้วยังประกอบด้วยกลุ่มที่ประกอบธุรกิจในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT อาทิ กลุ่มอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มประกันภัยและประกันชีวิต กลุ่มอุตสาหกรรมก่อสร้าง เป็นต้น รวมถึงกลุ่มสินค้าที่อาศัยสถานที่ตั้งสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า เช่น ใกล้ห้างสรรพสินค้า มหาวิทยาลัย ประชาสัมพันธ์สินค้าและบริการถึงกลุ่มเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง อาทิ กลุ่มภาพยนตร์ กลุ่มเสื้อผ้าและเครื่องประดับ การท่องเที่ยว เป็นต้น

2. ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายแตกต่างกันในแต่ละสถานที่ที่เปิดให้บริการให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า กลุ่มลูกค้าผู้เช่าพื้นที่ในปัจจุบันจึงมีความหลากหลาย ตั้งแต่ผู้ประกอบการ SME ไปจนถึงกลุ่มสินค้า Brand หลักๆ ที่มีการขยายสาขาควบคู่ไปกับการเปิดให้บริการพื้นที่ร้านค้าในสถานีใหม่ นอกจากนี้ ยังได้ร่วมสนับสนุน และส่งเสริมการให้บริการของภาครัฐแก่ประชาชน เปิดศูนย์สำนักงานจัดทำหนังสือเดินทางซึ่งสามารถสนองตอบต่อ Life Style ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้เป็นอย่างดี

3. ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

ลักษณะลูกค้าคือผู้ให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ต่างๆ ดังนั้นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายคือผู้ประกอบการที่มีใบอนุญาตให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ต่างๆ ประกอบด้วย AIS, DTAC, TRUE MOVE, TOT, CAT เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันเป็นลูกค้าของบริษัททุกราย

ในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบทางพิเศษจะเป็นการให้เอกชนและบุคคลเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินกิจการต่างๆ ดังนั้นกลุ่มลูกค้าจึงเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจนั้นๆ อาทิเช่น บริษัทผู้ผลิตสื่อโฆษณา บริษัทผู้ให้บริการเกี่ยวกับระบบโทรคมนาคม สำหรับร้านค้ากลุ่มลูกค้าจะเป็นบุคคลทั่วไป

2.3.2.2 นโยบายและกลยุทธ์การตลาด

(1) กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์

การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

- จัดให้มีป้ายรายงานสภาพจราจรแบบแผนที่และข้อความ เพื่อให้ข้อมูลด้านการจราจรแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ บริเวณกำแพงกันตก บริเวณเสาต่อม่อทางพิเศษ และบริเวณหน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ รวมจำนวนทั้งสิ้น 292 ป้าย

- จัดให้มีร้านค้าและห้องน้ำสาธารณะเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีรัชและอุดรรัถยา จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีนครินทร์ บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชื่นฝั่งขาเข้า บริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอินขาเข้า และบริเวณด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอินขาออก

การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

จัดให้มีบริการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพื่อสร้างความสะดวกสบายและสีสันของการเดินทางให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงประชาชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้า MRT ซึ่งการให้บริการพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าวเป็นการเพิ่มรายได้ ได้แก่

- ร้านค้า (Retail Area) บนพื้นที่กว่า 25,000 ตารางเมตร (รวมพื้นที่ส่วนกลาง) มีร้านค้าและพื้นที่สำหรับการจัดกิจกรรมเกือบ 500 ร้านค้า ภายใน 11 สถานีรถไฟฟ้า MRT ปัจจุบันเปิดบริการแล้ว 6 สถานี คือ สถานีสุขุมวิท สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร สถานีพระราม 9 และสถานีคลองเตย และเปิดให้บริการ (บางส่วน) ที่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
- สื่อโฆษณาแบบป้ายนิ่ง (Static Media) ที่มีหลากหลายรูปแบบ ประเภทกล่องไฟ และสติ๊กเกอร์ ติดตั้งอยู่บริเวณผนังทางเดินของสถานีรถไฟฟ้า MRT ตั้งแต่พื้นที่ทางเข้าออกสถานี จนถึงชั้นชานชาลา และ พื้นที่อื่น อาทิ เสา พื้น เพดาน ลิฟต์โดยสาร เป็นต้น และภายในขบวนรถไฟฟ้า นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ร่วมกับเจ้าของสินค้าและบริการ หรือผู้แทนสื่อโฆษณา ออกแบบงานโฆษณาประชาสัมพันธ์ของลูกค้าให้มีมิติและสร้างความน่าสนใจมากขึ้น อาทิ การใช้ 3D-4D การบูรณาการพื้นที่ที่ใกล้เคียงกันทำเป็น Big Campaign (Integrated Media) การใช้นวัตกรรม เทคโนโลยีที่ทันสมัย เป็นต้น ทำให้สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้า MRT สามารถตอบโจทย์ของลูกค้าได้หลากหลายและทำให้เกิดการจดจำที่ดี
- สื่อโฆษณาบนห่วงมือจับ (Hand Grip) ภายในขบวนรถไฟฟ้า สื่อบนเก้าอี้พักคอยที่ชั้นชานชาลา สื่อบนราวจับบันไดเลื่อน
- สื่อโฆษณาที่เคลื่อนไหวได้ (Dynamic Media) ประเภทจอดิจิทัล (Digital) ประกอบด้วยสื่อโฆษณาบนจอแสดงข้อมูลผู้โดยสาร (Passenger Information Displays: PIDs) ติดตั้งตั้งแต่พื้นที่ทางเข้าออกสถานีไปจนถึงชั้นชานชาลา และภายในขบวนรถไฟฟ้า รวม 607 จอ และสื่อ MRT-Digital ที่มีขนาดแตกต่างกันตามพื้นที่ของแต่ละสถานี และมีการติดตั้งภายในอุโมงค์รถไฟฟ้า รวม 112 ตำแหน่ง
- บริการสื่อสารโทรคมนาคม (Communication) โดยเฉพาะเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ (Mobile Phone Network) ทั้งในสถานีรถไฟฟ้า MRT และในอุโมงค์รถไฟฟ้า ซึ่งสามารถรองรับการให้บริการระบบโครงข่ายสัญญาณโทรคมนาคมรูปแบบ 3G-4G ที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน บนคลื่นความถี่ 850, 900, 1800 และ 2100 MHz
- บริการเครื่องเบิกถอนเงินอัตโนมัติ (ATM) เครื่องฝากเงินของธนาคารต่างๆ และเครื่องบริการอัตโนมัติอื่นๆ เช่น เครื่องเติมเงินมือถือของ AIS Kiosk, True Kiosk และเครื่องเติมเงินของบุญเติม เป็นต้น
- บัตรแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารไทยพาณิชย์ขึ้นที่สถานีพระราม 9 บริเวณที่เชื่อมต่อกับศูนย์การค้า Central Plaza Grand Rama 9

(2) กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาด

การสร้างความภักดีในตราสินค้า (Brand Loyalty) และสร้างการรับรู้ในตราสินค้า (Brand Awareness) ด้วยการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด สร้างภาพลักษณ์การตอบแทนลูกค้าและสังคม เป็นการปลูกฝังทัศนคตินี้ให้แก่เยาวชนกลุ่มเป้าหมายและผู้ใช้บริการ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) อย่างต่อเนื่อง อาทิ ความร่วมมือกับพันธมิตรและบริษัทผู้รับสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (BMN) ในการจัดกิจกรรมแนะนำการทำข้อสอบ GAT โดยคุณครูสมศรี ภายใต้กิจกรรม “MRT พาน้องพิชิต GAT” ตั้งแต่ปี 2552 การสนับสนุนการใช้พื้นที่และร้านค้าภายในศูนย์การค้า

Metro Nine สถานีพระราม 9 กับนิตยสาร “ชีวจิต” ในการทำกิจกรรมส่งเสริมการออกกำลังกายแบบต่างๆ เช่น โยคะ รำกระบอง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีกิจกรรม “M Care สุขภาพดี ชีวีปลอดภัย” ให้ผู้โดยสารตรวจเช็คสุขภาพฟรี กับโรงพยาบาลและสถาบันชั้นนำ และกิจกรรม Share 2 Child สำหรับน้องๆ เยาวชน และโรงเรียนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้าของบริษัท มาอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังได้จัดกิจกรรมร่วมกับ BMN เพื่อจัดกิจกรรมต่างๆ เช่นการจัดกิจกรรมส่งเสริมการศึกษาที่ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นต้น

(3) กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

ช่องทางการจัดจำหน่ายมีลักษณะแตกต่างกันตามรูปแบบการให้บริการเชิงพาณิชย์ โดยหลักๆ ซึ่งใช้การผสมผสานในรูปแบบการนำเสนอขายผ่านพันธมิตรทางธุรกิจร่วมกับการนำเสนอโดยตรงไปยังเจ้าของสินค้าและบริการ

2.3.2.3 ภาพอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

การใช้งบประมาณการซื้อสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2559 ที่ผ่านมายังต่ำกว่าปีก่อนหน้าร้อยละ 5 เนื่องจากการลดลงของงบประมาณในสื่อหลักประเภททีวี Analog, Cable & Satellite และสื่อหนังสือพิมพ์รวมถึงนิตยสาร สาเหตุจากการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมของผู้บริโภคและการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน ทั้งนี้สื่อที่มีอัตราการเติบโตสูงสุดสามอันดับแรกเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันกับปีที่ผ่านมา ได้แก่ สื่ออินเทอร์เน็ต สื่อกลางแจ้ง และสื่อเคลื่อนที่มีอัตราการเติบโตร้อยละ 73.64, 34.17 และ 17.76 ตามลำดับ¹ เนื่องจากเป็นสื่อโฆษณาที่ใกล้ชิดกับผู้บริโภคและสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนเมือง

ในปี 2559 นี้ สื่อเคลื่อนที่มีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา แม้ว่าการเพิ่มขึ้นนี้สาเหตุประการหนึ่งมาจากการเปลี่ยนแปลงฐานข้อมูลเพิ่มขึ้นของประเภทสื่อเคลื่อนที่ ก็ยังแสดงให้เห็นถึงความนิยมสื่อประเภทดังกล่าวที่มีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะเป็นสื่อที่มีความใกล้ชิดกับผู้บริโภค ทั้งนี้ในกลุ่มสื่อเคลื่อนที่จะมีความแตกต่างกันในลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย เส้นทาง และจำนวนผู้ใช้บริการ อาทิ สื่อรถไฟฟ้า MRT, BTS สื่อสนามบิน และสื่อรถประจำทาง เป็นต้น ดังนั้นงบประมาณการซื้อสื่อในแต่ละประเภทจึงมีความแตกต่างกันตามวัตถุประสงค์ของเจ้าของสินค้าและบริการ ปัจจุบันการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้า มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง รวมถึงผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้า MRT ประกอบกับนโยบายส่งเสริม สนับสนุนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าของภาครัฐ ที่เปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าไปแล้ว คือรถไฟฟ้าสายสีม่วง อีกทั้งสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายที่จะมาเชื่อมต่อกับเส้นทางปัจจุบันในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT มีจำนวนมากขึ้นตามไปด้วย ส่งผลเชิงบวกต่อการให้บริการสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในอนาคต

แหล่งที่มา : ¹ สมาคมโฆษณาแห่งประเทศไทย (aat)

พื้นที่ให้เช่าและบริการ

การเพิ่มขึ้นของพื้นที่ค้าปลีกใหม่ๆ ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการคอมมูนิตีมอลล์ (Community Mall) การเปิดให้บริการศูนย์การค้าขนาดใหญ่ ซึ่งส่งผลให้เกิดการแข่งขันที่สูงขึ้นในธุรกิจพื้นที่เช่าและบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจ (Central Retail District) และในห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ มีอัตราค่าเช่า (Rental Rate) สูงกว่า 3,500 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน และมีอัตราการเช่าพื้นที่โดยประมาณ 97% ทั้งนี้แนวโน้มของอัตราค่าเช่าจะมีการปรับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบัน ผู้บริโภคให้ความสำคัญกับการบริการด้านอาหารและเครื่องดื่ม ความบันเทิง และประสบการณ์ใหม่ๆ ดังนั้นกลุ่มผู้เช่าที่มีความสนใจพื้นที่ที่สำคัญ คือ กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม (F&B) ซึ่งผู้พัฒนาศูนย์การค้าได้มีการปรับเปลี่ยนพื้นที่ให้มีการผสมผสานกันระหว่างพื้นที่ค้าปลีกและกิจกรรมเพื่อความบันเทิง นอกจากนี้ จากพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงหันมาสนใจช้อปปิ้งออนไลน์ (on-line shopping) ส่งผลถึง

กลุ่มสินค้าและบริการบางประเภทที่จะลดอัตราการเช่าพื้นที่ลงได้ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ค้าปลีกภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT ที่อยู่ใกล้กับศูนย์กลางธุรกิจ ห้างสรรพสินค้า และจุดเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งมวลชน ยังได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการทั้งขนาด SME และ Brand มีอัตราการเช่าพื้นที่มากกว่า 90% อาทิ พื้นที่ค้าปลีก สถานีสุขุมวิท พระราม 9 สวนจตุจักร เป็นต้น

2.3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

2.3.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

บริษัทและบริษัทย่อย (BMN) เป็นผู้ดำเนินการธุรกิจเชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในการ 1) จัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT และ 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

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

2.3.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทให้การใส่ใจ ดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชั้นร้านค้า ในระบบรถไฟฟ้าเช่นกัน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชน รายละเอียดปรากฏตามหัวข้อ 2.2.4.2

2.3.3.3 การประกันภัย

กรสสรม	มูลค่าความคุ้มครอง	ความคุ้มครอง
Property All Risks Insurance (Retail Areas)	ทุนประกันภัย ส่วนที่ 1 393,339,259 บาท ส่วนที่ 2 552,703,593 บาท	ส่วนที่ 1 ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ส่วนที่ 2 ธุรกิจหยุดชะงัก สถานที่เอาประกันภัย : พื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์ภายในสถานีรถไฟฟ้า ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 ปี 3 กรกฎาคม 2559 – 3 กรกฎาคม 2560
Public Liability (Retail Areas)	จำกัดความรับผิด 40,000,000 บาท	สถานที่เอาประกันภัย : พื้นที่พัฒนาเชิงพาณิชย์ภายในสถานีรถไฟฟ้า ระยะเวลาคุ้มครอง : 1 ปี 3 กรกฎาคม 2559 - 3 กรกฎาคม 2560

2.3.3.4 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

- ไม่มี -

3. ปัจจัยความเสี่ยง

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

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี และจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน และมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา โดยกำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงของบริษัท ดังนี้

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

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีดังนี้

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจทั่วไป (Systematic Risk)

3.1.1 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานกับหน่วยงานภาครัฐ และนโยบายของรัฐบาล

บริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐคือ รฟม. และ กทพ. การตีความข้อกำหนด และเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานที่แตกต่างกันระหว่างคู่สัญญา อาจเกิดขึ้นได้ในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทางหรือค่าโดยสาร การพิจารณาต่อระยะเวลาสัญญาสัมปทาน และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ซึ่งบริษัทอาจต้องใช้เวลาในการแก้ไขปัญหา จึงอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนของเสถียรภาพทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงในการบริหารงานภาครัฐ จากฝ่ายการเมืองที่เข้ามามีการกำกับดูแล อาจมีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการพิจารณาต่อระยะเวลาสัญญา หรือเงื่อนไขตามสัญญาที่กำหนดไว้แล้ว แต่ กทพ. หรือ รฟม. อาจไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญา หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัทปฏิบัติ ที่นอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง

รายได้หลักของบริษัทมาจากค่าผ่านทางตามสัญญาระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งครบ 30 ปี ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 แม้ว่าตามเงื่อนไขสัญญาระบุไว้ว่าก่อนสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญา 30 ปี สัญญาอาจต่อไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่ กทพ. และบริษัทจะตกลงกัน ความไม่แน่นอนทางการเมือง หรือการเปลี่ยนแปลงนโยบายภาครัฐ อาจมีผลต่อการพิจารณาต่ออายุสัญญา ถ้าหากบริษัทไม่ได้รับการต่ออายุสัญญาจะทำให้รายได้ค่าผ่านทางส่วนนี้หายไป เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทได้ยื่นเรื่องขอต่ออายุสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของ กทพ. แล้ว นอกจากนี้ บริษัทจะสร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐ ทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกันรวมทั้งติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ บริษัทจะทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผล และได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

3.1.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ

บริษัทดำเนินธุรกิจการให้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ดังนั้น รายได้หลักของบริษัทจะมาจากค่าผ่านทางและค่าโดยสาร ซึ่งอาจถูกกระทบโดยปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การขยายโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้า การมีระบบขนส่งต่อเนื่องที่ดี อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน ราคาน้ำมัน การขยายตัวของอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจคอนโดมิเนียม และธุรกิจรอบเส้นทางรถไฟฟ้าที่จะทำให้เกิดเป้าหมายในการเดินทางของประชาชน เป็นต้น ซึ่งส่งผลต่อจำนวนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ บริษัทจะมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาและธุรกิจการให้พื้นที่ค้าปลีก รวมทั้งระยะเวลาในการเปิดให้บริการร้านค้าในสถานี ซึ่งหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้นหากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระเงินตามข้อผูกพันที่มี เช่น ดอกเบี้ยจ่าย การชำระคืนเงินกู้ที่กำหนด ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญา รวมถึงค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนหรือค่าตอบแทนที่จ่ายให้ รฟม. เป็นต้น

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทจะจัดตั้งหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อบริษัทเบื้องต้นอย่างใกล้ชิด และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถจำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ ราคาน้ำมัน ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ เนื่องจากว่าบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรทั้งบริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งวิธีการเดินทางทั้ง 2 แบบนี้ถือเป็นสินค้าทดแทนซึ่งกันและกันได้ (Substitute product) และในส่วนของพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทจะได้มีการพัฒนาสื่อโฆษณารูปแบบใหม่ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น การบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบ Passenger Information Display system (PIDs) การโฆษณาทาง Platform Billboard และสื่อ Digital Media รวมทั้งยังมีแผนที่จะพัฒนาพื้นที่ชั้นร้านค้าเพิ่มเติมอีกด้วย

3.1.3 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทยังมีภาระหนี้สินที่ต้องชำระดอกเบี้ยให้กับผู้ให้กู้ รวมทั้งบริษัทมีแผนการลงทุนในอนาคตอีกหลายโครงการ จึงอาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้จ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวนมาก ดังนั้น ดอกเบี้ยจ่าย จึงอาจจะเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนของสินเชื่อบางส่วนเป็นอัตราลอยตัว ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัท จะได้มีการบริหารความเสี่ยงในเรื่องของความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยบริษัทจะจัดโครงสร้างของเงินกู้ยืมโดยการแบ่งสัดส่วนของเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ รวมถึงแผนการออกตราสารหนี้ หรือหุ้นกู้ให้เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจและมุมมองของบริษัทต่ออัตราดอกเบี้ยในอนาคต

ในปี 2559 บริษัทมีการออกหุ้นกู้เป็นจำนวนเงิน รวม 23,200 ล้านบาท อายุหุ้นกู้ 3-12 ปี อัตราดอกเบี้ยคงที่เพื่อจัดโครงสร้างเงินกู้ยืมให้มีสัดส่วนเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ และเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวให้เหมาะสม และลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

นอกจากนี้ บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ คือค่าจัดซื้ออุปกรณ์รถไฟฟ้าจากต่างประเทศ ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และค่าเบี้ยประกันภัย ดังนั้นหากค่าเงินบาทมีการอ่อนค่าลงก็จะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม สัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศอยู่ในระดับต่ำ อีกทั้งบริษัท จะมีการกำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนให้น้อยลง เช่น การเจรจาลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศ และการซื้อ Forward เป็นต้น

3.1.4 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง เหตุการณ์ความไม่สงบ หรือภัยธรรมชาติ

ธุรกิจของบริษัท ทั้งก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษ และรถไฟฟ้า มีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ หรือปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิด ฆาตกรรม รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ ซึ่งอาจทำให้บริษัทต้องระงับการให้บริการ และทำให้สูญเสียรายได้ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงมีการกำหนดแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น เช่น การถอดชุดอุปกรณ์ของงานระบบต่างๆ ที่สำคัญและจำเป็นในการดำเนินงานบริหารทางพิเศษเพื่อนำไปเก็บรักษายังสถานที่เก็บซึ่งปลอดภัย รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีในการเข้าแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น เช่น การฝึกซ้อมมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกบริษัท โดยการจำลองสถานการณ์ต่างๆ เช่น กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินภายในสถานีรถไฟฟ้าจากการชว่ระเบิดและเหตุระเบิดภายในสถานีรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าเสียและหยุดภายในอุโมงค์ เหตุเพลิงไหม้ในขบวนรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้าหรือในอุโมงค์ เป็นต้น และจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและพร้อมปฏิบัติภารกิจ

ทั้งนี้ บริษัทมีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ จากความเสี่ยงภัยทุกชนิด (Property All Risks Insurance) การหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจ (Business Interruption) การประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก (Public Liability) รวมถึงความเสี่ยงจากการก่อการร้าย (Terrorism Insurance) ในส่วนของธุรกิจการให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน

3.1.5 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

เนื่องจากรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาการเดินทางและจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนแบบเร็ว (Mass Rapid Transit System) จึงมีการเร่งขยายโครงข่ายการให้บริการรถไฟฟ้า และระบบเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ จึงมีความเป็นไปได้สูงที่จะมีองค์กรของรัฐ หรือหน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการประกอบธุรกิจขนส่งมวลชนที่ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ และทักษะในธุรกิจระบบรางมากขึ้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จะมีการดึงตัวบุคลากรหลักออกไปจากบริษัท

ความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพถือเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงหลักของบริษัท บุคลากรถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน

ตามตำแหน่งหน้าที่ของพนักงานแต่ละคน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession plan) โดยได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและตั้งคณะทำงาน ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแผนการในการคิดสรร และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหาร และหัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางด้านเทคนิคเฉพาะงาน จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง

3.1.6 ความเสี่ยงจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการไม่เป็นไปตามแผน

บริษัทได้รับโอนมาซึ่งสัญญาสัมปทานของ BECL และ BMCL ได้แก่ สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา

เนื่องจากบริษัทมีภาระผูกพันที่ต้องทำตามข้อตกลงในสัญญาสัมปทาน ซึ่งจะมีการกำหนดระยะเวลาการก่อสร้าง และมูลค่าของการก่อสร้าง ดังนั้น ถ้าหากเกิดความล่าช้าในการก่อสร้างจนทำให้ไม่สามารถเสร็จสิ้นตามที่กำหนดไว้ได้ หรือหากในอนาคต มูลค่าอุปกรณ์ ระบบรถไฟฟ้า หรือต้นทุนการก่อสร้างอื่นๆ ที่เกิดขึ้นจริงมีจำนวนที่แตกต่างจากที่กำหนดไว้ในสัญญา บริษัทจึงมีความเสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

ทั้งนี้ ความเสี่ยงเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) และโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ได้หมดลงแล้ว เนื่องจากบริษัทได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 และ 22 สิงหาคม 2559 ตามลำดับ

3.2 ความเสี่ยงเฉพาะบริษัท (Corporate Specific Risk)

3.2.1 ความเสี่ยงจากข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทและ NECL มีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 11 เรื่องโดยข้อพิพาทดังกล่าวเกิดจากการตีความในสัญญาที่แตกต่างกันในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทาง และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ซึ่งมีการนำข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง แบ่งเป็นข้อพิพาทที่บริษัท และ NECL นำเสนอเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทตามสัญญา และเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท และเป็นข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้เรียกร้องความเสียหายซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 1,589.2 ล้านบาท

ทั้งนี้ ข้อพิพาทหลักที่มีทุนทรัพย์สูงส่วนใหญ่เป็นข้อพิพาทที่บริษัทเป็นฝ่ายฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจาก กทพ. ผลการตัดสินจึงไม่มีความเสี่ยงที่เป็นเชิงลบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ

3.2.2 ความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้

บริษัทอาจมีความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้ ถ้าหากว่าผลประโยชน์ของบริษัทต่างๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามคาด เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทจะคำนึงถึงสัดส่วนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ให้เหมาะสมกับนโยบายการลงทุนของบริษัท ที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน

3.2.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของต้นทุนธุรกิจระบบราง

ต้นทุนธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร และต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งประกอบด้วย ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า (M&E Contract) บริษัทมีสัญญาเป็นเงินสกุลต่างประเทศ และเงินบาท ต้องปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคตามที่ระบุในสัญญา เนื่องจากเป็นสัญญาระยะยาวทำให้บริษัทจะมีความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาดังกล่าว

สำหรับค่าสาธารณูปโภค ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้าที่ใช้ในสถานี่และใช้ในการเดินรถจะมีการปรับเปลี่ยนตามอัตราค่าไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

ดังนั้น ต้นทุนธุรกิจระบบรางส่วนที่เป็นต้นทุนค่าโดยสารของบริษัท จึงมีความผันแปรไปตามค่าใช้จ่ายที่กล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามีบริษัทยังสามารถควบคุมต้นทุนค่าโดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ลักษณะของต้นทุนค่าโดยสารส่วนใหญ่เป็นแบบต้นทุนคงที่ ไม่ได้ผันแปรโดยตรงไปกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น หากผู้โดยสารไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญจนทำให้ต้องเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าให้บริการเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร

สำหรับสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น ได้มีการกำหนดค่าจ้างสำหรับการให้บริการการจัดการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาที่ รฟม. จะต้องจ่ายให้แก่บริษัท โดยอ้างอิงและคำนวณจากประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่คาดการณ์โดยบริษัท ซึ่งค่าจ้างดังกล่าวจะสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามอัตราเงินเฟ้อและอัตราค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจริงตามวิธีการที่กำหนดในสัญญาสัมปทานเท่านั้น ดังนั้น กำไรที่เกิดจากการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าจะขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัท ในการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงให้ใกล้เคียงกับประมาณการที่กำหนด ซึ่งหากต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงมีจำนวนแตกต่างจากประมาณการ อาจจะมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท ในกรณีที่บริษัทไม่สามารถขอเงินชดเชยหรือปรับขึ้นค่าบริการจาก รฟม. ได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จากการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีความมั่นใจว่าจะสามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ประมาณการที่กำหนดไว้

3.2.4 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษ

บริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานในธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยหลักได้แก่ บุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการ และปัจจัยภายนอก ซึ่งทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความไม่เพียงพอของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งการทุจริตของพนักงานและเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกอื่นอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน เช่น ความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือความมั่นคงของบริษัท จึงจำเป็นต้องมีระบบการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานโดยเฉพาะทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาเส้นทางและระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน ซึ่งจะสามารถเชื่อมั่นได้ว่า ด้วยประสบการณ์และความชำนาญของพนักงานซึ่งดูแลรับผิดชอบจากทุกฝ่ายงานจะนำมาซึ่งคุณภาพและความพร้อมของการให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง

รวมทั้งบริษัท ได้กำหนดมาตรการป้องกันโครงสร้างสำคัญของระบบทางพิเศษให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องโดยมีการกำหนดแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษทั้งทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยา ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับผลการตรวจสอบของบริษัท JMI Pacific จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ออกแบบและเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบโครงสร้างและมีการตรวจติดตามและเฝ้าระวังดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการใช้งานของทางพิเศษ สำหรับระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบสื่อสาร และควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจะได้ใช้การบำรุงรักษาแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) มีระบบข้อมูลสำรอง ระบบไฟฟ้าสำรอง และมีการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อสำรองการใช้งาน

นอกจากนี้ บริษัทยังอาจมีความเสี่ยงที่อุปกรณ์จัดเก็บค่าผ่านทางจะใช้งานไม่ได้ซึ่งเกิดได้จากหลายสาเหตุ เช่น ระบบไฟฟ้าไม่ทำงานเนื่องจากกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงขัดข้อง ระบบปฏิบัติการเกิดการประมวลผลผิดพลาด หรือการมีไวรัสเข้าสู่ระบบและเข้าทำลายข้อมูลต่างๆ ในระบบปฏิบัติการ รวมถึงการมีผู้ก่อวินาศกรรมแอบลักลอบเข้าทำลายข้อมูลข่าวสาร ทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบ เป็นต้น ซึ่งบริษัทจะให้ความสำคัญอย่างมากในการจัดการความเสี่ยงดังกล่าว โดยจะจัดให้มีระบบไฟฟ้าสำรอง ระบบความปลอดภัย เพื่อป้องกันการเข้าถึงระบบงานที่สำคัญจากบุคคลภายนอก มีการกำหนดระดับในการเข้าถึงข้อมูลและอุปกรณ์ต่างๆ การติดตั้งโปรแกรมสำหรับตรวจสอบไวรัส และมีระบบสำรองข้อมูลในระบบปฏิบัติการซึ่งสามารถทำงานทดแทนได้ในทันที

3.2.5 ความเสี่ยงจากการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเป็นผู้รับเหมาหลักในการจัดหาและบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทได้รับมาซึ่งสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบ และสัญญาบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้ากับผู้รับเหมาหลัก Siemens Limited ประเทศไทย และ Japan Transportation Technology (Thailand) ดังนั้น ในกรณีที่กลุ่มผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกซึ่งเป็นผู้รับเหมาหลักดังกล่าว ไม่สามารถให้บริการตามสัญญาแก่บริษัท หรือมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาบำรุงรักษา อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของระบบรถไฟฟ้าได้

จากการศึกษาข้อมูลจากสมาชิกในสมาพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนในระดับสากล เช่น UITP, APTA, NOVA Group of Metros รวมทั้งการเรียนรู้จาก Lloyd's Register Rail ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ มีความเป็นไปได้ที่จะสามารถเลือกซื้ออุปกรณ์งานระบบจากผู้ผลิตอุปกรณ์รายอื่นๆ ที่สามารถใช้งานร่วมกับระบบที่มีอยู่ได้ ทั้งนี้ บริษัทจะมีนโยบายที่จะพัฒนาคุณภาพของบุคลากรให้มีความสามารถเพียงพอในการทำงานร่วมกับผู้ผลิตอุปกรณ์และผู้รับเหมาทั้งในและต่างประเทศ ในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์งานระบบและระบบรางรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นโดยมีต้องพึ่งพาผู้ผลิตรายเดิมเพียงรายเดียว

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ส.ค. 2559
1. อาคารและอุปกรณ์	341
2. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนถนนก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	41,552
3. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,021
4. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	16,960
ทรัพย์สินหลัก	59,874

ทั้งนี้ รายการทรัพย์สินหลักของบริษัทและบริษัทย่อยตามที่แสดงข้างต้น สามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1.1 อาคารและอุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มูลค่าตามบัญชีของอาคารและอุปกรณ์ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ส.ค. 2559	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
บริษัท	284	เจ้าของ*	ไม่มี
NECL	40	เจ้าของ**	ไม่มี
BMN	17	เจ้าของ	ไม่มี
รวม	341		

- หมายเหตุ** *
- อาคาร ส่วนปรับปรุงและสิ่งปลูกสร้างอื่นบางส่วนเป็นส่วนหนึ่งของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่บริษัทได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา บริษัทได้เช่าอาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โดยเป็นสัญญาเช่าปีต่อปี อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท
- ** NECL ไม่มีที่ดิน อาคารและเครื่องจักร NECL ได้เช่าอาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โดยเป็นสัญญาเช่าปีต่อปี อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท NECL ใช้อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในการควบคุมงานปฏิบัติการ แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่ NECL ได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา

4.1.2 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559
บริษัท	34,809
NECL	6,743
รวม	41,552

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี และซี	6,633	เป็นของ กทพ.	เป็นหลักประกันในการกู้ยืม
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี	4,118	เป็นของ กทพ.	เป็นหลักประกันในการกู้ยืม
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ	24,058	เป็นของ กทพ.	เป็นหลักประกันในการกู้ยืม
ทางพิเศษอุดรรัถยา	6,743	เป็นของ กทพ.	*
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	41,552		

- หมายเหตุ** *
- NECL ได้นำสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษอุดรรัถยาไปใช้เป็นหลักประกันในการค้ำประกันเงินกู้ยืมจากบริษัท

เนื่องจากสัญญาโครงการทางพิเศษข้างต้นเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) กรรมสิทธิ์ในทางพิเศษทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของ กทพ. ทั้งนี้ที่บริษัทและ NECL จัดสร้างขึ้น และเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัท และ NECL มีสิทธิ์ที่จะใช้ทรัพย์สินนั้น โดยบริษัทและ NECL มีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา โดยสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และอาจต่ออายุออกไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่จะตกลงกันต่อไป สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (สวนดีย์) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540 สัญญาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2559 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 และสามารถต่ออายุได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี สัญญากำหนดให้บริษัทและ NECL เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทาง และค่าใช้จ่ายในการจัดจราจรและการกักขังบนทางพิเศษ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตามสัญญาที่เกี่ยวข้องตลอดอายุสัญญา

4.1.3 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559
บริษัท	
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	6,645
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(5,624)
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	1,021

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว บริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรกสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม บริษัทตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ให้บริการ

4.1.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559
บริษัท	16,635
BMN	325
รวม	16,960

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาวะผูกพัน
อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	19,111	เจ้าของ	ไม่มี
อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่ให้เข้าบริเวณสถานี	537	เจ้าของ	ไม่มี
อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม	412	เจ้าของ	ไม่มี
อุปกรณ์ระบบโฆษณา	185	เจ้าของ	ไม่มี
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	448	เจ้าของ	ไม่มี
รวมต้นทุนโครงการ	20,693		
หัก ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการสะสม	(3,733)		
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	16,960		

4.2 เงินลงทุนในบริษัทอื่น

4.2.1 สรุปมูลค่าเงินลงทุนตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559	สัดส่วนการถือหุ้นในแต่ละบริษัท (ร้อยละ)	ทุนชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559	ประเภทของเงินลงทุน	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ	2,604 (2,450) <u>154</u>	99.99*	5,250	บริษัทย่อย	- ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด
2. บริษัท แบงคอก เมโทรเน็ตเวิร์ค จำกัด	166	65.19	254	บริษัทย่อย	- พัฒนาพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า และชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจร - จัดหาโฆษณาในรูปแบบป้ายหรือสื่อโฆษณาในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า - ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้า
3. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	6,976	19.45	3,990	บริษัทร่วม	- ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา
4. บริษัท ซีดี พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	3,223	19.40	7,370	บริษัทร่วม	- ลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจด้านพลังงาน
5. บริษัท ไชยบุรี พาวเวอร์ จำกัด	1,238	7.50	16,505	บริษัทอื่น	- ก่อสร้างและดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยบุรี

4.2.2 นโยบายการลงทุนและการบริหารงานในบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่อง ใกล้เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัท เพื่อเสริมสร้างโอกาส และผลตอบแทนระยะยาว เสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัท โดยกำหนดให้มีนโยบายการลงทุนดังต่อไปนี้

1. เป็นการลงทุนในโครงการหรือซื้อหุ้นสามัญของบริษัทผู้ดำเนินโครงการในลักษณะการลงทุนระยะยาว
2. สัดส่วนการลงทุนตามสัดส่วนขั้นต่ำที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน
3. ไม่ลงทุนในโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของสังคม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทได้มีการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทอื่น ดังนี้

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 ล้านบาท เป็น 6,000 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันได้เรียกชำระค่าหุ้นแล้วร้อยละ 75 ของทุนจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น 3,000 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทมีเงินให้กู้ยืมแก่ NECL เป็นจำนวนมาก และเป็นเจ้าหนี้รายเดียวของ NECL บริษัทได้ส่งกรรมการบริหารของบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการบริษัทใน NECL จำนวน 5 คน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 6 คนของ NECL กรณี NECL มีการดำเนินการที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ NECL จะต้องขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทก่อน นอกจากนี้บริษัทยังเป็นผู้รับจ้างดำเนินงานทั้งหมดของ NECL

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 NECL มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL เท่ากับร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)

บริษัทจัดตั้ง BMN เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 เพื่อประกอบธุรกิจจัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว ในปัจจุบันเปิดดำเนินการไปแล้ว 5 สถานี ได้แก่ สถานีสุขุมวิท สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร และสถานีพระรามเก้า รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 BMN มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท โดยบริษัทถือหุ้นอยู่ใน BMN ร้อยละ 65.19 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ BMN ร่วมกับกลุ่มผู้ร่วมทุนรายอื่นๆ ที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในธุรกิจสื่อโฆษณา ธุรกิจการตลาดและอสังหาริมทรัพย์ และเป็นผู้ชำนาญการด้านเทคโนโลยีการสื่อสารโทรคมนาคมถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 34.81

สำหรับนโยบายการลงทุนใน BMN ในอนาคตนั้น บริษัทยังคงมีนโยบายที่จะรักษาสัดส่วนการถือหุ้นใน BMN ในสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นทั้งหมดใน BMN โดยบริษัทจะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในรูปของส่วนแบ่งรายได้และเงินปันผลรับจากการลงทุนใน BMN ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการควบคุมหรือมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ โดยบริษัทได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน BMN จำนวน 3 คน จากกรรมการทั้งหมด 6 คน

บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (“TTW”)

บริษัทลงทุนใน TTW ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค ซึ่งสัญญามีอายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 TTW มีการลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานีและรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค สัญญามีอายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 อีกทั้งยังลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและ

จ่ายน้ำประปาและการให้บริการบำบัดน้ำเสีย โดย TTW ถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 68.50 ของทุนจดทะเบียน และลงทุนในธุรกิจพลังงานโดยผ่านการถือหุ้นร้อยละ 25.31 ในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในบริษัทอื่นที่ประกอบธุรกิจด้านพลังงาน ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับจากการลงทุนใน TTW คือ รายได้เงินปันผล

ปัจจุบัน บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน TTW ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทถือหุ้นใน TTW ร้อยละ 19.45 ของทุนจดทะเบียน

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

บริษัทได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้ง CKP ซึ่งประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 CKP มีการลงทุนในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด ร้อยละ 56 บริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท บางเขนชัย จำกัด ร้อยละ 100 บริษัท บางปะอินโคเจนเนอเรชั่น จำกัด ร้อยละ 65 และบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 30 ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน ปัจจุบัน บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการใน CKP ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทถือหุ้นใน CKP ร้อยละ 19.40 ของทุนจดทะเบียน

บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”)

บริษัทลงทุนใน XPCL ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบพัฒนา ก่อสร้าง และดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ ไชยะบุรี เป็นระยะเวลา 29 ปี นับจากวันจ่ายไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทถือหุ้นอยู่ใน XPCL ร้อยละ 7.50 ของทุนจดทะเบียน โดยหุ้นสามัญของ XPCL ที่บริษัทถืออยู่ทั้งหมดได้นำไปเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของ XPCL บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน XPCL

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.1 ข้อพิพาทกับการทวงพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)

บริษัทและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 11 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระบข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง สาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาท มีดังนี้

5.1.1 ข้อพิพาทที่บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 8 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท

1. วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยเป็นเงินจำนวน 3,831.4 ล้านบาท มีสาเหตุมาจากการนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการเริ่มต้นแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่บริษัทตามสัญญา

คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ.ชำระเงินตามที่บริษัทเรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งต่อมา กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

และเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือมีคำสั่งปฏิเสธไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2554 บริษัทได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยคำนวณดอกเบี้ยเพิ่มเติมจนถึงวันฟ้องจำนวน 1,189.7 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 5,021.1 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และให้บังคับตามคำร้องของบริษัท

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ศาลปกครองสูงสุดกำหนดให้วันที่ 5 มกราคม 2560 เป็นวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการแต่งตั้งตุลาการเพื่อทำความเข้าใจ กำหนดวันนั่งพิจารณาคดีครั้งแรก และกำหนดนัดฟังคำพิพากษา

2. ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไป จากการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ซึ่งถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อย คิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1,790 ล้านบาท

คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัทย่อยเรียกร้อง พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่ง กทพ. ได้มีหนังสือถึงบริษัทย่อยปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2554 บริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยมีทุนทรัพย์ที่เรียกร้อง 3,296.7 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

3. การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินจากการที่ กทพ. ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติม รวมเป็นเงิน 209.1 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย)

คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงาน เป็นเงินรวม 382.5 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2557 กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ต่อศาลปกครองกลาง

ศาลปกครองกลางกำหนดให้วันที่ 23 กันยายน 2559 เป็นวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริง

เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2559 บริษัทยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอ กทพ. ยื่นคำให้การ

4. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาคิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท

คณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากชี้ขาดให้ กทพ. ชำระค่าเสียหายตามที่บริษัทเรียกร้องจำนวน 4,368 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2559 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2559 บริษัทได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอ กทพ. ยื่นคำคัดค้าน

5. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี
บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาท
สถาบันอนุญาโตตุลาการกำหนดนัดคู่พิพาทยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีภายในวันที่ 16 มกราคม 2560
6. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช
บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงิน 9,091.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา
ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น
7. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี
บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา พร้อมดอกเบี้ยคำนวณถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 รวมเป็นเงิน 4,062.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา
ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น
8. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา
บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 908.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา
ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น

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

1. การก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2
กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทย่อยดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2 ตามเงื่อนไขของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด ข้อ 8.5 ก. ให้แล้วเสร็จ และให้บริษัทย่อยชดใช้เงินจำนวน 1,587.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งตามสัญญาระบุว่าแม้ครบเงื่อนไขตามสัญญาให้เริ่มก่อสร้าง แต่หาก กทพ. ผิดสัญญาจนเป็นเหตุให้บริษัทย่อยได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างร้ายแรง บริษัทย่อยยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง ซึ่ง กทพ. ผิดสัญญาเรื่องทางแข่งขันและการปรับอัตราค่าผ่านทาง บริษัทย่อยจึงได้รับสิทธิยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง และ กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าปรับ
ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น
2. ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน)
กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน) จำนวน 1.1 ล้านบาท ซึ่งบริษัทย่อยเห็นว่าค่าใช้จ่ายที่ กทพ. เรียกมานั้น ไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทย่อยตามสัญญา
ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น

3. ค่าใช้จ่ายทำทางเข้า-ออก และแก้ปัญหาข้อร้องเรียน
- กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทชดใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดทำทางเข้า-ออก ของผู้ร้องเรียน และค่าจัดทำท่อรับน้ำฝนจากฟรีโฟลว์ รวมเป็นเงิน 0.4 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้ชี้ขาดว่า กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายดังกล่าว
- เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง
- เนื่องจากข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณา บริษัทและบริษัทย่อยจึงยังมิได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

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 ถนนสุขุมวิทวินิจัย แขวงดินแดง 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 (เรียกชื่อย่อว่า “NECL”) |
| ประกอบธุรกิจ | ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ | 587 ถนนสุขุมวิทวินิจัย แขวงดินแดง 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 แบริ่งคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (เรียกชื่อย่อว่า “BMN”) |
| ประกอบธุรกิจ | 1. ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจร สถานีลาดพร้าว |

		2. จัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และภายในขบวนรถไฟฟ้า MRT
		3. ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่		832 ถนนสุทธิสาร แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน		254 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 254 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น		ร้อยละ 65.19
โทรศัพท์		0 2690 8200
โทรสาร		0 2690 8212
เว็บไซต์		www.bmn-mrt.com
บริษัทที่ออกหลักทรัพย์		บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (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 19.45
โทรศัพท์		0 2811 7526
โทรสาร		0 2420 6064
เว็บไซต์		www.ttwplc.com
บริษัทที่ออกหลักทรัพย์		บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า “CKP”)
ประกอบธุรกิจ		ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่		587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน		9,240 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,370 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น		ร้อยละ 19.40
โทรศัพท์		0 2691 9720
โทรสาร		0 2691 9723
เว็บไซต์		www.ckpower.co.th
(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 อาคารเลดรัชดา
		ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ ชั้น 33
		ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์	:	0 2264 0777
โทรสาร	:	0 2264 0789

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

สรุปสาระสำคัญของสัญญา

6.2.1 สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

วันที่ทำสัญญา	22 ธันวาคม 2531
คู่สัญญา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)
สรุปสาระสำคัญ	บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 จนถึงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ประกอบด้วย ส่วนแอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนปี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) รวมระยะทางทั้งสิ้น 29.8 กิโลเมตร โดยบริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางในส่วนของการทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ซึ่งก่อสร้างและบริหารโดย กทพ. ตลอดระยะเวลาสัมปทาน

6.2.2 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนติ)

วันที่ทำสัญญา	17 เมษายน 2540
คู่สัญญา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)
สรุปสาระสำคัญ	บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ในส่วนต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนติ (พระราม 9 - ศรีนครินทร์) ระยะทาง 8.7 กิโลเมตร ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 22 เมษายน 2540 ถึงวันที่ 21 เมษายน 2570 โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน

6.2.3 สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้างบริหารจัดการให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

วันที่ทำสัญญา	15 กันยายน 2555
คู่สัญญา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการออกแบบ ก่อสร้าง และบริหารทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งมีสายทางเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก และเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 รวมระยะทางทั้งสิ้น 16.7 กิโลเมตร ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 15 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 14 ธันวาคม 2585 โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน</p> <p>ระยะเวลาสัมปทาน แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none">• ระยะที่ 1 การออกแบบ ก่อสร้างทางพิเศษ การจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบควบคุมการเก็บเงินค่าผ่านทางพิเศษ ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมการจราจร และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของทางพิเศษ โดยมีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน นับจากวันที่ 15 ธันวาคม 2555• ระยะที่ 2 การบริหารจัดการ และการให้บริการ ได้แก่ การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืม และการบำรุงรักษาทางพิเศษ

6.2.4 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

วันที่ทำสัญญา	27 กันยายน 2539
คู่สัญญา	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)
สรุปสาระสำคัญ	NECL มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ซึ่งมีเส้นทางที่เชื่อมต่อบริเวณทางพิเศษศรีรัชที่ถนนแจ้งวัฒนะ และสิ้นสุดที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทางทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 ถึงวันที่ 26 กันยายน 2569

6.2.5 สัญญาจ้างผู้จัดการโครงการสำหรับงานก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

วันที่ทำสัญญา	15 กันยายน 2555
คู่สัญญา	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ. ช.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	บริษัทว่าจ้าง บมจ. ช.การช่างในลักษณะ Lump Sum Turnkey เป็นผู้จัดการโครงการ มีหน้าที่ออกแบบก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบควบคุมการเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ระบบสื่อสารและระบบควบคุมการจราจร ระบบกู้ภัย และระบบอื่นๆ รวมทั้งการบริหารการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ โดยมีระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน นับแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 หรือจนถึงวันที่ 14 ธันวาคม 2559 โดยมีมูลค่างานตามสัญญา 22,500 ล้านบาท

6.2.6 สัญญาสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

วันที่ทำสัญญา	1 สิงหาคม 2543
คู่สัญญา	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>รฟม. ตกลงให้สิทธิแก่บริษัทเพียงผู้เดียวในการดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบและใช้งานอุปกรณ์งานระบบ และดำเนินการทดสอบและทดลองใช้งานระบบโดยรวมเพื่อเปิดบริการระบบรถไฟฟ้าแก่สาธารณะ ดำเนินการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าในลักษณะการประกอบกิจการพาณิชย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดให้มีระบบบริการขนส่งสาธารณะ จัดหาเงินทุนเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของบริษัทตามสัญญานี้ <p>บริษัทเข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) กับ รฟม. และได้เปิดการเดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 โดยบริษัทมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ใดๆ และ/หรือ ทั้งหมดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการและธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นระยะเวลา 25 ปี นับจากวันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572</p>

6.2.7 สัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและระบบรางรถไฟ รวมถึงการแก้ไขเพิ่มเติม (Maintenance Contract for the Maintenance of the M&E Equipment and Trackwork)

วันที่ทำสัญญา	19 ธันวาคม 2544 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
คู่สัญญา	บริษัท ซีเมนส์ (ประเทศไทย) จำกัด (“ซีเมนส์”)
สรุปสาระสำคัญ	ซีเมนส์มีหน้าที่ซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ (M&E Equipment) และระบบรางรถไฟ (Trackwork) จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์อะไหล่ที่จำเป็นสำหรับงานระบบ วางแผนการตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การจัดเก็บและการจัดซื้ออุปกรณ์อะไหล่ จัดหาบุคลากรที่จำเป็น เพื่อประจำอยู่ในหน่วยงานซ่อมบำรุงของบริษัท และจัดเก็บและมอบอุปกรณ์อะไหล่ที่เพียงพอต่อการดำเนินงานภายในระยะเวลา 1 ปี ให้กับบริษัท เมื่อสิ้นสุดสัญญาซ่อมบำรุงรักษาแล้ว โดยสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2567

6.2.8 สัญญาจัดหาอุปกรณ์อะไหล่ รวมถึงการแก้ไขเพิ่มเติม (Spare Supply Contract for the Delivery of Spares and Rendering of Engineering Support Services for the M&E Equipment and Trackwork)

วันที่ทำสัญญา	30 มกราคม 2545 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
คู่สัญญา	Siemens AG, Germany (ได้มีการเปลี่ยนคู่สัญญาจาก Lincas Electro Vertriebs-Gesellschaft m.b.H เป็น Siemens AG, Germany ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มเดียวกัน)
สรุปสาระสำคัญ	Siemens AG มีหน้าที่ซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ (M&E Equipment) และระบบรางรถไฟ (Trackwork) จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์อะไหล่ที่จำเป็นสำหรับงานระบบ วางแผนการตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การจัดเก็บและการจัดซื้ออุปกรณ์อะไหล่ จัดหาบุคลากรที่จำเป็นเพื่อประจำอยู่ในหน่วยงานซ่อมบำรุงของบริษัท และจัดเก็บและมอบอุปกรณ์อะไหล่ที่เพียงพอต่อการดำเนินงานภายในระยะเวลา 1 ปี ให้กับบริษัทเมื่อสิ้นสุดสัญญาซ่อมบำรุงรักษาแล้ว โดยสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2567

6.2.9 สัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์กับบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด

วันที่ทำสัญญา	11 มีนาคม 2548 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
คู่สัญญา	บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>BMN มีสิทธิในการเข้าดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> สิทธิดำเนินการพัฒนาพื้นที่ในสถานีรถไฟ จำนวน 11 สถานี ตลอดจนพื้นที่ชั้นใต้ดิน อาคารจอดแล้วจร สถานีลาดพร้าว สิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพื่อรับจัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ เช่น รูปแบบสติ๊กเกอร์ รูปแบบป้ายกล่องไฟขนาดต่างๆ รูปแบบป้ายในอุโมงค์ (Platform Billboard) บริเวณสถานีรถไฟใต้ดินและภายในขบวนรถไฟใต้ดิน สิทธิในการจัดให้มีการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมในสถานีรถไฟใต้ดินและบนรถไฟใต้ดิน รวมทั้งการให้บริการระบบ IRDN (Integrated Radiating Distributed Network) เพื่อรองรับการให้บริการติดต่อสื่อสารของระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ทุกระบบ รวมถึงระบบบริการโทรคมนาคมอื่นๆ ทุกรูปแบบในอนาคต สิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) ที่ติดตั้งในบริเวณสถานีรถไฟใต้ดินและภายในรถไฟ

6.2.10 สัญญาสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการ การเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

วันที่ทำสัญญา	4 กันยายน 2556
คู่สัญญา	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>สัญญานี้เป็นสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษามีระยะเวลาสัมปทานทั้งสิ้น 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556 จนถึงวันที่ 3 กันยายน 2586 โดยเป็นสัญญาในรูปแบบ PPP Gross Cost หรือเป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐเป็นผู้ลงทุนงานโยธาและให้เอกชนลงทุนดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารวมทั้งบริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในสัญญา หน้าที่หลักของบริษัทตามสัญญาสัมปทานนี้คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>ระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้าง</u> เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าซึ่งรวมถึงขบวนรถไฟฟ้าขนาด 3 ตู้ประกอบ จำนวน 21 ขบวน ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบสื่อสาร ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบเก็บเงินอัตโนมัติ อุปกรณ์ซ่อมบำรุง ประตูกั้นชานชาลา และอุปกรณ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในสถานีรถไฟฟ้าทั้ง 16 สถานี บนทางวิ่งระยะทางทั้งสิ้น 22 กิโลเมตร และในศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่ การก่อสร้างอาคารหอพักและฝึกอบรม และสาธารณูปโภคอื่นๆ ในศูนย์ซ่อมบำรุงที่คลองบางไผ่ รวมทั้งการบริหารจัดการก่อสร้าง การจัดเตรียมบุคลากรสำหรับการเดินรถ และการทดลองเดินรถเสมือนจริง จนแล้วเสร็จสามารถส่งมอบกรรมสิทธิ์ให้แก่ รฟม. และพร้อมเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา • <u>ระยะที่ 2 การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า</u> เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงสถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน ตลอดระยะเวลาสัญญาสัมปทาน โดยจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดความต้องการด้านคุณภาพที่ รฟม. ระบุในสัญญาสัมปทาน รวมถึงการจัดให้มีการซ่อมบำรุงรักษาและการปรับปรุงอุปกรณ์และวัสดุต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบ รวมทั้งการจัดให้มีบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญงานที่จำเป็นและพอเพียงสำหรับการปฏิบัติงานตามสัญญา ตลอดระยะเวลาสัมปทาน ทั้งนี้ งานในระยะที่ 2 นี้ไม่รวมถึงการบริหารจัดการและบำรุงรักษาอาคารจอดแล้วจรทั้ง 4 แห่ง

6.2.11 สัญญาว่าจ้างผู้บริหารโครงการ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา

วันที่ทำสัญญา	4 กันยายน 2556 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
คู่สัญญา	บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ. ข.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>บมจ. ข.การช่าง มีหน้าที่หลักตามสัญญาว่าจ้างผู้บริหารโครงการนี้คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> รับจ้างดำเนินงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทานให้แล้วเสร็จเพื่อให้ระบบรถไฟฟ้าพร้อมเปิดให้บริการ โดยงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทานนี้ประกอบด้วย การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าซึ่งรวมถึง ขบวนรถไฟฟ้าขนาด 3 ตู้ประกอบจำนวน 21 ขบวน การบริหารการก่อสร้างงานให้เสร็จสิ้นภายใน 1,200 วัน นับตั้งแต่วันที่บริษัทได้ลงนามในสัญญาสัมปทาน หรือสามารถดำเนินการได้จนถึงวันที่ 17 ธันวาคม 2559 และมีมูลค่างานตามสัญญาไม่เกิน 20,011 ล้านบาท บมจ. ข.การช่าง จะเป็นผู้ดำเนินการจัดการการสนับสนุนทางการเงินสำหรับการดำเนินงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทาน และรับชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบจากบริษัท ตามแผนการชำระคืนที่บริษัทจะได้รับจาก รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน (สัญญาที่ 4) ซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา รวมถึงสถานี ทางวิ่งยกระดับ และศูนย์ซ่อมบำรุงซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ภายในสถานี ทางวิ่งยกระดับ และศูนย์ซ่อมบำรุง ซ่อมบำรุงรักษาลิฟต์และ บันไดเลื่อนภายในสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง จัดหาอุปกรณ์เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากร สำหรับงานซ่อมบำรุง โดยจะให้บริการซ่อมบำรุงรักษาดังกล่าวเป็นระยะเวลา 8 ปี ตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จนถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 โดยมีมูลค่างานตามสัญญาจำนวนไม่เกิน 1,520 ล้านบาท ซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าและเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงมูลค่างานตามสัญญา จำนวน 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปี นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566

6.2.12 สัญญาให้บริการด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าและการเตรียมความพร้อมการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา

วันที่ทำสัญญา	2 พฤษภาคม 2557
คู่สัญญา	บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ. ข.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>บริษัทมีหน้าที่หลักตามสัญญานี้คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนข้อมูลเอกสาร และจัดส่งบุคลากรผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมดำเนินการคัดเลือกผู้รับจ้างช่วง / ผู้ผลิตระบบรถไฟฟ้า ซึ่งรวมถึงการจัดเตรียมเอกสารข้อกำหนดในการเสนอราคา การประเมินข้อเสนอ การเจรจารายละเอียดและเงื่อนไข จัดส่งบุคลากรผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมดำเนินการออกแบบ จัดหา ติดตั้งและทดสอบระบบรถไฟฟ้า ให้แก่ บมจ. ข.การช่าง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามสัญญา จัดเตรียมคู่มือ ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ระเบียบและแผนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา และฝึกอบรมบุคลากรสำหรับการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา เพื่อให้พร้อมให้บริการภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา <p>ทั้งนี้ บริษัทต้องดำเนินการตามสัญญาให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกิน 32 เดือนนับตั้งแต่วันที่ลงนามในสัญญา หรือจนถึงวันที่ 1 มกราคม 2560 โดยมีมูลค่างานตามสัญญาไม่เกิน 450 ล้านบาท</p>

- 6.2.13 สัญญาว่าจ้างผู้บริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และบริหารงานซ่อมบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน โดยไม่รวมสถานี) สัญญาที่ 5 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา รวมถึงเป็นผู้จัดหาและ ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อการปรับปรุงระบบสื่อสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

วันที่ทำสัญญา	5 พฤศจิกายน 2558
คู่สัญญา	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ. ช.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>บมจ. ช.การช่าง มีหน้าที่หลักตามสัญญา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • การดำเนินการตามขอบข่ายงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทาน โดย บมจ. ช.การช่าง จะต้อง จัดหาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า อันได้แก่ ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบ สื่อสาร ระบบ SCADA และระบบ AFC และระบบอื่นๆ ตามรายละเอียดในสัญญาสัมปทาน อีกทั้งยังต้องเตรียมงานต่างๆ และจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อใช้ทำงานในระยะที่ 1 • บมจ. ช.การช่าง มีหน้าที่ในการปรับปรุงระบบสื่อสารของโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เพื่อให้สามารถใช้งานร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงได้ • บมจ. ช.การช่าง มีหน้าที่ซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล เพื่อให้การทำงานของระบบดังกล่าวเป็นไปตามเป้าหมายตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ระยะที่ 2 <p>โดยมีมูลค่างานตามสัญญาไม่เกิน 1,056 ล้านบาท</p>

- 6.2.14 สัญญาว่าจ้างผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้า มหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)

วันที่ทำสัญญา	17 พฤศจิกายน 2558
คู่สัญญา	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ. ช.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>บมจ. ช.การช่าง มีหน้าที่หลักตามสัญญา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา รวมถึงสถานี อุโมงค์ และศูนย์ซ่อมบำรุง • ซ่อมบำรุงอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ภายในสถานี อุโมงค์ และศูนย์ซ่อมบำรุง • ซ่อมบำรุงรักษาลิฟท์และบันไดเลื่อน ภายในสถานี • จัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากร สำหรับงานซ่อมบำรุง <p>ทั้งนี้ บมจ. ช.การช่าง จะให้บริการซ่อมบำรุงรักษาดังกล่าวเป็นระยะเวลา 8 ปี ตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จนถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 โดยมีมูลค่างานตามสัญญาจำนวนไม่เกิน 1,270 ล้านบาท</p>

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 2559 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depository Receipt หรือ NVDR จำนวน 692,743,721 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 4.53 ของจำนวนหุ้นบริษัททั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าวมีสิทธิในการรับเงินปันผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับจากบริษัท แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย www.set.or.th/nvdr

7.2 ผู้ถือหุ้น

7.2.1 รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 15 กันยายน 2559 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้าย มีดังนี้

ลำดับที่	ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	%
1	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	4,544,912,129	29.73
2	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,256,259,584	8.22
3	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,047,025,175	6.85
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	790,751,929	5.17
5	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	432,872,909	2.83
6	นายวิชัย วชิรพงศ์	348,793,348	2.28
7	UOB KAY HIAN (HONG KONG) LIMITED - Client Account	287,897,900	1.88
8	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	221,526,347	1.45
9	นายมิน ธีรวร	201,000,000	1.32
10	นางวลัยพร สมภักดี	146,742,138	0.96
11	CHASE NOMINEES LIMITED	139,147,406	0.91
12	บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด	136,659,952	0.89
13	GIC PRIVATE LIMITED	118,437,964	0.78
14	กองทุนเปิด ไทยพาณิชย์หุ้นระยะยาวปันผล 70/30	102,225,923	0.67
15	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD.	101,247,380	0.66
	ยอดรวม	9,875,500,084	64.60
	อื่นๆ	5,409,499,916	35.40
	รวมทั้งสิ้น	15,285,000,000	100.00

หมายเหตุ : ข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเปิดเผยไว้ในเว็บไซต์ www.set.or.th สำหรับผู้ถือหุ้นที่มีสัดส่วนการถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 0.5 ขึ้นไป

(1) กลุ่ม ช.การช่าง ถือหุ้นในบริษัทร้อยละ 30.67 ของทุนชำระแล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่ม ช.การช่าง	จำนวนหุ้น	%ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ⁽²⁾	4,544,912,129	29.73
2. บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด ⁽³⁾	136,659,952	0.89
3. บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ⁽⁴⁾	4,327,949	0.03
4. บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด ⁽⁵⁾	2,077,291	0.01

- (2) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ. ช.การช่าง”) ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทั่วไป และมีกลุ่มครัวเรือนถือหุ้นร้อยละ 36.88 ของทุนชำระแล้ว (ข้อมูล ณ วันที่ 9 พฤศจิกายน 2559) โดยมีรายละเอียดดังนี้

<u>กลุ่มครัวเรือน</u>	<u>จำนวนหุ้น</u>	<u>%ของทุนชำระแล้ว</u>
1. บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด	316,412,365	18.68
2. บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด	175,496,530	10.36
3. บริษัท ซี.เค.ออฟฟิศ ทาวเวอร์ จำกัด ⁽⁶⁾	93,348,212	5.51
4. นายปลิว ตรีวิศเวทย์	13,631,497	0.80
5. บริษัท ที่ดินบางปะอิน จำกัด ⁽⁷⁾	8,134,812	0.48
6. นางสาวเกษม ตรีวิศเวทย์	4,561,142	0.27
7. นางปราณี ทองกิตติกุล	4,508,417	0.27
8. นายณัฐวุฒิ ตรีวิศเวทย์	2,455,785	0.14
9. นางสาวสุภามาส ตรีวิศเวทย์	1,700,000	0.10
10. นายสิทธิเดช ตรีวิศเวทย์	1,550,000	0.09
11. นายภูวนศวรร ตรีวิศเวทย์	993,255	0.06
12. นางสาวสรวรรยา ตรีวิศเวทย์	958,025	0.06
13. นางกรรช ตรีวิศเวทย์	700,250	0.04
14. นายประเสริฐ ตรีวิศเวทย์	154,285	0.01
15. นางสาวสุนันท์ ตรีวิศเวทย์	90,000	0.01

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

- (3) บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทุกชนิด มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 1,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บมจ.ช.การช่างถือหุ้นจำนวน 549,996 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 55
- (4) บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ประกอบธุรกิจบริษัทลงทุน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 9,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ กลุ่มตระกูลตรีวิศเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 8,378,787 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 93.10
- (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 และกลุ่มตระกูลตรีวิศเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 5,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 62.5
- (6) บริษัท ซี.เค. ออฟฟิศ ทาวเวอร์ จำกัด ประกอบธุรกิจให้เช่าและบริการพื้นที่อาคารสำนักงาน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 3,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 750,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตรีวิศเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 2,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 75
- (7) บริษัท ที่ดินบางปะอิน จำกัด ประกอบธุรกิจนิคมอุตสาหกรรมที่บางปะอิน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 2,400,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ กลุ่มตระกูลตรีวิศเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 1,000,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 41.67 บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 600,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และ บริษัท ซี.เค.ออฟฟิศ ทาวเวอร์ จำกัด ถือหุ้นจำนวน 600,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25

7.2.2 สัดส่วนของหุ้น Free Float ของบริษัท

แบบแสดงรายการงานการกระจายการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นสามัญที่เข้าข่ายเป็น Strategic Shareholders ณ วันที่ 11 มีนาคม 2559 ตามที่บริษัทนำเสนอต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ปรากฏสัดส่วนผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อย (Non-Strategic shareholders) ร้อยละ 55.55 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด

7.3 การออกหลักทรัพย์อื่น

7.3.1 เงินกู้ยืมระยะยาว

ในปี 2559 บริษัทได้เข้าทำสัญญาเงินกู้ระยะยาว และเบิกใช้สินเชื่อทั้งจำนวนกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง จำนวน 8,000 ล้านบาท มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 3.18 ต่อปี และเบิกใช้เงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จำนวน 3,850 ล้านบาท ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 19,084 ล้านบาท

7.3.2 หุ้นกู้

ในปี 2559 บริษัทได้ออกหุ้นกู้ ทั้งหมด 3 ครั้ง มูลค่ารวมสุทธิ 23,200 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับการลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นทุนหมุนเวียนของบริษัทและทดแทนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินตามแผนการปรับโครงสร้างทางการเงิน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีหุ้นกู้ที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอน รายละเอียดดังนี้

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 ชุดที่ 3
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM196A	BEM216A	BEM236A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	5,000 ล้านบาท	1,615 ล้านบาท	2,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	5,000,000 หน่วย	1,615,000 หน่วย	2,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.22%	2.52%	3.00%
อายุหุ้นกู้	3 ปี	5 ปี	7 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2559
วันครบกำหนดไถ่ถอน	24 มิถุนายน 2562	24 มิถุนายน 2564	24 มิถุนายน 2566
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาकरไทยพาณิชย์	ธนาकरไทยพาณิชย์	ธนาकरไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-		
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้		
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	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

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2559 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2559 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2559 ชุดที่ 3
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM200A	BEM250A	BEM270A
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

7.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้างและภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุน ตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

โดยคณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่า บริษัทมีกำไรและกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

การจ่ายเงินปันผลของบริษัทในปีที่ผ่านมา มีดังนี้

การจ่ายเงินปันผล จากการดำเนินงาน	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	จ่ายเงินปันผล หุ้นละ (บาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)		% เงินปันผลต่อกำไรสุทธิ	
			งบเฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม	งบเฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม
ปี 2559						
- งวดครึ่งปีแรก	764	0.05	1,218	1,206	62.50%	63.29%
- งวดครึ่งปีหลัง ⁽¹⁾	917	0.06	1,345	1,400	68.18%	65.22%
รวมปี 2559	1,681	0.11	2,563	2,606	65.48%	64.71%

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 ในวันที่ 11 เมษายน 2560

7.5 นโยบายการจ่ายปันผลของบริษัทย่อย

NECL ไม่ได้กำหนดนโยบายการจ่ายเงินปันผล นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อบังคับข้อ 40 ซึ่งกำหนดให้ NECL ต้องจัดสรรทุนสำรองทุกครั้งที่มีการจ่ายเงินปันผล อย่างน้อยหนึ่งในสี่ของกำไรสุทธิกว่าทุนสำรองจะมีจำนวนถึงหนึ่งในสี่ของทุนของ NECL โดยคณะกรรมการอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เป็นคราวๆ ไป เมื่อปรากฏแก่คณะกรรมการว่า NECL มีกำไรสมควรพอที่จะทำเช่นนั้น และหาก NECL ขาดทุน ห้ามมิให้มีการประกาศจ่ายเงินปันผลจนกว่า NECL จะได้แก้ไขให้ขาดทุน

BMN มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลในอัตราประมาณร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิหลังหักเงินสำรองต่างๆ ตามกฎหมาย ซึ่งพิจารณาจากผลการประกอบการในรอบปีบัญชีของงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันสิ้นรอบปีบัญชี และตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ

8. โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง

โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 17 คน โดยประกอบด้วย กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 6 คน ถือว่ามีการถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยบริษัทมีกรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน เกินกว่า 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งคณะ

รายชื่อคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ และผู้บริหารมีดังนี้

8.1 คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ 17 คน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วย

ลำดับ ที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/ จำนวนครั้งที่จัดประชุม คณะกรรมการบริษัท
1	ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ	6/6
2	นายปลิว ตริวิศวะเวทย์	รองประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	6/6
3	นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	6/6
4	พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	5/6
5	พลเอกสำเภา ชูศรี	ประธานกรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	6/6
6	ดร. อรรถนพ ตันละมัย ⁽¹⁾	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	4/5
7	นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	6/6
8	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	6/6
9	ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	6/6
10	นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุนทรชัยกุล	กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	3/6
11	นายวีระพงศ์ สุขเศรษฐ์ศักดิ์	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	6/6
12	นายปณิต ตัญย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	5/6
13	นายยุทธนา หิยมการุณ ⁽²⁾	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	N/A
14	นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	5/6
15	นายดำเกิง ปานข้า ⁽³⁾	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	N/A
16	ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	4/6
17	นางเพียว มริตตะนพร	กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	6/6

หมายเหตุ : รายละเอียดกรรมการบริษัท ปรากฏในหน้า 204 ถึง 209

- | | |
|------------------------|---|
| (1) ดร.อรอนพ ตันละมัย | ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 แทน ศ.ศุภชัย พิเศษฐานิช ซึ่งถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559 |
| (2) นายยุทธนา หิมาการณ | ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2559 แทน นายธนา จานุสรณ์ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2559 |
| (3) นายดำเกิง ปานข้า | ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2559 แทน นางอุรวดี ชูศรี ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 โดยนางอุรวดี ชูศรี ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 แทนนายประสิทธิ์ เดชศิริ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559 |

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

บริษัทได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 5 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตวีวิศเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายพงษ์สุภะดี ตันติสุวณิชย์กุล ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตะนพพร โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

กรรมการอิสระ

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอิสระ 6 คน ซึ่งเกินกว่าหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมดของบริษัท โดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติกรรมการอิสระให้สอดคล้องกับประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้รายละเอียดคุณสมบัติของกรรมการอิสระ มีดังนี้

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 เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวาง การใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม คำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่

ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าว ให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้น ที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

8.2 ผู้บริหาร

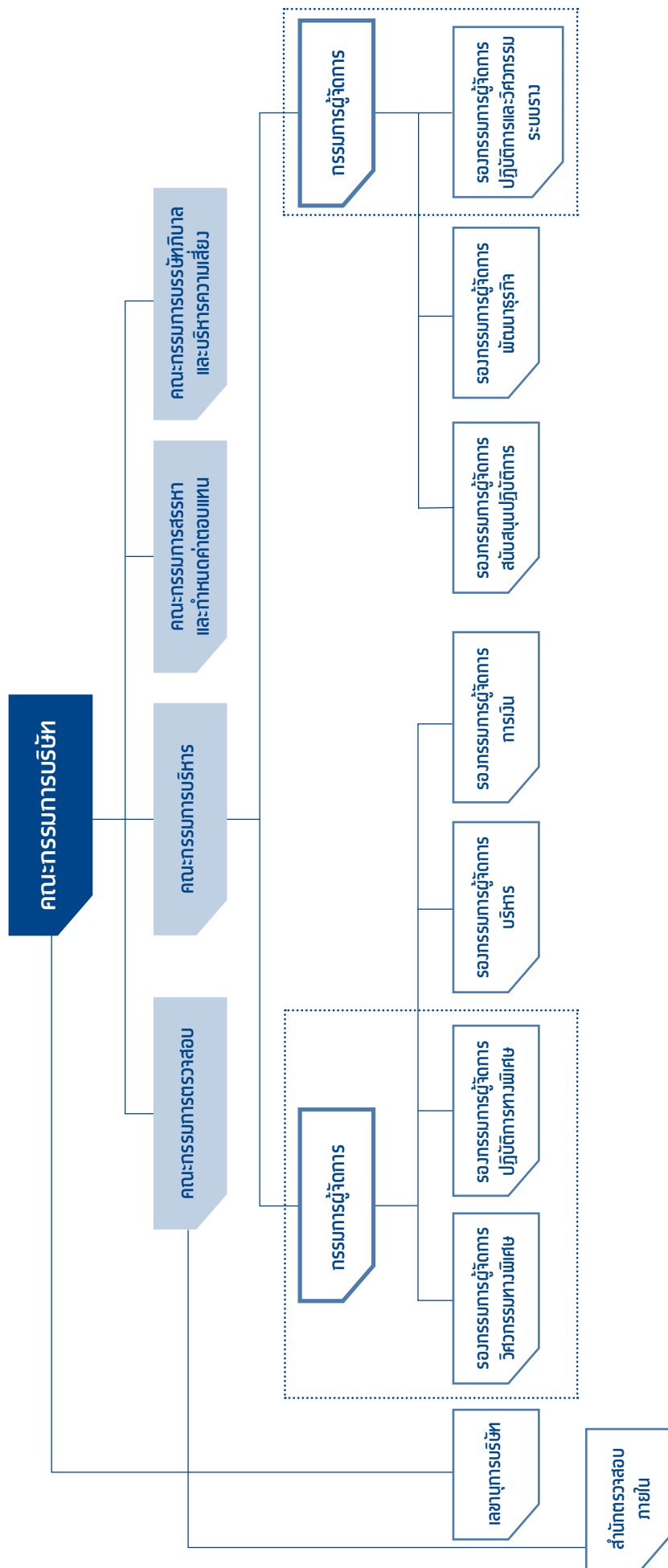
8.2.1 รายชื่อผู้บริหาร

ผู้บริหารตามโครงสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีจำนวน 8 คน (ประวัติผู้บริหารปรากฏในหน้า 208 ถึง 210)

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1	ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการผู้จัดการ
2	นางเพียว มริตตะพร	กรรมการผู้จัดการ
3	นายสงวน คุณาธินันท์	รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ
4	นางสุดฤทัย พรหมมาตร	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ
5	นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมี	รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร
6	นางสาวปาหนัน ไตรสุวรรณถาวร	รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน
7	นายวิฑูรย์ หทัยรัตน	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง
8	นายอัศวิน จี	รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ

8.2.2 โครงสร้างการบริหารจัดการของบริษัท

ผู้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



8.2.3 โครงสร้างกรรมการของบริษัทย่อย

1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 6 คน ดังนี้

1. นายปลิว	ตรีวิศเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท
2. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
3. นายพงษ์สุภะดี	ตันติสุวณิษฐ์กุล ⁽¹⁾	กรรมการบริษัท
4. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์ ⁽²⁾	กรรมการบริษัท
5. นายวิชาญ	เอกรินทร์ากุล ⁽³⁾	กรรมการบริษัท
6. นางเพียร	มริตตะนพ	กรรมการบริษัท

หมายเหตุ : (1), (2) ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559

(3) ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2559 แทนนายณรงค์ เขียวเดช ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 3 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ และนางเพียร มริตตะนพ โดยกรรมการสองในสามคนลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

2) บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการของบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 6 คน ดังนี้

1. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	ประธานกรรมการบริษัท
2. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
3. นายอนุกุล	ตันติมาสน์	กรรมการบริษัท
4. นายพงษ์สุภะดี	ตันติสุวณิษฐ์กุล	กรรมการบริษัท
5. นางทิพย์สุดา	ยัมวิไล	กรรมการบริษัท
6. นายณัฐวุฒิ	ตรีวิศเวทย์	กรรมการบริษัท

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 6 คน โดยนายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ หรือ ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ หรือ นายอนุกุล ตันติมาสน์ คนใดคนหนึ่งลงลายมือชื่อร่วมกับ นางทิพย์สุดา ยัมวิไล หรือ นายพงษ์สุภะดี ตันติสุวณิษฐ์กุล หรือ นายณัฐวุฒิ ตรีวิศเวทย์ คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

8.3 เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อแต่งตั้งเป็นเลขานุการบริษัท โดยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนายภาคภูมิ ทวีวิทยะศรี ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชี กฎหมาย และงานตรวจสอบ รวมทั้งมีความเข้าใจกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่บังคับใช้กับบริษัทจดทะเบียนเป็นอย่างดี ให้ดำรงตำแหน่งเลขานุการบริษัท (รายละเอียดประวัติปรากฏในหน้า 209 ลำดับที่ 20) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. ให้คำแนะนำแก่กรรมการเกี่ยวกับข้อกฎหมาย กฎเกณฑ์ และระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. จัดให้มีการประชุมพิเศษ 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. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศต่อหน่วยงานที่กำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
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

8.4 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร โดยพิจารณาให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าตอบแทนคือ

ค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

1. มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน เช่น การเป็นประธานกรรมการ ประธานคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆ และการเป็นสมาชิกของคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบริษัทกบิลและบริหารความเสี่ยงจะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มตามตำแหน่ง
2. ค่าตอบแทนอยู่ในระดับที่สามารถจูงใจ และรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัท
3. องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ
4. มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากันเอง ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการ และกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

การพิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคนด้วยระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS)

ในปี 2559 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

(1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- (1.1) ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทในปี 2559 เป็นเงิน 35,698,338 บาท ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 37,250,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2558 ไม่เกิน 19,250,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2559 ไม่เกิน 18,000,000 บาท
- (1.2) ในปี 2559 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนประกอบด้วยเงินเดือน และโบนัสให้กับผู้บริหารระดับตั้งแต่กรรมการผู้จัดการลงไปจนถึงผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้จัดการจำนวน 9 คน รวมทั้งสิ้น 69,897,500 บาท
- (1.3) ในปี 2559 NECL ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ NECL ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมเป็นเงินจำนวน 3,719,483 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 4,700,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2558 ไม่เกิน 1,600,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2559 ไม่เกิน 3,100,000 บาท
- (1.4) ในปี 2559 BMN ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ BMN ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี และเบี้ยประชุม รวมเป็นเงินจำนวน 831,000 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2559 ไม่เกิน 1,014,000 บาท

(2) ค่าตอบแทนอื่น

(2.1) ค่าตอบแทนอื่นของกรรมการ

- ไม่มี -

(2.2) ค่าตอบแทนอื่นของผู้บริหาร

บริษัทได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาว เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานบริษัทหรือเมื่อเกษียณอายุ โดยผู้บริหารจ่ายเงินสะสมในอัตราส่วนร้อยละ 5-10 ของเงินเดือนตามอายุงาน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราเดียวกันเข้าเป็นเงินกองทุน โดยในปี 2559 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหาร 9 คน จำนวน 4,436,710 บาท

ทั้งนี้อัตราเงินสมทบของบริษัทเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ซึ่งพิจารณาตามความสามารถในการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของบริษัทเป็นสำคัญ

8.5 บุคลากร

8.5.1 จำนวนพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีจำนวนพนักงานทั้งหมด 3,032 คน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ธุรกิจทางพิเศษ มีพนักงานทั้งหมดจำนวน 962 คน ประกอบด้วยบุคลากรใน 2 สายงานหลัก ได้แก่ สายงานปฏิบัติการ และสายงานวิศวกรรม คิดเป็นร้อยละ 83 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน คือ สายงานบริหาร และสายงานการเงิน คิดเป็นร้อยละ 17 ของพนักงานทั้งหมด

ธุรกิจระบบรางมีพนักงานทั้งหมดจำนวน 2,070 คน ประกอบด้วยบุคลากรในสายงานหลัก ได้แก่ สายงานปฏิบัติการเดินรถ สายงานวิศวกรรมและซ่อมบำรุง สายงานพัฒนาโครงการ ฝ่ายความปลอดภัยและคุณภาพ ฝ่ายข้อมูล และผลปฏิบัติการ คิดเป็นร้อยละ 87 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน ได้แก่ สายงานบริหาร ฝ่ายบัญชีและการเงิน สำนักกรรมการผู้จัดการ สำนักตรวจสอบภายในและสำนักทรัพยากรบุคคล คิดเป็นร้อยละ 13 ของพนักงานทั้งหมด

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีพนักงานในแต่ละสายงานหลัก (ไม่รวมผู้บริหาร) ดังนี้

สายงานหลัก	จำนวนพนักงาน (คน)
1. สายงานหลัก	2,600
2. สายงานสนับสนุน	432
รวม	3,032

NECL ไม่มีการจ้างผู้บริหารและพนักงานประจำ แต่ประกอบธุรกิจบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาโดยจ้างให้ BEM เป็นผู้ดำเนินการ ภายใต้สัญญาบริการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 BMN มีพนักงานในแต่ละฝ่ายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) ดังนี้

ฝ่าย	จำนวนพนักงาน (คน)
ฝ่ายการตลาดและพัฒนาธุรกิจ	47
ฝ่ายบัญชีการเงินและธุรการ	24
ฝ่ายปฏิบัติการ	48
รวม	119

การเปลี่ยนแปลงจำนวนพนักงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

- ไม่มี -

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

- ไม่มี -

8.5.2 นโยบายการพัฒนาบุคลากร

1. บริษัทมีนโยบายด้านการสรรหา พัฒนา และรักษาบุคลากรของบริษัท ด้วยการให้ค่าตอบแทนในรูปของเงินเดือน สวัสดิการและผลตอบแทนอื่นๆ ในเกณฑ์ที่สามารถแข่งขันได้ในธุรกิจประเภทเดียวกัน
2. บริษัทถือว่าพนักงานคือทรัพยากรที่มีค่าของบริษัท โดยทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งประการหนึ่งที่จะทำให้องค์กรสามารถพัฒนาไปได้อย่างก้าวหน้า มีศักยภาพในการแข่งขัน และทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการสร้างและพัฒนาบุคลากรจากภายใน ด้วยการจัดฝึกอบรมและทบทวนการปฏิบัติงานให้แก่บุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการจัดส่งพนักงานไปดูงานและฝึกอบรมทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสร้างจิตสำนึกและการฝึกอบรมในเรื่องความปลอดภัยในการให้บริการ โดยพนักงานของบริษัท จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของบริษัท และตามมาตรฐานสากลโดยเคร่งครัด
3. บริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารงานบุคคลที่มีประสิทธิภาพบนพื้นฐานของความเป็นธรรม เสมอภาคและเปิดโอกาสให้พนักงานได้พัฒนา และใช้ศักยภาพของตนเองอย่างเต็มขีดความสามารถ
4. บริษัทให้ความสำคัญกับการสร้างขวัญกำลังใจ และความภูมิใจในการปฏิบัติงานให้กับพนักงาน ด้วยการกำหนดระบบผลตอบแทนและความเจริญก้าวหน้าในอาชีพการงานบนพื้นฐานของความรู้ ความสามารถ และความเป็นธรรม รวมทั้งจัดให้มีระบบสวัสดิการที่เหมาะสม ตลอดจนพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของพนักงานให้ดีขึ้น เพื่อสร้างไว้ซึ่งทรัพยากรบุคคลอันมีค่าของบริษัท
5. การรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพไว้กับบริษัท
บริษัทมีการดูแลพนักงานที่มีความสามารถและมีศักยภาพสูงในการทำงาน ให้โอกาสในการก้าวหน้าในสายอาชีพ หรือ Career Path

8.5.3 ผลตอบแทน

1) ค่าตอบแทนพนักงาน

เพื่อให้การกำหนดค่าตอบแทนเป็นไปอย่างเหมาะสมและแข่งขันได้ในการรักษาพนักงานที่มีความสามารถให้อยู่กับองค์กร บริษัทได้เข้าร่วมสำรวจค่าจ้างและค่าตอบแทนของบริษัทเพื่อเปรียบเทียบกับตลาดแรงงานและบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกัน รวมทั้งมีการทบทวนค่าจ้างเริ่มต้น (Starting Salary) สำหรับผู้ที่จบใหม่และเงินเดือนมูลฐาน (Base Salary) ตามค่าของงานผ่านสถาบันที่ดำเนินการสำรวจค่าจ้างเป็นประจำทำให้มั่นใจได้ว่าบริษัทมีโครงสร้างและการกำหนดค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงาน

ในการพิจารณาปรับค่าจ้างประจำปี คณะกรรมการบริหารเป็นผู้พิจารณา โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทผ่านตัวชี้วัดระดับองค์กร (Competency KPIs) และความสามารถในการจ่าย

นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับดูแลพนักงานในระยะยาว เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานในการร่วมงานกับบริษัท อีกทั้งยังเป็นการสร้างวินัยการออมให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่พนักงานจะได้มีเงินออมจำนวนมากพอเมื่อถึงวันเกษียณอายุ และมีชีวิตในวัยเกษียณอย่างมีคุณภาพ ซึ่งพนักงานสามารถสมัครเป็นสมาชิกได้ โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 5 ถึง 10 ของเงินเดือนตามความสามารถในการออม และบริษัทสมทบให้อัตราร้อยละ 5 ถึง 10 ตามอายุงานและข้อกำหนดของกองทุน ซึ่งพนักงานที่เป็นสมาชิกของกองทุนจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่เกิดจากการบริหารตามสัดส่วนของเงินที่แต่ละคนมีอยู่ในกองทุน อีกทั้งยังได้จัดทำประกันกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับครอบครัวของพนักงานด้วย

2)สวัสดิการพนักงาน

นอกเหนือจากสวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว บริษัทยังได้มีการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมเพิ่มเติมให้กับพนักงาน และยังได้ให้การสนับสนุนบทบาทของคณะกรรมการสวัสดิการพนักงาน ตั้งแต่การจัดให้มีการเลือกตั้งอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อทำหน้าที่ร่วมให้คำปรึกษาหารือและเสนอแนะความเห็นแก่บริษัท ในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์ให้แก่พนักงานโดยส่วนรวม และร่วมกันดูแลสวัสดิการที่บริษัทจัดให้แก่พนักงานให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย นำมาซึ่งการแก้ไขปรับปรุงสวัสดิการของบริษัทในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมตามสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

3) แรงงานสัมพันธ์

บริษัทกำหนดนโยบายในการดูแลพนักงานผ่านสายการบังคับบัญชา (Line Management) โดยหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา สนับสนุน และจัดให้มีการอบรมให้ความรู้ในเรื่องการบริหารงานบุคคลและความรู้ความเข้าใจในเรื่องข้อบังคับการทำงานของบริษัทแก่หัวหน้างานอย่างต่อเนื่อง บริษัทได้กำหนดขั้นตอนการสอบสวนข้อเท็จจริงกรณีพนักงานกระทำความผิดทางวินัยอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและการนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงมิให้เกิดการกระทำซ้ำเดิม รวมทั้งการกำหนดวิธีปฏิบัติในการร้องทุกข์ที่ชัดเจนและรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทยังส่งเสริมและสนับสนุนงบประมาณในการทำกิจกรรมนอกงาน โดยเปิดโอกาสให้พนักงานที่มีความสนใจในการทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์รวมตัวกันขอจัดตั้งกลุ่มกิจกรรมนอกงานในรูปของชมรมต่างๆ อาทิ ชมรมกีฬา และชมรมดนตรี โดยชมรมกีฬาได้มีการจัดกิจกรรมตลอดทั้งปี ทั้งการวิ่งออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ รวมทั้งการเข้าร่วมกิจกรรมกับภาครัฐในรายการวิ่งการกุศลในวาระต่างๆ การจัดการแข่งขันกีฬาภายใน เพื่อส่งเสริมการออกกำลังกายของพนักงานและการคัดสรรนักกีฬาของบริษัทเข้าร่วมแข่งขันกับองค์กรภายนอกเพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ และความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงาน สำหรับชมรมดนตรีได้มีการจัดกิจกรรมต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีเพื่อการสนทนากา และการส่งเสริมการแสดงออกทางด้านศิลปะและการแสดง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงในงานพิธีต่างๆ ของบริษัทรวมทั้งแบ่งปันความสุขให้กับสังคมโดยเฉพาะสังคมด้วยโอกาส

4) ความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน

บริษัทตระหนักถึงความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน โดยกำหนดเป็นนโยบายให้ทุกหน่วยงานกำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติในการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสมในแต่ละงาน พร้อมทั้งสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงประสิทธิภาพของอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งานอย่างได้ผลและเพียงพอ รวมทั้งการทบทวนการใช้อุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอตลอดปี การซ่อมแซมฉุกเฉินในเหตุการณ์จำลองเสมือนจริง นอกจากนี้ยังจัดให้มีการอบรมพนักงานเพื่อให้ตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ในชีวิตและทรัพย์สินของลูกจ้างที่ใช้บริการ

5) คุณภาพชีวิตของพนักงาน

บริษัทได้เล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพชีวิตของพนักงาน ทั้งพนักงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและรถไฟฟ้า รวมถึงผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณตามแนวสายทางพิเศษ จึงกำหนดเป็นนโยบายเรื่องของสุขอนามัยทั้งในสถานที่ทำงานและสายทาง

- นำระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 และด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายจัดการและการมีส่วนร่วมของพนักงานที่เล็งเห็นความสำคัญและจำเป็นในฐานะประชาคมโลกที่มีหน้าที่ในการรักษาสิ่งแวดล้อม ทำให้บริษัทได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง
- นำระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ได้แก่ มาตรฐาน OHSAS/TIS 18001 พร้อมทั้งได้เข้าจ้าง Lloyd's Register Rail (LR) มาเป็นบริษัทที่ปรึกษาด้านความปลอดภัย เพื่อให้คำแนะนำในการบริหารความเสี่ยงและการนำเทคนิคในการบริหารความปลอดภัยใหม่ๆ มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานของบริษัทให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

6) กิจกรรมรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในสำนักงาน

บริษัทได้ตระหนักถึงปัญหาของประเทศในเรื่องภัยจากยาเสพติดที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนเป็นอย่างมาก จึงได้ร่วมกับคณะกรรมการสวัสดิการของบริษัทสมัครเข้าร่วมโครงการโรงงานสีขาวของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ด้วยการเข้าร่วมกิจกรรมกับองค์กรภายนอก และการให้ความร่วมมือในการตรวจสอบยาเสพติดพนักงานทั้งบริษัท ซึ่งในการดำเนินการโครงการดังกล่าว บริษัทได้กำหนดเป็นนโยบาย เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่น และเป็นแนวทางในการดำเนินการ ได้แก่

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด โดยการให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับพิษของยาเสพติด และการดูแลสุขภาพพนักงานด้วยการตรวจสุขภาพเป็นประจำทุกปี หรือเฉพาะกิจ
2. สนับสนุนส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีบทบาทและมีส่วนร่วมในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด และร่วมกันสอดส่องบริเวณภายในและภายนอกบริษัท เพื่อป้องกันมิให้มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดเข้ามาภายในบริษัท
3. ให้ความร่วมมือกับทางราชการสำหรับมาตรการต่างๆ ในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
4. แต่งตั้งคณะกรรมการสวัสดิการเป็นคณะทำงานเพื่อรับผิดชอบดำเนินการโครงการโรงงานสีขาวให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการและสอดคล้องกับนโยบายป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในสถานประกอบการ

ทั้งนี้ บริษัทมอบหมายให้คณะกรรมการสวัสดิการของบริษัทเป็นคณะกรรมการโครงการโรงงานสีขาว โดยตำแหน่งเพื่อให้โครงการโรงงานสีขาวดำเนินได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งคณะทำงานโครงการโรงงานสีขาว มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

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

บริษัทเป็น 1 ในสถานประกอบการ 150 แห่งที่ได้รับมอบเกียรติบัตรสถานประกอบการสีขาวจากกรมสวัสดิการ และคุ้มครองแรงงานในฐานะบริษัทที่มี “ระบบการจัดการด้านยาเสพติดในสถานประกอบการ

ระดับที่ 1” จากจำนวนผ่านเกณฑ์ทั้งหมด 258 แห่ง เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่สถานประกอบการอื่นที่บริษัทสามารถกระตุ้นให้พนักงานได้มีส่วนร่วมด้านยาเสพติดในสถานประกอบการจนประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

7) การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน

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

ระบบ SAP ที่นำมาใช้ประกอบด้วย ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบบำรุงรักษา ระบบสินค้าคงคลัง ระบบบัญชี และการเงิน ซึ่งเป็นระบบที่เชื่อมโยงกันทั้งหมด (Intergrated System) ทำให้สามารถตรวจสอบการทำงานทุกขั้นตอนและข้ามระบบงาน รวมทั้งสามารถสอบย้อนหลังสำหรับรายการทางการเงินต่างๆ ที่เกิดขึ้น ทำให้สามารถป้องกันทุจริตคอร์รัปชันได้อย่างดี

9. การกำกับดูแลกิจการ

9.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการตระหนักถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บริษัทมีระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น นักลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย นำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยบริษัทยึดถือแนวปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการ 5 หมวด คือ

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และดูแลผู้ถือหุ้นมากกว่าสิทธิตามที่กฎหมายกำหนดโดยไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

กำกับดูแลให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปฏิบัติและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีมาตรการป้องกันการใช้อิทธิพลภายในเพื่อหาประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิมีกระบวนการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างบริษัทกับผู้มีส่วนได้เสียเพื่อสร้างความมั่งคั่ง ความมั่นคงทางการเงิน และความยั่งยืนของบริษัท

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้ง่าย มีความเท่าเทียมกันและน่าเชื่อถือ

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ะมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทุกคน โดยมีระบบการควบคุมภายในที่ดี และการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุนและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย คณะกรรมการจะทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอทุกปี โดยบริษัทได้เปิดเผยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทบนเว็บไซต์เพื่อการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กร นอกจากนี้ ได้เผยแพร่ผ่านอิเล็กทรอนิกส์เมลเพื่อสื่อสารให้พนักงานในบริษัทรับทราบนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท และส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว คณะกรรมการได้พิจารณาทบทวนแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท และได้จัดทำแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้ถือปฏิบัติ

จากการบริหารงานโดยยึดถือแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ครอบคลุมถึงความสำคัญและความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทเป็นผลให้ในปี 2559 บริษัทได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการอยู่ในระดับดีมาก

บริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนตามแนวปฏิบัติของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้ง 5 หมวด ดังนี้

9.1.1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตระหนักถึงสิทธิความเป็นเจ้าของกิจการของผู้ถือหุ้น ซึ่งมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท คณะกรรมการให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น ไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิ พร้อมทั้งส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยให้ผู้ถือหุ้นได้รับทราบกฎเกณฑ์ และวิธีการในการเข้าร่วมประชุมและข้อมูลที่เพียงพอต่อการพิจารณาในแต่ละวาระก่อนการประชุมตามเวลาอันควรตามแนวปฏิบัติของตลาดหลักทรัพย์ฯ ดังนี้

1) การประชุมผู้ถือหุ้น

1.1 นโยบายการส่งเสริมการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม

บริษัทตระหนักถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นในความเป็นเจ้าของด้วยการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้ ซึ่งผู้ถือหุ้นมีการควบคุมบริษัทผ่านการแต่งตั้งคณะกรรมการให้ทำหน้าที่แทน โดยคณะกรรมการได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการไว้ชัดเจนว่า บริษัทส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ และผู้ถือหุ้นประเภทสถาบัน ได้ใช้สิทธิของตนโดยไม่จำกัดเฉพาะสิทธิที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น คณะกรรมการได้กำกับดูแลให้ผู้ถือหุ้นได้รับการคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานทางกฎหมาย โดยบริษัทไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น และส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ โดยดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารข้อมูลของบริษัทอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อแต่งตั้งกรรมการ กำหนดค่าตอบแทนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดจำนวนเงินค่าสอบบัญชี รวมถึงการใช้สิทธิลงคะแนนในเรื่องสำคัญของบริษัท เป็นต้น

กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สะดวกมาเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทอำนวยความสะดวก โดยจัดเตรียมหนังสือมอบฉันทะในรูปแบบที่ผู้ถือหุ้นสามารถกำหนดทิศทางการลงคะแนนได้ และเสนอชื่อกรรมการอิสระจำนวน 1 คน เพื่อเป็นทางเลือกในการมอบฉันทะของผู้ถือหุ้นเพื่อใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนนแทนในแต่ละวาระ โดยจัดทำหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

- หนังสือมอบฉันทะแบบ ก เป็นแบบทั่วไปที่ง่าย ไม่ซับซ้อน (ใช้ได้กับผู้ถือหุ้นทุกกรณี)
- หนังสือมอบฉันทะแบบ ข เป็นแบบที่กำหนดรายการต่างๆ ที่จะมอบฉันทะที่จะเลือกและชัดเจน
- หนังสือมอบฉันทะแบบ ค เป็นแบบที่ใช้เฉพาะกรณีที่ผู้ถือหุ้นเป็นผู้ลงทุนต่างประเทศและแต่งตั้งให้คัสโตเดียน (Custodian) ในประเทศไทยเป็นผู้รับฝากและดูแลหุ้น

พร้อมทั้งเปิดเผยหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ตามที่เห็นเหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดเตรียมการเสตมป์ไว้ให้บริการแก่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมแทนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

1.2 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นศึกษาสารสนเทศของบริษัท

บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุม ซึ่งมีรายละเอียดคำชี้แจงและเหตุผลประกอบในแต่ละวาระ วัน เวลา สถานที่ รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานประกอบการเข้าร่วมประชุม โดยเอกสารจะจัดทำทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างประเทศ ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดให้มีการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทล่วงหน้า 30 วัน สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ในวันที่ 5 เมษายน 2559 บริษัทได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทตั้งแต่วันที่ 4 มีนาคม 2559 พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 14 วันก่อนประชุม คือวันที่ 21 มีนาคม 2559 เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีเวลาพิจารณารายละเอียดของแต่ละวาระ และดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยไม่มีการเพิ่มระเบียบวาระ ซึ่งไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าในที่ประชุม ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่างๆ

1.3 การอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียง

บริษัทอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงอย่างเต็มที่ โดยไม่มีการกำหนดเงื่อนไขพิเศษในลักษณะที่จะเป็นการจำกัดโอกาสการเข้าประชุมของผู้ถือหุ้น โดยไม่กำหนดวันประชุมผู้ถือหุ้นในช่วงวันหยุดต่อเนื่องหรือวันนักขัตฤกษ์ กำหนดเวลาประชุมไม่เช้าหรือเย็นเกินไป และสถานที่ประชุมซึ่งเป็นบริเวณที่มีการคมนาคมสะดวก เช่น ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือใกล้จุดขึ้นลงทางด่วน และมีสถานที่จอดรถเพียงพอ พร้อมแนบแผนที่สถานที่ประชุมและการเดินทาง โดยในปี 2559 บริษัทได้มีการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 1 ครั้ง คือการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 เวลา 14.00 น. โรงแรมพลาซ่า แอทธินี รอยัล เมอริเดียน เลขที่ 61 ถนนวิฑู แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร โดยผู้ถือหุ้นสามารถเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้า

1.4 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้า

บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นที่ประสงค์จะสอบถามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการประชุมในแต่ละระเบียบวาระหรือส่งคำถามหรือข้อคิดเห็นล่วงหน้าก่อนวันประชุม โดยกำหนดหลักเกณฑ์ และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบพร้อมกับการนำส่งหนังสือเชิญประชุม ทั้งนี้รายละเอียดขั้นตอนการส่งคำถามล่วงหน้าเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท www.bemplc.co.th โดยผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทหรือที่ E-mail address : companysecretary@bemplc.co.th โทรศัพท์ : 0 2641 4611 โทรสาร : 0 2641 4610 และทางไปรษณีย์มายังสำนักกรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (สาขา 1) เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถส่งคำถามสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ล่วงหน้า ซึ่งการตอบคำถามกรณีผู้ถือหุ้นส่งคำถามล่วงหน้า บริษัทจะพิจารณาตอบคำถามผ่านทาง E-mail โทรสาร หรือผ่านช่องทางอื่นๆ ตามความเหมาะสม หรือชี้แจงเพิ่มเติมในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ล่วงหน้าผ่านทางเว็บไซต์ได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2559

2) การดำเนินการในวันประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม โดยจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลต้อนรับเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นทั้งก่อน-หลัง และในระหว่างการประชุม พร้อมทั้งจัดให้มีของว่างสำหรับผู้ถือหุ้น นอกจากนี้บริษัทได้นำสิ่งอำนวยความสะดวกและวิธีการต่างๆ มาใช้ ดังนี้

2.1 การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการประชุม

บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดและประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม และการนับคะแนน ทั้งนี้เพื่อความถูกต้องแม่นยำ และความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งสามารถแสดงผลการนับคะแนนได้ทันทีแบบ Online

2.2 การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของกรรมการ

คณะกรรมการได้ให้ความสำคัญในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้น โดยในปี 2559 มีกรรมการเข้าร่วมในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 จำนวน 15 คน จากกรรมการทั้งสิ้น 16 คน ซึ่งในการประชุมผู้ถือหุ้น ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการชุดย่อยต่างๆ กรรมการผู้จัดการ และคณะผู้บริหารของบริษัทได้เข้าร่วมประชุมเพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ ของผู้ถือหุ้น

2.3 หลักเกณฑ์ในการลงมติ

บริษัทกำหนดให้ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีเสียงหนึ่งเสียง ในกรณีปกติให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม และออกเสียงลงคะแนน ในวาระการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผ่านด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม สำหรับกรณีอื่น คะแนนเสียงให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง และวาระเพื่อทราบ ไม่มีการลงมติ

2.4 การตรวจนับหรือตรวจสอบคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดในการบันทึกและแสดงผลการลงคะแนน โดยจัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 2 คนทำหน้าที่พยานในการนับคะแนน เพื่อความโปร่งใสถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ โดยประธานกรรมการบริษัทในฐานะประธานที่ประชุมได้แนะนำผู้ตรวจสอบการนับคะแนนต่อที่ประชุมและจัดให้มีการบันทึกไว้ในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ในการแสดงผลมติต่อที่ประชุมจะแสดงผลทั้งหมดด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย สำหรับผลการตรวจนับคะแนนผู้ถือหุ้นสามารถตรวจสอบได้ โดยบริษัทเปิดเผยมติพร้อมผลคะแนนในแต่ละวาระต่อที่ประชุม และเผยแพร่มติดังกล่าวผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งเผยแพร่มติและรายงานการประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว

2.5 แนวปฏิบัติในการใช้บัตรลงคะแนนเสียง

1. จัดให้มีบัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระสำหรับผู้เข้าร่วมประชุมด้วยตนเองหรือผู้รับมอบฉันทะที่มีอำนาจลงคะแนนออกเสียงในแต่ละวาระ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บบัตรลงคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระ ซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่พยานในการนับคะแนน
2. กรณีที่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะได้ระบุการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระไว้อย่างชัดเจนแล้วว่า เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง บริษัทจะรวบรวมคะแนนเพื่อประมวลผลล่วงหน้าไว้ในคอมพิวเตอร์ โดยมีที่ปรึกษากฎหมายและตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่สอบทานความถูกต้องในการนับคะแนนเสียงตามหนังสือมอบฉันทะ กรณีนี้จึงไม่ได้จัดเตรียมบัตรลงคะแนนให้กับผู้รับมอบฉันทะเข้าร่วมประชุม
3. เพื่อให้การดำเนินการประชุมในแต่ละวาระมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์กับผู้ถือหุ้นโดยรวม โดยคณะกรรมการมีเวลาเพียงพอที่จะชี้แจงหรือตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ดังนั้นบริษัทจึงใช้วิธีเก็บบัตรลงคะแนนเฉพาะผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเอง และประสงค์จะออกเสียงลงคะแนนไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง
4. สำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการ บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล บริษัทจะเก็บบัตรลงคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นที่มาประชุมทุกรายเพื่อความโปร่งใส ในการนับคะแนน และสามารถตรวจสอบได้ภายหลัง

2.6 แนวปฏิบัติในการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความเห็นหรือสอบถามข้อมูล

ประธานกรรมการบริษัท ซึ่งทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ได้เปิดโอกาสและส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้แสดงความเห็นและตั้งคำถามในเรื่องที่เกี่ยวข้องต่อที่ประชุม โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับวาระการประชุมในระหว่างการดำเนินการประชุมภายหลังจบการรายงานหรือนำเสนอในแต่ละวาระการประชุม
2. แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมในประเด็นอื่นนอกเหนือจากวาระการประชุมภายหลังจากที่ประชุมดำเนินการประชุมครบตามระเบียบวาระแล้ว

โดยบริษัทจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลอำนวยความสะดวกในกรณีที่ผู้ถือหุ้นมีข้อสงสัยต้องการเขียนคำถามส่งให้กรรมการ หรือซักถามกรรมการโดยตรงระหว่างประชุม

3) การจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการเปิดเผยมติการประชุม

1. บริษัททำการเผยแพร่มติการประชุมผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท นอกเหนือจากการเปิดเผยต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านระบบ SET Community Portal (SCP) ทั้งนี้ภายในวันที่มีการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว
2. บริษัทจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น โดยเน้นความถูกต้อง ครบถ้วน ซึ่งต้องประกอบด้วยข้อมูล ดังต่อไปนี้
 - รายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุม
 - จำนวนผู้ถือหุ้น / จำนวนหุ้นที่เข้าร่วมประชุม (ด้วยตนเอง/มอบฉันทะ)
 - คำชี้แจงโดยสรุปที่เป็นสาระสำคัญ เช่น ขั้นตอนการลงคะแนน และวิธีการแสดงผลคะแนนให้ที่ประชุมทราบก่อนดำเนินการประชุม
 - ชื่อผู้ถาม คำถาม-ตอบ หรือข้อคิดเห็นโดยสรุป
 - มติที่ประชุม โดยแยกเป็นคะแนนที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง
3. เผยแพร่ร่างรายงานการประชุมให้ผู้ถือหุ้นทุกรายรับทราบผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท ภายหลังจากที่ได้จัดส่งรายงานต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้วภายใน 14 วันหลังการประชุมเสร็จสิ้น
4. จัดทำวิดีโอสรุปรายการการประชุมผู้ถือหุ้นเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมหรือผู้ที่สนใจข้อมูลของบริษัท สามารถรับทราบรายละเอียดการประชุมนอกเหนือจากที่บันทึกในรายงานการประชุม โดยบริษัทได้เปิดเผยวิดีโอดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์จนถึงการประชุมผู้ถือหุ้นคราวถัดไป

9.1.2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

คณะกรรมการให้ความสำคัญในการกำกับดูแลให้บริษัทมีการดูแลผู้ถือหุ้นทุกราย ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหารและผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร รวมทั้งผู้ถือหุ้นต่างชาติ ให้ได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน และเป็นธรรมในการดำเนินการต่างๆ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐาน พร้อมทั้งได้กำหนดมาตรการป้องกันการนำข้อมูลภายในเพื่อป้องกันการหาประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม ดังนี้

1) การให้ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการดูแลให้บริษัทแจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระ และความเห็นของคณะกรรมการในแต่ละวาระต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามเกณฑ์การเปิดเผยข้อมูล และเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทภายในวันทำการถัดไป พร้อมทั้งดูแลให้บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุมพร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระการประชุม ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างประเทศ โดยบริษัทเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระบนเว็บไซต์ของบริษัทเป็นการล่วงหน้า 1 เดือนก่อนวันประชุม สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ในวันที่ 5 เมษายน 2559 บริษัทได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมตั้งแต่วันที่ 4 มีนาคม 2559 พร้อมกันนี้ คณะกรรมการได้ดูแลให้บริษัทแจ้งกฎเกณฑ์และข้อบังคับต่างๆ ที่ใช้ในการประชุม ขั้นตอนการออกเสียงลงมติ รวมทั้งสิทธิการออกเสียงลงคะแนนให้แก่ผู้ถือหุ้นทราบเป็นการล่วงหน้า

2) การคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย

บริษัทมีความมุ่งมั่นที่จะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นอย่างเต็มที่ในการกำกับดูแลกิจการบริษัทผ่านคณะกรรมการ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถใช้สิทธิในการเสนอเรื่องเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท บริษัทจึงมีนโยบายเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะเสนอระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท โดยเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิได้ล่วงหน้า 3 เดือนก่อนสิ้นปีบัญชี สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทเป็นการล่วงหน้าบนเว็บไซต์ของบริษัทที่ <http://www.bemplc.co.th> ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2559 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบโดยทั่วกันผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งได้เปิดเผยหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องบนเว็บไซต์ของบริษัทตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2559 ทั้งนี้คณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของการบรรจุหรือไม่บรรจุระเบียบวาระการประชุมตามที่ผู้ถือหุ้นเสนอ และสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการ ฝ่ายบริหารจะนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

กำหนดให้ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และไม่มีการเพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบล่วงหน้า ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่างๆ

เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการแต่งตั้งกรรมการเป็นรายบุคคลสำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการ ผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล

3) การป้องกันการใช้อำนาจภายใน

คณะกรรมการได้กำหนดแนวทางในการเก็บรักษาและป้องกันการใช้อำนาจภายในอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร และแจ้งแนวทางดังกล่าวให้ทุกคนในองค์กรถือปฏิบัติ ทั้งนี้บริษัทมีการกำหนดมาตรการป้องกันการใช้อำนาจภายในเพื่อหาผลประโยชน์ของกรรมการและผู้บริหาร โดยแจ้งทุกท่านให้รับทราบบทบาทภาระหน้าที่ที่ต้องรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัท และรับทราบการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ทุกครั้งที่มีการซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ ต่อสำนักงานงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ภายใน 3 วันทำการหลังจากวันที่ซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทมีการแจ้งเตือนคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ และคณะกรรมการได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่รายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ หรือถือครองหลักทรัพย์ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส นอกจากนี้กรรมการและผู้บริหารยังได้รับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดรวมถึงบทกำหนดโทษตามกฎหมาย และบริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายในกระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

4) การมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

4.1 การรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการ

คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสียโดยให้เปิดเผยข้อมูลการดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลอื่น และข้อมูลการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่นกรณีที่ถือเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ทั้งของผู้รายงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการมีข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการต่างๆ ของบริษัท และบริษัทย่อยได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โดยเลขานุการบริษัทเป็นผู้เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการและผู้บริหารพร้อมทั้งจัดส่งสำเนารายงานให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทได้รับรายงาน

รายงานการถือหลักทรัพย์ของกรรมการและผู้บริหาร ประจำปี 2559

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ			
	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2558	การเปลี่ยนแปลง ในปี 2559	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559	
			จำนวน	สัดส่วน (%)
กรรมการ				
1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	-	-	-	-
2. นายปลิว ตริวิศเวทย์	21,706,878	-	21,706,878	0.1420
คู่สมรส	2,102,527	300,000	2,402,527	0.0157
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	2,906,393	(2,102,500)	803,893	0.0053
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	2,102,527	-	2,102,527	0.0138
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	-	-	-	-
6. ดร. อรรถนพ ตันละมัย ⁽¹⁾	N/A	-	-	-
7. นางวัลลภา อัสสกุล	1,496,296	(1,496,296)	-	-
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	2,102,527	(2,102,527)	-	-
9. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	-	-	-	-
10. นายพงษ์สฤตย์ ตันติสุนิษฐ์กุล	-	-	-	-
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	-	-	-	-
12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	-	-	-	-
13. นายยุทธนา หิมาการุณ ⁽²⁾	N/A	-	-	-
14. นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล	-	-	-	-
15. นายดำเกิง ปานขำ ⁽³⁾	N/A	-	-	-
16. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	4,699,141	(2,100,000) 1,000,000	3,599,141	0.0235
17. นางเพียว มริตตะนพร	-	-	-	-
ผู้บริหาร				
18. นายสงวน คุณาธินันท์	-	-	-	-
19. นางสุดฤทัย พรหมมาตร	-	-	-	-
20. นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมี	-	-	-	-
21. นางสาวปานัน ไตสุวรรณถาวร				
22. นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา	2,102,527	(2,102,527)	-	-
23. นายอัลวิน จี	-	-	-	-
คู่สมรส	447,210	(302,938)	144,272	0.0009

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ ดร. อรรถนพ ตันละมัย

⁽²⁾ นายยุทธนา หิมาการุณ

⁽³⁾ นายดำเกิง ปานขำ

ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559

ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2559

ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2559

4.2 การเข้าร่วมประชุมของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่ายบริหารจะแจ้งกรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุม หรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสียซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยรายงานดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย

5) การทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวข้องกัน

5.1 นโยบายการทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวข้องกัน

ในกรณีที่บริษัทมีการทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวข้องกัน ตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทจะปฏิบัติตามกฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ดังนี้

1. บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา คณะกรรมการบริษัท โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบกับกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ
2. บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต.
3. หากคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ คณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี
4. บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

5.2 หลักการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

คณะกรรมการอนุมัติหลักการในการที่บริษัทจะเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ซึ่งเป็นธุรกรรมที่มีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. การว่าจ้างบริษัทหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันเพื่อทำการซ่อมแซม ปรับปรุงหรือก่อสร้างเพิ่มเติมทางพิเศษและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง หากบริษัทหรือนิติบุคคล ซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันเป็นผู้เสนอราคา และเงื่อนไขที่เป็นธรรมและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
2. การว่าจ้างบริษัท หรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันเพื่อดำเนินการซ่อมแซมหรือจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์พร้อมค่าแรง เพื่อบำรุงรักษาอาคารบริหาร และศูนย์ซ่อมบำรุงในอนาคต ซึ่งธุรกรรมเหล่านั้นมีเงื่อนไขทางการค้า และข้อตกลงอื่นไม่ต่างจากคู่ค้าอื่น

3. รุกระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับ รฟม. ดังนี้
 - (1) การให้การสนับสนุนกิจกรรมด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในวงเงินไม่เกิน 1 ล้านบาทต่อปี
 - (2) การสนับสนุนนโยบายของภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าในช่วงเวลาที่กำหนดเป็นครั้งคราว โดยการให้ส่วนลดค่าโดยสาร หรือ ยกเว้นการจัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า รฟม. จะชดเชยรายได้ในวันเวลาดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและเป็นธรรม
4. การทำธุรกรรมในลักษณะการรับจ้างบริหาร หรือเป็นที่ปรึกษาให้กับนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน
5. การเช่าพื้นที่อาคารสำนักงานโดยบริษัทและบริษัทย่อยกับ บมจ. ช.การช่าง เป็นที่ตั้งสำนักงานตามกฎหมาย
6. การทำธุรกรรมอื่นซึ่งมีลักษณะเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ตามนิยามที่กำหนดโดยสำนักงาน ก.ล.ต. หรือ ตลาดหลักทรัพย์ฯ

5.3 การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

1. กรรมการบริษัทและผู้บริหารต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์ หรือรายการเกี่ยวโยงในกิจการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
2. หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับกรรมการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัท ในกรณีที่ต้องจำเป็นต้องทำรายการนั้น ให้มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวข้องกันต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นก่อนเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัท (แล้วแต่กรณี) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด
3. ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัท และจรรยาบรรณของบริษัท ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด เพื่อให้บริษัทเป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสีย ทุกฝ่าย และจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลความเข้าใจในการถือปฏิบัติของพนักงานทั่วทั้งบริษัท

9.1.3 การคำนึงถึงบทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า สังคม และชุมชนที่บริษัทตั้งอยู่ โรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ภาครัฐ รวมถึงคู่แข่งและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในกรณีที่ผู้มีส่วนได้เสียประสงค์ที่จะติดต่อหรือร้องเรียนสามารถติดต่อกรรมการโดยตรง หรือแจ้งข้อมูลผ่านเลขานุการบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทจะดูแลผู้มีส่วนได้เสียตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ และมุ่งเน้นการดำเนินงานโดยเคารพสิทธิมนุษยชน โดยบริษัทดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่องตามนโยบาย ดังนี้

1) นโยบายการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม

1.1 กลุ่มลูกค้า : บริษัทมีความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพและเชื่อถือได้ โดยมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลตลอดจนให้ความสำคัญในการบริการลูกค้าทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน และมีโครงการ/แผนงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงบริการทางพิเศษและบริการการเดินทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็ว และมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน ซึ่งกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่นำมาใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการให้บริการมีดังนี้

1. ให้บริการที่มีคุณภาพสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
2. ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความรวดเร็ว และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการ กรณีมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงบริการ

3. ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการบริการที่ถูกต้อง และรวดเร็ว
4. เปิดโอกาสโดยการจัดกิจกรรมพิเศษ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเข้าเยี่ยมชมการดำเนินงาน และการบริหารจัดการทางพิเศษและรถไฟฟ้าที่บริษัทได้รับสัมปทาน รวมถึงมีการส่งเสริมการใช้บริการและกิจกรรมทางการตลาดกับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง

1.2 กลุ่มผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ : บริษัทได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา กับ กทพ. และ รฟม. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด และเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัทด้วยหลักความเสมอภาคไม่กีดกัน ไม่ให้สิทธิพิเศษไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบกติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่างๆ ระหว่างกัน และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีด้วยไมตรีจิต ซึ่งได้กำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนไว้ในจรรยาบรรณของบริษัท ตลอดจนวิธีปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อดำเนินการร่วมกับ กทพ. และ รฟม. ในการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสม่ำเสมอ โดยบริษัทจัดให้มีการประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน โดย กทพ. เป็นผู้ประเมินทุกเดือน เพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งผลการประเมินนั้น พบว่า กทพ. มีความพอใจในการปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในระดับดีเยี่ยม

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

1.3 กลุ่มลูกค้า / ผู้รับเหมา : บริษัทมีความประสงค์ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธ์ภาพที่ยั่งยืนกับลูกค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่ลูกค้าทุกระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 ซึ่งมีข้อปฏิบัติดังนี้

1. กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกคู่ค้า โดยมีการคัดกรองคู่ค้าอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มีการดำเนินกิจการอย่างเป็นธรรมและไม่มีการละเมิดสิทธิมนุษยชน
2. มีการแข่งขันบนข้อมูลที่ได้รับอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการกีดกันไม่ให้คู่ค้ารายหนึ่งรายใดเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจ
3. จัดทำรูปแบบสัญญาที่เหมาะสมและเป็นมาตรฐานเดียวกัน
4. จัดให้มีระบบการจัดการและติดตามเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญาครบถ้วน มีระบบการควบคุมภายในที่ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
5. จ่ายเงินให้คู่ค้าตรงเวลา ตามเงื่อนไขการชำระเงินที่ตกลงกัน
6. ไม่มีนโยบายให้กรรมการ และ/หรือพนักงานรับผลประโยชน์ใดๆ เป็นส่วนตัวจากคู่ค้า
7. จัดให้มีการประเมินคู่ค้าเป็นประจำทุกปี และแจ้งผลการประเมินพร้อมข้อเสนอแนะ เพื่อให้คู่ค้าได้ปรับปรุงคุณภาพสินค้าและงานบริการอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้คู่ค้าสามารถติดต่อผู้บริหารเพื่อแจ้งข้อร้องเรียนได้กรณีที่พบว่าได้รับการปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม
8. ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่ค้าด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม เช่น การจ่ายสินจ้างให้แก่กรรมการและพนักงานของคู่แข่ง
9. ไม่กล่าวหาในทางร้ายแก่คู่ค้าโดยปราศจากข้อมูลแห่งความจริง

1.4 กลุ่มผู้ให้กู้ / ผู้ถือหุ้นกู้ : บริษัทปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาสินเชื่ออย่างเคร่งครัด ทั้งนี้เพื่อสร้างความมั่นใจแก่สถาบันการเงิน ผู้สนับสนุนเงินทุนตามโครงการของบริษัท และไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ตกลงกันโดยปฏิบัติและยึดถือกฎเกณฑ์ดังนี้

1. ปฏิบัติตามสัญญาสินเชื่อเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งต้องรีบแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการแก้ไข

2. ปฏิบัติต่อผู้ให้กู้ทุกรายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย
3. รายงานข้อมูลทางการเงินให้กับผู้ให้กู้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา และสม่ำเสมอ
4. ละเว้นการเรียก รับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้า
5. หากมีข้อมูลว่ามีการเรียก รับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ไม่สุจริตเกิดขึ้นจะเปิดเผยรายละเอียดต่อผู้ให้กู้ และร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยยุติธรรมและรวดเร็ว

สำหรับกลุ่มผู้ถือหุ้น : บริษัทดำเนินการออกหุ้นกู้ตามข้อกำหนด กฎหมาย และประกาศต่างๆ ของ ก.ล.ต. และปฏิบัติตามนโยบาย วัตถุประสงค์ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเคร่งครัด และให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อผูกพันตามข้อกำหนดว่าด้วยสิทธิและหน้าที่ของผู้ถือหุ้น และเงื่อนไขตามสัญญาที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

1.5 กลุ่มพนักงาน : บริษัทตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรหลักในการขับเคลื่อนธุรกิจและเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัท จึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงาน และได้กำหนดข้อพึงประพฤติปฏิบัติต่อพนักงานไว้ในจรรยาบรรณของบริษัทอย่างชัดเจน โดยคณะกรรมการมีการประเมินผลการปฏิบัติทุกปี นอกจากนี้ บริษัทมีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน ดังนี้

1. แนวปฏิบัติต่อพนักงาน

- 1) การให้ผลตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงานตามศักยภาพการทำงาน ด้วยการนำระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานในการวัดความสามารถเพื่อเป็นหลักในการพัฒนาสมรรถนะ (Competency) และมีการวัดผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดผล (KPI) ในทุกกิจกรรมที่สำคัญประกอบการพิจารณาความดีความชอบของพนักงาน และเพื่อเป็นแรงจูงใจในการพัฒนางาน และผลตอบแทนที่เชื่อมโยงกับการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับกิจการในระยะยาว
- 2) การสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วม และการทำงานเป็นทีมโดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับงานที่ปฏิบัติอย่างทั่วถึง
- 3) การมุ่งมั่นที่จะให้พนักงานมีความภาคภูมิใจและรู้สึกผูกพันต่อองค์กร โดยการเปิดโอกาสให้พนักงานมีความก้าวหน้าในอาชีพ
- 4) การให้ความเสมอภาค สุจริตใจ เทียบธรรมในการลงโทษ แต่งตั้ง โยกย้าย รวมถึงการให้รางวัลบนพื้นฐานของความรู้ความสามารถและความเหมาะสมของพนักงานนั้นๆ
- 5) การให้ความสำคัญ และส่งเสริมให้พนักงานได้พัฒนาความรู้ความสามารถ โดยบริษัทได้เปิดโอกาสในการพัฒนาความรู้ด้วยการส่งเสริมให้พนักงานมีการอบรมหรือศึกษาเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มพูนทักษะและศักยภาพในการทำงาน อีกทั้งสนับสนุนการจัดกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพพนักงาน เพื่อให้มีความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพการทำงานและสุขภาพพลามัยที่ดีของพนักงาน ตลอดจนปลูกฝังแนวคิดและค่านิยมในเรื่องของระบบงานคุณภาพและจิตสำนึกในการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมอย่างทั่วถึงและสม่ำเสมอ โดยในปี 2559 บริษัทได้จัดให้พนักงานได้รับการอบรมเฉลี่ย 42.27 ชั่วโมงอบรม / คน
- 6) การให้ความสำคัญต่อการเคารพสิทธิมนุษยชนในการไม่เลือกปฏิบัติ การให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานของสตรี ผู้พิการ กลุ่มผู้ด้อยโอกาส เยาวชน และผู้สูงอายุ
- 7) การกำกับดูแลให้พนักงานปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานอย่างเคร่งครัด รวมถึงการให้คำแนะนำและดูแลพนักงานอย่างใกล้ชิดเพื่อไม่ให้มีการกระทำความผิดกฎหมายโดยพลการ โดยบริษัทกำกับดูแลให้พนักงานมีการใช้สินค้าถูกกฎหมาย และป้องกันการละเมิดลิขสิทธิ์หรือทรัพย์สินทางปัญญา ตลอดจนส่งเสริมให้ใช้แนวทางการดำเนินงานและปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริตไม่เกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชันเพื่อผลประโยชน์และความสำเร็จของบริษัท

2. นโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัย

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของสถานที่ประกอบการดูแลให้พนักงานมีคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตจากการทำงาน โดยได้กำหนดเป็นนโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัยดังนี้

- 1) บริษัทจะพยายามป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความเจ็บป่วยเนื่องจากงานอาชีพ ด้วยความร่วมมืออย่างจริงจังของพนักงานทุกคน รวมทั้งจะจำกัด และจัดการความเสี่ยงต่อความปลอดภัยอันเกิดจากการทำงานตามขั้นตอนการปฏิบัติงานปกติ
- 2) บริษัทจะจัดให้มีการออกแบบเครื่องมือ อุปกรณ์การจัดทำระเบียบปฏิบัติการอบรมและการควบคุมการปฏิบัติงาน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของชีวิต และทรัพย์สินของพนักงาน รวมถึงส่วนรวมที่บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่

การจัดให้มีสภาพแวดล้อม และสุขอนามัยในสถานที่ทำงาน ให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของพนักงานและของบริษัท บริษัทยังได้คำนึงถึงความปลอดภัยทั้งต่อการปฏิบัติงานของพนักงาน และต่อผู้ใช้บริการด้วยการจัดให้มีการอบรมให้กับทีมช่างเทคนิคและวิศวกรตลอดจนพนักงานที่ปฏิบัติงานกู้ภัยและจัดการจราจรบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย สำหรับธุรกิจรถไฟฟ้ามหานครได้มีการอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานทุกคน มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย สอดคล้องกับกฎหมายและมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศและระดับสากล ได้แก่ TIS 18001 : 2001 และ OHSAS 18001 : 2007 ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อดูแลสวัสดิภาพในการปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้ามหานคร

โดยในปี 2559 บริษัทมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานบนทางพิเศษจำนวน 5 ครั้ง และมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถไฟฟ้ามหานครจำนวน 2 ครั้ง โดยไม่มีพนักงานที่เสียชีวิตแต่อย่างใด

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

1.7 กลุ่มชุมชนที่สถานประกอบการของบริษัทตั้งอยู่ : บริษัทตระหนักถึงผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงทางพิเศษ ใกล้รถไฟฟ้า หรือใกล้สำนักงานที่บริษัทตั้งอยู่ โดยการจัดกิจกรรมพิเศษ และให้ความดูแลสนับสนุนกิจกรรมของชุมชนอย่างต่อเนื่อง

2) นโยบายในการต่อต้านการทุจริตและการคอร์รัปชัน

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน และการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ผ่านทางจรรยาบรรณบริษัท และบริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชัน จึงได้กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

1. พนักงานทุกระดับของบริษัทควรปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจร่วมกับหน่วยงานต่างๆ และการปฏิบัติงานนั้นต้องถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน ซึ่งอยู่ในจรรยาบรรณบริษัท
2. สนับสนุนให้ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติตามพันธสัญญาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท
3. สนับสนุนให้มีการปลุกจิตสำนึกของผู้บริหารและพนักงานให้ละเว้นการทุจริตและตระหนักถึงโทษภัยของการทุจริต

4. สนับสนุนให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่พึงรับหรือให้การเลี้ยงรับรอง ของขวัญ และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกินความจำเป็นและไม่เหมาะสมกับบุคคลที่ทำธุรกิจกับบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต

ทั้งนี้บริษัทได้มีการกำกับดูแลและควบคุมดูแลเพื่อป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันโดยกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ชัดเจนรัดกุม และหน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานจริง เพื่อเป็นการป้องกัน/ป้องปรามไม่ให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชัน

3) นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญา และมีนโยบายห้ามการดำเนินการที่มีลักษณะเป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาทุกประเภท โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. พนักงานทุกคน มีหน้าที่ปกป้องและรักษาความลับอันเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทเพื่อมิให้ข้อมูลเหล่านั้นรั่วไหล และต้องไม่นำทรัพย์สินทางปัญญาประเภทต่างๆ ของบริษัทไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัวหรือเพื่อบุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาต
2. พนักงานทุกคนต้องเคารพและให้เกียรติต่อทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น และไม่นำผลงานอันมีทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่นไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วนของผลงานไปใช้โดยที่ไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของผลงาน

4) นโยบายการเคารพกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน

บริษัทกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน หรือศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ โดยไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ สีผิว เพศ ภาษา ศาสนา สังคม ทรัพย์สินถิ่นกำเนิด 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 ภายใต้กฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ และคำสั่งต่างๆ ของบริษัท

5) นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ เพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยเน้นการปฏิบัติงานที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม พร้อมมุ่งให้เกิดประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม ดังนั้น บริษัทจึงได้กำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังนี้

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

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัท ในปี 2559 ปรากฏในข้อ 10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

6) นโยบายสิ่งแวดล้อม

บริษัทดำเนินธุรกิจให้บริการ โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทจึงมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินการดังต่อไปนี้

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

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานและผู้รับเหมาทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อผู้ให้บริการ พนักงาน ผู้รับเหมาและชุมชนรอบข้าง

7) กระบวนการและช่องทางการรับข้อร้องเรียน

7.1 การแจ้งข้อร้องเรียน

บริษัทจัดให้มีช่องทางที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถติดต่อร้องเรียนในเรื่องที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อบริษัท หรือพบพฤติกรรมหรือเหตุการณ์ใดๆ ที่อาจเป็นการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่างๆ โดยสามารถรายงาน หรือร้องเรียนโดยตรงต่อประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการอิสระ หรือติดต่อผ่านเลขานุการบริษัท

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

7.2 การดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

1. การรวบรวมข้อเท็จจริง : กรรมการอิสระจะแต่งตั้งมอบหมายคณะทำงานให้ดำเนินการรวบรวมเรื่องร้องเรียน
2. การประมวลผล และกลับกรองข้อมูล : คณะทำงานที่ได้รับการมอบหมายประมวลผล และกลับกรองข้อมูล เพื่อพิจารณาขั้นตอน และเสนอวิธีการจัดการที่เหมาะสมในแต่ละเรื่อง
3. มาตรการดำเนินการ : คณะทำงานที่ได้รับมอบหมายนำเสนอมาตรการดำเนินการระงับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่างๆ ให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเพื่อบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยคำนึงถึงความเดือดร้อนเสียหายโดยรวมทั้งหมด
4. การรายงานผล : ประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการอิสระ หรือเลขานุการบริษัทรายงานต่อคณะกรรมการเพื่อทราบและรายงานผลให้ผู้มีส่วนได้เสียซึ่งเป็นผู้ร้องเรียนทราบ หากผู้ร้องเรียนเปิดเผยตนเอง

7.3 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. ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจะได้รับการบรรเทาความเสียหายด้วยกระบวนการที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรม

9.1.4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

- 1) คณะกรรมการได้กำหนดนโยบายการเปิดเผยข้อมูลสู่สาธารณะ โดยให้บริษัทมีการดำเนินการด้วยความโปร่งใสตรวจสอบได้ มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและเท่าเทียมกันแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย โดยกรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการเปิดเผยข้อมูล พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงิน และข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ตามกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ด. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้เท่าเทียมกัน

สำหรับการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการได้กำหนดแนวทางในการเปิดเผยข้อมูลพร้อมทั้งดูแลให้บริษัทมีการรายงานผลการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่ดี และนโยบายต่างๆ รวมถึงเรื่อง ที่บริษัทได้ปฏิบัติ พร้อมเหตุผล

- 2) บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เพื่อเป็นตัวแทนบริษัทในการสื่อสารข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นกู้ ผู้ลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ สื่อมวลชน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทเป็นสมาชิกชมรมนักลงทุนสัมพันธ์แห่งประเทศไทย (Thai IR Club) และมีแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่ติดต่อสื่อสาร มีทีมงานเฉพาะพร้อมให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และสื่อมวลชน ติดต่อ นัดหมาย ตลอดจนการประสานงานกับผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นกู้ และผู้ลงทุน เพื่อให้ได้รับข้อมูลตามความเหมาะสมอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน โดยไม่เลือกปฏิบัติเฉพาะกลุ่มหนึ่งกลุ่มใดเป็นพิเศษ ทั้งนี้ ผู้สนใจลงทุนสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 0 2641 4611 หากผู้ลงทุนที่ไม่สะดวกเดินทางมายังที่ทำการบริษัท เลขที่ 238/7 ถนนโสโก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ก็สามารถติดต่อนัดหมายเพื่อทำการประชุมผ่านทางโทรศัพท์ (Conference Call) หรือสมัครสมาชิกเพื่อรับข่าวสารเป็น Mailing list ผ่านทางเว็บไซต์ หรือฝากคำถาม หรือ email ที่ ir@bemplc.co.th ได้เช่นกัน

นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลตามหน้าที่ภายใต้แนวปฏิบัติและข้อบังคับของกฎหมายแล้ว บริษัทยังมีนโยบายหมุนเวียนผู้บริหารระดับสูงในการมีส่วนร่วมให้ข้อมูลและตอบข้อซักถามต่อผู้ลงทุนเพื่อให้ผู้บริหารได้รับทราบความคิดเห็นและตระหนักถึงความต้องการของผู้ลงทุนทั้งในประเทศ และต่างประเทศด้วยตนเอง ทั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน และเลขานุการบริษัท ทุกคนได้ร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์มาโดยตลอด

- 3) บริษัทได้กำหนดระดับการรับรู้ข้อมูลของผู้บริหารในแต่ละระดับชั้นอย่างชัดเจน ตลอดจนความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลสำหรับเปิดเผยต่อสาธารณชน โดยสื่อสาร และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องของข้อมูลสำหรับผู้ลงทุนหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอกบริษัท พร้อมทั้งติดต่อประสานงานกับผู้ลงทุน รวบรวมข้อคิดเห็นของผู้ลงทุนต่างๆ และสื่อสารต่อผู้บริหารระดับสูงจนถึงระดับพนักงานทุกคนดังนี้

3.1 การสื่อสารภายในองค์กร

แม้คณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเป็นผู้ที่รับรู้ข้อมูลของบริษัททั้งหมด แต่ได้กำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการเปิดเผยสารสนเทศต่างๆ รายงานต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ และเป็นผู้ให้ข้อมูลต่อข้อซักถามต่างๆ ผ่านสื่อสาธารณะเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดเผยข้อมูลของบริษัท

การเก็บรักษาข้อมูลที่ยังไม่ได้เปิดเผยถือเป็นหน้าที่สำคัญของคณะกรรมการ ผู้บริหาร ที่ปรึกษาบริษัท และพนักงานที่ต้องรักษาข้อมูลเป็นความลับ โดยข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย ซึ่งมีโทษคือ การเลิกจ้าง ซึ่งที่ผ่านมายังไม่เคยมีเหตุการณ์เกี่ยวกับการนำเสนอมูลไปใช้เพื่อประโยชน์แก่ตนเองและผู้อื่น

นอกจากนี้บริษัทยังได้มีการพัฒนาระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัท โดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในการซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้บริหาร บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการให้ข้อมูลภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่มีการกรณ ผู้บริหาร และพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น

สำหรับการเปิดเผยข้อมูลต่อพนักงาน บริษัทได้เปิดเผยข้อมูลต่อพนักงานเทียบเท่าการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณชน โดยยึดหลักความถูกต้อง สม่าเสมอและเวลาในการเปิดเผยข้อมูล แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้มีการจัดทำรายงานนักลงทุนสัมพันธ์ (IR Report) รวบรวมสรุปประเด็นคำถามและความเห็นของผู้ลงทุนที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทเพื่อรายงานสรุปเสนอต่อผู้บริหารเป็นประจำทุกเดือน เพื่อเป็นช่องทางการนำเสนอข้อแนะนำที่ดีหรือผลตอบรับจากผู้ลงทุนต่อผู้บริหารเพื่อมาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป

3.2 การสื่อสารภายนอก

คณะกรรมการมีนโยบายให้บริษัทมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญตามนโยบายและเกณฑ์ที่กำหนด โดยเปิดเผยข้อมูลทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัท www.bemplc.co.th โดยปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ อาทิเช่น รายงานประจำปี แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) แนวการกำกับดูแลกิจการที่ดี ข้อมูลบริษัทนโยบายบริษัทในด้านต่างๆ สถานะเงินกู้ ผลการดำเนินงาน อัตราส่วนทางการเงิน ราคาหลักทรัพย์ ประวัติการจ่ายเงินปันผลตลอดจนข้อมูลอื่นๆ เช่น การดำเนินกิจกรรมรับผิดชอบต่อสังคม และข่าวประชาสัมพันธ์ โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว สำหรับผู้ลงทุน และผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุน รวมถึงข้อมูลการนำเสนอต่อผู้ลงทุน (Presentation) เป็นรายเดือนและมีการปรับปรุงข้อมูลเป็นประจำทุกวันๆ 10 ของเดือนถัดไปเพื่อให้ผู้ลงทุนทุกท่านสามารถรับทราบข้อมูลใหม่อย่างทันเวลาและสม่ำเสมอผ่านทางเว็บไซต์ ผู้ใช้ข้อมูลสามารถรับข้อมูลข่าวสารได้ทันต่อเหตุการณ์ เข้าถึงได้โดยสะดวก และได้รับประโยชน์มากที่สุด อีกทั้งได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลความเห็นและประเด็นการวิเคราะห์ข้อมูลการลงทุนของบริษัทซึ่งจัดทำโดยนักวิเคราะห์หลักทรัพย์จากบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ จากเว็บไซต์ www.settrade.com ซึ่งรวบรวมไว้เป็นบทวิเคราะห์ของบริษัท Analyst Consensus เพื่อประกอบการพิจารณาของผู้ลงทุน

ในการเปิดเผยรายงานทางการเงินนั้น คณะกรรมการจัดให้มีรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน แสดงควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชี รายละเอียดปรากฏในหน้า 197

การให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์เป็นอีกหน้าที่สำคัญของแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ เนื่องจากเป็นการให้ข้อมูลของบริษัทเผยแพร่ไปสู่ผู้ลงทุนในรูปแบบบทวิเคราะห์ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของผู้ลงทุน เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์จึงเป็นผู้ให้ข้อมูล และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ตลอดจนความสัมพันธ์อันดีต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ โดยอาจทำการตรวจทานแก้ไข

บทวิเคราะห์ให้ถูกต้องได้โดยไม่ก่อให้เกิดการขึ้นหรือบิดเบือนบทวิเคราะห์ของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ได้ หรือแก้ไขเฉพาะข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงในอดีต หรือที่ได้เผยแพร่สู่สาธารณชนแล้ว จึงไม่จัดเป็นการขึ้นนำ การลงทุน

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

สำหรับปี 2559 บริษัทมีกิจกรรม Company Visit Conference Call แลกง้าว และการให้สัมภาษณ์ (Press Interview) ในส่วนของการให้ข้อมูลต่อผู้ลงทุนต่างประเทศ บริษัทเข้าร่วมกิจกรรม Roadshow ที่จัดโดยสถาบันต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดังนี้

- งาน Non deal Roadshow ร่วมกับ บมจ. ช.การช่าง และ บล. ซีแอลเอสเอ (ประเทศไทย) จำกัด ณ ประเทศอังกฤษ ประเทศเดนมาร์ก ประเทศเนเธอร์แลนด์ ประเทศเยอรมนี และประเทศฝรั่งเศส
- งาน “Thailand Corporate Day” ร่วมกับ dbTISCO Thailand Corporate Day ณ อาคาร TISCO
- งาน Roadshow “SET Thai Corporate Day 2016-Driving Economy with Sustainable Growth” ณ โรงแรมอนันตรา สยาม กรุงเทพฯ จัดโดย SET & CIMB Securities (Thailand) Co., Ltd.
- งาน Roadshow “CLSA Asean Forum 2016” ณ โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ จัดโดย CLSA Securities (Thailand) Ltd.
- งานมหกรรมการเงิน ครั้งที่ 16 (Money Expo 2016) ร่วมกับ บมจ. ช.การช่าง บมจ.ทีทีดับบลิว และ บมจ.ซีเค พาวเวอร์ ณ อิมแพ็ค เมืองทองธานี
- งาน “Thailand Corporate Access Day” ร่วมกับ SET & DBS Vickers Securities ณ ประเทศสิงคโปร์
- งาน SET US Roadshow ร่วมกับ SET & Maybank Kim Eng ณ เมือง New York, Boston, และ San Francisco ประเทศสหรัฐอเมริกา
- งาน Non deal Roadshow ร่วมกับ Credit Suisse ณ ประเทศสิงคโปร์
- งาน “Thailand Focus 2016: A New growth Strategy” ร่วมกับ The Stock Exchange of Thailand, Bank of America Merrill Lynch และ Phatra Securities ณ โรงแรม Grand Hyatt Erawan กรุงเทพฯ
- งาน Non deal Roadshow ร่วมกับ Bualuang Securities ณ ประเทศฮ่องกง

ทั้งนี้ เพื่อชี้แจงผลการดำเนินงานตลอดจนความคืบหน้าของโครงการลงทุนอย่างเหมาะสม เพื่อให้ผู้บริหารตอบข้อซักถามกับผู้ลงทุนและสื่อมวลชนอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมให้ได้รับทราบโดยทั่วกัน ตลอดจนการเข้าร่วมงาน Opportunity Day ซึ่งจัดโดยตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามโอกาส เพื่อให้ข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นอย่างถูกต้องสำหรับการตัดสินใจการลงทุนต่อบุคคลทั่วไปรวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์สถาบัน

บริษัทได้จัดให้มีโครงการผู้ถือหุ้นสัมพันธ์ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสเข้าเยี่ยมชมกิจการและพบปะคณะผู้บริหาร ทั้งยังได้จัดทำสารคดี (Newsletter) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลธุรกิจ และได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นและผู้ถือหุ้นกู้ของบริษัททุกรายเป็นประจำ และบริษัทยังได้ทำการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนที่มีต่อคุณภาพของการสื่อสารและการดำเนินกิจกรรม นักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2559 (BEM IR SURVEY) เพื่อนำมาปรับปรุงการทำงาน พบว่า ผลสำรวจการประเมินความพึงพอใจของการให้บริการงานนักลงทุนสัมพันธ์อยู่ที่ระดับร้อยละ 91.32%

4) เกณฑ์การซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้ใช้ข้อมูลภายใน

นอกเหนือจากการรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้บริหารตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. ในส่วนของผู้บริหารคนอื่นตลอดจนพนักงานที่สามารถเข้าถึงข้อมูลสำคัญของบริษัทซึ่งอาจมีผลต่อความเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายในถือเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุนทั่วไป

อาทิเช่น ข้อมูลการเพิ่มทุน ลดทุน ข้อมูลการจ่ายเงินปันผล ข้อมูลผลประกอบการของบริษัท ข้อมูลการร่วมลงทุน ฯลฯ บริษัทจึงป้องกันการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบุคคลภายใน โดยกำหนดให้ผู้บริหารต้องรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ให้สอดคล้องต่อเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด และบุคคลภายในควรละเว้นการซื้อขายหลักทรัพย์หรือรอคอยจนกระทั่งประชาชนได้รับข้อมูลแล้วและมีเวลาประเมินข้อมูลนั้นตามสมควร

9.1.5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบและบทบาทในการกำหนดนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยมีการกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่บริษัทและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยคณะกรรมการได้ติดตามดูแลให้มีการนำกลยุทธ์ไปบริหารกิจการให้เกิดการเติบโตอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ ในด้านต่างๆ ดังนี้

1. โครงสร้างคณะกรรมการ

- 1.1 โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติ ทักษะ ความรู้ และมีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์กับบริษัท สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพจำนวน 17 คน ประกอบด้วย กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 6 คน ซึ่งถือว่าการถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร โดยบริษัทมีกรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน เกินกว่า 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งคณะ และมีกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนจาก กทพ. และ รฟม. เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 3 คน
- 1.2 คณะกรรมการมีกรรมการที่เป็นอิสระจำนวน 6 คน สอดคล้องกับสัดส่วนที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ซึ่งสามารถให้ความเห็นเกี่ยวกับการทำงานของฝ่ายบริหารได้อย่างอิสระ โดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ” ให้เข้มงวดกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
- 1.3 กรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ โดยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง กำหนดให้กรรมการออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3
- 1.4 ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแลและการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน ประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร
- 1.5 คณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการเนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่ากรรมการทุกคนสามารถอุทิศเวลาเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ

2. คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทได้จัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะเพื่อติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด และรายงานต่อคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร โดยคณะกรรมการได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดดังมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในหน้า 151 ถึง 153

3. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

- 1) คณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลในวงการธุรกิจ และจากหลายสาขาอาชีพ ซึ่งมีภาวะผู้นำมีวิสัยทัศน์ ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในด้านต่างๆ และมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและผู้ถือหุ้นโดยรวม คณะกรรมการได้มีส่วนร่วมในการกำหนด ให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหาร ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนธุรกิจและงบประมาณที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
- 2) คณะกรรมการได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการและกำหนดให้มีการทบทวนอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง
- 3) บริษัทได้มีการจัดทำจรรยาบรรณของบริษัท โดยคณะกรรมการได้เห็นชอบในการนำไปปฏิบัติ ซึ่งจรรยาบรรณของบริษัทประกอบด้วยข้อพึงประพฤติปฏิบัติของกรรมการและผู้บริหาร และของพนักงานที่กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติตนต่อบริษัท ผู้ร่วมงาน บุคคลภายนอก และสังคมตามหลักจริยธรรมที่ดี ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนได้รับทราบและเข้าใจอย่างดียิ่ง ข้อพึงประพฤติปฏิบัติตนที่เหมาะสม และถูกต้องทางจริยธรรม และยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ ตามภารกิจของบริษัทด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและเที่ยงธรรมเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม รวมทั้งสาธารณชนและสังคม
- 4) ในการพิจารณาการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ กรรมการที่มีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุมและงดออกเสียงในวาระนั้น
- 5) ในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการติดตามและรับทราบแผนการจัดการความเสี่ยงของบริษัท จากการรายงานของฝ่ายบริหารในรายงานผลการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง และรับทราบจากรายงานของคณะกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดให้มีการทบทวนจรรยาบรรณบริษัทเป็นประจำ หากปรากฏว่าข้อพึงประพฤติปฏิบัติในจรรยาบรรณของบริษัทไม่ครอบคลุมการดำเนินธุรกิจของบริษัทจะดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมให้เหมาะสมทันที นอกจากการกำหนดให้มีการสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท ทั้งกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเป็นประจำทุกปีพร้อมให้มีการลงนามรับรองเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท และการอบรมและทดสอบหลักสูตรจรรยาบรรณทุกปีผ่าน e-learning สำหรับผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทแล้ว บริษัทยังสนับสนุนให้ผู้บริหารทั้งระดับสูง และระดับกลาง เข้ารับการอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจ วิสัยทัศน์ ทักษะที่ดีต่อการบริหารงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างภาวะผู้นำและสืบทอดตำแหน่งในการบริหารงาน รวมถึงการปฏิบัติหน้าที่และขับเคลื่อนองค์กรด้วยคุณธรรมและจริยธรรมต่อไป

4. การประชุมคณะกรรมการ

การประชุมคณะกรรมการของบริษัท

ชื่อ-นามสกุล	การเข้าร่วมประชุม / จำนวนครั้งที่จัดประชุมปี 2559				
	คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ บริหาร	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	คณะกรรมการ สรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	คณะกรรมการ บริษัทกับและ บริหารความเสี่ยง
1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	6/6				
2. นายปลิว ตริวิศเวทย์	6/6	11/11		3/3	
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	6/6		4/4	3/3	
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	5/6		4/4	2/3	
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	6/6		4/4		4/4
6. ดร. อรรถพล ตันละมัย ⁽¹⁾	4/5		3/3		
7. นางวัลลภา อัสสกุล	6/6				4/4
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	6/6	11/11		3/3	
9. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	6/6				
10. นายพงษ์สฤตย์ ตันติสุนทรชัยกุล	3/6	11/11			2/4
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	6/6				
12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	5/6				
13. นายยุทธนา หิยมการุณ ⁽²⁾	N/A				
14. นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล	5/6				
15. นายดำเกิง ปานข้า ⁽³⁾	N/A				
16. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	4/6	11/11			2/4
17. นางเพียรวิ มริตตะนพ	6/6	11/11			4/4

หมายเหตุ : (1) ดร. อรรถพล ตันละมัย ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559
(2) นายยุทธนา หิยมการุณ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2559
(3) นายดำเกิง ปานข้า ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2559

1) การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมคณะกรรมการพร้อมระเบียบวาระหลักประจำปีให้กรรมการได้รับทราบเป็นการล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดเวลาและเข้าร่วมประชุมได้ ซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทกำหนดไว้ให้ประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และในการประชุมต้องมีกรรมการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และตรวจสอบการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งคณะกรรมการบริหารมีกำหนดประชุมทุกเดือน ทำให้สามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารอย่างใกล้ชิด

สำนักกรรมการผู้จัดการ จะส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม ซึ่งมีการกำหนดชัดเจนก่อนการประชุมล่วงหน้า 7 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุมเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการก่อนการประชุม เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาก่อนเข้าประชุม

ระเบียบวาระการประชุมจะกำหนดขึ้นโดยการพิจารณาร่วมกันระหว่างประธานกรรมการบริษัท และกรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจะจัดให้มีการประชุมระหว่างกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารและไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้กรรมการได้มีการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยอิสระ และสามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการประชุมทุกครั้ง ประธานกรรมการจะทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ดูแลให้มีการพิจารณาในแต่ละวาระอย่างรอบคอบ และเปิดโอกาสให้

กรรมการทุกท่านได้มีการแสดงความคิดเห็นและอภิปรายร่วมกัน และผู้บริหารระดับสูงจะเข้าประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลในฐานะผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรงจนเป็นที่พอใจก่อนการลงมติในแต่ละวาระ

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการ และผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่ายบริหารจะแจ้งให้กรรมการและผู้บริหารที่ไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้การพิจารณาว่า บุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสีย ซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำรายงานดังกล่าว ตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย เพื่อเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบ

2) การประชุมคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการจะจัดให้มีการติดตามดูแลการดำเนินงานนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัทไปปฏิบัติ โดยจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย เพื่อพิจารณาวาระสำคัญต่างๆ และจัดทำรายงานการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยทุกชุดเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง ดังนี้

2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีกำหนดการประชุมอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำอย่างน้อยทุกไตรมาส โดยประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหาร และผู้บริหารที่รับผิดชอบเกี่ยวกับบัญชีการเงิน เพื่อสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวมทั้งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชี เพื่อสอบทานงบการเงินประจำปี และรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท หรือในกรณีที่ฝ่ายบริหารจะมีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการเกี่ยวกับการได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ ซึ่งจะต้องพิจารณาความเหมาะสม ความสมเหตุสมผลของรายการและประโยชน์สูงสุดของบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบจะมีการเรียกประชุมเพิ่มเติม

ในปี 2559 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทั้งสิ้น 4 ครั้ง และได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหาร 1 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานการปฏิบัติหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และทุกปีจะรายงานสรุปการปฏิบัติหน้าที่ในรอบปีที่ผ่านมาผ่านรายงานคณะกรรมการตรวจสอบ นอกจากนี้ในปี 2559 คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 3 รายการ

2.2 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะจัดการประชุมเพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระและกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระ และพิจารณากลับกรองค่าตอบแทนกรรมการและโบนัสประจำปี เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติ และพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ ตามผลประเมินการปฏิบัติงานเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะมีการทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการเป็นประจำทุกปี เพื่อให้หลักเกณฑ์มีความเหมาะสมสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและเพื่อให้หลักเกณฑ์พิจารณาค่าตอบแทนอยู่ในระดับมาตรฐานเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกัน เพื่อที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

ทั้งนี้ บริษัทกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนไม่น้อยกว่า 2 ครั้งต่อปี

ในปี 2559 มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ทั้งสิ้น 3 ครั้ง เพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง และพิจารณากลับกรองค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2559 เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 พิจารณาอนุมัติ และพิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

2.3 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะจัดการประชุมเพื่อติดตามและประเมินผล การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การปรับปรุงแนวปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบาย การกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ พิจารณาแผนบริหาร ความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยง โดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

โดยกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงอย่างน้อย ไตรมาสละ 1 ครั้ง

นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการทบทวนการปฏิบัติของบริษัทตามนโยบายการกำกับดูแล กิจการทั้ง 5 หมวด ตามแนวปฏิบัติที่ดีในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2555

ในปี 2559 มีการประชุมคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงทั้งสิ้น 4 ครั้ง เพื่อติดตามและทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับสิทธิผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อ ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความรับผิดชอบของคณะกรรมการในด้าน การบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการได้พิจารณาการบริหารความเสี่ยงแต่ละไตรมาส และการทบทวน ความเสี่ยงและแผนบริหารความเสี่ยงปี 2560 โดยพบว่าบริษัทสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงให้เป็น ตามแผนที่กำหนดไว้ ไม่พบสิ่งที่ก่อให้เกิดผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี 2560 มีความพอเพียงและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจ ในปัจจุบัน รวมทั้งมีแผนการดำเนินการและวิธีการเพื่อบริหารความเสี่ยงอย่างเหมาะสม

2.4 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหารของบริษัท มีกำหนดการประชุมเป็นประจำทุกเดือน เพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ ตามอำนาจหน้าที่ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และพิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเสนอ คณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ

ในปี 2559 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร ทั้งสิ้น 11 ครั้ง เพื่อพิจารณากลับกรองวาระ ที่นำเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติรายการที่วงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท รวมทั้งพิจารณา เงินเดือน และโบนัสสำหรับพนักงาน

5. การประเมินตนเองของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเอง (Self Assessment) ของ คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตาม จรรยาบรรณของบริษัท และคณะกรรมการได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตาม หลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด ทั้งนี้คณะกรรมการยังได้กำหนดให้มีการ ทบทวนหัวข้อประเมินเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และสอดคล้องกับ แนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย

โดยในปี 2559 บริษัทได้จัดส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการและคณะกรรมการ ชุดย่อยให้กรรมการแต่ละคณะ สำหรับประเมินผลการปฏิบัติของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย โดยรวมทั้งคณะ เพื่อนำผลประเมินเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ความเห็นของกรรมการส่วนใหญ่สรุปตามหัวข้อได้ดังนี้

- 1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : โครงสร้างและคุณสมบัติของ คณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี มีความเหมาะสมกับลักษณะการประกอบธุรกิจ ของบริษัท โดยคณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้และประสบการณ์หลากหลายเพียงพอ และ ทำหน้าที่โดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ คณะกรรมการ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย อีกจำนวน 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร เพื่อทำหน้าที่ช่วยในการกำกับดูแลกิจการ สรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง รวมถึงค่าตอบแทนที่เหมาะสมแข่งขันได้ ในการรักษากรรมการที่ดีมีความสามารถ กำหนดนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท จรรยาบรรณธุรกิจ รวมถึงการบริหารและจัดการความเสี่ยง ดูแลและให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหาร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี

2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย

- คณะกรรมการ : ได้ให้ความสำคัญและใช้เวลาอย่างเพียงพอในการพิจารณาเรื่องสำคัญเกี่ยวกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทพร้อมทั้งดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ การพิจารณาทบทวนจรรยาบรรณบริษัท และดูแลให้มีการปฏิบัติตาม พร้อมกันนี้คณะกรรมการได้มีการกำหนดนโยบายเพื่อดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สำหรับรายการเกี่ยวโยงกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทเป็นสำคัญ คณะกรรมการได้ทบทวนระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ามีระบบภายในที่ดีพอ มีการบริหารและจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการติดตามและดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการมอบหมาย
- คณะกรรมการตรวจสอบ : มีการดูแลให้การจัดการทางการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มีระบบการตรวจสอบที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ การพิจารณาให้การทำรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้และเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท การกำกับดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง การเสนอแต่งตั้ง กำหนดค่าตอบแทน และประเมินผลผู้สอบบัญชีอย่างเหมาะสม
- คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน : มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการสรรหากรรมการให้มีความเหมาะสม การพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการให้มีความเหมาะสมและโปร่งใส การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อนำเสนอผู้ถือหุ้น การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และการพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการให้สอดคล้องกับผลการประเมิน
- คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง : มีการศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้มการปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การพัฒนา และเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ การติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท การพิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยของความเสียหายทุกประเภท การรายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
- คณะกรรมการบริหาร : มีการให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษาแก่กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหาร การกำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท การตรวจสอบ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ การอนุมัติเข้าทำนิติกรรมมีความเหมาะสม การอนุมัติ แต่งตั้ง และพิจารณากำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารมีความเหมาะสม

- 3) การประชุมคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การประชุมคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย อยู่ในเกณฑ์ดี โดยบริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระประจำปีให้กรรมการได้รับทราบล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดสรรเวลาไปประชุมได้ทุกครั้ง โดยจำนวนครั้งของการประชุมและระเบียบวาระมีความเหมาะสม ช่วยให้คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างประสบความสำเร็จ นอกจากนี้กรรมการจะได้รับเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมตัวเข้าประชุม ซึ่งในเอกสารประกอบการประชุมจะมีข้อมูลอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการสามารถขอข้อมูลที่จำเป็นเพิ่มเติมเพื่อประกอบการตัดสินใจให้เป็นประโยชน์ต่อบริษัท อีกทั้งบรรยากาศในการประชุมคณะกรรมการเอื้ออำนวยให้เกิดการแสดงความคิดเห็นอย่างสร้างสรรค์ของกรรมการทุกคน และไม่ถูกครอบงำโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่งและกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญอย่างเต็มที่ในที่ประชุม
- 4) การทำหน้าที่ของกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การทำหน้าที่ของกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย อยู่ในเกณฑ์ดี มีการเตรียมตัวและศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนการประชุมในแต่ละครั้ง และเข้าประชุมอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งกรรมการได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และมีความเป็นกลางในการพิจารณาเรื่องต่างๆ มีอิสระในการตัดสินใจ ลงมติ รวมถึงการให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจว่าประเด็นใดมีความสำคัญและใช้เวลาในการพิจารณาประเด็นนั้นๆ อย่างเหมาะสม และยอมรับความเห็นที่แตกต่างระหว่างกันโดยไม่เกิดความขัดแย้ง
- 5) ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร : ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารอยู่ในเกณฑ์ดี กรรมการสามารถหารือกับกรรมการผู้จัดการได้อย่างตรงไปตรงมาและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับฝ่ายบริหาร โดยกรรมการผู้จัดการสามารถขอคำแนะนำจากกรรมการได้เมื่อจำเป็น ซึ่งคณะกรรมการไม่ได้เข้าไปแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหาร อีกทั้งคณะกรรมการได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาแก้ไขปัญหอย่างเหมาะสม ในกรณีที่การปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กำหนดไว้
- 6) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร : การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหารอยู่ในเกณฑ์ดี โดยกรรมการมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของการเป็นกรรมการ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทอย่างเพียงพอ มีความใส่ใจหาข้อมูลหรือติดตามข่าวที่สำคัญเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบต่างๆ และสภาพการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่กรรมการมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการทุกท่านได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ และเมื่อมีกรรมการใหม่ คณะกรรมการได้ดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ได้มีการกำหนดแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อให้การทำหน้าที่ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

6. การประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

คณะกรรมการได้กำหนดจรรยาบรรณบริษัท เพื่อเป็นหลักการและเป้าหมายของการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแนวทางการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทอย่างต่อเนื่องทุกปี ทั้งนี้ผลการประเมินสรุปโดยรวม กรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทดังนี้

1. การปฏิบัติตามจรรยาบรรณ : เข้าใจและยึดถือปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณบริษัท
2. แนวทางในการประกอบธุรกิจ : ปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้กับบริษัทและธุรกิจการค้าอย่างเคร่งครัดตามหลักจริยธรรมที่พึงปฏิบัติ และปฏิบัติตามนโยบายบริษัท
3. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ : ไม่นำข้อมูลที่เป็นความลับของบริษัทไปเปิดเผยต่อบุคคลอื่น หลีกเลี่ยงการกระทำที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ส่วนตัวและผลประโยชน์ของบริษัทไม่เข้าไปมีส่วนร่วมหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการใดๆ ซึ่งอาจมีผลประโยชน์หรือขัดแย้งทางธุรกิจต่อบริษัท

4. การใช้ข้อมูลภายในเพื่อซื้อขายหลักทรัพย์ : ไม่เปิดเผยข้อมูลภายในที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะ อันส่งผลกระทบต่อราคาหรือการซื้อขายของบริษัทและบริษัทที่เกี่ยวข้อง
5. หน้าที่ต่อผู้ถือหุ้น : ปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายให้ดีที่สุดเพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้องค์กรมีศักยภาพรองรับการขยายตัว และต่อยอดทางธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง และเพิ่มมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว
6. การปฏิบัติต่อคู่ค้าและคู่สัญญาทางธุรกิจ : รักษาความลับของคู่ค้าและคู่สัญญา ในการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม และอิสระ ไม่ดำเนินธุรกิจโดยมีขอบระหว่างคู่ค้าและคู่สัญญา ไม่ติดสินบนหรือจัดหาสิ่งของให้ผู้อื่นโดยหวังผลประโยชน์ทางธุรกิจ
7. ความรับผิดชอบต่อผู้บริหารและพนักงาน : มีการกำหนดแนวและวิธีปฏิบัติเพื่อดูแลรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินอยู่เสมอ
8. การปฏิบัติต่อแข่งขันทางธุรกิจ : ปฏิบัติตามนโยบายดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม ตามกติกาและกรอบแห่งกฎหมายการแข่งขันทางการค้า
9. หน้าที่ต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและภาครัฐ : ให้ความร่วมมือในการทำประโยชน์แก่ชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและภาครัฐ ตามโอกาสและความพร้อม
10. การพนัน การดื่มแอลกอฮอล์ และสิ่งเสพติด : ไม่ทำการครอบครอง ซื้อ-ขาย หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยาเสพติด ในขณะที่ทำงาน หรือระหว่างทำธุรกิจของบริษัท ยกเว้นการจัดเลี้ยงสังสรรค์โดยบริษัท และไม่ทำการเล่นหรือเป็นผู้มีส่วนสนับสนุนให้มีการเล่นการพนันทุกประเภทในระหว่างเวลาทำงาน หรือในพื้นที่บริษัท
11. การเปิดเผยข้อมูลและการรักษาความลับ : ปฏิบัติตามนโยบายในการจัดการข้อมูลในบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ และเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นและถูกต้องเหมาะสมต่อสังคมตามแต่โอกาส 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 โดยไม่กระทำการฝ่าฝืนอันอาจทำให้ได้รับโทษทางกฎหมายและโทษทางวินัยได้

7. การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการทุกคนยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

8. ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนกรรมการ : บริษัทกำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้ อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เป็นผู้พิจารณาก่อนการออก ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับ

อุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมกรที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

คำตอบแทนกรรมการผู้จัดการ : คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการ ให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทตามเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) และผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาในแต่ละปี

คำตอบแทนผู้บริหาร : คำตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลประโยชน์การปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน

จำนวนคำตอบแทนในปี 2559 ปรากฏในหัวข้อคำตอบแทนกรรมการและผู้บริหารหน้า 118 ถึง 119

9. การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

1) การอบรมสำหรับกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการมีนโยบายในการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและการให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท เพื่อให้มีการปรับปรุงและการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องทั้งหลักสูตรการอบรมภายในและภายนอกบริษัท 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) (ตามรายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารบริษัทหน้า 204 ถึง 210)

2) การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

คณะกรรมการกำหนดแนวปฏิบัติให้บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่โดยบริษัทจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ เลขานุการบริษัท และสำนักกรรมการผู้จัดการมีหน้าที่ในการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยจัดให้มีการประชุมร่วมกันกับกรรมการ และ/หรือผู้บริหาร และ/หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงและตอบข้อซักถาม ในปี 2559 มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ 4 คน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติ โดยบรรยายสรุปข้อมูลบริษัท พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสรุปให้กรรมการใหม่ได้รับทราบ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณของบริษัท อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ กำหนดการประชุมคณะกรรมการทั้งปี พร้อมกันนี้บริษัทจัดให้กรรมการได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตรตามข้อเสนอแนะของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

10. แผนการสืบทอดตำแหน่ง

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

บริษัทได้กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารในระดับต่างๆ โดยเฉพาะผู้บริหารและตำแหน่งในสายงานหลัก ซึ่งเน้นการสรรหาจากบุคลากรภายในองค์กร โดยแต่ละปีจะกำหนดให้มีการพิจารณาเลื่อน

ตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อพัฒนาบุคลากรที่มีผลการปฏิบัติงานที่ดีและมีศักยภาพได้เติบโตในตำแหน่งที่สูงขึ้นตามลำดับขั้นของพนักงานทั้งผู้บริหารระดับกลางและพนักงานโดยคณะกรรมการพิจารณาประกอบด้วย กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป หรือผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ในส่วนของการดำเนินกลยุทธ์และการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ของผู้บริหารระดับสูงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระการดำรงตำแหน่งหรือเกษียณอายุ ที่ประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้ทบทวนหลักการ ตลอดจนคัดเลือกผู้มีความรู้ความสามารถและมีคุณสมบัติเหมาะสม โดยมีคณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ และคณะกรรมการบริหารพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป

สำหรับผู้บริหารที่ได้รับการกำหนดให้เป็นบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่ง นอกจากจะต้องเป็นผู้ที่พร้อมด้วยคุณสมบัติและประสบการณ์การทำงานในสายงานที่เหมาะสมแล้ว ยังต้องได้รับการถ่ายทอดความรู้ประสบการณ์ด้วยการหมุนเวียนปฏิบัติงานในหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่จำเป็นเพิ่มเติม เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่สูงขึ้นไปในอนาคต และเพื่อให้มีการส่งมอบงานเป็นไปอย่างราบรื่น และการบริหารงานอย่างต่อเนื่อง สำหรับการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัท มีการวางระบบด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยมีการจัดสรร ควบคุม ติดตาม ประเมินผลอย่างเพียงพอ ทั้งในด้านกระบวนการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตามที่กำหนด มีระบบค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติงานของบุคลากรมาตรฐานการปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากร และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถและการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัทมีประสิทธิภาพและเหมาะสม เน้นที่ประโยชน์ในการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานและความชัดเจนในการประเมินผล การปฏิบัติงานสำหรับประกอบในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมกับความสามารถและผลการปฏิบัติงาน

9.2 โครงสร้างกรรมาการ

โครงสร้างกรรมการบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบริหาร โดยมีกรรมการผู้จัดการเป็นผู้บริหารสูงสุดของทีมผู้บริหารรวมจำนวน 8 คน

รายละเอียดคณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดต่างๆ และกระบวนการสรรหา ซึ่งเป็นไปตามกฎบัตรดังนี้

9.2.1 คณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

1.	ดร. วีรพงษ์	รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท
2.	นายปลิว	ศิริวิศวเวทย์	รองประธานกรรมการบริษัท
3.	นายวิฑูร	เดชะทัศน์สุนทร	กรรมการบริษัท
4.	พลเอกเชษฐา	ฐานะจาโร	กรรมการบริษัท
5.	พลเอกสำเภา	ชูศรี	กรรมการบริษัท
6.	ดร. อรรถนพ	ตันละมัย	กรรมการบริษัท
7.	นางวัลลภา	อัสสกุล	กรรมการบริษัท
8.	นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
9.	ม.ล. ประสพชัย	เกษมสันต์	กรรมการบริษัท
10.	นายพงษ์สุภะดี	ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริษัท
11.	นายวีระพงศ์	ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	กรรมการบริษัท
12.	นายปณิต	ตุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท
13.	นายยุทธนา	หิมาการุณ	กรรมการบริษัท
14.	นายธีรพันธ์	เดชะศิริบุญกุล	กรรมการบริษัท

15. นายดำเกิง	ปานข้า	กรรมการบริษัท
16. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
17. นางพเยาว์	มริตตะนพร	กรรมการบริษัท

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. กำกับดูแล และจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ภายใต้ขอบวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และรักษาผลประโยชน์ของบริษัท บนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2. กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
3. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ภายใน 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีสิ้นปีของบริษัท และจัดประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมวิสามัญเมื่อมีความจำเป็น
4. จัดประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และในการประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของกรรมการทั้งหมด การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุม ให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นมติ ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานของที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด
5. พิจารณานอุมัติงบประมาณในการลงทุนและในการดำเนินกิจการของบริษัทประจำปี 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 200 ล้านบาท ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
11. แต่งตั้งบุคคลอื่นใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริษัท หรือมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการเห็นสมควร และคณะกรรมการบริษัทอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นได้ตามความเหมาะสม
12. กำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท

อำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการบริษัท

1. พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร
2. ดูแลการบริหารจัดการของฝ่ายบริหาร
3. ให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจผ่านคณะกรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวล่วงในงานประจำซึ่งเป็นเรื่องรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร อีกทั้งยังมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องนโยบายของบริษัท

4. ทำหน้าที่ประธานในที่ประชุมทั้งการประชุมคณะกรรมการบริษัท และการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้การประชุมมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัททุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ
5. ให้มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ

9.2.2 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยได้แต่งตั้งให้นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 4 คน ดังนี้

- | | | |
|---|----------------------|----------------|
| 1. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร ⁽¹⁾ | ประธานกรรมการตรวจสอบ | (กรรมการอิสระ) |
| 2. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร | กรรมการตรวจสอบ | (กรรมการอิสระ) |
| 3. พลเอกสำเภา ชูศรี | กรรมการตรวจสอบ | (กรรมการอิสระ) |
| 4. ดร. อรรถนพ ดันละมัย | กรรมการตรวจสอบ | (กรรมการอิสระ) |

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร 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 และรวมถึงเสนอคำตอบแทนและเลิกจ้างบุคคลดังกล่าว การเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ 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) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย (Charter)
 - (ซ) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
7. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานภารกิจ ขอบเขตการปฏิบัติงาน ความเป็นอิสระ และแผนการพัฒนาระบบการตรวจสอบภายในให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาตนเอง

อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและมาตรฐานสากล รวมถึงการพิจารณาและอนุมัติ แผนงานตรวจสอบภายในประจำปี

8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายอย่างเป็นอิสระในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ สอดคล้องกับข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์ฯ
9. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบ รายงานต่อคณะกรรมการของบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
 - (ก) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (ข) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (ค) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

9.2.3 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยได้แต่งตั้งให้ พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อให้ สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งกำหนดว่าประธานคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

- | | |
|---------------------------|---|
| 1. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร | ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ) |
| 2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ) |
| 3. นายปลิว ตริวิศเวทย์ | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน |
| 4. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน |

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณาลักษณะที่และกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรง ตำแหน่งกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือนำเสนอ ต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
4. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
5. พิจารณากำหนดเงินเดือนและการปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอ คณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

9.2.4 คณะกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ และเพื่อให้มีความ โปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีพิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ใน ระดับที่เหมาะสม โดยได้แต่งตั้งพลเอกสุชาติ ชูศรี ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 คน ดังนี้

1. พลเอกสำเภา	ชูศรี	ประธานคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง (กรรมการอิสระ)
2. นางวัลลภา	อัสสกุล	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง (กรรมการอิสระ)
3. นายพงษ์สุทัศน์	ตันติสุวณิษฐ์กุล	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
4. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
5. นางเพยาร์	มริตตะนพร	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

1. ศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท
2. พัฒนาและเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
3. ติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท พร้อมทั้งรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
4. พิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงเพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา
5. ดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยของความเสี่ยงทุกประเภท เพื่อจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
6. รายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
7. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

9.2.5 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 5 คน ดังนี้

1. นายปลิว	ตรีวิศเวทย์	ประธานคณะกรรมการบริหาร
2. นายสุพงษ์	ชยุตสาห์กิจ	กรรมการบริหาร
3. นายพงษ์สุทัศน์	ตันติสุวณิษฐ์กุล	กรรมการบริหาร
4. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร
5. นางเพยาร์	มริตตะนพร	กรรมการบริหาร

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหาร
2. กำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
3. ตรวจสอบติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
4. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการลงทุนโครงการใหม่ๆ เพื่อขยายและต่อยอดธุรกิจ
5. มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสียกับบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ตามประกาศของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
6. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
7. คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือ กำหนดระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
8. รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการบริษัททราบ
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. มีอำนาจลงนามพร้อมประทับตราบริษัทในเช็ค และเบิกถอนเงินจากบัญชีทั้งหมดของบริษัทและใช้สินเชื่อที่ธนาคาร หรือสถาบันการเงินทุกแห่งที่บริษัทมีอยู่ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาท (ห้าล้านบาทถ้วน) หรือเทียบเท่าต่อครั้ง ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 40,000,000 บาท (สี่สิบล้านบาทถ้วน) หรือเทียบเท่าต่อเดือน
7. ให้มีอำนาจที่จะมอบอำนาจให้พนักงานระดับบริหารของบริษัท อันได้แก่ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่า ปฏิบัติหน้าที่แทนกรรมการผู้จัดการ ในเฉพาะเรื่อง (เช่น การสั่งซื้อ การจัดจ้าง การส่งจ่ายเงิน) ได้ตามที่เห็นสมควร
8. ในกรณีกรรมการผู้จัดการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการผู้จัดการแต่งตั้งรองกรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นเป็นผู้รักษาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นคราวๆ ไป โดยผู้รักษาการมีอำนาจหน้าที่เท่ากับกรรมการผู้จัดการ
9. มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลหรือคณะบุคคลใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของกรรมการผู้จัดการ หรืออาจมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจดำเนินการตามที่กรรมการผู้จัดการเห็นสมควร และมีอำนาจเปลี่ยนแปลง แก้ไข ยกเลิกเพิกถอนอำนาจนั้นๆ ได้
10. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท หรือคณะกรรมการบริหารเป็นครั้งคราว

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทจะทำการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยประเมินจากการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมาและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักเกณฑ์

9.3 การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

(1) การสรรหากรรมการอิสระ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะสรรหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมทั้งในด้านทักษะประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์กับบริษัท และมีคุณสมบัติกรรมการอิสระ โดยนิยามของกรรมการอิสระบริษัท ดังนี้

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 เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าว ไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือ บริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวาง การใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้ง ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันโดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

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

(2) การสรรหากรรมการ และผู้บริหารระดับสูงสุด

(2.1) การสรรหากรรมการ

(2.1.1) หลักเกณฑ์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาสรรหาบุคคล เพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งทั้งกรณีที่มาออกก่อนครบวาระและที่ครบกำหนดออกตามวาระตามหลักเกณฑ์ดังนี้

1. มีคุณสมบัติสอดคล้องตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎของสำนักงาน ก.ล.ต. และกฎของตลาดหลักทรัพย์ฯ

2. มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์และเพิ่มมูลค่าให้แก่บริษัท
3. มีคุณลักษณะที่สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่บริษัท อาทิ ความเป็นอิสระ กล้าแสดงความคิดเห็น ความคิดสร้างสรรค์ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์ อุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ เป็นต้น
4. กรณีที่เป็นกรรมการที่ออกตามวาระจะพิจารณาว่ามีประวัติการปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความระมัดระวัง ด้วยความซื่อสัตย์ และสามารถทุ่มเทอุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ประกอบด้วย
5. ในการสรรหากรรมการจะพิจารณาคุณสมบัติที่ต้องการสรรหา โดยพิจารณาจากทักษะที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ในคณะกรรมการและคุณสมบัติสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท
6. กรณีตำแหน่งกรรมการที่ว่างลงเป็นตำแหน่งกรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฯ ฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานบุคคลที่จะเสนอแต่งตั้งต้องเป็นบุคคลที่หน่วยงานดังกล่าวเสนอชื่อเพื่อเข้าร่วมเป็นกรรมการบริษัท

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 ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้นกรรมการบริษัท จึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ ซึ่งบริษัทไม่ได้กำหนดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการหรือจำนวนบริษัทจดทะเบียนอื่นที่กรรมการจะดำรงตำแหน่งกรรมการ แต่จะพิจารณาความเหมาะสมในการแต่งตั้งกรรมการที่ครบวาระเข้าดำรงตำแหน่งอีก

ในข้อบังคับบริษัทกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งกรรมการโดยผู้ถือหุ้น ดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งเสียงต่อทุกหนึ่งหุ้นที่ตนถืออยู่
2. การเลือกตั้งกรรมการให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นคณะครั้งเดียวเต็มตามจำนวนกรรมการทั้งหมดที่จะต้องเลือกตั้งในคราวนั้น หรือหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเห็นสมควร ก็ให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล ทั้งนี้ ในการออกเสียงลงคะแนนไม่ว่าจะเป็นการเลือกตั้งเป็นรายบุคคลหรือเป็นคณะบุคคลแต่ละคนที่ผู้ถือหุ้นออกเสียงเลือกตั้งจะได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นมีอยู่ทั้งหมดตาม ข้อ 1. โดยผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดมากหรือน้อยเพียงใดไม่ได้
3. ในกรณีที่ทำการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ใช้วิธีจับสลาก

(2.2) การสรรหากรรมการผู้จัดการและผู้บริหาร

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

9.4 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย

บริษัทมีกลไกในการกำกับดูแลการจัดการ และการดำเนินงานในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ดังนี้

- (1) คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาส่งตัวแทนของบริษัทไปเป็นกรรมการตามสัดส่วนการถือหุ้น โดยกรรมการที่เป็นตัวแทนของบริษัทมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายที่สำคัญ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาและมอบนโยบายให้กรรมการตัวแทนบริษัทในการออกเสียงในวาระสำคัญต่างๆ ของบริษัทย่อย
- (2) มีการกำหนดโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อย ดังต่อไปนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ประกอบด้วย

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

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (BMN)

- บริษัทได้ส่งตัวแทนไปเป็นกรรมการใน BMN จำนวน 4 คน จากกรรมการทั้งหมด 7 คน

- (3) กลไกกำกับดูแลบริษัทย่อยเรื่องการทำการค้าที่เกี่ยวข้องกัน และการได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ สำหรับกรณีการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้อง และการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์บริษัทได้ดำเนินการให้บริษัทย่อยเปลี่ยนแปลงในข้อบังคับของบริษัทย่อยในเรื่องการทำการค้าตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลและการทำการค้าโดยกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนบริษัทมีการกำกับดูแลให้บริษัทย่อยมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์โดยเคร่งครัด โดยจะนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณารายละเอียดการทำรายการตามหลักเกณฑ์ทุกครั้ง
- (4) บริษัทมีการกำหนดให้บริษัทย่อยมีการทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทย่อยให้มีความเพียงพอ และเหมาะสมเป็นประจำทุกปี โดยสำนักตรวจสอบภายในของบริษัทได้เข้าไปสอบทานและติดตามการปฏิบัติตามระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดไว้ในแผนการตรวจสอบประจำปี

9.5 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทมีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรดังนี้

นโยบายการใช้ข้อมูลภายใน

- (1) เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท ของผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัท ในลักษณะที่น่าจะเป็นการเอาเปรียบบุคคลภายนอก โดยอาศัยข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหุ้นหรือหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อประชาชนโดยทั่วไป ที่รู้มาจากการปฏิบัติหน้าที่หรือมีตำแหน่งในบริษัท มีความรับผิดชอบตามกฎหมาย

เพื่อเป็นการป้องกันมิให้พนักงาน กรรมการ ตลอดจนตัวบริษัทเอง ต้องเผชิญกับการกระทำที่อาจฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว ตลอดจนเป็นการดำเนินการตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท บริษัทจึงได้กำหนดแนวทางการป้องกันการรั่วไหลข้อมูลภายในขึ้น แนวทางดังกล่าวนี้ จะได้มีการปรับปรุงแก้ไขตามความเหมาะสมเป็นระยะๆ ต่อไป โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคนจะต้องปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวนี้อย่าง

เคร่งครัด โดยการใช้สามัญสำนึก เหตุและผลที่พึงปฏิบัติแต่ละกรณีประกอบด้วย แนวทางหรือแนวนโยบายจะมีความเข้มงวดกว่าบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้กับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องที่กำหนดไว้

(2) การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน

บุคคลที่ไม่ควรซื้อขายหลักทรัพย์ตามแนวทางการป้องกันการใช้อ้างอิงภายใน ได้แก่

1. กรรมการและผู้บริหารของบริษัท
2. กรรมการและผู้บริหารของบริษัทลูกของบริษัท รวมถึงบริษัทในเครือ
3. พนักงานทุกคนของบริษัท และของบริษัทลูก
4. คู่สมรสและบุตรของกรรมการและพนักงาน
5. เครือญาติที่อาศัยร่วมชายคาเดียวกัน

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

แนวทางการปฏิบัติทั่วไป

1. บุคคลต้องห้ามข้างต้นไม่ควรซื้อหรือขายหลักทรัพย์ในขณะใดๆ ก็ตาม หากบุคคลดังกล่าวรู้ หรือควรรู้ข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญอันอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน
2. บุคคลต้องห้ามที่ได้รู้ข้อมูลซึ่งมีสาระสำคัญดังกล่าว จากการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งและฐานะเจ้าหน้าที่ในบริษัท ต้องไม่เปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้ผู้อื่นทราบ ในขณะที่ข้อมูลดังกล่าวยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน นอกจากเป็นไปตามการปฏิบัติหน้าที่ของตนในบริษัท

แนวทางการปฏิบัติเฉพาะเรื่อง

นอกจากแนวทางการปฏิบัติโดยทั่วไปในเรื่องการป้องกันการใช้อ้างอิงภายในแล้ว กรณีเฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ บุคคลต้องห้ามพึงปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้ด้วย

1. ห้ามบุคคลต้องห้ามที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดทางการเงินและงบดุลบริษัท ทำการซื้อขาย นับแต่เริ่มจัดเตรียม จนถึงสิ้นสุดวันถัดจากวันที่ได้มีการเปิดเผยงบการเงินดังกล่าวแล้ว
2. ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานผู้ใดที่ได้รับร่างงบการเงินดังกล่าวข้างต้น ทำการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัท นับแต่วันที่ได้รับร่างงบการเงินดังกล่าว จนถึงสิ้นสุดวันที่ได้มีการเผยแพร่ข้อมูลตามงบการเงินนั้นแล้ว
3. ห้ามบุคคลต้องห้ามที่รู้หรือควรรู้ว่าบริษัทจะมีการเผยแพร่ข้อมูลซึ่งมีสาระสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท ทำการซื้อขายหลักทรัพย์ นับแต่วันรู้หรือควรรู้ดังกล่าว จนถึงสิ้นสุดวันถัดจากวันที่ได้ทำการเปิดเผยและเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวแล้ว

(3) การรายงานของบุคคลต้องห้าม

ก. หน้าที่การจัดทำรายงาน

กรรมการ กรรมการผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารตามที่พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนดต้องรายงานการถือครองหลักทรัพย์ครั้งแรก และการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนตามที่กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกำหนด และรายงานในเรื่องดังกล่าวต่อบริษัทพร้อมกันด้วย

ข. วิธีการรายงาน

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

การเก็บรักษาและป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลภายใน

- (1) บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น โดยข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย นอกจากนี้ยังกำหนดเป็นเงื่อนไขสำคัญในสัญญาจ้างพนักงานใหม่ โดยพนักงานจะต้องรักษาข้อมูลอันเป็นความลับทางธุรกิจของบริษัท ไม่ว่าจะล่วงรู้มาโดยทางตรงหรือทางอ้อม โดยจะไม่เปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือบุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องทราบ ซึ่งความลับทางธุรกิจหมายถึงข้อมูลทางการเงิน แผนการตลาดหรือแผนการดำเนินธุรกิจ ค่าจ้าง เป็นต้น
- (2) บริษัทมีระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศ มาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทโดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบ และกำหนด password ของผู้ใช้งานสำหรับการใช้แฟ้มข้อมูลร่วมกับบุคคลอื่นผ่านระบบคอมพิวเตอร์โดยมีระยะเวลาการเปลี่ยน password ทุก 3 เดือน
- (3) บริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายใน กระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อมาตรา 241 พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

9.6 คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีร่วมกับฝ่ายบริหารถึงความน่าเชื่อถือ ความเป็นอิสระ ความรู้และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี และการรับรองงบการเงินได้ทันเวลา โดยนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

ซึ่งผู้สอบบัญชีตามรายชื่อที่เสนอนั้นจะต้องไม่มีความสัมพันธ์ และไม่มีส่วนได้เสียกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด

คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี แยกเป็น 2 ประเภท คือ

- (1) คำตอบแทนจากการสอบบัญชี
บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2559 ให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนเงิน 2,505,000 บาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทจดทะเบียนอื่นในหมวดเดียวกันพบว่าค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทมีความเหมาะสม
บริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด มีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีปี 2559 เป็นจำนวนเงิน 350,000 บาท และบริษัท แวงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด เป็นจำนวนเงิน 1,050,000 บาท
- (2) ค่าบริการอื่น
ในปี 2559 บริษัทมีการใช้บริการอื่นจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด จำนวน 845,000 บาท เป็นค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมภายหลังการควบบริษัท และจากการเปิดให้บริการโครงการใหม่ในระหว่างปีและจากบริษัท อีวาย คอร์ปอเรท เซอร์วิส จำกัด จำนวน 200,000 บาท เป็นค่ารายงานภาษีโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

9.7 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2555 ทั้งหมดยกเว้นเรื่องดังต่อไปนี้

1. การกำหนดวาระดำรงตำแหน่งของกรรมการและกรรมการอิสระ : คณะกรรมการไม่ได้กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการไว้อย่างชัดเจน สำหรับการกำหนดให้วาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปีนั้น คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การแต่งตั้งกรรมการอิสระให้ดำรงตำแหน่งต่อไปจะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และผู้ถือหุ้น เนื่องจากกรรมการที่ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องจะมีความรู้ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท และสร้างมูลค่าของกิจการให้กับผู้ถือหุ้นได้ดีกว่า
2. การกำหนดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะไปดำรงตำแหน่งกรรมการที่บริษัทอื่น : คณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการเนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่า กรรมการทุกคนสามารถอุทิศเวลาเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตามในปี 2559 ไม่มีกรรมการของบริษัทคนใดดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนเกินกว่า 5 บริษัท
3. การกำหนดจำนวนบริษัทที่กรรมการผู้จัดการจะไปดำรงตำแหน่งกรรมการที่บริษัทอื่น : คณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการผู้จัดการไปดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่น เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่า กรรมการผู้จัดการสามารถอุทิศเวลาในการบริหารงาน และเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตามในปี 2559 กรรมการผู้จัดการทั้ง 2 คน เป็นตัวแทนบริษัทเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นที่บริษัทเข้าลงทุนจำนวน 1 บริษัท

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และรถไฟฟ้า ด้วยความมุ่งมั่นดำเนินงานตามเจตนารมณ์ที่จะมีส่วนช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนและคมนาคมแบบครบวงจร เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และขับเคลื่อนอนาคตของระบบขนส่งและระบบคมนาคมของประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งในธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง

10.1 นโยบายภาพรวม

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญเพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยเน้นการปฏิบัติงานที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม พร้อมมุ่งให้เกิดประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม จึงได้มีการกำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสื่อสารไปยังพนักงานทุกคนเพื่อให้นำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง ดังนี้

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

10.2 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้มีการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน สรุปได้ดังต่อไปนี้

10.2.1 ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษของประเทศ ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบที่สำคัญส่วนหนึ่งของการพัฒนาประเทศ บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นบริษัทชั้นนำด้านการให้บริการทางพิเศษด้วยระบบการจัดการที่ดี มีความสะดวก ปลอดภัย ภายใต้การบริหารงานที่มีคุณภาพและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังคำนึงถึงมิติทางสังคม ได้แก่ การมีพันธกิจทางสังคม (Social Mission) ที่ชัดเจนเพื่อให้มุ่งสู่การเป็นบริษัทที่สามารถอยู่ร่วมกับสังคมและมีการเติบโตที่ยั่งยืนได้โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

การที่จะสามารถอยู่ร่วมกับสังคมได้อย่างยั่งยืนควบคู่ไปกับการเติบโตของบริษัทตามพันธกิจทางสังคม (Social Mission) ที่ได้กำหนดไว้เพื่อเป็นการสร้างพื้นฐานที่ดีให้แก่คนในสังคมอันนำไปสู่การพัฒนาของสังคมในอนาคต สิ่งที่จะต้อง มี ได้แก่

- กระบวนการสร้างพื้นฐานแนวคิดที่คำนึงถึงพันธกิจทางสังคมให้แก่พนักงาน เพื่อให้สามารถดำเนินงานสอดคล้อง และพัฒนาสังคมร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป้าหมายของการพัฒนาคุณภาพของสังคมโดยรอบเส้นทางให้ดีขึ้น ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อการขยายแนวคิดไปสู่การดำเนินงานในบริษัท ความสำคัญต่อการปลูกฝังแนวคิดนี้ เกิดจากลักษณะบริบทของการดำเนินงานของบริษัทที่จะต้องส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบตามแนวของเส้นทางพิเศษตั้งแต่เริ่มต้นก่อสร้างไปจนถึงการให้บริการนั่นเอง

- การปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพและคุณภาพของเส้นทางซึ่งมีกระบวนการทบทวนการทำงานอยู่เสมอ โดยไม่ได้คำนึงเพียงแค่ความเหมาะสมกับการดำเนินงานในปัจจุบันเท่านั้น แต่ยังคำนึงถึงการปรับปรุงและพัฒนาเพื่ออนาคตอีกด้วย (Preventive Thinking) อันนำมาซึ่งการลดความเสี่ยง ผลกระทบต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น เพื่อก่อให้เกิดการบริหารจัดการที่รวดเร็ว ตอบสนองอย่างทันทั่วถึง และบริหารต้นทุนได้อย่างแม่นยำยิ่งขึ้น อีกด้วย
- การเป็นส่วนสำคัญในการบรรเทาปัญหาจราจรให้แก่คนในสังคม เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าปัญหาการจราจรแออัดนั้นส่งผลกระทบในหลายๆ ด้านของสังคมไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพทางธุรกิจของคนในสังคม ด้านสังคมที่ส่งผลกระทบต่อสภาวะทางอารมณ์ของผู้คน และสิ่งแวดล้อมอันเนื่องจากการปล่อยมลพิษสู่สังคมและโลกใบนี้ บริษัทจึงมุ่งที่จะลดผลกระทบต่างๆ เหล่านี้ ผ่านการคำนึงถึงการสร้างเส้นทางที่ดีและเหมาะสมที่สุดให้แก่สังคม
- การได้รับการยอมรับในภาพลักษณ์ของบริษัท ที่ดำเนินธุรกิจเพื่อสังคมอย่างแท้จริงผ่านการดำเนินงานของพนักงานที่ดูแลคุณภาพของเส้นทางให้พร้อมใช้งานและปลอดภัยอยู่เสมอ รวมถึงยังดูแล แบ่งปันความรู้ โอกาส ให้แก่สังคมโดยรอบเส้นทางที่ดำเนินการอยู่ และในอนาคตที่จะเข้าไปดำเนินการอีกด้วย

จากอุดมการณ์ความมุ่งมั่นในการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงาน ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นบริษัทจึงให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด โดยยึดถือเป็นหลักสำคัญในการดำเนินธุรกิจ การมุ่งสร้าง “เส้นทางแห่งความสุข” โดยการเชื่อมโยงการเดินทางด้วยโครงข่ายทางพิเศษในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีความพร้อมในการลงทุนโครงการทางพิเศษ ทางต่อเชื่อม รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้องตามที่รัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (PPP) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต พัฒนาสังคมไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน

การมุ่งมั่นให้บริการทางพิเศษที่มีคุณภาพและความปลอดภัย ด้วยการเอาใจใส่ดูแลและตระหนักถึงผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสีย เศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างมีคุณธรรม จริยธรรม และจรรยาบรรณในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน รวมถึงพัฒนาและส่งเสริมวัฒนธรรมที่มุ่งเน้นสร้างประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และสร้างมูลค่าเพิ่มแก่บริษัทและผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีในใจผู้ให้บริการทางพิเศษ และสังคมโดยรวม

บริษัทมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญต่อสิทธิและความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียที่กำหนดไว้ทุกกลุ่ม ดังนี้

1. ผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงาน และผู้บริหารของบริษัท และบริษัทย่อย
2. ผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า คู่แข่ง สังคม ชุมชน โรงเรียน ที่อยู่บริเวณใกล้เขตทางพิเศษ ภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

รวมถึงได้มีแนวทางในการบริหารจัดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับผู้มีส่วนได้เสียในกิจกรรมรูปแบบต่างๆ เป็นประจำ ทั้งการประชุม การสานเสวนา การพบปะเยี่ยมเยียน การระดมความคิดเห็น การศึกษาสำรวจความต้องการและความพึงพอใจ เป็นต้น เพื่อให้ทราบถึงความสนใจและข้อห่วงใยสำหรับนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีแผนการในการพัฒนาแนวทางการเชื่อมโยงกับผู้มีส่วนได้เสียให้เป็นกระบวนการที่ทุกหน่วยงานได้มีโอกาสมีส่วนร่วม รวมถึงการนำเสนอข้อมูลสำหรับการตัดสินใจของผู้บริหารในการกำหนดกลยุทธ์ขององค์กรในปีต่อไป

เพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายที่ตั้งไว้ บริษัทจึงได้กำหนดแนวทางในการปฏิบัติอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมให้ครอบคลุมตลอดเส้นทางแห่งความสุขเพื่อเป็นแนวปฏิบัติ โดยยึดหลักสำคัญคือ ความครอบคลุมต่อผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบที่สำคัญที่เกิดขึ้นและอาจมีต่อผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ และพิจารณาจากกระบวนการดำเนินธุรกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดขอบเขตของความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ 3 ขอบเขต ดังนี้

1. ด้านทางแห่งความสุข มุ่งเน้นต่อการปฏิบัติ พัฒนาและดูแลพนักงานเพื่อให้มีคุณภาพชีวิต มีศักยภาพมีคุณธรรม จริยธรรมในการดำเนินงาน การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานทั้งภายในองค์กรและกับหน่วยงานภายนอก เพื่อส่งมอบคุณภาพของการบริการที่ดีให้กับผู้ใช้บริการสูงสุดทั้งในยามปกติและภาวะฉุกเฉิน

2. เส้นทางแห่งความสุข มุ่งเน้นการสร้างความปลอดภัยนับตั้งแต่การก่อสร้าง การดูแลบำรุงรักษา รวมถึงการปฏิบัติต่อคู่ธุรกิจ คู่ค้า ด้วยความร่วมมืออย่างเป็นธรรม และการมุ่งสร้างนวัตกรรมในการให้บริการที่มีคุณค่าต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตลอดกระบวนการดำเนินงาน
3. สังคมแห่งความสุข มุ่งเน้นการปฏิบัติตนเป็นพลเมืองดีมีความรับผิดชอบต่อชุมชนรอบเส้นทางในการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดี การให้ความสำคัญกับสังคมในวงกว้างจากการดำเนินงานของบริษัท

ผลการดำเนินงานเพื่อมุ่งสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน

จากแนวคิดในการดำเนินกิจการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทเพื่อมุ่งสร้าง “เส้นทางแห่งความสุข” จึงนำไปสู่การปฏิบัติจริงผ่านการดำเนินงานของพนักงานของบริษัทร่วมกับชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ตอบสนองต่อพันธกิจทางสังคมของบริษัทให้บรรลุผลและดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง ดังต่อไปนี้

1. ต้นทางแห่งความสุข

บริษัทจัดให้มีการพัฒนาบุคลากรทั้งสายงานหลัก และสายงานสนับสนุน โดยเฉพาะสายงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการบริการบนทางพิเศษที่มุ่งเน้นคุณภาพและความปลอดภัย เพื่อบรรลุเป้าหมายการบริการที่เป็นหนึ่ง สร้างความพอใจและประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ บริษัทได้จัดหลักสูตรอบรมความรู้ในการปฏิบัติงาน เพื่อให้มีทักษะและความสามารถในการใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่มีลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติงานแต่ละด้าน ทั้งด้านผู้ภัยจัดจราจร จัดเก็บค่าผ่านทาง และการบำรุงรักษาระบบและสายทาง

1.1 งานผู้ภัยและจัดการจราจร

มีการฝึกซ้อมผู้ภัยและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษ การอบรมด้านความปลอดภัยทุกปี การอบรมทักษะการใช้รถปฏิบัติการช่วยเหลือบนทางพิเศษ การอบรมอาสาจราจร การอบรมฝึกปฏิบัติงานจริง (On The Job Training) การอบรมพนักงานใหม่ก่อนขึ้นไปปฏิบัติงานจริงบนทางพิเศษเป็นระยะเวลา 3 เดือน การอบรมด้าน Service Mind

1.2 งานจัดเก็บค่าผ่านทาง

บุคลากรของบริษัทที่ปฏิบัติงานด้านนี้ ประกอบด้วย บุคลากรซึ่งมีหน้าที่จัดเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก บริษัทจัดให้มีการอบรมทักษะในด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้อง ครบถ้วน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถชำระค่าผ่านทางได้โดยสะดวกรวดเร็ว บุคลากรของบริษัทที่ปฏิบัติงานด้านรายได้ค่าผ่านทางมีหน้าที่ควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้อง โปร่งใสและเที่ยงตรง โดยทำงานร่วมกับภาครัฐ คือ กทพ. ซึ่งมีหน้าที่ในการจัดเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้บริการทางพิเศษ บริษัทจัดให้มีการอบรมฝึกปฏิบัติงานจริงภายใน (On The Job Training) ในเรื่องบทบาทและหน้าที่ของพนักงานควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ที่สำคัญคือ ต้องตรงต่อเวลา การตรวจสอบข้อมูลการนับรถและบันทึกการปฏิบัติงานต้องถูกต้องและแม่นยำ

นอกจากนี้ ต้องตรวจสอบสภาพอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางให้สมบูรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อความถูกต้องของการจัดเก็บค่าผ่านทางซึ่งส่งผลต่อรายได้ที่มั่นคงของบริษัทเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน นอกจากนี้ บุคลากรด้านนี้ได้มีโอกาสศึกษาดูงานระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศอีกด้วย

- 1.3 งานด้านบำรุงรักษาโครงสร้างเพื่อให้ทางพิเศษมีสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัย บริษัทมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบและซ่อมบำรุงโครงสร้าง Segmental Box Girder ที่ได้มาตรฐานสากลมีการตรวจสอบติดตาม เฝ้าระวัง อย่างต่อเนื่องตลอดปี

2. บนเส้นทางแห่งความสุข

ผู้ใช้บริการทางพิเศษเปรียบเสมือนหัวใจของบริษัท บริษัทจึงพร้อมส่งมอบและปรับปรุงการบริการบนทางพิเศษให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิต พร้อมทั้งจะเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาสังคมไทย บริษัทให้ความสำคัญต่อนวัตกรรมที่ลดผลกระทบจากการดำเนินงานที่มีต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสีย นับตั้งแต่การก่อสร้าง การซ่อมบำรุง ดูแลรักษาให้ทางพิเศษ

มีศักยภาพรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการได้อย่างสะดวกปลอดภัยทั้งในภาวะปกติและภาวะฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายของความรับผิดชอบต่อบริษัทที่มีต่อผู้ให้บริการทางพิเศษ

- 2.1 การก่อสร้างทางพิเศษ บริษัทนำเทคโนโลยีการก่อสร้างระบบคานรูปตัดเหลี่ยมกลวง (Segmental Box Girder) ได้รับการยอมรับระดับนานาชาติ และตามมาตรฐาน AASHTO (American Association of State Highway Transportation Officials) ซึ่งทันสมัยมากในขณะนั้น เกิดผลกระทบต่อการจราจรพื้นล่างน้อยที่สุด ช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองและเสียงรบกวนระหว่างการก่อสร้าง การก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน ไม่มีการต่อต้านจากสังคมและชุมชน ทางพิเศษมีความปลอดภัยได้มาตรฐานตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2.2 การบำรุงรักษาทางพิเศษ บริษัทมีการตรวจสอบ และบำรุงรักษาโครงสร้างหลักของทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระเพื่อติดตามควบคุมการบำรุงรักษา และประเมินคุณภาพของทางพิเศษมาโดยตลอด ทางพิเศษมีสภาพที่มั่นคงแข็งแรง มีมาตรฐานและปลอดภัย และผู้ให้บริการทางพิเศษได้รับความสะดวกรวดเร็วและถึงที่หมายปลอดภัย
- 2.3 การให้บริการทางพิเศษ ด้วยลักษณะทางกายภาพของทางพิเศษสายต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทางยกระดับ และมีการเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายระยะทางรวมกันทั้งสิ้น 256.1 กิโลเมตร จึงทำให้ทางพิเศษเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญในการลำเลียงความช่วยเหลือไปสู่ประชาชนที่ประสบเหตุ การขนส่งยุทธปัจจัย และการสัญจรของทั้งภาครัฐและเอกชน เมื่อเกิดเหตุการณ์หรือภัยต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรบนถนนพื้นล่าง ดังเช่นเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในอดีตซึ่งยืนยันการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ได้เป็นอย่างดี ดังนั้นบริษัทในฐานะที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อในการบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา จึงกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ เพื่อให้ทางพิเศษสามารถให้บริการได้ในยามฉุกเฉินและกลับคืนสู่ภาวะปกติโดยเร็ว โดยบริษัทพร้อมดูแลด้านต่างๆ ดังนี้
 1. มีศูนย์ควบคุมทางพิเศษ โดยมีพนักงานสื่อสารดูแลการจราจรบนทางพิเศษและให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ให้บริการทางพิเศษ มีระบบการเฝ้าระวังผ่านกล้องวงจรปิด CCTV บนทาง มีระบบวิทยุสื่อสารผ่านศูนย์ควบคุมกลางที่รองรับการทำงานตลอด 24 ชั่วโมง มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด มีทีมกู้ภัยวิ่งตรวจตราบนทางพิเศษตลอดเวลา สามารถเข้าช่วยเหลือผู้ให้บริการที่ประสบเหตุบนทางพิเศษอย่างทันท่วงที นอกจากนี้ยังประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษและถนนพื้นล่างเพื่ออำนวยความสะดวกจราจรตลอด 24 ชั่วโมง โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจพื้นล่างสามารถดูสภาพการจราจรบนทางพิเศษผ่านกล้องวงจรปิดที่บริษัทดำเนินการเชื่อมต่อสัญญาณภาพให้
 2. การให้บริการช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติหรือ Easy Pass ซึ่งเป็นระบบเก็บเงินอัตโนมัติ บริษัทให้ความร่วมมือกับภาครัฐนอกเหนือจากข้อตกลงในสัญญาสัมปทาน ด้วยเจตนาในการปรับปรุงบริการและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากปัญหาจราจร ส่งผลให้ผู้ให้บริการทางพิเศษประหยัดเวลาในการเดินทางและน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และส่งเสริมคุณภาพชีวิต
 3. สำหรับนวัตกรรมความปลอดภัย บริษัทมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการวิจัยและพัฒนา (R&D) เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ มีการศึกษาและตรวจสอบความปลอดภัย (Road Safety Audit) วิเคราะห์กายภาพของถนน แล้วนำผลที่ได้มาปรับปรุงทางพิเศษให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ภาวะฉุกเฉินเหตุการณ์ภัยพิบัติ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ หรือมีปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ บริษัทได้มีการ

กำหนดให้ทุกหน่วยงาน มีแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันที และจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง มีการควบคุมดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ อย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ ยังเพิ่มมาตรการในการตรวจแนวเส้นทาง และพื้นที่ในเขตทางมากยิ่งขึ้น รวมถึงประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในบริเวณโดยรอบทางพิเศษ บริษัทได้จัดทำประกันภัยคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ความเสียหายของโครงสร้างทางด่วน (Property Damage) ของทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา การหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจ (Business Interruption) รวมถึงการประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก (Public Liability) เป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบจากความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น

ภาวะเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง ส่งผลให้การจราจรบนพื้นราบติดขัด รวมถึงเส้นทางขึ้น-ลงทางพิเศษบางแห่งที่อยู่ใกล้บริเวณจุดชุมชนเกิดการจราจรติดขัดเช่นกัน เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทได้มีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้น ชักซ้อมพนักงานทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้าแก้ไขปัญหา มีการจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อเฝ้าสังเกตการณ์และเข้าดำเนินการแก้ไขระงับเหตุการณ์ต่างๆ ได้ทันที

ในช่วงเทศกาลพิเศษ บริษัทร่วมกับ กทพ. จัดโครงการอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาล โดยจัดตั้งหน่วยบริการบนทางพิเศษเพื่อให้บริการตรวจเช็คเครื่องยนต์เบื้องต้นโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย รวมทั้งบริการน้ำดื่ม ผ้าเย็น เพื่อเพิ่มความสดชื่นในการเดินทางไกลเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุอีกทางหนึ่งด้วย

- 2.4 การปฏิบัติต่อลูกค้า เนื่องด้วยการดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นบริการที่มีลักษณะเฉพาะและต้องใช้เงินทุนในการดำเนินงาน ดังนั้น การสร้างความเชื่อถือด้วยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมกับลูกค้าและผู้สนับสนุนทางการเงินถือเป็น Key Success Factor ที่ทำให้บริษัทสามารถส่งมอบบริการที่มีคุณภาพให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษได้แม้ในยามวิกฤต จึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อลูกค้า โดยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับลูกค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาค และมีความเป็นธรรมแก่ลูกค้าทุกระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 โดยวิธีการและมาตรการที่ใช้ในการต่อต้านการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม กำหนดแนวทางส่งเสริมการเคารพสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาของลูกค้า และปกป้องสิทธิในทรัพย์สิน ดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่อุปทานตามมาตรฐานสากล ระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจและมีการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิดทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทานของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจกับบริษัทดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกันสำหรับกลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงิน ได้แก่ ผู้ให้กู้ ผู้ถือหุ้นกู้ เจ้าหนี้ บริษัทยึดมั่นปฏิบัติตามสัญญาและข้อผูกพัน รักษาวินัยทางการเงินอย่างเคร่งครัด

3. สังคมแห่งความสุข

บริษัทใส่ใจดูแลชุมชนรอบข้างทางพิเศษ ไม่ให้การดำเนินธุรกิจส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม โดยมีการสำรวจตรวจสอบสภาพชุมชนและสังคมใกล้เขตทางพิเศษตามแผนงานอย่างสม่ำเสมอ บริษัทมีการกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน รวมทั้งอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบหรือก่อให้เกิดมลภาวะต่อชุมชนรอบข้าง ในขณะเดียวกันได้มีการจัดทำมวลชนสัมพันธ์ชี้แจงถึงข้อมูลพร้อมรับเรื่องร้องเรียนจากโครงการต่างๆ ที่บริษัทได้ดำเนินการ เพื่อมิให้ชุมชนโดยรอบทางพิเศษได้รับความเดือดร้อน

เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานที่คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้มีความชัดเจน สามารถวัดผลได้ และเป็นที่ยอมรับ บริษัทจึงได้ประยุกต์ใช้ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ภายใต้นโยบายสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ โดยบริหารและบำรุงรักษาทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการทางพิเศษ พนักงาน และชุมชน
- สร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและส่งเสริมการใช้พลังงานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องต่อกฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
- เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

3.1 การดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคม

ในรอบปี 2559 ที่ผ่านมา บริษัทและบริษัทย่อยได้ดำเนินธุรกิจตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ไม่พบการกระทำผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายที่กระทบต่อความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทแต่อย่างใด

3.2 กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ด้วยนโยบายและความมุ่งมั่นที่จะดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการ ผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับชุมชนโดยรอบ รวมทั้งการดูแลสังคมใกล้เคียง และสังคมไกล โดยปี 2559 บริษัทได้จัดกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1) กิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว

“กิจกรรมแม่ลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนแม่ลูกเที่ยวฟาร์มอแกนิก CORO field จ.ราชบุรี”

เนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติ ซึ่งถือเป็นวาระพิเศษของครอบครัว บริษัทจึงเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างสัมพันธภาพที่ดีในครอบครัวโดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษ จำนวน 14 ครอบครัว รวม 42 คน ร่วมเดินทางโดยใช้ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไป จ.ราชบุรี เรียนรู้การเกษตรรูปแบบใหม่ พร้อมทำกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวซึ่งเป็นช่วงเวลาพิเศษที่พ่อแม่ลูกร่วมกันตกแต่งต้นไม้ ท่ามกลางบรรยากาศอันอบอุ่นของความรักในครอบครัว

“กิจกรรมพ่อลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนพ่อลูกเที่ยววัง ย้อนถิ่นศิลป์ที่ จ.นครปฐม”

บริษัทให้ความสำคัญกับกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวอย่างต่อเนื่อง และในเดือนธันวาคมซึ่งเป็นเดือนของวันพ่อ บริษัทจึงได้จัดกิจกรรม “BEM ชวนพ่อลูกเที่ยววัง ย้อนถิ่นศิลป์ที่ จ.นครปฐม” โดยนำผู้ใช้บริการทางพิเศษ จำนวน 13 ครอบครัว รวม 39 คน ร่วมเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (CCB7) และเดินทางโดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ทางพิเศษเชื่อมสุข กรุงเทพฯ-กรุงเทพฯ ไป จ.นครปฐม ชมความงดงามของพระราชวังสนามจันทร์ เรียนรู้ประวัติศาสตร์ในสมัยรัชกาลที่ 6 ใ้พระเจ้าตากฯ พระองค์พระปฐมเจดีย์ เที่ยวชมตลาดนัดในสวน Little Tree พร้อมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวกับกิจกรรมวาดภาพด้วยสีธรรมชาติ

2) กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญที่ทุกคนต้องตระหนักถึงและต้องร่วมมือร่วมใจกันอย่างจริงจัง บริษัทจึงได้จัดโครงการ “BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม” เพื่อรณรงค์สร้างจิตสำนึกการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยนำคณะผู้บริหารและพนักงานร่วมกิจกรรมกำจัดวัชพืชต้นสาบเสือ เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับสัตว์ป่า ณ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ จ.นครราชสีมา

3) กิจกรรมส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรม เพื่อปลูกฝังความรับผิดชอบต่อสังคม

“BEM ชวนฟังธรรม” เพื่อการส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรมที่ดีสู่พนักงานจะสามารถปลูกฝังให้เกิดความรับผิดชอบต่อสังคมได้อย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมฟังการบรรยายธรรม โดยหลวงปู่ไม อินทสิริ เจ้าอาวาส วัดป่าเขาหลวง จ.นครราชสีมา ให้แก่คณะผู้บริหารและพนักงาน เพื่อให้สามารถนำหลักธรรม คำสอนมาเป็นแนวทางในดำเนินชีวิตปัจจุบันและการทำงานได้อย่างเหมาะสม

“บริจาคโลหิต” การให้เลือดต่อชีวิตเป็นส่วนหนึ่งของการให้ที่ยิ่งใหญ่ โดยบริษัทร่วมกับ สภากาชาดไทย และคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราชิต จัดกิจกรรม บริจาคโลหิต จำนวน 3 ครั้ง โดยได้รับความร่วมมือจากผู้บริหารและพนักงานเข้าร่วมบริจาคเป็น จำนวนมาก

4) กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การร่วมมือร่วมใจเพื่อส่งมอบการบริการที่ดีสู่ผู้ใช้บริการทางพิเศษเพื่อให้เกิด ความพึงพอใจสูงสุด ถือเป็นเป้าหมายหลักของทั้ง 3 หน่วยงานที่ทำงานร่วมกัน คือ พนักงานของบริษัท พนักงาน กทพ. และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 เพื่อกระชับความสัมพันธ์อันจะทำให้เกิด ความสามัคคีในการทำงานและก่อให้เกิดประสิทธิภาพการบริการสูงสุด บริษัทจึงได้จัดกิจกรรม ดังนี้

“ทางด่วนชวนดูหนัง” ครอบครัวยุคใหม่ กทพ. ครอบครัวยุคใหม่เจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 และครอบครัวยุคใหม่ของบริษัทร่วมพบปะสังสรรค์และชมภาพยนตร์เรื่อง “Batman v Superman : Dawn of Justice” ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีเนเพล็กซ์ โดยสมาชิกทุกคนร่วมเล่นเกม และชมภาพยนตร์ในรูปแบบ 3 มิติอย่างสนุกสนาน

“มอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์แก่ กทพ. และสถานีตำรวจ สน.ทางด่วน 2” บริษัทดูแลและให้ความสำคัญในการส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ การทำงานคล่องตัว สามารถดูแลและให้บริการผู้ใช้บริการทางพิเศษได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ โดยมอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ให้แก่ กทพ. และตำรวจจราจร สน.ทางด่วน 2 สำหรับใช้ในการปฏิบัติหน้าที่บนทางพิเศษศรีรัช เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

5) กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน

การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชน อย่างยั่งยืน เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดีและมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริม และสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

“มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนโรงเรียนดี” บริษัทมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนดีของ บริษัทที่มีผลการเรียนดีในระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา และระดับอุดมศึกษา

“มอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ” บริษัทจัดโครงการ “BEM มอบทุนการศึกษา แก่โรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ” โดยมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลน ทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียน เพื่อสร้างประโยชน์ด้านการศึกษาให้กับโรงเรียนที่อยู่ใกล้เคียง ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา จำนวน 15 โรงเรียน

“มอบทุนการศึกษานักเรียน กทพ.” บริษัทร่วมกับ กทพ. และสมาคมสโมสร พนักงาน กทพ. มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียน กทพ. ที่ปฏิบัติงานในทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีผู้บริหารจากทั้งสองหน่วยงานร่วมมอบทุน

“มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนตำรวจ สน. ทางด่วน 2” บริษัทมอบทุนการศึกษา แก่นักเรียนตำรวจ สน.ทางด่วน 2 ที่ปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในการอำนวยความสะดวก และปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

6) กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน

บริษัทเห็นว่าการเรียนรู้ไม่ได้มีเพียงในห้องเรียนเท่านั้น การเรียนรู้นอกห้องเรียนถือเป็นการ เปิดโอกาสให้เด็กๆ ได้เรียนรู้จากประสบการณ์ตรง ส่งเสริมให้เด็กๆ เข้าใจสิ่งต่างๆ ได้อย่าง ลึกซึ้งและชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความเข้าใจและสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้ในอนาคต บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ดังนี้

“โครงการห้องสมุดเสียง ส่งทางสร้างฝันให้น้องในลอมมิต” บริษัทตระหนักถึง ความสำคัญของการอ่านที่จะส่งเสริมให้เกิดความรู้อย่างยั่งยืน จึงได้สนับสนุนและเข้าร่วมโครงการ

ห้องสมุดเสียง สองทางสร้างฝันให้น้องในโลกมืด ซึ่งจัดโดยบริษัท เนชั่น บรอดแคสติ้ง คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และมูลนิธิคนตาบอดแห่งประเทศไทยในพระบรมราชินูปถัมภ์ ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 เพื่อช่วยเหลือและแบ่งปันความรู้ให้กับเยาวชนที่บกพร่องทางการมองเห็น โดยการบันทึกหนังสือเสียง สำหรับจัดทำเป็นห้องสมุดเสียงให้น้องๆ

“ชวนน้องปลูกยักษ์ กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติปี 2559”

เพื่อให้น้องๆ ได้ค้นหาความสามารถที่ตนเองถนัดจากกิจกรรมที่สนุกสนาน โดยมีบุตรพนักงาน และบุตรเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ และเพื่อนบ้าน ใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก

7) สนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ

“สนับสนุนโครงการ “ลานกีฬาพัฒนา” ตามแนวพระราชดำริ”

ด้วยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินีนาถ ทรงห่วงใย ในชีวิตและความเป็นอยู่ของราษฎรในทุกๆ ด้านตลอดมา ทรงคำนึงถึงการพัฒนาบุคคลและชุมชน ให้มีสุขภาพกายที่แข็งแรงและสุขภาพใจที่ดี สำนักราชเลขาธิการ ในฐานะหน่วยงานที่ปฏิบัติงาน เลขาธิการในพระองค์พระมหากษัตริย์ และพระบรมวงศานุวงศ์ ซึ่งมีภารกิจประการหนึ่ง คือ การมุ่งปฏิบัติงานถวายสนองพระราชประสงค์ในด้านการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของราษฎร เพื่อสนองพระราชประสงค์นี้ จึงได้จัดให้มีโครงการก่อสร้างลานกีฬาสำหรับประชาชนชื่อ “โครงการลานกีฬาพัฒนา” อันหมายถึง “ลานกีฬาเพื่อความเจริญ” ดำเนินการสนับสนุนการรวมกลุ่ม กิจกรรม การสนทนากา การกีฬา การพัฒนาชุมชน และกิจกรรมเพื่อสาธารณประโยชน์อื่นๆ โดยมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคคลและชุมชนอย่างยั่งยืน อันเป็นการสืบสาน พระราชปณิธานอย่างต่อเนื่อง

บริษัทเป็นส่วนหนึ่งในการสืบสานพระราชปณิธานดังกล่าว ด้วยการมอบทุนสนับสนุน และการเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการอำนวยการ และคณะอนุกรรมการโครงการ “ลานกีฬาพัฒนา” มีโครงการนำร่อง 2 แห่ง คือ ลานกีฬาพัฒนา 1 บริเวณเคหะชุมชนคลองจั่น เขตบางกะปิ ซึ่งปัจจุบัน ได้แล้วเสร็จและเปิดบริการประชาชนแล้ว และลานกีฬาพัฒนา 2 บริเวณพื้นที่ใต้ทางพิเศษอุดรพงษ์ เขตราชเทวีที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

“ร่วมมอบรายได้จากกิจกรรมวิ่งสามัคคีให้กับ สถาบันสุขภาพเด็กแห่งชาติมหาราชินี (โรงพยาบาลเด็ก)”

บริษัทร่วมกับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มอบรายได้โดยไม่หักค่าใช้จ่าย จากกิจกรรมวิ่งสามัคคี ศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ให้กับสถาบันสุขภาพเด็กมหาราชินี (รพ.เด็ก) เพื่อสนับสนุน “โครงการเฉลิมพระเกียรติ 84 พรรษามหาราชินี” ในการพัฒนา สถาบันสุขภาพเด็กแห่งชาติมหาราชินีให้พร้อมในการเป็นหลักของประเทศด้านการดูแลรักษาทารก และเด็กพิการแต่กำเนิดรวมทั้งคลอดก่อนกำหนดครบวงจร

10.2.2 ธุรกิจบริหารจัดการโครงการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

10.2.2.1 ภาพรวม

จากการที่บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อม เป็นสำคัญเพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน บริษัทยังคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ต่อผู้ให้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

โดยผู้มีส่วนได้เสียของธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ประกอบด้วย พนักงาน ลูกค้า ผู้ถือหุ้น คู่ค้า คู่แข่ง คู่ความร่วมมือ เจ้าหนี้ หน่วยงานกำกับดูแล สื่อมวลชน สังคม ชุมชนและสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นในเรื่องความโปร่งใสเป็นธรรมในการคัดเลือกคู่ค้าตลอดจนการส่งเสริม การใช้แรงงานอย่างเป็นธรรม และมีนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีการดูแล และพัฒนาศักยภาพพนักงาน รวมถึงดูแลสังคมด้วยการพัฒนาอาชีพและส่งเสริมการศึกษา การมีระบบ

จัดการด้านสิ่งแวดล้อม การจัดหาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากรหมุนเวียน และส่งเสริมนวัตกรรมด้านสิ่งแวดล้อม และบริษัทยังได้ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเครือข่ายพัฒนากำลังคนและความเชี่ยวชาญเทคโนโลยีระบบขนส่งทางรางของประเทศอีกด้วย

10.2.2.2 การดำเนินงานและการจัดทำรายงาน

บริษัทได้เปิดเผยข้อมูลด้านการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน (CSR in Process และ CSR after Process) ผ่านรายงานประจำปีของบริษัท โดยใช้แนวทางการรายงานความยั่งยืนของ Global Reporting Initiative (GRI) G4 ผ่านตัวชี้วัด 4 มิติ คือ เศรษฐกิจและการเงิน สิ่งแวดล้อมและพลังงาน สังคม และชุมชน การกำกับดูแล นอกจากนี้บริษัทยังให้ความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจโดยคำนึงถึงสังคม/ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับในด้านต่างๆ เพื่อจะไม่เอาัดเอาเปรียบต่อสังคมส่วนรวม โดยคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อและตระหนักถึงคุณค่าและความสำคัญในการทำประโยชน์ต่อสังคมและรักษาสิ่งแวดล้อม

10.2.2.3 การดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

สำหรับผู้มีส่วนได้เสีย 5 ด้าน อันจะนำไปสู่ความยั่งยืนของบริษัท

1. **พนักงาน** บริษัทตระหนักว่าพนักงานทุกคนมีคุณค่าและเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินธุรกิจ จึงสนับสนุนการพัฒนาและฝึกอบรมให้กับพนักงานทุกระดับอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ และยึดมั่นการปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมภายใต้นโยบายเรื่องการไม่เลือกปฏิบัติและให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานภายใต้ระเบียบปฏิบัติงานและกฎหมายแรงงานสัมพันธ์ โดยให้ความสำคัญกับพนักงานทุกเพศ ทุกวัย ทุกเชื้อชาติและศาสนา ทุกตำแหน่ง หรือทุกสมรรถภาพทางร่างกายอย่างเท่าเทียมกัน ทุกคนได้รับการปฏิบัติดูแลทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านลักษณะงาน ความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน การฝึกอบรมและพัฒนาต่างๆ โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน ค่าตอบแทนและสวัสดิการโดยการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการเลื่อนขั้นเลื่อนตำแหน่งตาม Career Path และการให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมด้วยการ Benchmark กับอุตสาหกรรมอย่างสม่ำเสมอ และด้านอื่นๆ อีกหลายด้าน ส่งผลให้พนักงานมีความพึงพอใจในการทำงานร่วมกับบริษัท อันนำไปสู่การเกิดแรงผลักดันที่จะทำงานจนบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัทและการสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วมและการทำงานเป็นทีม รวมถึงการจัดให้มีสภาพแวดล้อมในสถานที่ทำงานที่ปลอดภัยและมีสุขอนามัย และการเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงออกซึ่งศักยภาพ ด้วยแนวคิดที่ว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่า และเชื่อมั่นในศักยภาพที่มีอยู่ภายใน ทำให้พนักงานเกิดความภาคภูมิใจ และมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานตลอดจนเกิดการปรับปรุงการทำงานอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้บริษัทยังได้ดำเนินการภายใต้นโยบายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในสถานประกอบการ เพื่อให้พนักงานมีสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน “Happy Workplace” จากการที่บริษัทตระหนักว่าความสุขในการทำงานเป็นเรื่องสำคัญ เมื่อพนักงานมีความสุขในการทำงาน ก็จะส่งผลให้พนักงานทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และส่งมอบงานที่มีคุณภาพให้กับลูกค้าขององค์กรได้ ซึ่งทำให้องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน ดังนั้น บริษัทจึงได้จัดทำกิจกรรมตามโครงการ “Happy Workplace” ขึ้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่จะเสริมสร้างและยกระดับคุณภาพชีวิตของพนักงานให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทำงานได้อย่างมีความสุข ควบคู่กันไป โดยครอบคลุมองค์ประกอบ 8 ด้าน ได้แก่

1) **Happy Body** : เป็นการส่งเสริมสุขภาพให้พนักงานมีความแข็งแรงทั้งร่างกายและจิตใจ โดยบริษัทร่วมกับโรงพยาบาลต่างๆ เข้ามาจัดกิจกรรมให้ความรู้ด้านสุขภาพ ให้คำแนะนำปรึกษาด้านโภชนาการ การออกกำลังกาย การดูแลสุขภาพจิต และการควบคุมน้ำหนักให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานแก่พนักงาน เพื่อนำความรู้ไปปรับใช้ในการดูแลตนเองได้อย่างถูกต้องวิธีเป็นต้น นอกจากนี้ ยังส่งเสริมด้านกีฬา อาทิเช่น การจัดตั้งชมรมเดินวิ่งเพื่อสุขภาพ ชมรมฟุตบอล รวมทั้งมีกิจกรรมกีฬาเชื่อมความสัมพันธ์กับพนักงานในกลุ่ม ชม.การช่าง และบริษัทในเครือ เพื่อสร้างความสัมพันธ์และสามารถทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

- 2) **Happy Society** : เป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานอยู่รวมกันด้วยความรักและสามัคคี เพื่อต่อสู้กับสังคมที่ตนเองทำงานและพักอาศัย เพื่อให้สังคมและสภาพแวดล้อมโดยรวมดีขึ้น โดยบริษัทได้มีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมทั้งภายในและภายนอกองค์กร ผ่านระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ภายในองค์กร (Intranet) อย่างสม่ำเสมอ
 - 2.1) **สังคมภายใน** บริษัทได้ดูแลใส่ใจพนักงาน รวมถึงบุคคลในครอบครัวอย่างต่อเนื่อง เมื่อพนักงานเจ็บป่วยได้มีการเยี่ยมเยียนให้กำลังใจเสมอมา และในยามที่โศกเศร้า เมื่อสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รัก เพื่อนพนักงานก็ได้ร่วมแสดงความเสียใจ และร่วมเป็นเจ้าภาพสวดพระอภิธรรมศพ พร้อมทั้งมอบเงินช่วยเหลือในการจัดพิธี
 - 2.2) **สังคมภายนอก** บริษัทจัดกิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานเอื้อเฟื้อต่อสังคมและชุมชนอย่างต่อเนื่อง เช่น งานมอบทุนการศึกษา และบริจาคอุปกรณ์สิ่งของ เสื้อผ้า อุปกรณ์กีฬา หนังสือ และเครื่องเขียนต่างๆ ให้แก่เด็กนักเรียนและโรงเรียนที่ขาดแคลน หรือมูลนิธิต่างๆ ที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ต่อไป
- 3) **Happy Heart** : กิจกรรมส่งเสริมการมีน้ำใจและเอื้อเฟื้อซึ่งกันและกัน และเอื้อเฟื้อน้ำใจจากภายในสู่ภายนอก ได้แก่ การทำบุญในกิจกรรมต่างๆ อาทิเช่น ทำบุญตักบาตรเนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่ ทำบุญครบรอบการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า MRT การบริจาคสิ่งของให้กับวัด การฟังบรรยายธรรม กิจกรรมบริจาคโลหิตให้สภากาชาดไทย การจัดงานพิธีทอดกฐินสามัคคีประจำปี กับวัดที่ตั้งอยู่ในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำบุญ รักษาศาสนา และสร้างพฤติกรรมในการให้ของพนักงาน อันเป็นความสุขทางใจอันพึงได้จากการทำบุญ และเป็นสิ่งยึดเหนี่ยวจิตใจในการทำงานให้กับพนักงาน นอกจากนี้ ยังเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าด้วย
- 4) **Happy Relax** : กิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานได้ผ่อนคลายและมีโอกาสได้แสดงความสามารถ เช่น กิจกรรม **“เลี้ยงขอบคุณพนักงานประจำปี”** การแสดงดนตรีของพนักงาน และการแสดงกิจกรรมบนเวที เป็นต้น
- 5) **Happy Family** : กิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานได้มีกิจกรรมร่วมกัน และสร้างความผูกพันกันเสมือนเป็นครอบครัวเดียวกันทั้งในชีวิตส่วนตัวและชีวิตการทำงาน ซึ่งกิจกรรมที่บริษัทจัดขึ้นได้ให้พนักงานมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์ประเพณีไทย และส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้แข็งแรง ได้แก่ กิจกรรม **“สงกรานต์รวมใจ สืบสานประเพณีไทย”** โดยได้จัดขบวนแห่พระและรดน้ำขอพรจากผู้บริหาร เป็นต้น
- 6) **Happy Money** : กิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานรู้จักการบริหารการเงิน ใช้ชีวิตแบบพอเพียง รู้จักใช้ รู้จักเก็บและไม่มีหนี้สิน เช่น โครงการคลินิกกฎหมายเพื่อพนักงาน เพื่อให้พนักงานได้รับคำปรึกษาด้านกฎหมายที่ถูกต้อง เหมาะสม โดยไม่มีค่าใช้จ่าย และโครงการ Happy Hour by Happy Workplace ที่เปิดโอกาสให้พนักงานและครอบครัวจำหน่าย สินค้า ขนม อาหารว่าง และงานประดิษฐ์ต่างๆ ที่พนักงานและครอบครัวทำเอง มาจำหน่ายที่ห้องอาหารของบริษัทได้ โดยไม่มีค่าใช้จ่าย ตลอดจนกิจกรรม **“Marketplace”** ที่บริษัทจัดอย่างสม่ำเสมอเพื่อจำหน่ายสินค้าราคาพิเศษให้กับพนักงาน หรือการให้ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์แก่พนักงานในเรื่องการออมทรัพย์ หรือการบริหารหนี้สินจากสถาบันการเงินต่างๆ เป็นต้น
- 7) **Happy Soul** : กิจกรรมที่ส่งเสริมให้พนักงานได้ใช้หลักธรรมะในการดำเนินชีวิต ทั้งในชีวิตส่วนตัวและชีวิตการทำงาน ซึ่งกิจกรรมที่บริษัทจัดขึ้น ได้แก่ ให้พนักงานมีส่วนร่วมในพิธีสงฆ์ในวันสำคัญทางประเพณี กิจกรรม **“ฝึกสติเจริญสมาธิ ใจเบิกบานงานผ่อนคลาย”** โดยพนักงานร่วมกันสวดมนต์ นั่งสมาธิ และฟังการบรรยายธรรมเพื่อเสริมสร้างความพร้อมในการทำงาน ทั้งทางร่างกายและจิตใจ มีสมาธิในการทำงานผ่านการทำกิจกรรมในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น
- 8) **Happy Brain** : กิจกรรมส่งเสริมความรู้ให้พนักงาน ซึ่งมีหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ รูปแบบการส่งเสริมความรู้ผ่านช่องทางการสื่อสารภายในเพื่อเป็นอาหารสมองให้พนักงานทันต่อข่าวสารต่างๆ

ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา อาทิเช่น การดูแลสุขภาพ รายงานติดตามสถานการณ์โรคติดต่อที่เกิดขึ้นใหม่ๆ การให้ความรู้ผ่านบทความของสถาบันการเงิน และความรู้อื่นๆ ที่มีประโยชน์ในการดูแลตนเองและสามารถนำไปปรับใช้ในชีวิตประจำวันของพนักงานได้

“โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน” บริษัทได้มีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร โครงสร้างระดับตำแหน่งงาน เส้นทางความก้าวหน้า (Career Path) และโครงสร้างเงินเดือนของพนักงานให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานให้กับพนักงาน ประกอบกับการเพิ่มจำนวนบุคลากรอย่างน้อย 3 เท่าตัว เพื่อรองรับการให้บริการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง รวมถึงโอกาสในการเป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าในเส้นทางใหม่ที่จะเกิดขึ้น ดังนั้นการบริหารทรัพยากรบุคคลเป็นเรื่องที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง บริษัทจึงจำเป็นต้องกำหนดแนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านทรัพยากรบุคคลให้มีความชัดเจนและเป็นรูปธรรมมากขึ้น เพื่อรักษาบุคลากรปัจจุบัน และสรรหาพนักงานใหม่ให้เพียงพอต่อการขยายตัว พร้อมทั้งพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานใหม่และพนักงานปัจจุบัน และปรับเปลี่ยนลักษณะงานให้มีความเหมาะสม รวมถึงการโอนย้ายพนักงานเพื่อให้มีความเหมาะสมตามความรู้ ความสามารถ และเพิ่มโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานมากยิ่งขึ้น

“การพัฒนาศักยภาพพนักงาน” บริษัทมุ่งเน้นในการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรทั้งภายใน และภายนอกองค์กร เพื่อรักษาองค์ความรู้หลักให้อยู่กับองค์กร และเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรเพื่อก้าวไปสู่การให้บริการรถไฟฟ้าที่มีคุณภาพระดับสากล โดยมีการฝึกอบรมดังนี้

1) การจัดการความรู้ขององค์กร (Knowledge Management : KM)

บริษัทดำเนินโครงการบริหารจัดการความรู้ (Knowledge Management Project) ซึ่งเป็นแผนกลยุทธ์ในระยะกลาง (KM Roadmap) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการบ่งชี้องค์ความรู้หลักที่สำคัญและจำเป็นขององค์กร และเพื่อให้มีการจัดเก็บความรู้อย่างเป็นระบบ อำนวยความสะดวกให้พนักงานทุกคนสามารถเข้าถึงแหล่งความรู้ได้อย่างทั่วถึง มีการนำความรู้เหล่านั้นมาแลกเปลี่ยนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนกระทั่งสามารถสร้างองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ได้ (Learning Organization) นอกจากการบริหารจัดการองค์ความรู้หลักเกี่ยวกับการเดินรถแล้ว บริษัทยังต้องการจะส่งเสริมให้เกิดชุมชนแห่งการเรียนรู้ (Community Of Practice : CoPs) เพื่อให้เกิดการเรียนรู้และถ่ายทอดประสบการณ์ในการทำงาน ปัญหา รวมทั้งแนวทางการแก้ไขและปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อให้เกิดแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด

2) โครงการอบรมหลักสูตรจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจ

การอบรมหลักสูตรนี้ ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบในการทำงานในหน้าที่ของตนเอง โดยมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามแนวทางเบื้องต้นที่ได้กำหนดไว้ในคู่มือจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัท ซึ่งเป็นแนวทางการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ภารกิจและวัฒนธรรมขององค์กร ที่ต้องการจะบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตของพนักงาน และมีการทบทวนเนื้อหาของหลักสูตรและทดสอบความรู้ด้วยสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning & E-Exam) และจัดให้มีการทดสอบความรู้ให้แก่พนักงานที่เกี่ยวข้องเป็นประจำทุกปี ปีละ 1 ครั้ง

3) การฝึกอบรมและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรประจำปี (Annual Training & Development)

บริษัทมีแนวคิดในการพัฒนาศักยภาพของพนักงานด้วยการปรับปรุงแผนการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน (Training Roadmap) ของพนักงานทุกระดับ ได้แก่ ระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้พื้นฐานและทักษะเบื้องต้นที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงาน ทั้งในส่วนของความรู้ด้านทักษะในการปฏิบัติงานเฉพาะตำแหน่ง (Technical Skill) และทักษะการบริหารและการจัดการทั่วไป (Soft Skill) ซึ่งทั้ง 2 หลักสูตร

ได้รับการกำหนดเป็นหลักสูตรพื้นฐานภาคบังคับ (Mandatory Program) สำหรับพนักงานใหม่ ได้แก่ หลักสูตรปฐมนิเทศ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบริษัท และความรู้ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า รวมถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ หลักสูตรความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน หลักสูตรเกี่ยวกับระบบบริหารคุณภาพ เป็นต้น และสำหรับพนักงานเดิมที่เป็นพนักงานประจำ จะได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรทบทวนความรู้พื้นฐานต่างๆ ทุกปี ซึ่งทั้งหมดนี้ก็เพื่อให้พนักงานได้นำความรู้ที่ได้รับไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานและการปรับตัวให้เข้ากับวัฒนธรรมองค์กร ซึ่งเป็นการสร้างความภาคภูมิใจและพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร

2. ผลลัพธ์และบริการ

ด้วยความมุ่งมั่นที่จะเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนชั้นนำของโลก ด้วยคุณภาพการบริการที่ประทับใจ บริษัทจึงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาการให้บริการเทียบท่าระบบขนส่งมวลชนชั้นนำของโลก ด้วยการยกระดับคุณภาพการให้บริการให้เป็นที่ประทับใจแก่ลูกค้าผู้ใช้บริการ ดังนั้น บริษัทจึงเอาใจใส่ในการดูแลลูกค้าผู้ให้บริการในทุกด้าน พร้อมทั้งปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพการบริการอย่างต่อเนื่องตามผลการสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้โดยสารที่มีต่อคุณภาพการบริการของรถไฟฟ้า MRT ประจำปี ผลการตรวจติดตามกระบวนการภายใน ผลการตรวจติดตามจากหน่วยงานภายนอก เป็นต้น เพื่อสร้างความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT แก่ลูกค้าผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญ อันจะนำไปสู่ความประทับใจที่มีต่อการใช้บริการ และด้วยภารกิจของบริษัทที่มุ่งมั่นในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้และตรงเวลา จึงได้ถูกนำมาประยุกต์สู่แผนการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มมูลค่าการให้บริการ ดังนี้

- 1) การสร้างคุณค่าด้านความปลอดภัย บริษัทให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความปลอดภัย ทั้งต่อผู้โดยสาร พนักงาน ผู้รับเหมา รวมไปถึงผู้ที่อยู่ในระบบรถไฟฟ้ามหานครทั้งหมด จึงได้นำระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ได้แก่ มาตรฐาน OHSAS/TIS 18001 นอกจากนี้ ยังได้เข้าแจ้ง Lloyd's Register Rail (LR) มาเป็นบริษัทที่ปรึกษาด้านความปลอดภัย เพื่อให้คำแนะนำในการบริหารความเสี่ยงและการนำเทคนิคในการบริหารความปลอดภัยใหม่ๆ มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานของบริษัทให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุในการทำงาน รวมถึงสถิติการได้รับบาดเจ็บของผู้โดยสารระหว่างการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยที่ผ่านมา บริษัทได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่น ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ระดับประเทศ ปี 2556 - 2557 ต่อเนื่องติดกัน 2 ปี
- 2) การสร้างคุณค่าด้านความสะดวก เนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีความรวดเร็ว และมีตารางเวลาในการให้บริการที่แน่นอน ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทาง เพราะสามารถคาดการณ์เวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ค่อนข้างแม่นยำและสามารถวางแผนการเดินทางได้ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการสร้างคุณค่าด้านความสะดวกในการให้บริการ ตั้งแต่เข้าสถานี การเข้าใช้บริการ จนกระทั่งออกจากสถานี โดยบริษัทได้เตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารผู้ให้บริการในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องระบบการให้ข้อมูล ระบบการเชื่อมต่อระบบบัตรโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในสถานีรถไฟฟ้า
- 3) การสร้างคุณค่าด้านความรวดเร็ว เนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่นำเสนอบริการด้วยความรวดเร็ว และยังเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ประชาชนเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ดังนั้น บริษัทจึงส่งเสริมการบริการด้านอื่น ตั้งแต่ผู้โดยสารเดินเข้ามาในสถานี จนกระทั่งเดินออกจากสถานี ที่มีความรวดเร็ว โดยการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการ ตั้งแต่ขั้นตอนที่ผู้โดยสารเดินทางเข้าใช้บริการภายในสถานีและระหว่างการให้บริการ จากการลดบางขั้นตอนที่ซ้ำซ้อน หรือก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่จำเป็น หรือเพิ่มบางขั้นตอนที่ก่อให้เกิดความประทับใจต่อ

ผู้โดยสารมากขึ้น เช่น ระบบการจัดการปริมาณผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วนบริเวณขึ้นชานชาลา การให้บริการที่รวดเร็วในช่วงที่มีผู้โดยสารคับคั่งหรือช่วงงานนิทรรศการ การให้บริการออกบัตรโดยสารหรือเติมเงินบัตรโดยสาร โดยพนักงานที่รวดเร็วและให้คำแนะนำที่ชัดเจน เป็นต้น

- 4) การสร้างคุณค่าด้านความเชื่อถือได้ บริษัทให้ความสำคัญในเรื่องการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือในการเข้ามาใช้ระบบรถไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว โดยบริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เช่น มีการกำหนดแผนการบำรุงรักษาและทดสอบอุปกรณ์งานระบบทั้งในรูปแบบ Preventive และ Corrective การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ต่างๆ เป็นประจำทุกปี โดยเป็นการจำลองสถานการณ์ร่วมกับหน่วยงานภายในและหน่วยงานฉุกเฉินภายนอก การปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัย และมีการปฏิบัติต่อผู้โดยสาร อย่างมีจริยธรรม และเสมอภาค นอกจากนี้ ทางบริษัทยังรับฟังข้อร้องเรียนจากลูกค้า เพื่อนำไปปรับปรุง ให้ได้รับการบริการที่ดีขึ้นต่อไป โดยความสามารถในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ได้ประเมินจาก Train Service Delivery ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทมีความสามารถในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT มากกว่า 99% มาโดยตลอด โดยในปี 2559 บริษัทมีความสามารถให้บริการรถไฟฟ้า (Train Service Delivery) คิดเป็น 99.78% จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.70%
- 5) การสร้างคุณค่าด้านการให้บริการตรงต่อเวลา จากการกำหนดตารางเวลาในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่ชัดเจนและสามารถให้บริการได้ตามตารางเวลาที่กำหนดไว้ จะส่งผลให้ผู้โดยสารสามารถบริหารจัดการเวลาในการเดินทางและดำเนินการกิจต่างๆ ได้ง่ายขึ้น และยังส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและจิตใจของผู้โดยสารโดยตรง ซึ่งการให้บริการตรงต่อเวลาสามารถประเมินได้จากการเทียบจุดของรถไฟฟ้าในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 นาที (Train Punctuality (Delay within 5 Min.)) โดยในปี 2559 บริษัทมีความสามารถการเทียบจุดของรถไฟฟ้าในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 นาที (Train Punctuality (Delay within 5 Min.)) คิดเป็น 99.93% จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.75%

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

3. คู่ค้า

บริษัทมีนโยบายการปฏิบัติต่อคู่ธุรกิจอย่างเป็นธรรมและส่งเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจการปฏิบัติ การพัฒนาตามกรอบแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนในภาคธุรกิจของบริษัทซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจมีความแข็งแกร่ง และหากห่วงโซ่ทางธุรกิจ (Business Supply Chain) ของบริษัทมีความแข็งแรงแล้ว ย่อมส่งผลให้บริษัท เติบโตได้อย่างมั่นคง

การปฏิบัติทางธุรกิจอย่างเป็นธรรมมุ่งเน้นการปฏิบัติใดๆ อย่างมีจริยธรรมของบริษัทกับองค์กรอื่นหรือภาครัฐ ทั้งที่เป็น คู่ค้า คู่ธุรกิจ คู่สัญญา คู่แข่ง รวมถึงการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเหล่านี้ โดยมุ่งเน้นที่การต่อต้านการคอร์รัปชัน ความรับผิดชอบต่อสาธารณะ การแข่งขันอย่างยุติธรรม การสนับสนุนความรับผิดชอบต่อสังคม และการเคารพต่อสิทธิทางทรัพย์สิน โดยมุ่งเน้นแนวทางและแนวปฏิบัติที่บริษัทกระทำต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ทางธุรกิจ เช่น การดำเนินธุรกรรมใดๆ ต่อคู่ค้า/ผู้ส่งมอบ และคู่แข่ง ภายใต้แนวทางการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม โปร่งใส การส่งเสริมการใช้แรงงานที่ถูกต้อง และการส่งเสริมการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

ความปลอดภัยของพนักงานและผู้รับเหมา

บริษัทมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับกฎหมายไทย และมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศ และระดับสากล ได้แก่ TIS 18001 : 2011 และ มาตรฐาน OHSAS 18001 : 2007 ซึ่งได้รับการตรวจประเมินเพื่อรับรองมาตรฐานโดยบริษัท ทูฟ นอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด วัตถุประสงค์หลักเพื่อดูแลสวัสดิภาพ ในการปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ของพนักงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน ในระบบรถไฟฟ้า รวมถึงมีการจัดทำเอกสารปลอดภัยออนไลน์ (Plod Online) เพื่อสื่อสารกับพนักงาน ให้ตระหนักใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม

4. สังคม

เนื่องด้วยบริษัทเป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) หรือรถไฟฟ้า MRT ที่ครอบคลุมเส้นทางสำคัญ ในกรุงเทพมหานคร และนนทบุรี ดังนั้นชุมชนที่อยู่บริเวณเส้นทางให้บริการ จึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียอีกกลุ่มหนึ่งที่บริษัทให้ความสำคัญ การให้บริการที่ไม่สร้างผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนและสังคม รวมถึงการส่งเสริมและพัฒนาชุมชนและสังคมในพื้นที่ที่ดำเนินธุรกิจ และสามารถสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น จึงนับเป็นความรับผิดชอบต่อที่สำคัญในฐานะของการเป็นพลเมืองที่ดีของบริษัท

ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดเป้าหมายที่การพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนเป็นหลัก โดยเน้นการพัฒนา คุณภาพชีวิตที่ดีออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจของครอบครัวและชุมชน ด้านสุขภาพกายของคนในชุมชน ด้านสุขภาพใจและด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชน และบริษัท เชื่อมั่นว่า บัณฑิตที่ดีเหล่านี้จะก่อให้เกิดผลเชิงบวกต่อคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนและส่งผลต่อสังคมที่ดีขึ้นในอนาคต ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทได้จัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้กับชุมชน และสังคม อาทิ โครงการส่งเสริมการบริการในด้านการศึกษา (MRT พาน้องพิชิต GAT) โครงการร่วมมือกับภาครัฐและเอกชนในการให้ความรู้เกี่ยวกับการดูแลสุขภาพและความปลอดภัยในการใช้รถไฟฟ้า MRT (โครงการ M Care สุขภาพดีชีวิตปลอดภัย) โครงการจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริม ศิลปะและวัฒนธรรม (เช่น กิจกรรมวันเด็ก กิจกรรมวันสงกรานต์) โครงการส่งเสริมความสำคัญของสถาบันครอบครัว ชุมชน องค์กรพัฒนาเอกชน รวมทั้งสถาบันศาสนา (เช่น กิจกรรมวันพ่อ วันแม่ วันผู้สูงอายุ กิจกรรมกฐินสามัคคี) และกิจกรรมส่งเสริมสังคมภายใน ภายใต้โครงการ Happy Society

5. สิ่งแวดล้อม

บริษัทมุ่งมั่นดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องตามมาตรฐาน ISO 14000 โดยได้มีการดำเนินการป้องกันและควบคุมมลภาวะ การลดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน บนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้าน คือด้านสังคม (Society) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) และด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยที่ผ่านมา ได้ยึดมั่นในแนวทางการดำเนินธุรกิจ ที่มุ่งเน้นการใช้นวัตกรรมที่ช่วยอนุรักษ์พลังงานควบคู่ไปกับการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ตามนโยบายอนุรักษ์พลังงาน และคู่มือการจัดการพลังงาน (Energy Management Manual) และกำหนดให้มีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแผนตรวจติดตามคุณภาพ สิ่งแวดล้อมพร้อมนำส่งรายงานผลการปฏิบัติ ตามมาตรการให้กับสำนักนโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีการใช้ทรัพยากร หมุนเวียน เพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน เช่น โครงการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ โครงการคืนบัตรรถไฟฟ้า โครงการแปรรูปกระดาษและหมุนเวียนนำกลับมาใช้ใหม่

สำหรับปี 2559 ได้ดำเนินงานตามแผนโครงการประหยัดพลังงาน เพื่อการประหยัดพลังงาน และเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ให้ได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ต่อไป โดยดำเนินงานโครงการหลัก คือ

- 1) ควบคุมการเดินระบบปรับอากาศหลักที่สถานีให้เหมาะสม โดยเลือกเดินระบบปรับอากาศหลักชุดที่มีการใช้กำลังไฟฟ้าต่ำ และสามารถทำความเย็นให้กับพื้นที่ได้ตามความต้องการที่สถานีสวนจตุจักร และสถานีห้วยขวาง
- 2) จัดกิจกรรมส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน แก่พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ทุกคน โดยการนำไปดูงานที่องค์กรหรือบริษัทชั้นนำอื่น ที่มีการดำเนินงานเรื่องการประหยัดพลังงานประสบความสำเร็จ เพื่อเป็นแนวทางในการนำมาปรับปรุงการทำงานให้องค์กรมีการใช้พลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป และนำไปสู่ภาพลักษณ์ คือ “BEM คือ องค์กรชั้นนำแห่งหนึ่งที่ทำให้ความสำคัญในเรื่องการสนับสนุนการลดการใช้พลังงานให้กับประเทศ”

สำหรับปี 2560 มีแผนการดำเนินงานโครงการประหยัดพลังงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาระบบการจัดการพลังงานอย่างยั่งยืน ดังนี้

- 1) โครงการติดตั้งหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดฟลูออเรสเซนต์ ที่ 9 สถานี (ส่วนใต้)
- 2) โครงการจัดทำ Energy Baseline ที่สถานีเพื่อประเมินประสิทธิภาพของการจัดการพลังงานขององค์กร
- 3) จัดกิจกรรมส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน แก่พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ทุกคน

การส่งเสริมวัฒนธรรมด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรมที่ช่วยอนุรักษ์พลังงานควบคู่ไปกับการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยกำหนดเครื่องมือในการดำเนินการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด อาทิ คู่มือการจัดการพลังงาน แผนการอนุรักษ์พลังงานประจำปี โดยที่ผ่านมา บริษัทได้สร้างนวัตกรรมในการทำงานเพื่อลดปริมาณการใช้พลังงานในการให้บริการการเดินทางอย่างต่อเนื่อง และมีการเทคโนโลยีมาเพื่อช่วยประหยัดต้นทุนในการให้บริการเดินทาง ซึ่งเป็นการอนุรักษ์พลังงานควบคู่กับการรักษาสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การให้ความสำคัญในการกำหนดและออกแบบรถไฟฟ้ามอเตอร์ในส่วนของสายใหม่ๆ ที่ดูแล ให้ระบบรถไฟฟ้ามอเตอร์มีโครงสร้าง มีอุปกรณ์ต่างๆ ในตัวรถไฟฟ้ามอเตอร์และระบบควบคุม ให้มีผลการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และในส่วนของอุปกรณ์หลักในสถานีก็มีการนำเอาเทคโนโลยี VSD (Variable Speed Drive) มาใช้ควบคุมการทำงานของระบบปรับอากาศภายในสถานี การศึกษานำหลอดไฟฟ้ามอเตอร์หลอดไฟฟ้ามอเตอร์ LED มาทดสอบเพื่อใช้ทดแทนหลอดไฟฟ้ามอเตอร์หลอดไฟฟ้ามอเตอร์แบบธรรมดาที่ใช้พลังงานไฟฟ้ามากกว่า เพื่อเป็นการประหยัดพลังงานไฟฟ้าในสถานี โครงการแลกเปลี่ยนแนวทางการจัดการพลังงานกับหน่วยงานในระดับสากล จาก NOVA group of metros เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทยังส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างและปลูกจิตสำนึกเรื่องการประหยัดพลังงานและการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด กิจกรรมส่งเสริมอนุรักษ์พลังงาน พร้อมกับมุ่งมั่นในการสร้างภาพลักษณ์ของรถไฟฟ้ามอเตอร์ไฟฟ้าคือทางเลือกใหม่ในการเดินทาง เพื่อลดปัญหาจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศสิ่งแวดล้อม(ควันรถ) และ ลดการใช้พลังงานของประเทศ (น้ำมันเชื้อเพลิง) และถือเป็นองค์กรชั้นนำแห่งหนึ่งที่สำคัญในเรื่องการสนับสนุนการลดการใช้พลังงานให้กับประเทศ

10.2.2.4 กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR after process) ในปีที่ผ่านมา

“โครงการคืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน” บริษัทมุ่งมั่นในการรักษาสีสิ่งแวดล้อม ควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคม เพื่อการพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน และสามารถตอบสนองความต้องการของชุมชนทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม อย่างครบถ้วน ด้วยการดำเนินกิจกรรมที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือสังคมควบคู่ไปกับการรักษาสีสิ่งแวดล้อม ภายใต้ชื่อโครงการ “คืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน” เชิญชวนให้ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ร่วมคืนบัตรโดยสารชนิดบัตรจำกัดวันที่ยังไม่หมดอายุแล้ว บัตรโดยสาร 1 ใบ มีค่าแทนเงินบริจาค 10 บาท เพื่อนำเงินทุนไปใช้ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชน ผ่านการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการและความเป็นอยู่ของชุมชน อาทิ การจัดกิจกรรม Share 2 child

เพื่อน้องฉลาดคิด โดยการนำเยาวชนเรียนรู้ระบบการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อทัศนศึกษาตามสถานที่ต่างๆ และการจัดกิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวิตปลอดภัย ร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร เพื่อให้ความรู้ด้านสาธารณสุขแก่ผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป รวมถึงกิจกรรมเพื่อสังคมกรณีพิเศษอื่นๆ อีกด้วย โครงการฯ นี้ จึงเปรียบเสมือนกำลังใจจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ทุกท่าน บริษัทมีความมุ่งมั่นสร้างสรรค์และมีส่วนร่วมผลักดันการพัฒนาคุณภาพชีวิตของสังคมควบคู่ไปกับการช่วยกันรักษาสีเขียวแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของทุกคนในสังคม และเพื่ออนาคตที่สดใสของลูกหลานของเราที่จะพัฒนาและเจริญเติบโตต่อไปอย่างยั่งยืน

โดยในปี 2559 บริษัทได้นำเงินทุนที่ได้รับจากโครงการฯ ดังกล่าว ไปดำเนินกิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพในด้านต่างๆ ของชุมชนรายล้อมเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ทั้งโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1. กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษา

“กิจกรรม Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด”

วันที่ 9 มกราคม 2559	บริษัทร่วมกับศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี ออกบุญกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติประจำปี 2559 โดยการจัดกิจกรรมเสริมสร้างทักษะความรู้นอกห้องเรียน เกี่ยวกับการใช้บริการระบบ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-เตาปูน) ให้แก่เด็ก เยาวชนและประชาชนที่มาร่วมกิจกรรม ได้แก่ กิจกรรม ตอบสนุก คิดสนั่น / กิจกรรมแต้มสีสนั่น น้องเอ็มสดใส / กิจกรรมทอยสนุกไปกับรถไฟฟ้า MRT กิจกรรมดังกล่าวจะช่วยเสริมสร้างทักษะความรู้นอกห้องเรียน เพิ่มความคิดสร้างสรรค์ สนุกไปกับรถไฟฟ้า MRT พร้อมมอบของให้แก่เยาวชนที่ขาดแคลน และยังออกบุญแจกไอศกรีมและน้ำดื่มฟรีตลอดงานอีกด้วย
วันที่ 4 มีนาคม 2559	บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียน และครูอาจารย์จากโรงเรียนวัดประชาศรีธาราธรรม จังหวัดกรุงเทพมหานคร ตั้งอยู่แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สถานีวงศ์สว่าง) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายให้ได้ทดลองใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์เรียนรู้ด้านพระพุทธศาสนา ร่วมทำกิจกรรมเสริมสร้างสมาธิปัญญา ณ วัดไตรมิตรวิทยารามวรวิหารและพิพิธภัณฑ์พระพุทธศาสนา วัดเทพศิรินทราวาส
วันที่ 19 สิงหาคม 2559	บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียน และครูอาจารย์จากโรงเรียนวัดมะเดื่อ จ.นนทบุรี ซึ่งตั้งอยู่แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สถานีสามแยกบางใหญ่และสถานีบางพลู) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายให้ได้ทดลองใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์ท่องเที่ยวเรียนรู้ด้านพุทธศาสนาตามแบบนิกายเถรวาท เข้าชมความสวยงามของสถาปัตยกรรมวัดจีน ณ วัดบรมราชากาญจนานิกะกอนุสรณ์ (วัดเล่งเน่ยยี่ 2) จ.นนทบุรี และพิพิธภัณฑ์เด็กกรุงเทพ เพื่อเปิดจินตนาการ สร้างแรงบันดาลใจให้แก่เยาวชน

วันที่ 4 กันยายน 2559	บริษัทร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท บางกอก เมโทร เน็ตเวิร์ค จำกัด (BMN) จัดกิจกรรม “MRT พาน้องพิชิต GAT ปี 8.1” เนื่องในวาระการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จึงเปิดโอกาสให้นักเรียน ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้เรียนรู้เพิ่มเติม เพื่อนำไปใช้เตรียมการทดสอบความถนัดทั่วไป (GAT) สำหรับการเข้าศึกษาต่อ ระดับมหาวิทยาลัย เพื่อเป็นการสนับสนุนการศึกษาของเยาวชนไทย อีกทั้งยังเป็นการสานต่อเจตนารมณ์ของบริษัทที่มีความมุ่งมั่นในการช่วยเหลือสังคม โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาการศึกษาของกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเยาวชน อันจะเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศชาติในอนาคต
16 กันยายน 2559	บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียน และครูอาจารย์จากโรงเรียนวัด บางรักใหญ่ จ.นนทบุรี ซึ่งตั้งอยู่แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สถานีบางรักใหญ่) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายให้ได้ทดลองใช้บริการ รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์ ท่องแหล่งเรียนรู้ด้านอารยธรรมไทย เพื่อเสริมความรู้ตามหลักสูตรการเรียนการสอนวิชาประวัติศาสตร์ ภาษา และวรรณคดี ณ หอไทยนิทัศน์ ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ปิดท้ายด้วย กิจกรรมสนุกๆ พาน้องๆ เพลิดเพลินไปกับภาพวาดเสมือนจริงที่พิพิธภัณฑ์ภาพวาด 3 มิติ แห่งแรกของกรุงเทพ (Art in Paradise Bangkok) เสริมสร้างการเรียนรู้ และฝึกฝนการสังเกต ผ่านการสัมผัสจากภาพวาดจริง
6 ตุลาคม 2559	บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียน และครูอาจารย์ จากโรงเรียน ชุมชนวัดสมรโกฏิ จ.นนทบุรี ซึ่งตั้งอยู่แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สถานียานนาวา 1) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายให้ได้ทดลองใช้ บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์ ท่องแหล่งเรียนรู้ด้านวิทยาศาสตร์ ณ พิพิธภัณฑ์เด็กกรุงเทพ เพื่อเปิดจินตนาการ สร้างแรงบันดาลใจให้แก่เยาวชน
18 พฤศจิกายน 2559	บริษัทจัดกิจกรรมร่วมกับคณะเด็กนักเรียน และครูอาจารย์ จากโรงเรียน ธรรมสิริศึกษา (วัดน้อยนอก) จ.นนทบุรี ซึ่งตั้งอยู่แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สถานีสะพานพระนั่งเกล้า) ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมาย ได้ทดลองใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และสายเฉลิมรัชมงคล เพื่อเดินทางไปเปิดประสบการณ์ ท่องแหล่งเรียนรู้ด้านประวัติศาสตร์ ยุคกรุงศรีอยุธยา จนถึงยุครัตนโกสินทร์ ณ อาคารนิทรรศน์รัตนโกสินทร์ ถนนราชดำเนิน

2. กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสาธารณสุข

“กิจกรรม M Care สุขภาพดี ซีวีปลอดภัย” บริษัทร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร จัดกิจกรรมออกบูธแสดง นิทรรศการให้ความรู้ในด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และบริการตรวจสุขภาพฟรีให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT รวมถึงกลุ่มประชาชนที่พักอาศัยอยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT รวมถึงชุมชนใกล้เคียง ดังนี้

- การออกบูธให้ความรู้และรับบริการตรวจสุขภาพ จากโรงพยาบาลเอกชน การออกบูธแสดงนิทรรศการ และให้ความรู้เรื่องการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกวิธีและปลอดภัย (โดยส่วนความปลอดภัยและ

คุณภาพ) อาทิเช่น การแจ้งเตือนให้ระมัดระวังผู้ไม่หวังดีล้วงกระเป๋า ความปลอดภัยในการใช้บันไดเลื่อน เป็นต้น พร้อมบอร์ดแนะนำกิจกรรมเพื่อสังคมของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

- ผู้โดยสารลงทะเบียนรับคู่มือเพื่อไปร่วมกิจกรรมตามบูธต่างๆ และนำคู่มือดังกล่าวมาจับรางวัลภายในงาน ได้แก่ บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT จำนวน 50 รางวัล/ละ 50 บ. รวมมูลค่า 2,500 บ. ตึกตานี๋ M /Flash drive พัด พวงกุญแจ ถุงผ้า สมุดโน้ต เป็นต้น
- **บริการนวดเพื่อสุขภาพฟรี** จากมูลนิธิคอลฟิลด์เพื่อคนตาบอดในพระราชูปถัมภ์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี
- **บริการตรวจสุขภาพ (แม่)** และให้คำแนะนำในการดูแลสุขภาพ ด้วยศาสตร์การแพทย์แผนจีน โดยอาจารย์แพทย์จีน วิทยาลัยการแพทย์ทางเลือก มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
- **บริการตรวจสุขภาพ (แม่ไฟฟ้า)** ตรวจสุขภาพตามธาตุเจ้าเรือน ตรวจแรงบีบมือ ตรวจวัดสายตาเบื้องต้น จาก ร.พ.กล้วยน้ำไท
- **ตรวจน้ำตาลในเลือด ตรวจวัดความดันโลหิต ประเมินความเสี่ยง ปรีกษาสุขภาพกับพยาบาลวิชาชีพ** จาก ร.พ.บางโพ
- **สอนและสาธิตวิธีตรวจหามะเร็งเต้านมเบื้องต้น** จาก โรงพยาบาลจุฬารัตน์
- **“ผจญภัยแดนไร้พุง”** กับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- **สาธิตการทำอาหารเพื่อสุขภาพ** พร้อมทั้งให้ความรู้ในเรื่องโภชนาการ จาก ร.พ.อินเตอร์เมดิคัล แคร่แล็บ จำกัด
- **ตรวจสุขภาพช่องปากและฟันเบื้องต้น** จาก คณะทันตแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
- **วิทยาลัยการแพทย์แผนตะวันออก มหาวิทยาลัยรังสิต** บริการตรวจสุขภาพ คำแนะนำในการดูแลสุขภาพด้วยศาสตร์การแพทย์แผนไทยและแพทย์แผนจีน

3. กิจกรรมส่งเสริมสาธารณประโยชน์อื่นๆ

“งานทอดกฐินสามัคคีประจำปี 2559” บริษัทร่วมกับชุมชนรายรอบเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) พร้อมด้วยคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมเป็นเจ้าภาพในการทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2559 ณ วัดมะเดื่อ จังหวัดนนทบุรี เพื่อร่วมสมทบทุนบูรณะ ภูมิ สนาสนะ และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา โดยผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT มีจิตศรัทธาร่วมทำบุญกับบริษัทรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 817,000 บาท

“กิจกรรมคืนบัตรฯ ลุ้นโชคกับ MRT” กิจกรรมการณรงค์ให้ผู้โดยสารเกิดการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “คืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสีเขียวแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน” มากขึ้น โดยการแจกของบัตรโดยสารของโครงการฯ แก่ผู้โดยสารที่ออกบัตรโดยสารหรือแสดงบัตรโดยสารชนิดจำกัดวัน ประเภท 1 วัน 3 วัน หรือ 30 วัน จากนั้นกรอกชื่อ-ที่อยู่บนซองบัตรโดยสารของโครงการ พร้อมบรรจุบัตรโดยสารประเภท 1 วัน 3 วัน หรือ 30 วัน ที่หมดมูลค่าแล้ว หย่อนลงกล่องรับคืนบัตรโดยสารของโครงการฯ เพื่อลุ้นรับรางวัล

“MRT ร่วมถวายความอาลัย บริการน้ำดื่มฟรีให้กับประชาชน” บริษัททางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) น้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ อันหาที่สุดมิได้ ร่วมถวายความอาลัย พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหาจักรีบรมราชูปถัมภ์ จักรีนถุณดินทร สยามินทร์ราชธิราช บรมนาถบพิตร โดยตั้งจุดบริการน้ำดื่มฟรีให้กับประชาชน ที่เดินทางมาร่วมถวายบังคมพระบรมศพ เบื้องหน้าพระบรมโกศ ในวันที่ 29 - 30 ต.ค. 59 ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีหัวลำโพง ทางออกประตู 2

10.3 นโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

10.3.1 นโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชันของบริษัท

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน และการป้องกันการทุจริต ทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ผ่านทางจรรยาบรรณบริษัท และบริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชัน จึงได้กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

1. พนักงานทุกระดับของบริษัทควรปฏิบัติงานด้วยความเป็นธรรม ซื่อสัตย์สุจริต และโปร่งใส ในการดำเนินธุรกิจร่วมกับหน่วยงานต่างๆ และการปฏิบัติงานนั้นต้องถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน ซึ่งอยู่ในจรรยาบรรณบริษัท
2. สนับสนุนให้ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติตามพันธสัญญาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท
3. สนับสนุนให้มีการปลูกจิตสำนึกของผู้บริหารและพนักงานให้ละเว้นการทุจริตและตระหนักถึงโทษภัยของการทุจริต
4. สนับสนุนให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่เพียงรับหรือให้การเลี้ยงรับรอง ของขวัญ และค่าใช้จ่ายอื่นใด ที่เกินความจำเป็นและไม่เหมาะสมกับบุคคลที่ทำธุรกิจกับบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต

ทั้งนี้ บริษัทซึ่งดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้มีนโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชันและการดำเนินงานตามนโยบายดังกล่าวสรุปได้ดังต่อไปนี้

10.3.2 ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

บริษัทได้กำหนดมาตรการทั้งทางวินัยและทางกฎหมายกรณีทุจริตคอร์รัปชัน ในทางวินัยจะมีกระบวนการสอบข้อเท็จจริงทางวินัยโดยคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย ตัวแทนจากแผนกทรัพยากรบุคคล แผนกต้นสังกัดของผู้กระทำผิด และจากหน่วยงานอื่น ในการพิจารณาความผิดกำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นพิจารณาลงโทษ สำหรับกรณีตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร และการเลิกจ้าง และหากความผิดเข้าข่ายยกยอกจะพิจารณาดำเนินการในทางกฎหมายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัท โดยกำหนดแนวทางไว้ ดังนี้

1. ไม่ดำเนินธุรกิจกับองค์กร หรือหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน
2. มีการลงโทษพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริต และการดำเนินคดีทางกฎหมาย

แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

บริษัทมีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ะมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสีย และไม่มีการทุจริตคอร์รัปชันทั้งภายในและภายนอก

1. บริษัทและบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อการต่อต้าน ขจัดการจ่ายหรือการรับสินบน และการคอร์รัปชัน รวมถึงการกระทำใดๆ ซึ่งขัดต่อศีลธรรมและวัฒนธรรมอันดีงาม โดยกำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรในนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณบริษัทและข้อตกลงเกี่ยวกับการทำงาน เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติร่วมกัน
2. บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงของธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานบริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และมีการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อพิจารณาระดับนโยบาย และมีฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงในระดับหน่วยงาน เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยงและแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน

รวมทั้งมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งมีการจัดทำแผนฉุกเฉินสำหรับทุกหน่วยงานใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินเพื่อสามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันที

3. ในส่วนของการดำเนินการของบริษัทเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายในการป้องกันการคอร์รัปชันนั้น นอกจากได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว บริษัทได้ปลูกจิตสำนึกป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชันภายในองค์กร โดยบริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรมด้วยวิธีการทั้งทางกายภาพและพัฒนาทางจิตที่จะช่วยให้เกิดจิตสำนึกที่ดีเพราะบริษัทเชื่อว่า การเป็นคนดีต้องเกิดขึ้นจากภายใน เช่น กิจกรรมทางวัฒนธรรม ฟังธรรม ที่บริษัทจัดต่อเนื่องตลอดปี 2559 นอกจากนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการขอรับรองการเข้าร่วมเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริตบริษัทได้ดำเนินการให้แผนกต่างๆ ทำการประเมินตนเองเพื่อระบุจุดที่ต้องปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรฐานการต่อต้านการคอร์รัปชัน ในโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต พร้อมกันนี้บริษัทได้มอบหมายให้ผู้รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลและด้านตรวจสอบภายใน จำนวน 2 คน เข้ารับการอบรมหลักสูตร Anti-Corruption : The Practical Guide (ACPG 15) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
4. บริษัทจัดทำแบบสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณทุกปี เพื่อให้ผู้บริหารทบทวนการประพฤติปฏิบัติตนตามแนวทางจรรยาบรรณ
5. บริษัทได้กำหนดความผิดสำหรับการปฏิบัติงานที่ทุจริต คอร์รัปชัน เป็นความผิดทางวินัยที่ร้ายแรง ซึ่งหากฝ่าฝืน ละเมิด จะถูกพิจารณาลงโทษสถานหนัก อันอาจถึงขั้นเลิกจ้าง โดยไม่ต้องเตือนล่วงหน้า ลักษณะความผิดดังกล่าว จำแนกได้ดังนี้
 - (1) เปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอก
 - (2) ทุจริตต่อหน้าที่ และหรือต่อบริษัทรวมถึงการให้ความร่วมมือกับผู้อื่นให้กระทำการนั้นด้วย
 - (3) ใช้ตำแหน่งหน้าที่แสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ
 - (4) รับสิ่งตอบแทนเกี่ยวกับหน้าที่การงานโดยมิชอบ
 - (5) แสดงกิริยาหยาบคาย หรือใช้วาจาก้าวร้าวข่มขู่ หมิ่นประมาท หรือทำร้ายร่างกายผู้บังคับบัญชา รวมถึงบุคคลภายนอกที่มาติดต่อหรือเกี่ยวข้องกับบริษัท

10.3.3 ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน โดยบริษัทได้ดำเนินการที่แสดงออกถึงความมุ่งมั่นในการต่อต้านคอร์รัปชัน ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยบริษัทได้ประกาศนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้กับพนักงานทุกคนได้รับทราบและเผยแพร่ในนโยบายดังกล่าวในเว็บไซต์เพื่อสื่อสารภายใน (Intranet) และเว็บไซต์หลักของบริษัทหัวขัอมบรมชัทธิบาล รวมถึงมีการจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานใหม่ทุกคนของบริษัทเพื่อให้เกิดความตระหนักและเกิดจิตสำนึกในเรื่องดังกล่าวตั้งแต่เริ่มแรกและจัดให้เป็นหลักสูตรทบทวนความรู้และทดสอบประจำปีให้กับพนักงานทุกคนอีกด้วยเพื่อทบทวนการประพฤติปฏิบัติตนตามแนวทางจรรยาบรรณ และบริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชัน โดยเปิดช่องทางให้สามารถติดต่อร้องเรียนในเรื่องที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบริษัทโดยสามารถรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบโดยตรง

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

11.1 การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในที่ดีและมีประสิทธิผล รวมทั้งแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท เพราะเชื่อว่าการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี คือการมีกระบวนการปฏิบัติงาน แผนการจัดองค์กร และระบบงานที่ดี สามารถนำมาใช้เพื่อช่วยให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์หรือภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ช่วยลดความเสี่ยงและป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระดำเนินการสอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายในให้มีประสิทธิผล โดยมีสำนักตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่สอบทานระบบการปฏิบัติงานในฝ่ายงานต่างๆ ของบริษัทตามแผนการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการใช้ทรัพยากรต่างๆ ของบริษัทอย่างคุ้มค่า สมประโยชน์ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันได้มีการควบคุมการดำเนินงานและการรายงานทางการเงินที่มีความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลา มีการปฏิบัติตามนโยบายและเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมายและข้อบังคับของทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการทบทวนความมีประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานความเป็นธรรมด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบยังมีหน้าที่ในการพิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทให้มีความถูกต้องครบถ้วนในกรณีที่เกิดรายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

11.2 การบริหารจัดการความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญในการนำระบบบริหารความเสี่ยงมาใช้ในการบริหารจัดการ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยความเสี่ยง เพื่อสามารถเตรียมพร้อมในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสมและทันเวลา รวมทั้งการจัดการอบรมให้ความรู้กับผู้บริหารและพนักงานถึงแนวทางการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้เกิดความเข้าใจและมีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร ซึ่งครอบคลุมทั้งในระดับองค์กร และระดับปฏิบัติงาน โดยฝ่ายบริหารดำเนินการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบ นำมาวิเคราะห์ผลกระทบและโอกาสที่ความเสี่ยงนั้นจะเกิดขึ้น แล้วกำหนดมาตรการป้องกันและการจัดการความเสี่ยงนั้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และสอดคล้องกับนโยบายของบริษัท นำเสนอคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสม โดยกำหนดให้มีการทบทวนระบบและประเมินประสิทธิผลของการจัดการความเสี่ยงทุกปีและในทุกช่วงเวลา ที่พบว่าระดับความเสี่ยงมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีเลขานุการคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงทำการติดตามผลเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอทุกไตรมาส และรายงานผลให้ฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงรับทราบ เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัทรับทราบโดยรวม ทั้งนี้ ปัจจัยเสี่ยงและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทได้อธิบายไว้ในหัวข้อเรื่องปัจจัยเสี่ยงหน้า 87 ถึง 92

11.3 คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในจากแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งมีการพิจารณาถึงด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบการติดตาม สรุปความเห็นได้ว่า บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ ไม่มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทอยู่รอดจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รายงานทางการเงินของบริษัทมีความถูกต้องเชื่อถือได้ สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วน

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้สอบบัญชี มีความเห็นสอดคล้องกันว่าการดำเนินงานของบริษัท เป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพ สามารถป้องกัน ทรัพย์สินของบริษัทจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้ในทางมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ

หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัท คือ นางสาววาสนา วัฒนานุกุลชัย ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์การทำงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ (รายละเอียด ปรากฏในหน้า 213 ถึง 214)

สำหรับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท คือ นายภาคภูมิ ทวีวิทยะศรี รองกรรมการผู้จัดการบริหาร และเลขานุการบริษัท ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ทางด้านกฎหมายและบัญชีที่มีความสามารถ และประสบการณ์ในงานเลขานุการบริษัท เป็นเวลานาน เป็นผู้รับผิดชอบดูแล (รายละเอียดปรากฏในหน้า 214 ถึง 215)

12. รายการระหว่างกัน

12.1 หลักการและขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยกรรมการบริษัท ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเพื่อพิจารณา ในวาระดังกล่าว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาการเปิดเผยข้อมูล ของบริษัทในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องครบถ้วน

ในส่วนของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปที่บริษัทและบริษัทย่อยมี หรืออาจมีในอนาคต บริษัทได้ขออนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทแล้ว

12.2 นโยบายหรือแนวโน้มนการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน และการได้มา และจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา คณะกรรมการบริษัท โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็น ผู้พิจารณาความจำเป็น และสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการ ว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ ทั้งนี้ บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้ แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน กสท.

หากคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มี ผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการ ตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ คณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี โดยที่บริษัทจะมีการเปิดเผย รายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

12.3 รายการระหว่างกันของบริษัท และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งสำหรับปี 2559 และปี 2558

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ช.การช่าง	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 15 กันยายน 2559 ร้อยละ 29.73 - กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารของ บมจ. ช.การช่าง คือ นายปวิตรวิศุทธิ์ วัฒนวิทย์ เป็นกรรมการ และประธานกรรมการบริหารของบริษัท - กรรมการและรองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโสของ บมจ. ช.การช่าง คือ นายประเสริฐ มริตตะนพพร เป็นคู่สมรสของนางพเยาว์ มริตตะนพพร กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการของบริษัท และรักษาการกรรมการผู้จัดการของ NECL - ผู้บริหารใน บมจ. ช.การช่าง คือ นายพงษ์ศักดิ์ ดันตัสถิย์กุล เป็นกรรมการและกรรมการบริหารของบริษัท 	บริษัท	-	398,250,000	<ul style="list-style-type: none"> - เงินจ่ายล่วงหน้าและค่าบริการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร: เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทได้วางจ้าง บมจ. ช.การช่างให้เป็นผู้บริหารโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร วงเงินทั้งสิ้น 22,500 ล้านบาท มีระยะเวลาการก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555 	<ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจาก บมจ. ช.การช่างเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างที่มีศักยภาพ มีประสบการณ์ และความชำนาญในการก่อสร้างโครงสร้างแบบ Segment Box Girder ตามข้อกำหนดของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และมีประสบการณ์ดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey ให้กับบริษัทโดยตรงได้ผลงานที่มีคุณภาพ ทำให้สามารถรักษาราคาและสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลา และประมาณที่แน่นอน และเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้มีความรับผิดชอบต่อความผูกพันในการดำเนินการโครงการให้ประสบความสำเร็จ
		บริษัท	-	14,644,976	<ul style="list-style-type: none"> - งานตรวจสอบ ท่อลมเติม โครงสร้าง ทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 3: เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2557 บริษัทได้ทำสัญญาจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบท่อลมเติมโครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 3 ในวงเงินทั้งสิ้น 26,771,325 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา 	<ul style="list-style-type: none"> - ราคาจ้างมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและ ที่ปรึกษาอิสระ โดยผู้รับจ้างมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ เคยก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช จึงมีความสามารถในการดำเนินงานได้และมีความพร้อมสามารถดำเนินการ ได้ทันที

บุคคลหรือความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/ รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		- ค่าตรวจสอบ ท่อแถมโครงสร้างทางพิเศษ	6,300,106	-	- งานตรวจสอบ ท่อแถม โครงสร้าง ทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 5: เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2559 บริษัทได้ทำสัญญาจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบท่อแถมโครงสร้างทางพิเศษศรีรัช รอบที่ 3 ระยะที่ 5 ในวงเงินทั้งสิ้น 32,341,810 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา	
		- เจ้าหน้าที่การค้า	2,416,794	-		
	บริษัท	- กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	1,235,536,377	- การขายหุ้นสามัญ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ: เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2558 บริษัทได้ขายหุ้น บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำนวน 2,050,134,895 หุ้น ให้แก่ บมจ. ช.การช่าง ในราคาหุ้นละ 1.79 บาท โดยบริษัทได้รับเงินในวันซื้อขายจำนวน 2,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลือทยอยรับชำระสัญญาภายในเดือนสิงหาคม 2560	- ราคาขายหุ้นมีความสมเหตุสมผล เพราะเป็นราคาที่ใกล้เคียงกับ ราคาตลาด โดยราคาดังกล่าวเป็นราคาที่ ได้จากการเจรจาตกลงกันโดยอ้างอิงจากราคาหุ้นถ่วงเฉลี่ย ณ วันที่ขาย บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพเป็นเวลา 60 วันย้อนหลัง หักด้วยส่วนลดประมาณร้อยละ 5 เนื่องจากเป็นการซื้อขายในปริมาณมาก (Big Lot) และเงื่อนไขการขายจะเงินเป็นไปเพื่อให้บริษัทสามารถขายหุ้น ได้ทั้งจำนวนในครั้งเดียวด้วยราคาที่ตกลงกัน
		- ลูกหนี้ค้ำหุ้นสุทธิจากรายได้ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	35,985,138	44,994,038		
			756,834,379	1,320,849,241		
	บริษัท	- ลูกหนี้อื่น	12,840,000	17,120,000	- งานบริการด้านวิศวกรรมระบบไฟฟ้า และการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาที่ 4 เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2557 บริษัทได้ทำสัญญากจ้าง บมจ. ช.การช่าง ในงานบริการด้านวิศวกรรมระบบไฟฟ้าและ การให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับ การลงทุน การจัดหาและซ่อมบำรุง การให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) โดยมีมูลค่าสัญญา รวม 450 ล้านบาท	- มีการจัดทำสัญญาว่าจ้าง ซึ่งระบุเงื่อนไข การชำระหนี้ที่ชัดเจน และบมจ. ช.การช่าง เป็นบริษัทที่มีประสบการณ์และ ความชำนาญเป็นอย่างดี และเป็นผู้รับเหมางานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของสถานีรถไฟฟ้า มีข้อมูลงานระบบไฟฟ้าและโยธาที่ถูกต้องให้ การดำเนินการก่อสร้างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
		- เงินรับล่วงหน้า ตามสัญญาจ้างบริการด้านวิศวกรรม (ซึ่งบันทึกรายการอยู่ในบัญชี ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้ารอตัดจ่ายในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัท)	104,000,000	86,000,000		

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/ รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ข.การช่าง (ต่อ)		<u>บริษัท</u> - ค่าซ่อมบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐาน ทางโยธาและไฟฟ้า เครื่องกล	87,555,556	2,444,444	- งานบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายเคเบิลระบบคล (สายสัญญาณ) เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาจ้าง บมจ. ข.การช่าง ในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายเคเบิลระบบคล (สายสัญญาณ) ระยะเวลา 9 ปี โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,270 ล้านบาท	- สัญญากว่าจ้าง บมจ. ข.การช่าง เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน มูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ ภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน อีกทั้ง บมจ. ข.การช่างเป็นบริษัทที่รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีประสบการณ์ ความชำนาญ และคุ้นเคยกับอุปกรณ์ รวมถึงโครงสร้างโยธาของรถไฟฟ้า เนื่องจากเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างอุปกรณ์และสถานีรถไฟฟ้าได้ดำเนินการได้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จึงมีความพร้อมในการบริหารงานซ่อมบำรุงและจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือสำหรับการบำรุงรักษา
		<u>บริษัท</u> - ค่าซ่อมบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐาน ทางโยธาและไฟฟ้า เครื่องกล	55,000,000	-	- เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาจ้าง บมจ. ข.การช่าง ในการซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา ซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ซ่อมบำรุงรักษาลิฟท์และบันไดเลื่อนภายในสถานีทางวิทยุกระดุมและศูนย์ซ่อมบำรุง และจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากรสำหรับงานซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จนถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 1,520 ล้านบาท	- สัญญากว่าจ้าง บมจ. ข.การช่าง เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลรวมถึงจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับโครงการเดินรถ และซ่อมบำรุงต่างๆ สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง มูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ ภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน อีกทั้ง บมจ. ข.การช่าง เป็นบริษัทที่รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีประสบการณ์ ความชำนาญ และคุ้นเคยกับอุปกรณ์ รวมถึงโครงสร้างทางวิศวกรรมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
		- งานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาในสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงพร้อมจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (ตั้งแต่วันที่รายการรวมอยู่ในบัญชีต้นทุนโครงการรถไฟฟ้า รถตัดจ่ายในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัท)	53,000,000	-	ต่อมาเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 บริษัททำสัญญาจ้าง บมจ. ข.การช่าง ในการซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าและเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเพิ่มเติม มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปี นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		- เจ้าหน้าที่การค้า	52,715,333	-		

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ ("NECL") - ค่าตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษ - เจ้าหน้าที่การค้า	24,972,181	608,350	- งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา รอบที่ 3 ระยะที่ 4: เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2558 บริษัทหอย (NECL) ได้ทำสัญญาจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา รอบที่ 3 ระยะที่ 4 ในวงเงินทั้งสิ้น 25,580,531 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา	- ราคาต่าง ๆ มีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและ ที่ปรึกษาอิสระ โดยผู้รับจ้างมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ เคยก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดีและมีความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที
		บจก. แบงคอก เมโทรเน็ทเวิร์คส์ (BMN) - ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน - เจ้าหน้าที่การค้า	7,188,358	6,675,592	- BMN ทำสัญญาเช่าอาคารอสังหาริมทรัพย์ บมจ. ช.การช่าง เป็นระยะเวลา 3 ปี สิ้นสุด 9 กุมภาพันธ์ 2559 และขยายระยะเวลาอีก 5 เดือน สิ้นสุด 9 กรกฎาคม 2559 ต่อมา BMN ย้ายสำนักงานใหม่ โดยที่ ทำสัญญาเช่าอาคารอสังหาริมทรัพย์ 2 กับ บมจ. ช.การช่าง เป็นระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 10 กรกฎาคม 2559 ถึง 9 กรกฎาคม 2562	- อัตราค่าเช่าสำนักงานดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้เช่าคิดกับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอก
2. การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ("รฟม.")		บริษัท - ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ - ค่าภาษีเงินได้	503,539,074	466,697,678	- เงินตอบแทนให้แก่ รฟม. จากรายได้ค่าโดยสาร และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์	- เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานที่กำหนดให้บริษัทต้องปฏิบัติตามสัญญา
		- ค่าภาษีเงินได้ - เจ้าหน้าที่การค้าและเจ้าหน้าที่อื่น (ค่าตอบแทนจากรายได้และอื่นๆ)	3,521,496	14,481,380	- ในปี 2558 ค่าภาษีเงินได้ 3.14 ล้านบาท และค่าภาษีเงินได้เรียกเก็บย้อนหลัง ปี 2548-2556 11.34 ล้านบาท	- เป็นรายการค่าใช้จ่ายที่มีการทำและจ่ายตามสัญญา

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะขอรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2559	ปี 2558		
2. รฟม. (ต่อ)		บจก. แบงคอก เมโทรเน็ตเวิร์คส์ (BMN)				
		- ค่าตอบแทนจากรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์	236,963	484,160	- BMN เข้าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณอาคารเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง สถานี 12 ตร.ม. สัญญาสิ้นสุดแล้วในเดือน ส.ค. 59	- อัตราค่าเช่าสื่อโฆษณาดังกล่าวเป็นอัตราที่เหมาะสม
		- ค่าภาษีโรงเรือน	6,675,561	22,568,816	- ในปี 2558 มีค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 5.54 ล้านบาท และค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินส่วนที่ภาครัฐเรียกเก็บย้อนหลัง ประจำปีภาษี 2548-2557 17.03 ล้านบาท	- เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญา
		- เจ้าหน้าที่การค้า	-	-		

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

สรุปรายงานการสอบบัญชี

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อยได้ตรวจสอบงบการเงินรวมซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลง ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และหมายเหตุเรื่องอื่นๆ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 โดยมีความเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

งบแสดงฐานะการเงิน	2559		2558		2557	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	777,001,145	0.94	4,483,374,825	5.74	2,377,047,712	3.39
เงินลงทุนชั่วคราว	5,941,349,949	7.18	497,356,702	0.64	2,347,869,300	3.35
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,614,563,463	1.95	84,628,359	0.11	101,814,657	0.15
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	756,834,379	0.91	564,014,862	0.72	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	129,541,368	0.16	239,884,440	0.31	198,265,173	0.29
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	9,219,290,304	11.14	5,869,259,188	7.52	5,024,996,842	7.18
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	756,834,379	0.97	-	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	9,667,680,300	11.68	9,836,588,559	12.60	8,893,834,811	12.70
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	1,237,849,790	1.50	913,087,490	1.17	699,337,490	1.00
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120,357,493	0.15	120,357,493	0.15	120,357,493	0.17
อาคารและอุปกรณ์	340,732,838	0.41	154,365,572	0.20	152,078,567	0.22
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	-	-	19,600,400,995	25.10	10,744,375,635	15.34
สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว	41,551,825,215	50.19	20,327,463,226	26.03	23,146,990,149	33.05
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,020,623,701	1.23	1,320,193,685	1.69	1,611,877,302	2.30
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า						
สายเฉลิมรัชมงคล	16,959,960,538	20.49	16,987,640,143	21.75	17,245,678,953	24.63
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน	-	-	398,250,000	0.51	1,235,250,000	1.76
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	627,255,954	0.76	271,396,970	0.35	136,820,680	0.20
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าออกตัดจ่าย	1,614,607,949	1.95	942,249,276	1.21	308,832,264	0.44
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	68,228,569	0.08	36,236,800	0.05	34,591,734	0.05
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	201,887,940	0.24	474,860,502	0.61	622,207,992	0.89
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	155,262,494	0.18	85,418,857	0.09	48,734,082	0.07
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	73,566,272,781	88.86	72,225,343,947	92.48	65,000,967,152	92.82
รวมสินทรัพย์	82,785,563,085	100.00	78,094,603,135	100.00	70,025,963,994	100.00

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2559		2558		2557	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
หนี้สินและผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	4,715,775,247	5.70	22,410,000,000	28.70	2,000,000,000	2.86
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	819,413,535	0.99	2,579,553,648	3.30	2,009,237,107	2.87
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	313,695,000	0.45
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,066,750,000	2.50	118,500,000	0.15	40,500,000	0.06
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	111,971,378	0.14	89,973,896	0.12	86,935,236	0.12
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	43,313,997	0.05	34,738,933	0.04	35,474,683	0.05
หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	3,000,000,000	4.28
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	31,444,025	0.04	306,735,926	0.39	308,734,049	0.44
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,500,000,000	1.81	1,500,000,000	1.92	1,500,000,000	2.14
หนี้สินหมุนเวียนอื่น						
เงินประกันผลงาน	70,983,137	0.09	161,068,581	0.21	208,666,119	0.30
อื่นๆ	198,105,957	0.23	114,148,191	0.15	133,895,027	0.19
รวมหนี้สินหมุนเวียน	9,557,757,276	11.55	27,314,719,175	34.98	9,637,137,221	13.76
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	16,952,402,523	20.48	17,329,066,575	22.19	12,089,017,683	17.26
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	23,167,912,861	27.99	-	-	16,384,594,851	23.40
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	18,608,408	0.02	-	-	-	-
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,817,151,698	3.40	4,066,671,698	5.21	5,262,381,698	7.51
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	471,043,876	0.57	237,842,102	0.30	211,263,100	0.30
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	17,982,160	0.02	16,269,432	0.02	232,982,188	0.34
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	43,445,101,526	52.48	21,649,849,807	27.72	34,180,239,520	48.81
รวมหนี้สิน	53,002,858,802	64.03	48,964,568,982	62.70	43,817,376,741	62.57

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2559		2558		2557	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนเรือนหุ้น						
ทุนจดทะเบียน						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	18.46	15,285,000,000	19.57	28,500,000,000	40.70
หุ้นที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	18.46	15,285,000,000	19.57	28,200,000,000	40.27
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	7.03	5,816,938,084	7.45	5,816,938,084	8.31
เงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	-	-	-	(2,340,328,827)	-3.34
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย	928,690,000	1.12	800,490,000	1.02	800,000,000	1.14
ยังไม่ได้จัดสรร	7,763,596,451	9.38	7,254,261,049	9.29	(6,390,591,344)	-9.13
องค์ประกอบอื่นของผู้ถือหุ้น	(104,972,966)	-0.13	(113,097,160)	-0.14	(34,442,517)	-0.05
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	29,689,251,569	35.86	29,043,591,973	37.19	26,051,575,396	37.20
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	93,452,714	0.11	86,442,180	0.11	157,011,857	0.23
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	29,782,704,283	35.97	29,130,034,153	37.30	26,208,587,253	37.43
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	82,785,563,085	100.00	78,094,603,135	100.00	70,025,963,994	100.00

งบกำไรขาดทุน	2559		2558		2557	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	9,300,724,132	70.28	8,814,588,007	67.26	8,485,017,698	71.40
รายได้จากธุรกิจระบบราง	3,230,064,080	24.41	2,373,562,621	18.11	2,247,826,551	18.92
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	573,349,010	4.33	549,431,372	4.19	501,051,472	4.22
รายได้อื่น						
ดอกเบียร์รับ	68,199,690	0.52	57,843,948	0.44	43,267,448	0.36
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	-	1,235,526,377	9.43	-	-
กำไรจากการขายเงินลงทุน	31,090,443	0.23	62,222,728	0.47	536,651,350	4.52
อื่นๆ	29,967,268	0.23	11,636,374	0.10	69,584,458	0.58
รวมรายได้	13,233,394,623	100.00	13,104,811,427	100.00	11,883,398,977	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,345,932,621	10.17	1,239,604,475	9.46	1,101,541,468	9.27
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	1,959,861,340	14.81	1,444,542,770	11.02	1,369,850,563	11.53
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	199,943,914	1.51	210,151,434	1.60	185,867,601	1.56
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วนที่แล้วเสร็จ						
และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	3,470,883,807	26.23	3,422,566,022	26.12	3,326,864,677	28.00
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ						
รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลและค่าตอบแทนผู้ให้สัมปทาน	851,636,080	6.44	777,584,371	5.93	572,317,474	4.82
ค่าใช้จ่ายในการขาย	92,540,321	0.70	79,252,582	0.60	54,459,803	0.46
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,038,036,681	7.84	1,035,883,873	7.92	868,993,631	7.30
รวมค่าใช้จ่าย	8,958,834,764	67.70	8,209,585,527	62.65	7,479,895,217	62.94
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม						
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	4,274,559,859	32.30	4,895,225,900	37.35	4,403,503,760	37.06
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	347,349,465	2.63	461,212,789	3.52	546,426,651	4.59
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	4,621,909,324	34.93	5,356,438,689	40.87	4,949,930,411	41.65
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(1,446,116,624)	-10.93	(1,934,186,129)	-14.76	(1,437,191,010)	-12.09
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	3,175,792,700	24.00	3,422,252,560	26.11	3,512,739,401	29.56
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(562,927,698)	-4.26	(721,234,596)	-5.50	(702,302,531)	-5.91
กำไรสำหรับปี	2,612,865,002	19.74	2,701,017,964	20.61	2,810,436,870	23.65
การแบ่งปันกำไร						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2,605,854,468	19.69	2,649,736,343	20.22	2,744,542,901	23.10
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	7,010,534	0.05	51,281,621	0.39	65,893,969	0.55
	2,612,865,002	19.74	2,701,017,964	20.61	2,810,436,870	23.65
กำไรต่อหุ้น						
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.170		0.173		0.180	

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2559		2558		2557	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
กำไรสำหรับงวด	2,612,865,002	19.74	2,701,017,964	20.61	2,810,436,870	23.65
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น						
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสดำเนินการของบริษัทฯ	(14,886,726)	-0.11	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสดำเนินการของบริษัทฯ	19,198,381	0.15	(46,505,941)	-0.35	(1,754,805)	-0.01
กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายของบริษัทฯ	3,812,539	0.02	-	-	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	8,124,194	0.06	(46,505,941)	-0.35	(1,754,805)	-0.01
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(134,132,646)	-1.01	5,606,050	0.04	(4,689,568)	-0.04
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของบริษัทฯ	13,580	-	-	-	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	(134,119,066)	-1.01	5,606,050	0.04	(4,689,568)	-0.04
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด	(125,994,872)	-0.95	(40,899,891)	-0.31	(6,444,373)	-0.05
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	2,486,870,130	18.79	2,660,118,073	20.30	2,803,992,497	23.59
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2,479,859,596	18.74	2,608,836,452	19.91	2,738,098,528	23.04
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	7,010,534	0.05	51,281,621	0.39	65,893,969	0.55
	2,486,870,130	18.79	2,660,118,073	20.30	2,803,992,497	23.59

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด	2559	2558	2557
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรก่อนภาษี	3,175,792,700	3,422,252,560	3,512,739,401
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	3,422,513,416	3,270,656,984	3,144,375,105
ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	471,546	-	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	17,883,479	39,449,343	21,491,782
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	(1,235,526,377)	-
กำไรจากเงินลงทุน	(31,090,443)	(62,222,728)	(536,651,350)
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์และสินทรัพย์			
ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	1,197,724	(3,481,422)	(4,397,582)
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	550,049,984	595,973,617	625,658,983
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	63,285,807	36,803,472	38,572,363
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(347,349,465)	(461,212,789)	(546,426,651)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	509,200	552,419	(5,710,436)
ดอกเบี้ยรับ	(67,646,250)	(57,085,937)	(41,230,197)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,173,937,460	1,330,203,885	1,363,648,694
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	7,959,555,158	6,876,363,027	7,572,070,112
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(1,530,393,882)	21,466,299	(6,252,094)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	100,361,854	(41,775,407)	(72,219,772)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้ารอดัดจ่าย	(672,358,673)	(633,417,011)	(227,082,264)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(59,034,205)	(27,667,427)	(575,696)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	35,153,974	133,650,482	(233,224,883)
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	21,997,482	3,038,660	9,468,703
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	8,575,064	(735,750)	3,114,102
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(14,279,907)	(75,632,327)	110,347,238
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(2,731,699)	(12,808,430)	(12,856,850)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)	(1,200,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,346,845,166	4,742,482,116	5,942,788,596
รับดอกเบี้ย	14,076,604	4,537,910	20,704,737
จ่ายภาษีเงินได้	(515,595,620)	(585,484,131)	(505,029,424)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,845,326,150	4,161,535,895	5,458,463,909

งบกระแสเงินสด (ต่อ)	2559	2558	2557
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง (เพิ่มขึ้น)	(5,419,545,593)	1,901,788,886	(1,543,142,652)
เงินลงทุนในบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	(154,000,000)	-
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	(1,402,165,044)	(400,000,000)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	46,971,310	42,514,120	1,097,300,894
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	600,000,000	2,300,000,000	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(324,762,300)	(213,750,000)	(265,106,250)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครเพิ่มขึ้น	8,074,075	3,514,566	4,650,462
ซื้ออุปกรณ์	(233,560,594)	(39,352,287)	(49,625,222)
รับดอกเบี้ย	12,907,263	9,339,041	21,897,342
รับเงินปันผล	498,953,704	528,855,465	524,972,500
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้ามหานคร	(362,076,317)	(134,104,815)	181,837,781
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครเพิ่มขึ้น	(412,493,534)	(141,867,979)	(81,439,260)
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(5,732,648,468)	(7,038,885,967)	(6,361,914,211)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	(301,989,908)	(385,316,949)	(249,509,380)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(43,075,180)	(8,680,720)	(7,462,181)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(11,663,245,542)	(4,732,111,683)	(7,127,540,177)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	10,400,000,000	20,410,000,000	2,000,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(28,090,000,000)	-	-
เงินสดชำระคืนเจ้าหนี้ค่าก่อสร้างกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	(60,185,781)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	12,344,000,000	5,356,000,000	2,460,185,781
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(10,759,185,781)	(40,500,000)	(2,259,064,970)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	23,500,000,000	-	4,000,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(300,000,000)	(19,400,000,000)	(2,700,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(67,423,644)	(21,495,301)	(14,143,028)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,081,644,863)	(1,702,101,798)	(1,104,272,809)
จ่ายเงินปันผล	(1,834,200,000)	(1,925,000,000)	(1,309,000,000)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	4,111,545,712	2,676,902,901	1,013,519,193
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(3,706,373,680)	2,106,327,113	(655,557,075)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	4,483,374,825	2,377,047,712	3,032,604,787
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	777,001,145	4,483,374,825	2,377,047,712

13.2 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	หน่วย	2559	2558	2557
อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.96	0.21	0.52
2. อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.87	0.19	0.50
3. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.21	0.23	0.65
4. อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า*	เท่า	N/A	N/A	N/A
5. ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย*	วัน	N/A	N/A	N/A
6. อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้*	เท่า	N/A	N/A	N/A
7. ระยะเวลาชำระหนี้*	วัน	N/A	N/A	N/A
8. Cash Cycle*	วัน	N/A	N/A	N/A
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (PROFITABILITY RATIO)				
9. อัตรากำไรขั้นต้น	%	40.26	39.56	41.64
10. อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	%	92.07	86.24	127.22
11. อัตรากำไรสุทธิ	%	19.69	20.22	23.10
12. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	8.87	9.76	11.04
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)				
13. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	3.25	3.65	4.15
14. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	12.53	15.31	14.21
15. อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.16	0.18	0.18
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)				
16. อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.78	1.68	1.67
17. อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	6.62	6.03	5.88
18. อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	3.32	1.67	1.32
19. อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)	เท่า	5.96	5.48	4.87
ข้อมูลต่อหุ้น (Per Share DATA)				
20. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	1.94	1.90	1.70
21. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.17	0.17	0.18
22. เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	0.11	0.07	-

หมายเหตุ * เป็นอัตราส่วนที่ไม่เหมาะสมสำหรับการพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากบริษัทมีลูกหนี้การค้า และเจ้าหนี้การค้า อยู่ในระดับที่ไม่มีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดีให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ะมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทมีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2559 ของบริษัทและบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(ดร.วีรพงษ์ รามางกูร)
ประธานกรรมการบริษัท
22 กุมภาพันธ์ 2560



(นางพเยาว์ มริตตะนพ)
กรรมการผู้จัดการ
22 กุมภาพันธ์ 2560

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

สรุปเหตุการณ์สำคัญในปี

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัท”) ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษและผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้เปิดให้บริการโครงการสำคัญในปี 2559 ตามลำดับดังนี้

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทได้เปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราชพฤกษ์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) โดยบริษัทเป็นผู้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในลักษณะ PPP Gross Cost กล่าวคือ รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด บริษัทลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารวมทั้งให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา โดย รฟม.เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะจ่ายเงินบริษัทในลักษณะค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาและค่าอุปกรณ์งานระบบ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงมีระยะทาง 23 กิโลเมตร 16 สถานี เริ่มจากสถานีคลองบางไผ่มาสิ้นสุดที่สถานีเตาปูน ซึ่งผู้โดยสารสามารถเลือกเดินทางเข้าพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯโดยใช้รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้ที่สถานีบางซื่อ

เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559 บริษัทได้เปิดให้บริการโครงการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (SOE) บริษัทได้รับสัมปทานโครงการ SOE จากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) โดยบริษัทเป็นผู้ลงทุนออกแบบก่อสร้างบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการเพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นๆ (ถ้ามี) โครงการ SOE มีระยะทาง 16.7 กิโลเมตร เริ่มจากถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ (ถนนกาญจนาภิเษก บริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่ด้านเหนือของสถานีขนส่งสายเหนือ (หมอชิต2) ซึ่งทำให้การเดินทางระหว่างฝั่งกรุงเทพฯและฝั่งธนบุรีสะดวกรวดเร็ว และผู้ใช้ทางสามารถเลือกเดินทางเข้าพื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯโดยเดินทางต่อเข้าสู่ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ที่ด้านบางซื่อ 2

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท

ในปี 2559 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 2,606 ล้านบาท เมื่อเทียบกับกำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติของปี 2558 ที่ไม่รวมรายการพิเศษจากการขายหุ้น บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ก่อนการควบบริษัท ซึ่งมีกำไรสุทธิจากภาษี จำนวน 969 ล้านบาทแล้ว กำไรเพิ่มขึ้น จำนวน 925 ล้านบาท หรือร้อยละ 55 โดยบริษัทมีรายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น จำนวน 1,366 ล้านบาท กล่าวคือรายได้จากธุรกิจทางพิเศษเพิ่มขึ้น จำนวน 486 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.5 เนื่องจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในทุกสายทาง รวมถึงการเปิดให้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559 รายได้จากธุรกิจระบบรางเพิ่มขึ้น จำนวน 856 ล้านบาท หรือร้อยละ 36.1 เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งเปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 ในด้านต้นทุนการให้บริการเพิ่มขึ้นตามโครงการที่เปิดให้บริการเพิ่ม ส่วนของค่าใช้จ่ายทางการเงินภายหลังจากการเปิดให้บริการโครงการ SOE ดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้เพื่อการก่อสร้างที่เคยบันทึกเป็นต้นทุนงานจะถูกบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามมาตรฐานบัญชี ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น แต่ผลจากการปรับลดต้นทุนทางการเงินยังทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจากปีก่อน จำนวน 488 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.2

หากเปรียบเทียบกำไรสุทธิปี 2559 จำนวน 2,606 ล้านบาท กับกำไรสุทธิปี 2558 จำนวน 2,650 ล้านบาท ซึ่งรวมรายการพิเศษจากการขายเงินลงทุนสุทธิจากภาษี จำนวน 969 ล้านบาทแล้ว กำไรสุทธิจะต่ำกว่าปีก่อน จำนวน 44 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.7 เนื่องจากไม่มีรายการลักษณะดังกล่าวในปี

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 9,301 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 486 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.5 จากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในทุกสายทาง สำหรับทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเฉลี่ยวันละ 15,000 เที่ยว หรือ ร้อยละ 1.4 ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก มีปริมาณจราจรตั้งแต่เปิดให้บริการวันที่ 22 สิงหาคม ถึง 31 ธันวาคม 2559 เฉลี่ยวันละ 39,400 เที่ยว ส่งผลให้รายได้ค่าผ่านทางในปีของทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 ซึ่งรวมโครงการ SOE เพิ่มขึ้น จำนวน 371 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 4.9 เมื่อเทียบกับปีก่อน สำหรับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเฉลี่ยวันละ 7,000 เที่ยว หรือร้อยละ 9.4 เนื่องจากการขยายตัวของชุมชนในเขตปริมณฑล เป็นผลให้มีเที่ยวการเดินทางเพิ่มขึ้น รายได้ค่าผ่านทางในปีจึงเพิ่มขึ้น จำนวน 115 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.5 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทาง ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วและค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน สำหรับปี 2559 มีจำนวน 4,817 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 154 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.3 ซึ่งเพิ่มขึ้นตามปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษและการเปิดให้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก

2. ธุรกิจระบบราง

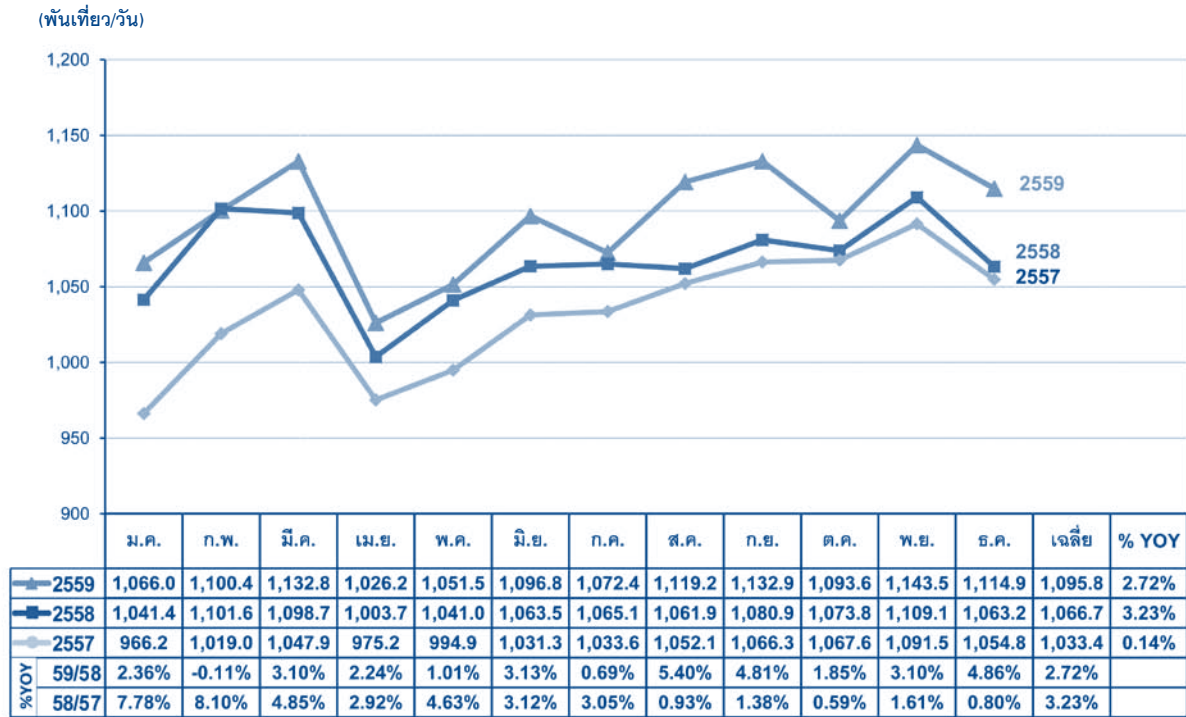
บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 3,230 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 856 ล้านบาท หรือร้อยละ 36.1 จากรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินที่มีจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเฉลี่ยวันละ 13,400 เที่ยวต่อวัน หรือร้อยละ 5.1 และจากรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงซึ่งเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน-ส่วนของการเดินรถ และค่าตอบแทนผู้ให้สัมปทาน สำหรับปี 2559 มีจำนวน 2,769 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 576 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.3 ซึ่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารและจากต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้น

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

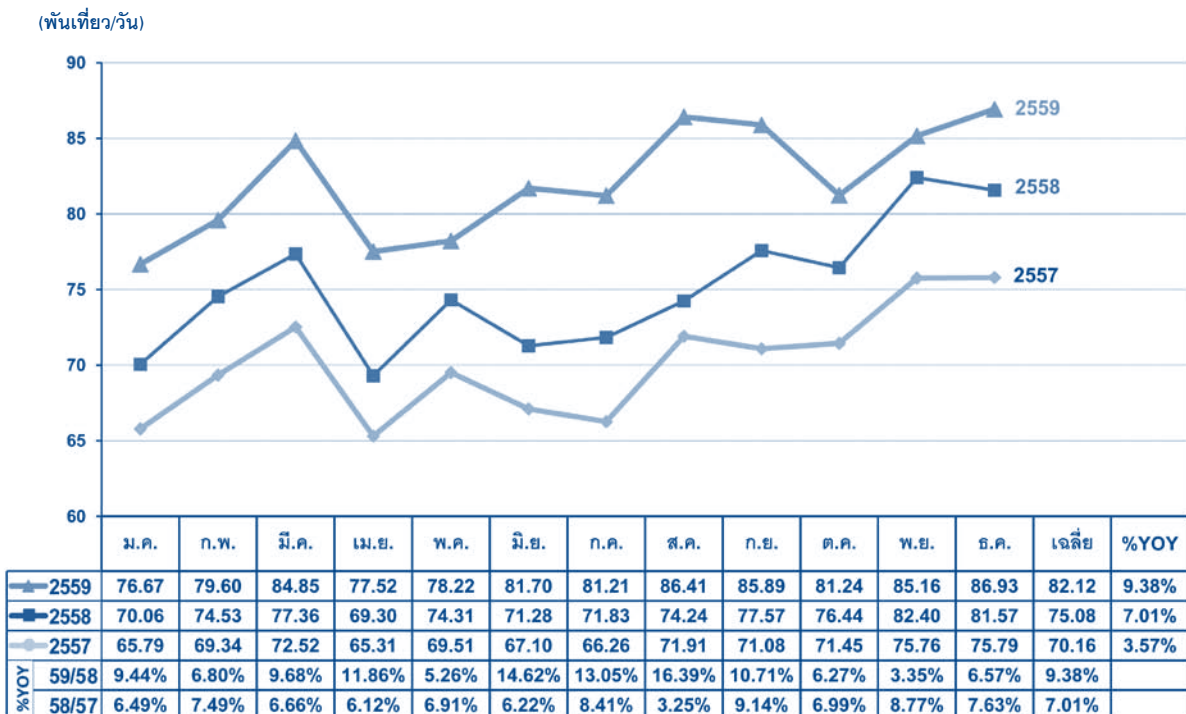
บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในปี 2559 จำนวน 573 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 24 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 โดยสาระสำคัญมาจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจระบบราง

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2
และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



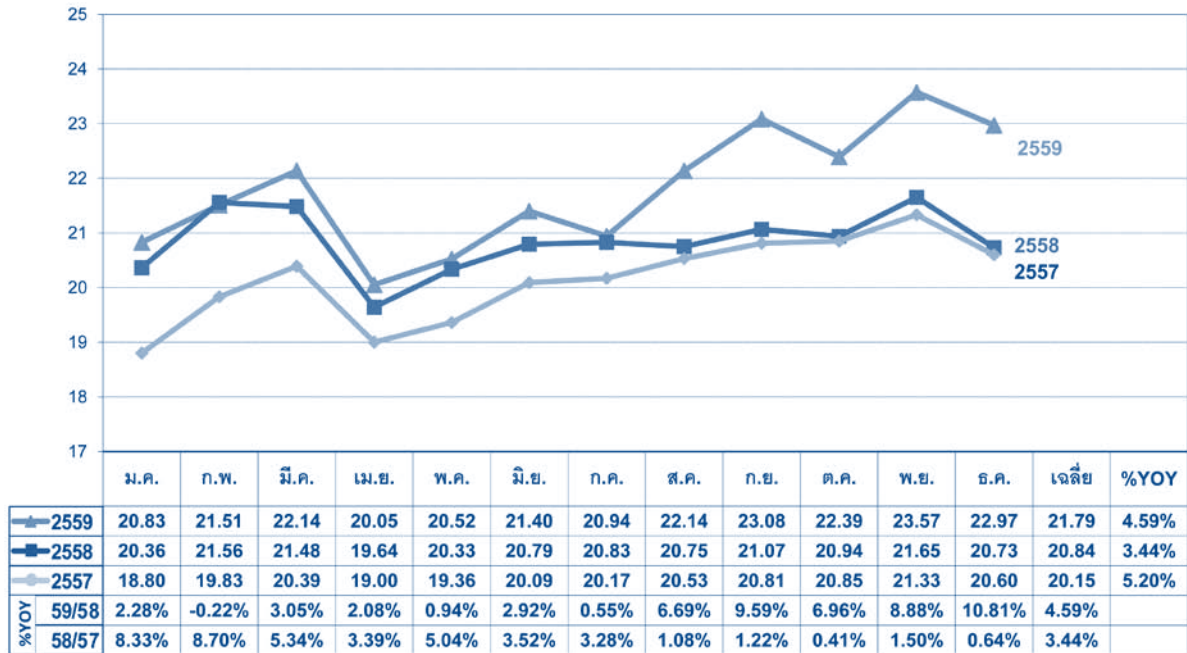
หมายเหตุ : ทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เปิดให้ใช้บริการวันที่ 22 สิงหาคม 2559

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด



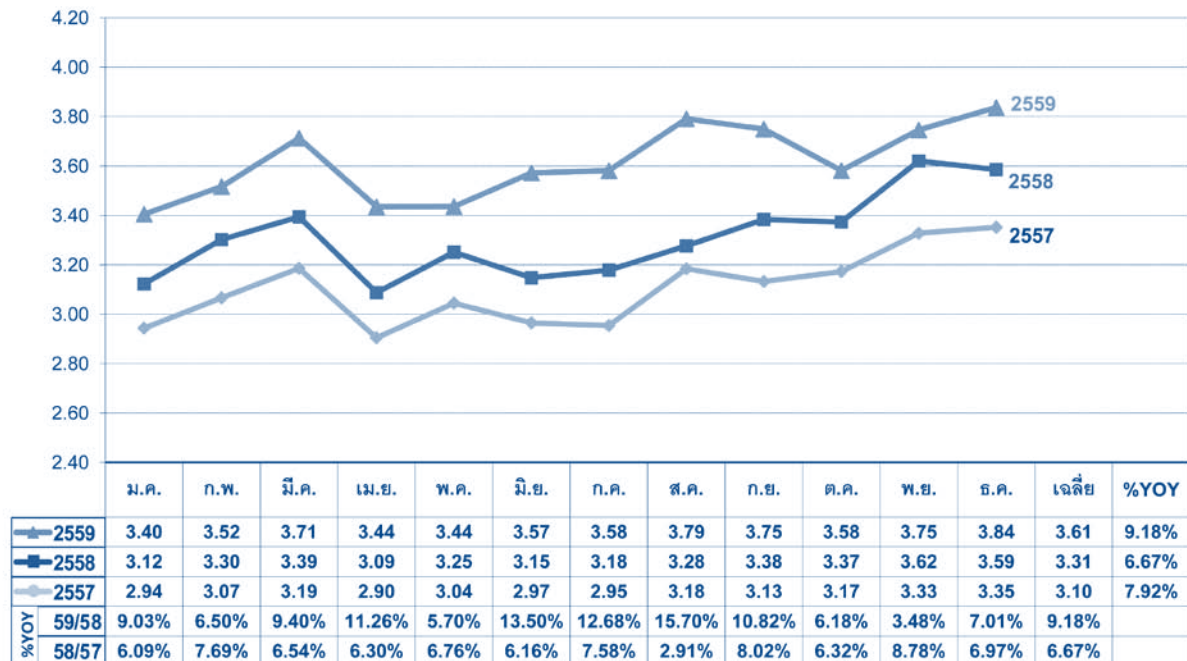
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2
และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

(ล้านบาท/วัน)



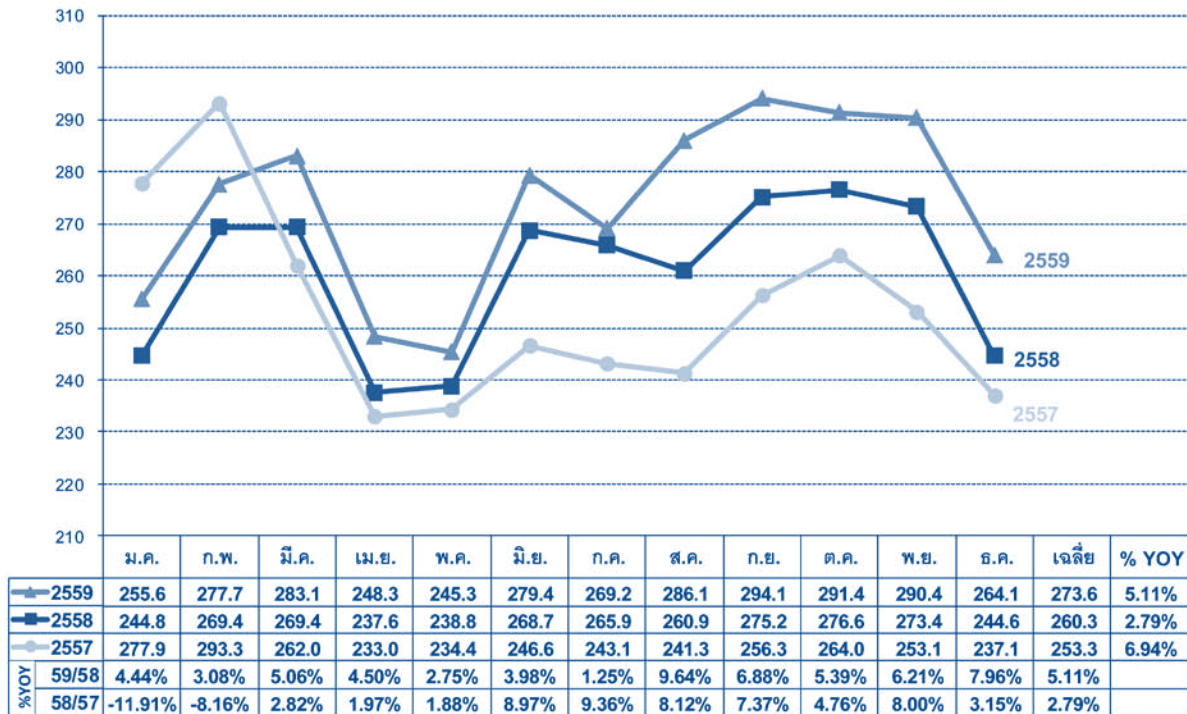
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

(ล้านบาท/วัน)



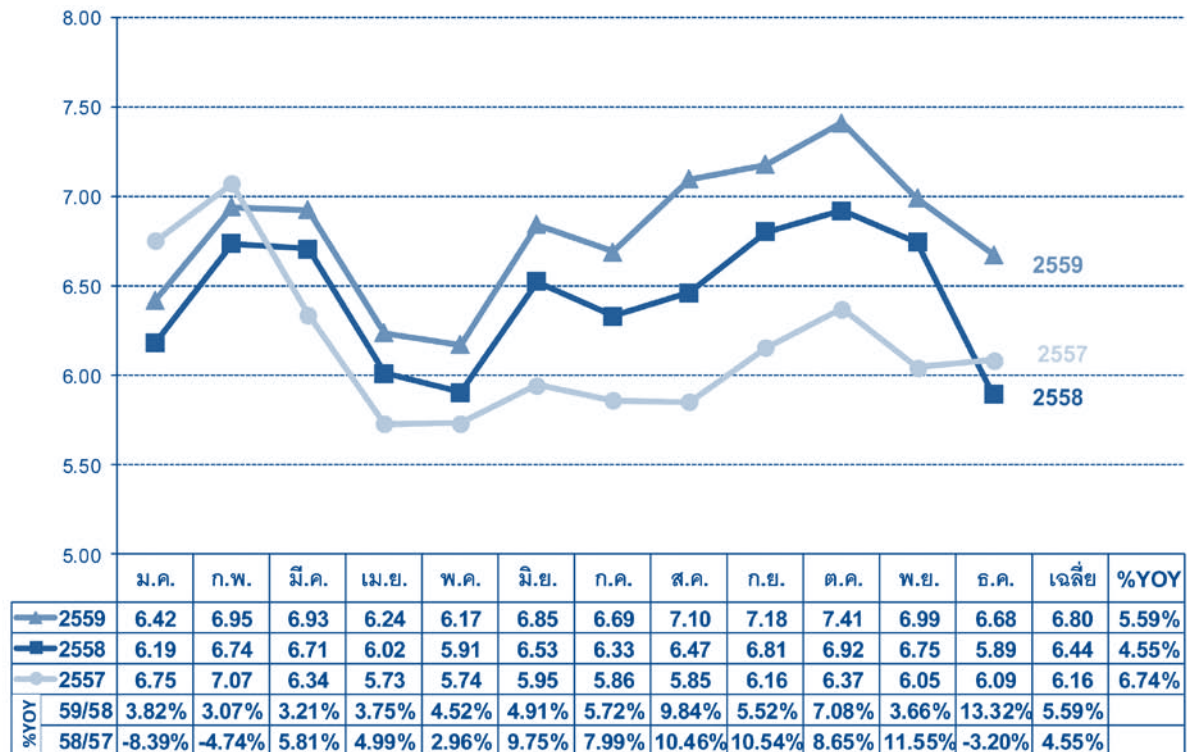
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

(พันเที่ยว/วัน)



รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

(ล้านบาท/วัน)



หมายเหตุ : เดือนมิถุนายน 2558 ไม่รวมการปรับปรุงรายได้บัตรโดยสาร

ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 82,786 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,691 ล้านบาท เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2558 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของงานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ซึ่งได้เปิดให้บริการแล้วในเดือน สิงหาคม ที่ผ่านมามีหนี้สินรวม จำนวน 53,003 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,038 ล้านบาท เมื่อเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมาซึ่งสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 29,783 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 653 ล้านบาท เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2558 จากกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน และลดลงจากการจ่ายปันผล 1,834 ล้านบาท

กระแสเงินสด

สำหรับปี 2559 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน 3,845 ล้านบาท มีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 11,663 ล้านบาท มาจาก (1) ลงทุนในโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จำนวน 6,035 ล้านบาท (2) ลงทุนในเงินลงทุนชั่วคราวและลงทุนในบริษัทอื่น จำนวน 5,744 ล้านบาท (3) จ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและเงินลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงสุทธิ จำนวน 766 ล้านบาท (4) ซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์อื่นสุทธิ จำนวน 277 ล้านบาท และ (5) รับเงินจากการขายเงินลงทุนและเงินปันผลจาก TTW และ CKP จำนวน 1,159 ล้านบาท

ในส่วนของกิจกรรมจัดหาเงิน มีกระแสเงินสดได้มา 4,112 ล้านบาท มาจาก (1) รับเงินจากการออกหุ้นกู้สุทธิ 23,200 ล้านบาท (2) รับเงินกู้ยืมระยะยาวสุทธิ 1,585 ล้านบาท (3) จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นสุทธิ 17,690 ล้านบาท (4) จ่ายเงินปันผล 1,834 ล้านบาท และ (5) ชำระดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,149 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 777 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปีก่อน 3,706 ล้านบาท

วิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ *

สำหรับปี 2559 บริษัทมีอัตรากำไรสุทธิร้อยละ 19.69 อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นร้อยละ 8.87 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ร้อยละ 3.25 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.78 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.33 เท่า

* ผลการดำเนินงานคำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากผลการดำเนินงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปา และธุรกิจผลิตไฟฟ้า จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท

(ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1 ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ประธานกรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	73	<ul style="list-style-type: none"> 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 รุ่นที่ 1 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 43/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย 	-	-	2548 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2537 - 2558 2539 - 2555 2551 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2538 - ปัจจุบัน 2547 - 2559 2555 - 2556	<ul style="list-style-type: none"> ประธานกรรมการ กรรมการและกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการบริษัท กรรมการ ประธานกรรมการ ประธานกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร นายกสมาคม ประธานกรรมการ 	บริษัทจดทะเบียน บมจ. ฟินันซ่า บมจ. โพลีเท็กซ์ (ประเทศไทย) บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. การบินกรุงเทพ บริษัทอื่น บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2 บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บมจ. ดับเบิล เอ (1991) สมาคมไทย-ลาวเพื่อมิตรภาพ กระทรวงการต่างประเทศ ธนาคารแห่งประเทศไทย
2 นายปลิว ตริวิศเวทย์ - รองประธานกรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	71	<ul style="list-style-type: none"> ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น M.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan B.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 6 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.) รุ่นที่ 4/2550 	0.1577% (24,109,405 หุ้น) (ตนเอง) 0.1420%, คู่สมรส 0.0157%)	-	2554 - ปัจจุบัน 2555 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2546 - ปัจจุบัน 2537 - ปัจจุบัน 2537 - 2558 2547 - 2558 2537 - 2558 2553 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2539 - ปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการ รองประธานกรรมการบริษัท กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน กรรมการผู้จัดการใหญ่ กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร ประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร 	บริษัทจดทะเบียน บมจ. ซีเค พาวเวอร์ บมจ. ทีทีดับบลิว บมจ. ช. การช่าง บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. ช. การช่าง บริษัทอื่น บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์ บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2 บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	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)	76	- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตรประกาศนียบัตรกรรมการบริษัทไทย (DCP) รุ่น 2/2543 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - กรรมการอาชีพในตำแหน่ง IOD CDC รุ่น 1/2550 (IOD Chartered Director) - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 27/2552 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - Advanced Audit Committee Program (AAP) รุ่นที่ 3/2553 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 12/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0053% (803,893 หุ้น)	-	2557 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ช. การช่าง
					2550 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ บริษัทภิบาล และ บริหารความเสี่ยง	
					2542 - ปัจจุบัน	- กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ	
					2550 - 2557	- กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	
					2548 - 2558	- กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2558 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และประธานกรรมการ ตรวจสอบ	<u>บริษัทอื่น</u> บมจ. ไทยศรีประกันภัย
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	มูลนิธิอาชญาวิทยาแห่งประเทศไทย
					2534 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ อาวุโส	บมจ. กระดาษไทย-อาชญา
					2534 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. กลาสเวย์
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. เกียรติธานี คันทรี่คลับ
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. พัทยา เอสเตท
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. เกียรติแลนด์
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ศรีราชา รีสอร์ท
					2530 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. ไดอะไมม เคมีเคิล
					2529 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ซากาตะไทย คอร์ปอเรชั่น
4 พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	78	- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง - วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายร้อย พระจุลจอมเกล้า รุ่นที่ 9 - หลักสูตรนายทหารราบชั้นต้น และการรบแบบจู่โจม โรงเรียนทหารราบ กองทัพบก สหรัฐอเมริกา - หลักสูตรหลักประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 6 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 33/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 7/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - Board & CEO Assessment รุ่น 2/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0138% (2,102,527 หุ้น)	-	2548 - 2558	- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2542 - 2546	- กรรมการตรวจสอบ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2539 - ปัจจุบัน	- ประธานที่ปรึกษา	<u>บริษัทอื่น</u> โครงการพัฒนามตามพระราชดำริ
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บมจ. ดับเบิล เอ (1991)
					2548 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. แอล พี เอ็น เทลทิล
					2547	- รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงกลาโหม
					2546 - 2547	- รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
5 พลเอกอานา ชูศรี - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	75	- โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า - Royal Military Academy (Saint Cyr), France - โรงเรียนเสนาธิการทหารบก รุ่นที่ 51 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 6 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 15/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2547 - 2558	- กรรมการบริษัท	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2550 - 2558	- กรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	
					2556 - ปัจจุบัน	- นายกสมาคมมหาวิทยาลัย	<u>บริษัทอื่น</u> มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง
					2555 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บจก. ที โอ ที เอส
					2544 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บจก. ทศภาค

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
6 ดร.อรรณพ ตันละมัย - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.พ. 2559)	67	- 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 วิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 154/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2555 - ปัจจุบัน 2544 - 2558 2544 - 2558 2554 - 2558 พ.ย. 2559 - ปัจจุบัน 2555 - ก.ย. 2559 2550 - 2554 2542 - 2550	- กรรมการบริษัท และ ประธานกรรมการตรวจสอบ - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริษัทกับ และบริหารความเสี่ยง - คนบดี คณะบริหารธุรกิจ - คนบดี วิทยาลัยการจัดการ - คนบดี คณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี - ประธานคณะกรรมการ ดำเนินงานหลักสูตร บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA) คณะพาณิชยศาสตร์และ การบัญชี	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. เอ็มเค เรสโตรองต์ กรุ๊ป บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> วิทยาลัยเทคโนโลยีจิตรลดา มหาวิทยาลัยมหิดล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
7 นางวัลลภา อัสสกุล - กรรมการบริษัท - กรรมการบริษัทกับและ บริหารความเสี่ยง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	66	- 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 2555 - 2559 2553 - 2558 2552 - 2558 2555 - 2558 2548 - 2550 2547 - 2550 2556 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2553 - 18 ม.ค. 2559	- กรรมการ - ประธานกรรมการสรรหา และพิจารณาค่าตอบแทน - กรรมการกำกับและตรวจสอบ - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการอิสระ - ประธานคณะกรรมการความเสี่ยง - กรรมการ - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ และพาณิชย์ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ไทยสมุทรประกันชีวิต บมจ. วินไทย บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) <u>บริษัทอื่น</u> บจก. โอเซียนพรีออเพอเรทีฟ บจก. โอเซียนดีเวลลอปเม้นท์ บจก. สยามเอสเตท บจก. อ่าพัน บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
8 นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ - กรรมการบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	75	- คุรุบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการเมืองการปกครอง 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 2556 - 21 ก.ย. 2559 2537 - 2558 2546 - 2558 2550 - 2558 2552 - 2558 2545 - 2558 2557 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2539 - ปัจจุบัน 2554 - 2556	- กรรมการ และ กรรมการตรวจสอบ - กรรมการ - กรรมการ - รองประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริษัทกับและ บริหารความเสี่ยง - รองประธานกรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ - ประธานกรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - นายกสภาสถาบัน - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. สยามสตีลอินเตอร์เนชั่นแนล บมจ. ซีเค พาวเวอร์ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์ บจก. แบงคอก เมโทรเน็ทเวิร์ค บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2 สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. ซีเค พาวเวอร์

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
9 ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	61	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	-	-	2537 - 2558 ต.ค. 2558 - ปัจจุบัน 2556 - ก.ย. 2558 2555 - 2556 2552 - 2553	- กรรมการ และกรรมการบริหาร - นายทหารนอกราชการ (เกษียณ) - ประธานคณะที่ปรึกษากระทรวงกลาโหม - รองปลัดกระทรวงกลาโหม (ด้านพลังงานและอุตสาหกรรมป้องกันประเทศ) - ผู้อำนวยการสำนักงานสนับสนุนสำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> กระทรวงกลาโหม
10 นายพงษ์สิทธิ์ ดันติสุขนิษฐ์กุล - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	44	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ก่อสร้างและบริหารจัดการ) University of Michigan - Ann Arbor ประเทศสหรัฐอเมริกา - 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 	-	-	2559 - ปัจจุบัน 16 ก.พ. 2559 - ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน 2557 - 2558 ก.พ. 2559 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน 2555 - 2558	- กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มงานปฏิบัติการ - รักษาการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนารุจกิจ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทีทีดับบลิว บมจ. ช.การช่าง บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. แบงค็อก แมโทร เน็ทเวิร์คส์ บจก. ทราเวลลิท เอ็กซ์เพิร์ท
11 นายวิระพงศ์ คุณเศรษฐ์ศักดิ์ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	50	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ (การเงิน) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - TLCA Executive Development Program (EDP), Class 14/2014 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP), Class 100/2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - Executive Development Program (ELDP), 2011 มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง (FPRRI) 	-	-	2559 - ปัจจุบัน 2557 - 2559 2554 - 2557 2559 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2555 - 2558 2554 - 2557	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส ผู้บริหารสายงาน - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารกลุ่ม - กรรมการ - กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ - กรรมการ - กรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ธนาคารกรุงไทย บมจ. กรุงไทยพาณิชย์ประกันภัย บจก. โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. กรุงไทย-เอกซ่า ประกันชีวิต <u>บริษัทอื่น</u> - ไม่มี -
12 นายปณิต ดุลย์วัฒนจิต - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	60	<ul style="list-style-type: none"> - M.B.A. (Finance) Washington University, St.Louis, USA - Bachelor of Arts & Science Washington University, St.Louis, USA - หลักสูตร Board and CFO Assessment สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 10/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่น 14/2555 สถาบันวิทยาการตลาดทุน - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง โครงการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ รุ่นที่ 1/2556 สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่น 4/2557 สถาบันวิทยาการพลังงาน 	-	-	2543 - ปัจจุบัน 2546 - 2558 2546 - 2555 2549 - ปัจจุบัน 2537 - ปัจจุบัน 2546 - 2559 2543 - 2553	- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ - กรรมการ - กรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ธนาคารกรุงเทพ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> บจก. ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ บจก. กรุงเทพ เอ็นยีเนียริง คอนซัลแตนท์ บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
17 นางเพียร มิตตะนระพร - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้มีส่วนจลจลายเมื่อชื่อ ถูกพ้นบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	59	- 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.) รุ่นที่ 11/2553	-	-	2558 - ปัจจุบัน 2550 - 2558 2556 - 2557 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2554 - 2557	- กรรมการ - กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการ - กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง - รักษาการกรรมการผู้จัดการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทีทีดับบลิว บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. ทีทีดับบลิว <u>บริษัทอื่น</u> บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์
18 นายสงวน คุณาอินทร์ - รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	56	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 101/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - 2558 2549 - 2557	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> - ไม่มี -
19 นางสุดฤทัย พรหมมาตร - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	53	- M.B.A. (Financial Accounting) Northrop University, Inglewood, California, USA - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 151/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - 2558 2550 - 2557	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> - ไม่มี -
20 นายภาควภูมิ ทวีวิทยรัศม์ - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร - เลขานุการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	50	- 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	-	-	2557 - 2558 2555 - 2557 2551 - 2558 2554 2551 - 2554	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร - เลขานุการบริษัท - ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายบริหารทั่วไป - ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักกรรมการผู้จัดการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> - ไม่มี -
21 นางสาวปัทมน ไตรสุวรรณถาวร - รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	49	- ปริญญาโท สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 158/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร CFO Certification Program รุ่น 1/2004 สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาต แห่งประเทศไทย - หลักสูตร Corporate Secretary Development Program รุ่นที่ 13 คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2557 - 2558 2555 - 2557 2551 - 2554	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน - ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายการเงิน	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> - ไม่มี -

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
22 นายวิฑูรย์ หทัยธนา - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	59	- ปริญญาโท Master of Science (Business Administration) California University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Anti - Corruption for Executive Program (ACEP 13) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - 2558 2555 - 2557 2550 - 2555 2548 - 2558 2547 - 2555 2545 - 2547	- รองกรรมการผู้จัดการ - รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการเดินรถ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ - รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่ายการตลาดและ พัฒนาเชิงพาณิชย์ - กรรมการความเสี่ยง - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ - ผู้จัดการส่วนการเดินรถ	บริษัทจดทะเบียน บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บริษัทอื่น - ไม่มี -
23 นายอัลวิน จี - รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	45	- ปริญญาตรี สาขาการเงิน Boston College ประเทศสหรัฐอเมริกา - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 165/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0009% (144,272 หุ้น) (คู่สมรส)	คู่สมรส ของบุตรของ นายปลิว ตวีศวเวทย์	2556 - ก.พ. 2559 2556 - ก.พ. 2559 2554 - 2556 2551 - 2554 2556 - ก.พ. 2559 2554 - 2556 2550 - 2551	- กรรมการ - กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบัญชีและการเงิน - เจ้าหน้าที่นำลงทุนสัมพันธ์ - กรรมการ - กรรมการบริหาร และ กรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ - Business Analyst, Corporate Finance	บริษัทจดทะเบียน บมจ. ซีเค พาวเวอร์ บมจ. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บริษัทอื่น บจก. ไฟฟ้านางม 2 TMB Maquarie Securites (Thailand)

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร			บริษัท	บริษัทที่เกี่ยวข้อง														
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	ดร.วีรพงษ์	รามางกูร	2										2		2			
2	นายปลิว	ตริวิศเวทย์	3,4		2,4	1,4	1	1,4	1	1	1	1,3	1	1,4	1,4	1,4	1	1
3	นายวิฑูร	เดชะทัศน์สุนทร	1			1												
4	พลเอกเชษฐา	ฐานะจาโร	1															
5	พลเอกเส้าณา	ชูศรี	1															
6	ดร.อรรณพ	ตันละมัย ⁽¹⁾	1															
7	นางวัลลภา	อัสสกุล ¹	1															
8	นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	1,4	2	1,4									1	1	1		
9	ม.ล.ประสพชัย	เกษมสันต์	1															
10	นายพงษ์สฤต	ตันติสุนทรชัยกุล	1,4	1,4	1,4	5												
11	ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	1,4	1	1,4							1,4						
12	นางเพยาร์	มริตตะนพร	1,4		1,4							1						
13	นายวีระพงศ์	ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	1															
14	นายปณิต	ตุลย์วัฒนจิต	1															
15	นายยุทธนา	หิมาการุณ ⁽²⁾	1															
16	นายธีรพันธ์	เดชะศิรินกุล	1															
17	นายคำเกิง	ปานขำ ⁽³⁾	1															
18	นายสงวน	คุณาธินันท์	5															
19	นางสุดฤทัย	พรหมมาตร	5															
20	นายภาคภูมิ	ทวีวิทยรค์มี	5															
21	นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	5															
22	นายวิฑูรย์	หทัยรัตนา	5															
23	นายอัลวิน	จี	5															

- หมายเหตุ :**
- คำนิยาม 1 = กรรมการ 2 = ประธานกรรมการ 3 = รองประธานกรรมการ 4 = กรรมการบริหาร 5 = ผู้บริหาร
 - ดร.อรรณพ ตันละมัย ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559
 - นายยุทธนา หิมาการณ ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2559 แทนนายธนา จานุสรณ์ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2559
 - นายดำเกิง ปานขำ ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2559 แทนนางอุรวดี ชูศรี ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2559 โดยนางอุรวดี ชูศรีได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 แทนนายประสิทธิ์ เดชศิริ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559
 - รายชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้อง
 - = บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด
 - = บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
 - = บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน)
 - = บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด
 - = บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)
 - = บริษัท ข.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด
 - = บริษัท ข.การช่าง โตคิว คอนสตรัคชั่น จำกัด
 - = บริษัท ซี.เค. ออฟฟิศทาวเวอร์ จำกัด
 - = บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)
 - = บริษัท ที่ดินบางปะอิน จำกัด
 - = บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด
 - = บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด
 - = บริษัท ไฟฟ้าน้ำแม่ 2 จำกัด
 - = บริษัท ข.การช่างเรียลเอสเตท จำกัด
 - = บริษัท คอนสตรัคชั่น แมททีเรียล ซัพพลาย จำกัด

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ		บก.ทว่วน กรุงเทพเหนือ	บก.แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
1.	นายปลิว ตริวิศวเวทย์	2, 3	-
2.	นายสุพงศ์ ชยุตสหกิจ	1, 3	2
3.	นายพงษ์สฤษดี ตันติสุวณิชย์กุล ⁽¹⁾	1, 3	1, 3
4.	นายวิชาญ เอกกรินทรากุล ⁽²⁾	1	-
5.	นางพเยาว์ มริตตะนะพร	1, 3	-
6.	นายสมบัติ กิจจาลักษณ ⁽³⁾	1, 3	1
7.	นายอนุกุล ตันติมาสน์	-	1
8.	นางทิพย์สุดา ยิ้มวิไล	-	1, 3
9.	นายณัฐวุฒิ ตริวิศวเวทย์	-	1, 3

- หมายเหตุ :**
- คำนิยาม 1 = กรรมการ 2 = ประธานกรรมการ 3 = กรรมการบริหาร
 - บริษัทย่อยให้หมายถึง บริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้เกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของปีบัญชีล่าสุด
 - ^{(1) และ (3)} ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559
 - ⁽²⁾ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2559 แทนนายณรงค์ เขียดเดช ซึ่งลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2559

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และ หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

1. หัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายใน

ชื่อ-สกุล	นางสาววาสนา วัฒนานุกุลชัย
ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน
คุณวุฒิทางการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ประสบการณ์การทำงาน	2551 - ธ.ค.2558 - ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2549 - 2550 - ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	<ul style="list-style-type: none"> - การปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน - Integrated Management ISO 9001 and ISO 14001 - 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)
หน้าที่ความรับผิดชอบ	1. งานตรวจสอบภายใน <ol style="list-style-type: none"> 1.1 จัดทำแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปี 1.2 ควบคุมการดำเนินการสอบทานผลการปฏิบัติงาน ความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในของระบบงานต่างๆ ภายในบริษัทให้เป็นไปตามแผนงาน 1.3 สรุปผลการสอบทาน พร้อมข้อสังเกต และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงในงานให้ผู้รับการตรวจรับทราบ และติดตามผลการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ 1.4 รายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ 2. งานสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ <ol style="list-style-type: none"> 2.1 สอบทานงบการเงินประจำปี และรายได้ไตรมาส 2.2 จัดเตรียมข้อมูลประกอบการคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปีของบริษัท 2.3 สอบทานการเปิดเผยข้อมูลให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี 2.4 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ 3. งานสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร <ol style="list-style-type: none"> 3.1 ประสานงานทุกหน่วยงานภายในองค์กรในการจัดทำและทบทวนแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี และรวบรวมสรุปผลเป็นแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงในภาพรวมขององค์กร

	<p>3.2 ติดตามและสรุปผลการบริหารความเสี่ยงจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นรายไตรมาส และนำเสนอต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทปีและบริหารความเสี่ยงไตรมาสละ 1 ครั้ง</p> <p>3.3 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการบริษัทปีและบริหารความเสี่ยง</p> <p>4. งานด้านกิจกรรมระบบบริหารคุณภาพและจัดการสิ่งแวดล้อม ติดตามผลการตรวจระบบโดยคณะกรรมการตรวจติดตาม และหน่วยงานภายนอก ผู้ให้การรับรองระบบ</p> <p>5. งานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
--	---

หมายเหตุ การแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายหัวหน้างานตรวจสอบภายในเป็นอำนาจอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบ

2. หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ชื่อ-สกุล	นายภาคภูมิ ทวีวิทยศิริ
ตำแหน่ง	<ul style="list-style-type: none"> - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร - เลขานุการบริษัท
คุณวุฒิทางการศึกษา	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ประสบการณ์การทำงาน	<p>ต.ค. 2557 - ธ.ค. 2558 - รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</p> <p>2555 - ก.ย. 2557 - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</p> <p>ก.ย. 2554 - ธ.ค. 2554 - ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหารทั่วไป บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</p> <p>2551 - ส.ค. 2554 - ผู้อำนวยการอาวุโสสำนักกรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</p>
การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (CPA) - ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (CIA) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น102/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 9/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
หน้าที่ความรับผิดชอบ	<ol style="list-style-type: none"> กำหนดกรอบการกำกับดูแลกิจการที่มีความสอดคล้องกับสภาพโครงสร้างการดำเนินงานของบริษัท โดยเทียบเคียงกับแนวปฏิบัติหรือหลักการที่เป็นสากล ทบทวนความเหมาะสมและความเพียงพอของนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท และจรรยาบรรณบริษัท ตลอดจนปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล

	<ol style="list-style-type: none"> 3. สอบทานกับฝ่ายจัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามหลักการของการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่บริษัทกำหนดและเปิดเผยในรายงานประจำปี 4. กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท กรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจัดทำสรุปข้อมูลผลการประเมินและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท 5. เสนอแนะการจัดทำแผนการพัฒนากำกับดูแลกิจการของบริษัทให้สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่กำหนดไว้ 6. ให้คำปรึกษา และเสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท 7. ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่กรรมการผู้จัดการมอบหมาย
--	--

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในส่วนของความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในส่วนของความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การรับรู้รายได้จากธุรกิจทางพิเศษและธุรกิจระบบราง

ในระหว่างปี 2559 กลุ่มบริษัทรับรู้รายได้จากธุรกิจทางพิเศษและธุรกิจระบบรางเป็นจำนวนเงิน 12,531 ล้านบาท นอกจากนี้ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทฯได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร การรับรู้รายได้จากธุรกิจทางพิเศษและธุรกิจระบบราง เป็นรายการที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าให้ความสำคัญเกี่ยวกับมูลค่าและระยะเวลาในการรับรู้รายได้ในงบการเงินตามนโยบายบัญชีของกลุ่มบริษัท ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

ข้าพเจ้าได้อ่านและทำความเข้าใจเนื้อหาของสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องรายได้จากธุรกิจทางพิเศษและธุรกิจระบบราง รวมทั้งได้ประเมินระบบสารสนเทศและระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณและการจัดเก็บรายได้ รวมถึงตรวจสอบการรับรู้รายได้ว่าสอดคล้องกับนโยบายการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัท นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกตามเส้นทางและช่วงเวลา เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดระยะเวลาบัญชี

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลซึ่งมีอายุการให้ประโยชน์จำกัดเป็นจำนวนเงิน 16,635 ล้านบาท บริษัทฯ ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามอัตราส่วนปริมาณจำนวนผู้โดยสาร ซึ่งต้องอาศัยดุลยพินิจและประสบการณ์ของผู้เชี่ยวชาญที่แต่งตั้งโดยผู้บริหารของบริษัทฯ ในการประมาณปริมาณจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุสัมปทาน นอกจากนี้ ในการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ผู้บริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างสูงในการระบุหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและการประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากกลุ่มสินทรัพย์นั้น และการกำหนดอัตราคิดลดและอัตราการเติบโตของโครงการ

ข้าพเจ้าได้ประเมินการกำหนดหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและแบบจำลองทางการเงินที่ผู้บริหารของบริษัทฯ เลือกใช้ โดยการทำทำความเข้าใจกระบวนการพิจารณาของฝ่ายบริหาร นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้ทำการทดสอบข้อสมมติที่สำคัญที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ที่จัดทำโดยผู้บริหารของบริษัทฯ โดยการเปรียบเทียบข้อสมมติดังกล่าวกับแหล่งข้อมูลภายนอกและภายในของบริษัทฯ รวมถึงสอบทานประมาณการกระแสเงินสดกับผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง ประเมินอัตราคิดลดที่ผู้บริหารของบริษัทฯ เลือกใช้โดยการวิเคราะห์ต้นทุนถ่วงเฉลี่ยของบริษัทฯ ทำความเข้าใจและประเมินข้อสมมติและวิธีการที่ผู้เชี่ยวชาญที่แต่งตั้งโดยผู้บริหารของบริษัทฯ ใช้ในการประเมินประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุสัมปทาน ตลอดจนทดสอบการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าวตามแบบจำลองทางการเงิน และพิจารณาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนซึ่งรวมถึงอัตราคิดลดและอัตราการเติบโตของรายได้ตลอดอายุสัมปทานที่เหลือ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้ประเมินเรื่องการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ข้อพิพาท

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 40.2 บริษัทฯ และบริษัทย่อยแห่งหนึ่งมีข้อพิพาทที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการอยู่เป็นจำนวน 3 ข้อพิพาท โดยมีมูลค่าฟ้องร้องรวมจำนวน 1,589 ล้านบาท ซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานของธุรกิจทางพิเศษ เนื่องจากการพิจารณาข้อพิพาทดังกล่าวยังไม่แล้วเสร็จ ทำให้ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการพิจารณาข้อกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการประเมินผลของข้อพิพาท ซึ่งผลที่เกิดขึ้นจริงเมื่อการพิจารณาข้อพิพาทดังกล่าวสิ้นสุดอาจแตกต่างไปจากที่ได้มีการประมาณการไว้

ข้าพเจ้าได้สอบถามผู้บริหารและแผนกกฎหมายของกลุ่มบริษัทเกี่ยวกับกระบวนการในการรวบรวมและควบคุมดูแลข้อพิพาทที่เกิดขึ้นและคงค้าง ณ วันที่ในงบการเงิน รวมทั้งสอบทานรายการค่าใช้จ่ายที่ปรึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคดีความต่างๆ ของกลุ่มบริษัท สอบถามถึงรายละเอียด ความคืบหน้าของข้อพิพาทและวิธีการที่ผู้บริหารใช้ในการประเมินผลของข้อพิพาท และประเมินดุลยพินิจที่ผู้บริหารใช้ในการประเมินผลของข้อพิพาทโดยการอ่านเงื่อนไขและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญา รวมถึงคำฟ้องและคำคัดค้านต่างๆ ทั้งของกลุ่มบริษัทและคู่กรณีที่ได้นำเสนอต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อทำความเข้าใจในเบื้องต้นเกี่ยวกับข้อพิพาทที่เกิดขึ้น การส่งหนังสือยืนยันไปยังทนายความภายนอกที่กลุ่มบริษัทใช้เพื่อให้รายงานรายละเอียดและสถานะของข้อพิพาทโดยข้าพเจ้าได้ประเมินความน่าเชื่อถือของทนายความตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

การบันทึกและการแสดงรายการบัญชีเกี่ยวกับค่างานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมตามสัญญาสัมปทาน

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 (ข.2) เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบงานระบบรถไฟฟ้าจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน พร้อมกันนั้นบริษัทฯ ได้ส่งมอบงานระบบรถไฟฟ้าดังกล่าวให้กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตามสัญญาสัมปทานระยะที่ 1 และในวันเดียวกันนี้ รฟม. ได้ส่งมอบโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและงานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมให้แก่บริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ ให้บริการเดินรถตามสัญญาระยะที่ 2 เนื่องจากเหตุการณ์นี้เป็นเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นในระหว่างปี ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญเกี่ยวกับการบันทึกและการแสดงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานระยะที่ 1 ในงบการเงิน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการบันทึกและการแสดงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับค่างานระบบรถไฟฟ้า รวมทั้ง ประเมินเรื่องการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน โดยการอ่านและทำความเข้าใจในเนื้อหาของสัญญาสัมปทานที่บริษัทฯ ทำกับ รฟม. และสัญญาที่บริษัทฯ ทำกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน รวมทั้งได้สอบถามผู้บริหารของบริษัทเพื่อประเมินความเข้าใจของผู้บริหารในเนื้อหาของสาระของรายการ เงื่อนไขและข้อตกลงตามสัญญา รวมถึงประเมินเรื่องดุลยพินิจที่ฝ่ายบริหารใช้ในการบันทึกรายการบัญชีดังกล่าว นอกจากนี้ข้าพเจ้าได้สุ่มตรวจสอบเอกสารสนับสนุนการบันทึกรายการเริ่มแรก การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย การรับเงินและจ่ายเงินที่เกี่ยวข้องกับรายการบัญชีดังกล่าว และประเมินเรื่องการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่อยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต้องการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่อการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อพิจารณาอย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในซึ่งข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ผู้สอบบัญชีที่รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้คือ นางสาว วราพร ประภาศิริกุล



วราพร ประภาศิริกุล

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 4579
บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
กรุงเทพฯ: 22 กุมภาพันธ์ 2560

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2559	2558	2559	2558
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	777,001,145	4,483,374,825	729,292,774	4,459,058,285
เงินลงทุนชั่วคราว	8	5,941,349,949	497,356,702	5,932,097,666	479,973,938
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	9	1,614,563,463	84,628,359	1,619,496,342	85,056,434
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6, 29	756,834,379	564,014,862	756,834,379	564,014,862
ส่วนของเงินให้ผู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6	-	-	12,000,000	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		129,541,368	239,884,440	114,430,633	218,014,947
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		9,219,290,304	5,869,259,188	9,164,151,794	5,806,118,466
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6, 29	-	756,834,379	-	756,834,379
เงินให้ผู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6	-	-	6,273,496,436	6,854,496,436
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	10	-	-	303,585,600	303,585,600
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	11	9,667,680,300	9,836,588,559	7,499,815,400	7,525,674,114
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	12	1,237,849,790	913,087,490	1,237,849,790	913,087,490
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	13	120,357,493	120,357,493	120,357,493	120,357,493
อาคารและอุปกรณ์	14	340,732,838	154,365,572	283,862,387	150,637,870
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	15	-	19,600,400,995	-	19,600,400,995
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว	16	41,551,825,215	20,327,463,226	34,808,993,374	13,069,901,132
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	17	1,020,623,701	1,320,193,685	1,020,623,701	1,320,193,685
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า					
ภายใต้สัมปทาน	18	16,959,960,538	16,987,640,143	16,634,651,364	16,654,147,858
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน	6	-	398,250,000	-	398,250,000
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	19	627,255,954	271,396,970	627,255,954	271,396,970
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต		1,614,607,949	942,249,276	1,614,607,949	942,249,276
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	20	68,228,569	36,236,800	63,496,944	36,165,371
สินทรัพย์ภายใต้เงินได้รอการตัดบัญชี	34	201,887,940	474,860,502	198,541,907	472,107,377
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		155,262,494	85,418,857	120,793,415	50,907,716
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		73,566,272,781	72,225,343,947	70,807,931,714	69,440,393,762
รวมสินทรัพย์		82,785,563,085	78,094,603,135	79,972,083,508	75,246,512,228

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2559	2558	2559	2558
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	21	4,715,775,247	22,410,000,000	4,715,775,247	22,400,000,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	22	819,413,535	2,579,553,648	749,456,028	2,538,958,973
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	23	2,066,750,000	118,500,000	2,066,750,000	75,000,000
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า		111,971,378	89,973,896	111,971,378	89,973,896
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า		43,313,997	34,738,933	43,313,997	34,738,933
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		31,444,025	306,735,926	13,598,158	306,735,926
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	25	1,500,000,000	1,500,000,000	1,500,000,000	1,500,000,000
หนี้สินหมุนเวียนอื่น					
เงินประกันผลงาน		70,983,137	161,068,581	66,356,635	158,402,109
อื่นๆ		198,105,957	114,148,191	177,267,676	99,468,810
รวมหนี้สินหมุนเวียน		9,557,757,276	27,314,719,175	9,444,489,119	27,203,278,647
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนด					
ชำระภายในหนึ่งปี	23	16,952,402,523	17,329,066,575	16,952,402,523	17,215,880,794
หุ้นกู้	24	23,167,912,861	-	23,167,912,861	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน		18,608,408	-	18,608,408	-
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิ					
จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	25	2,817,151,698	4,066,671,698	2,817,151,698	4,066,671,698
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	6, 26		-	14,362,122	15,610,482
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	27	471,043,876	237,842,102	461,245,260	230,180,611
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		17,982,160	16,269,432	2,756,127	1,429,421
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		43,445,101,526	21,649,849,807	43,434,438,999	21,529,773,006
รวมหนี้สิน		53,002,858,802	48,964,568,982	52,878,928,118	48,733,051,653

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว				
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	28 15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	30 928,690,000	800,490,000	928,690,000	800,490,000
ยังไม่ได้จัดสรร	7,763,596,451	7,254,261,049	5,077,414,032	4,611,032,491
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(104,972,966)	(113,097,160)	(14,886,726)	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	29,689,251,569	29,043,591,973	27,093,155,390	26,513,460,575
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	93,452,714	86,442,180	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	29,782,704,283	29,130,034,153	27,093,155,390	26,513,460,575
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	82,785,563,085	78,094,603,135	79,972,083,508	75,246,512,228

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: บาท)

หมวดหมู่	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับรอบระยะเวลา
	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	ตั้งแต่วันที่
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
รายได้				
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	9,300,724,132	8,814,588,007	7,977,852,606	33,722,296
รายได้จากธุรกิจระบบราง	3,230,064,080	2,373,562,621	3,230,080,880	9,289,325
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	573,349,010	549,431,372	359,433,237	1,888,328
รายได้อื่น				
ดอกเบี้ยรับ	68,199,690	57,843,948	246,333,581	1,574,453
เงินปันผลรับ	-	-	498,953,704	-
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	1,235,526,377	-	-
กำไรจากการขายเงินลงทุน	31,090,443	62,222,728	45,235,624	94,782
อื่นๆ	29,967,268	11,636,374	137,747,730	708,582
รวมรายได้	13,233,394,623	13,104,811,427	12,495,637,362	47,277,766
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,345,932,621	1,239,604,475	1,096,699,281	3,142,785
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	1,959,861,340	1,444,542,770	1,959,861,340	6,916,308
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	199,943,914	210,151,434	114,773,566	574,190
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน ที่เสร็จแล้วและค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	16, 17, 25	3,470,883,807	3,422,566,022	2,956,153,554
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ รถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลและค่าตอบแทนผู้ให้สัมปทาน	18, 19	851,636,080	777,584,371	823,939,384
ค่าใช้จ่ายในการขาย	92,540,321	79,252,582	59,370,640	20,179
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,038,036,681	1,035,883,873	975,452,881	6,197,896
รวมค่าใช้จ่าย	8,958,834,764	8,209,585,527	7,986,250,646	31,597,964
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม				
กำไรจ่ายทางการเงินและกำไรจ่ายภาษีเงินได้				
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	11.2	347,349,465	461,212,789	-
กำไรก่อนกำไรจ่ายทางการเงินและกำไรจ่ายภาษีเงินได้		4,621,909,324	5,356,438,689	4,509,386,716
กำไรจ่ายทางการเงิน		(1,446,116,624)	(1,934,186,129)	(1,434,581,980)
กำไรก่อนกำไรจ่ายภาษีเงินได้		3,175,792,700	3,422,252,560	3,074,804,736
กำไรจ่ายภาษีเงินได้	34	(562,927,698)	(721,234,596)	(511,890,549)
กำไรสำหรับปี		2,612,865,002	2,562,914,187	9,679,490
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		2,605,854,468	2,649,736,343	2,562,914,187
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		7,010,534	51,281,621	-
		2,612,865,002	2,701,017,964	9,679,490
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	35	0.170	0.173	0.168

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับรอบระยะเวลา ตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2558
หมายเหตุ	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	
กำไรสำหรับงวด		2,612,865,002	2,701,017,964	2,562,914,187	9,679,490
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของบริษัทฯ		(14,886,726)	-	(14,886,726)	-
กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของบริษัทฯ	11.2	19,198,381	(46,505,941)	-	-
กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายของบริษัทฯ	11.2	3,812,539	-	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
- สูญเสียจากภาษีเงินได้		8,124,194	(46,505,941)	(14,886,726)	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของบริษัทฯ	27, 34	(134,132,646)	5,606,050	(134,132,646)	-
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของบริษัทฯ	11.2	13,580	-	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
- สูญเสียจากภาษีเงินได้		(134,119,066)	5,606,050	(134,132,646)	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด		(125,994,872)	(40,899,891)	(149,019,372)	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด		2,486,870,130	2,660,118,073	2,413,894,815	9,679,490
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		2,479,859,596	2,608,836,452	2,413,894,815	9,679,490
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ		7,010,534	51,281,621		
		2,486,870,130	2,660,118,073		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงิน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					(หน่วย: บาท)
	องค์ประกอบอื่นของ					
	กำไรสะสม					
	ส่วนของผู้ถือหุ้น	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้น	จากการป้องกันความเสี่ยง	รวม	
ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	ในกระแสเงินสด	ส่วนของผู้ถือหุ้น	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 (วันจดทะเบียนความริเริ่ม)	15,285,000,000	5,816,938,084	800,000,000	4,601,843,001	-	26,503,781,085
กำไรสำหรับงวด	-	-	-	9,679,490	-	9,679,490
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	-	-	-	9,679,490	-	9,679,490
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 30)	-	-	490,000	(490,000)	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	15,285,000,000	5,816,938,084	800,490,000	4,611,032,491	-	26,513,460,575
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	15,285,000,000	5,816,938,084	800,490,000	4,611,032,491	-	26,513,460,575
กำไรสำหรับงวด	-	-	-	2,562,914,187	-	2,562,914,187
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	-	-	-	(134,132,646)	(14,886,726)	(149,019,372)
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 30)	-	-	-	2,428,781,541	(14,886,726)	2,413,894,815
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 36)	-	-	128,200,000	(128,200,000)	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	15,285,000,000	5,816,938,084	928,690,000	5,077,414,032	(14,886,726)	27,093,155,390

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับรอบระยะเวลา
	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	ตั้งแต่วันที่
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	3,175,792,700	3,422,252,560	3,074,804,736	12,096,707
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าค้ำจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	3,422,513,416	3,270,656,984	2,872,420,659	10,803,177
รับรู้รายได้จากรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	-	-	(1,248,360)	(6,712)
ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ	471,546	-	-	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	17,883,479	39,449,343	17,883,479	-
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	(1,235,526,377)	-	-
กำไรจากเงินลงทุน	(31,090,443)	(62,222,728)	(45,235,624)	(94,782)
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่ายตัดจำหน่ายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน				
ภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	1,197,724	(3,481,422)	1,282,797	-
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	550,049,984	595,973,617	550,049,984	2,715,838
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	63,285,807	36,803,472	61,148,682	156,411
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(347,349,465)	(461,212,789)	-	-
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	509,200	552,419	509,200	(67,989)
เงินปันผลรับ	-	-	(498,953,704)	-
ดอกเบี้ยรับ	(67,646,250)	(57,085,937)	(245,903,758)	(1,574,454)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,173,937,460	1,330,203,885	1,167,084,082	3,387,489
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	7,959,555,158	6,876,363,027	6,953,842,173	27,415,685
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(1,530,393,882)	21,466,299	(1,534,439,908)	23,063,969
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	100,361,854	(41,775,407)	97,193,942	15,256,485
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าพร้อมตัดจ่าย	(672,358,673)	(633,417,011)	(672,358,673)	(4,164,667)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(59,034,205)	(27,667,427)	(55,823,728)	(286,260)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	35,153,974	133,650,482	4,875,937	12,575,699
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	21,997,482	3,038,660	21,997,482	195,509
เงินมัดจำค่าโดยสารแบบสะสมมูลค่า	8,575,064	(735,750)	8,575,064	31,500
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(14,279,907)	(75,632,327)	(16,791,607)	504,835
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(2,731,699)	(12,808,430)	(3,117,720)	(660,958)
ชำระค่าตอบแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)	-
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,346,845,166	4,742,482,116	3,303,952,962	73,931,797
รับดอกเบี้ย	14,076,604	4,537,910	14,052,160	368,251
จ่ายภาษีเงินได้	(515,595,620)	(585,484,131)	(494,208,005)	(3,683)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,845,326,150	4,161,535,895	2,823,797,117	74,296,365

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด (ต่อ)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		เฉพาะกิจการ	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับรอบระยะเวลา ตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2558
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง (เพิ่มขึ้น)	(5,419,545,593)	1,901,788,886	(5,428,000,700)	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	(154,000,000)	-	-
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	(1,402,165,044)	-	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	46,971,310	42,514,120	46,971,310	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	600,000,000	2,300,000,000	600,000,000	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(324,762,300)	(213,750,000)	(324,762,300)	-
เงินสดรับจากเงินให้กู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	612,586,000	-
เงินสดจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	(170,000,000)	-
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	-
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเพิ่มขึ้น	8,074,075	3,514,566	7,764,986	-
ซื้ออุปกรณ์	(233,560,594)	(39,352,287)	(173,420,119)	(4,280,897)
รับดอกเบี้ย	12,907,263	9,339,041	317,603,648	1,136,911
รับเงินปันผล	498,953,704	528,855,465	498,953,704	-
เงินสดจ่ายค่าหุ้นโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล	(362,076,317)	(134,104,815)	(362,076,317)	(3,135,190)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเพิ่มขึ้น	(412,493,534)	(141,867,979)	(393,001,035)	-
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(5,732,648,468)	(7,038,885,967)	(5,731,793,324)	-
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	(301,989,908)	(385,316,949)	(301,989,908)	(2,614,171)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(43,075,180)	(8,680,720)	(37,541,180)	-
เงินสดสุทธิที่ใช้ในกิจกรรมลงทุน	(11,663,245,542)	(4,732,111,683)	(10,838,705,235)	(8,893,347)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	10,400,000,000	20,410,000,000	10,400,000,000	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(28,090,000,000)	-	(28,080,000,000)	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	12,344,000,000	5,356,000,000	12,344,000,000	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(10,759,185,781)	(40,500,000)	(10,602,500,000)	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	23,500,000,000	-	23,500,000,000	-
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(300,000,000)	(19,400,000,000)	(300,000,000)	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(67,423,644)	(21,495,301)	(67,423,644)	-
จ่ายดอกเบี้ย	(1,081,644,863)	(1,702,101,798)	(1,074,733,749)	(1,139)
จ่ายเงินปันผล	(1,834,200,000)	(1,925,000,000)	(1,834,200,000)	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	4,111,545,712	2,676,902,901	4,285,142,607	(1,139)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(3,706,373,680)	2,106,327,113	(3,729,765,511)	65,401,879
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	4,483,374,825	2,377,047,712	4,459,058,285	4,393,656,406
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	777,001,145	4,483,374,825	729,292,774	4,459,058,285
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม				
รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย				
โอนต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างเป็นงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว	19,600,400,995	7,065,481	19,600,400,995	-
ถูกหักจากการขายเงินลงทุนในบริษัทอื่น	-	1,320,849,241	-	1,320,849,241
เข้าหนี้ค่างานก่อสร้างทางด่วน	1,886,114,853	603,437,005	1,884,706,415	-
รายการซื้ออุปกรณ์ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	3,255,708	-	3,255,708	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งขึ้นจากการจดทะเบียนควบบริษัทตามกฎหมายไทยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 และมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯ มีบริษัท ห.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่จดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียนของบริษัทฯ ตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุขุมวิทวินิจัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร และมีสำนักงานสาขา 4 แห่ง

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักคือ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ บริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า และธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก. ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

บริษัทฯ ได้รับสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

- ก.1 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบี และส่วนซี) และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี)

บริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ซึ่งประกอบด้วย 4 ส่วนคือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 สำหรับทางพิเศษส่วนเอ ส่วนบี และส่วนซี และมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2540 สำหรับทางพิเศษส่วนดี โดย กทพ.เป็นผู้มีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางดังกล่าวตามอัตราที่กำหนดในสัญญาให้แก่บริษัทฯ ตลอดอายุสัมปทาน นอกจากนี้บริษัทฯ มีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทานออกไปได้อีก 2 ช่วง ช่วงละ 10 ปี ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย

- ก.2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทาน การลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษา

บริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเป็นผู้รับภาระ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตลอดอายุสัมปทาน โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 14 ธันวาคม 2555 บริษัทฯมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดอายุสัมปทาน ทั้งนี้บริษัทฯตกลงแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่ กทพ. ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน

โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559

- ก.3 โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ภายใต้สัญญาสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนของบริษัทย่อย

บริษัทย่อยในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 โดย กทพ. เป็นผู้มีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางดังกล่าวตามอัตราที่กำหนดในสัญญาให้แก่ บริษัทย่อยตลอดอายุสัมปทาน นอกจากนี้บริษัทย่อยมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทานไปได้อีก 2 ช่วง ช่วงละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย

ข. ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทฯ ได้รับสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

- ข.1 โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)) (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน”) ภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

บริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า พร้อมทั้งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าเป็นเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 บริษัทฯได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 โดยบริษัทฯเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ บริษัทฯตกลงแบ่งรายได้ให้แก่ รฟม. ตามจำนวนที่ระบุในสัญญาสัมปทาน ซึ่งประกอบด้วย เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เงินตอบแทนจากกำไรที่เกินอัตราที่กำหนด และส่วนแบ่งผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำกว่าอัตราที่ระบุในสัญญา

ข.2 โครงการรถไฟฟ้าสายคลองรัชชธรรม (สายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)) (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง”) ภายใต้สัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (สัญญาที่ 4)

บริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนจาก รฟม. เป็น 2 ระยะ ซึ่งประกอบด้วย ค่างานระบบรถไฟฟ้า (สัญญาระยะที่ 1) และค่าจ้างงานบริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า (สัญญาระยะที่ 2) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สัญญาระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯ เป็นผู้ออกแบบ จัดทำ ติดตั้ง ทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน 1,200 วันนับจากวันที่ลงนามในสัญญา (4 กันยายน 2556) บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 1 พร้อมดอกเบี้ยเป็นจำนวนรวม 20,011 ล้านบาท ซึ่ง รฟม. จะจ่ายชำระค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นรายเดือนภายในระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า

ต่อมา ในเดือนกันยายน 2556 บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาว่าจ้างบริษัทที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่ง ให้เป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามสัญญาระยะที่ 1 แทนบริษัทฯ โดยมีค่าจ้างพร้อมดอกเบี้ยเป็นจำนวนรวม 20,011 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯจะจ่ายชำระค่าจ้างดังกล่าวให้กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันเป็นรายเดือนตามระยะเวลาที่บริษัทฯจะได้รับเงินค่าตอบแทนจาก รฟม. พร้อมกันนั้น บริษัทฯยังได้ทำสัญญาโอนสิทธิในการรับเงินค่าจ้างตามสัญญาดังกล่าวเพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมต่อธนาคารของบริษัทที่เกี่ยวข้องกันอีกด้วย

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯได้รับมอบระบบรถไฟฟ้าสายคลองรัชชธรรมตามสัญญาระยะที่ 1 จากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันและในวันเดียวกันนี้บริษัทฯได้ส่งมอบระบบรถไฟฟ้าดังกล่าวให้กับ รฟม. เรียบร้อยแล้ว และเนื่องจากบริษัทฯได้มีการโอนหน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาระยะที่ 1 ให้แก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน รวมทั้งโอนสิทธิในการรับเงินค่าจ้างระบบรถไฟฟ้าเพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมต่อธนาคารของบริษัทที่เกี่ยวข้องกันตั้งแต่ปี 2556 แล้ว ดังนั้น บริษัทฯจึงได้แสดงรายการลูกหนี้ค่าจ้างระบบรถไฟฟ้าที่จะได้รับจาก รฟม. จำนวน 16,422 ล้านบาท สุทธิจากรายการเจ้าหนี้ค่าจ้างระบบรถไฟฟ้าที่ต้องจ่ายชำระให้แก่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 16,422 ล้านบาท รวมทั้งแสดงรายการรายได้สุทธิจากรายการค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรายการดังกล่าวในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

สัญญาระยะที่ 2 การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้า รวมถึงจัดให้มีการซ่อมบำรุงและการปรับปรุงอุปกรณ์และวัสดุต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบ ระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า และ/หรือวันที่ รฟม. ส่งมอบโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบให้แก่บริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 2 นี้ จาก รฟม. เป็นรายเดือนตลอดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี เป็นจำนวนรวมประมาณ 57,208 ล้านบาท (ไม่รวมการปรับปรุงเนื่องจากเงินเฟ้อและการปรับปรุงเนื่องจากอัตราค่าไฟฟ้า)

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้ส่งมอบโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมให้แก่ รฟม. และในวันเดียวกันนี้ รฟม. ได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมอย่างเป็นทางการ

ข.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงสถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ

บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงสถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ ซึ่งเป็นสัญญาจ้างจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2557 ต่อมาเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทฯ ได้มีการลงนามในสัญญาดังกล่าวกับ รฟม. เรียบร้อยแล้ว โดยมีมูลค่าสัญญารวม 918 ล้านบาท ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ระยะที่ 1 การจัดหาและติดตั้งระบบรถไฟฟ้ามีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน 6 เดือนนับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มดำเนินการ

ระยะที่ 2 การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษามีระยะเวลา 2 ปี นับจากวันที่เริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า

- ค. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ประกอบด้วย การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

1.2 การควบบริษัท

บริษัทฯ จัดตั้งขึ้นจากการจดทะเบียนควบบริษัทภายใต้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 บริษัทที่ควบกิจการกันประกอบด้วย บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การควบบริษัทดังกล่าวทำให้บริษัทฯ รับมาซึ่งสินทรัพย์ หนี้สิน สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของทั้งสองบริษัทดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงแสดงยอดตั้งต้นทางบัญชีด้วยผลรวมของมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามงบการเงิน ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2558 ของทั้ง 2 บริษัท การควบบริษัทนี้ถือเป็นการรวมธุรกิจภายใต้การควบคุมเดียวกัน ซึ่งไม่ได้ทำให้โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น บริษัทฯ จึงนำเสนอข้อมูลงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เพื่อสะท้อนฐานะการเงิน ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดตามเนื้อหาทางเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทภายใต้การควบคุมเดียวกัน ถึงแม้ว่ารูปแบบทางกฎหมาย คือ บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 ก็ตาม

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้รับหุ้นสามัญของบริษัทฯ เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและเริ่มซื้อขายในวันที่ 5 มกราคม 2559

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

- 2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่ 28 กันยายน 2554 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่จะเปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

- ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทฯ”) และบริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทย่อย”) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น	
			<u>2559</u> (ร้อยละ)	<u>2558</u> (ร้อยละ)
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	ดำเนินงานและบริหาร ระบบทางด่วนสาย บางปะอิน-ปากเกร็ด	ไทย	99.99	99.99
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด	ให้เช่าพื้นที่ร้านค้า ให้บริการโฆษณาและ การให้บริการสื่อสาร โทรคมนาคมภายใน สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน	ไทย	65.19	65.19

- ข) บริษัทจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกับของบริษัทฯ
- จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี บริษัทฯและบริษัทย่อยได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2558) และฉบับใหม่รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชี ที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบทการการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2559) รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชีฉบับใหม่จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยเชื่อว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง และแนวปฏิบัติทางบัญชีฉบับใหม่จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบทการการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ

อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สรุปได้ดังต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ

มาตรฐานฉบับปรับปรุงนี้กำหนดทางเลือกเพิ่มเติมสำหรับการบันทึกบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อย เงินลงทุนในการร่วมค้า และเงินลงทุนในบริษัทร่วม ในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยเลือกบันทึกตามวิธีส่วนได้เสียได้ ตามที่อธิบายไว้ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า ทั้งนี้ กิจการต้องใช้วิธีการบันทึกบัญชีเดียวกันสำหรับเงินลงทุนแต่ละประเภทและหากกิจการเลือกบันทึกเงินลงทุนดังกล่าวตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินเฉพาะกิจการ กิจการต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวโดยวิธีปรับย้อนหลัง

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่อบทการการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

ก) การรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการแล้ว

ข) การรับรู้ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามเกณฑ์คงค้าง

ค) การรับรู้รายได้ค่าโดยสาร

รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารและเหรียญโดยสารจะถูกบันทึกเป็นรายได้เมื่อมีการให้บริการแก่ผู้โดยสารแล้ว โดยรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารประเภทสะสมมูลค่าที่ยังไม่ได้รับรู้รายได้จะบันทึกเป็นรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าซึ่งแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

ง) การรับรู้รายได้จากการให้บริการเดินรถ

รายได้จากการให้บริการเดินรถรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นไปตามอัตราค่าบริการที่กำหนดในสัญญา

จ) การรับรู้รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จะถือเป็นรายได้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว

ฉ) การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่ายอื่น

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

ค่าใช้จ่ายอื่น

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

4.4 เงินลงทุน

- ก) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้าแสดงตามมูลค่ายุติธรรม การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์บันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน
 - ข) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระในหนึ่งปี รวมทั้งที่จะถือจนครบกำหนดแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย บริษัทฯตัดบัญชีส่วนเกิน/รับรู้ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่าย/รับรู้นี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ
 - ค) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไปซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)
 - ง) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย
 - จ) เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ในความต้องการของตลาดคำนวณจากราคาเสนอซื้อครั้งสุดท้าย ณ สิ้นวันทำการสุดท้ายของปี ส่วนมูลค่ายุติธรรมของตราสารหนี้คำนวณโดยใช้อัตราผลตอบแทนที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย มูลค่ายุติธรรมของหน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหน่วยลงทุนบริษัทฯใช้วิธีถ่วงถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนของเงินลงทุน
- เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.5 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

บริษัทฯบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้น บริษัทฯจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินรอการขาย

บริษัทฯรับรู้ผลต่างระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนในปีที่ตัดรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนออกจากบัญชี

4.6 อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

อาคารและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	5 ปี
เครื่องตกแต่งและติดตั้ง	5 ปี
เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์	3 - 5 ปี, 20 ปี
ยานพาหนะ	5 - 16 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน โดยไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง

บริษัทฯและบริษัทฯย่อยตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์จะรับรู้ในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนเมื่อบริษัทฯและบริษัทฯย่อยตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.7 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วย ดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.8 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว และค่าตัดจำหน่าย

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้วตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีจำนวนผลผลิตตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ดังกล่าวรวมอยู่ในส่วนของกำไรขาดทุน โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สิทธิในการใช้ประโยชน์สุทธิ x อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี

อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี =
$$\frac{\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี}}{(\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี} + \text{ประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน})}$$

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว - สุทธิ = สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด - ค่าตัดจำหน่ายสะสม

บริษัทฯ ไม่มีการตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง

4.9 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

บริษัทฯ บันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทฯ ตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทฯ จะทบทวนวิธีการตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

4.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน”) แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยบันทึกต้นทุนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการจัดการและค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าที่ซื้อระหว่างอายุสัมปทาน ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้อง เป็นสินทรัพย์และจะตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ ดังนี้

อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีจำนวนผลผลิต ตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลสุทธิ x อัตราส่วนผู้โดยสารสำหรับปี

อัตราส่วนผู้โดยสารสำหรับปี =
$$\frac{\text{จำนวนผู้โดยสารจริงสำหรับปี}}{(\text{จำนวนผู้โดยสารจริงสำหรับปี} + \text{ประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุที่เหลือของสัมปทาน})}$$

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลทั้งหมด - ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สุทธิ

อุปกรณ์งานระบบอื่นๆ

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบอื่นๆ ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่ให้เช่าบริเวณสถานี	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์สื่อสาร โทรคมนาคม	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์ระบบโฆษณา	5 ปี

ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลของบริษัทฯ และบริษัทย่อยรวมอยู่ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ไม่มีการตัดจำหน่ายสำหรับอุปกรณ์งานระบบที่อยู่ระหว่างการติดตั้ง

4.11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นและค่าตัดจำหน่าย

บริษัทฯ และบริษัทย่อยบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุน ภายหลังจากการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อยตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด คือ คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ ซึ่งมีอายุการให้ประโยชน์ 3 ปี 5 ปี และ 10 ปี

4.12 ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมแสดงมูลค่าตามราคาราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี) ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัมปทาน

ค่าตัดจำหน่ายรวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.13 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันที่ทำสัญญาสินเชื่อและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายซึ่งจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและตัดจำหน่ายตลอดอายุของสัญญาสินเชื่อดังกล่าว

ค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินดังกล่าวได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์

4.14 ค่าความนิยม

บริษัทบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของค่าความนิยมในราคาทุน ซึ่งเท่ากับต้นทุนการรวมธุรกิจส่วนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มา หากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาสูงกว่าต้นทุนการรวมธุรกิจ บริษัทจะรับรู้ส่วนที่สูงกว่านี้เป็นกำไรในส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

บริษัทแสดงค่าความนิยมตามราคาราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสมและจะทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยมทุกปีหรือเมื่อใดก็ตามที่มีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่าเกิดขึ้น

เพื่อวัตถุประสงค์ในการทดสอบการด้อยค่า บริษัทจะปันส่วนค่าความนิยมที่เกิดขึ้นจากการรวมกิจการให้กับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการรวมกิจการ และบริษัทจะทำการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดแต่ละรายการ หากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี บริษัทจะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุนและบริษัทไม่สามารถกลับบัญชีขาดทุนจากการด้อยค่าได้ในอนาคต

4.15 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ และบริษัทย่อย หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุม บริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือถูกบริษัทฯ และบริษัทย่อยควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ และบริษัทย่อย

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ และบริษัทย่อย ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

4.16 สัญญาเช่าระยะยาว

สัญญาเช่าอุปกรณ์ที่มีความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าการเงินจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าแล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์ที่เช่า

สัญญาเช่าอุปกรณ์ที่มีความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.17 เงินตราต่างประเทศ

บริษัทฯ แสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ รายการต่างๆของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.18 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทฯและบริษัทย่อยจะทำการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ของบริษัทฯและบริษัทย่อย หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ บริษัทฯและบริษัทย่อยประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.19 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สิทธิประโยชน์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสิทธิประโยชน์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เงินที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการะสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งบริษัทฯ และบริษัทย่อยถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

4.20 ประเมินการหนี้สิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดเปลื้องภาระผูกพันนั้น และบริษัทฯ และบริษัทย่อยสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

บริษัทฯ บันทึกสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

4.21 ค่าบำรุงรักษาทางด่วน

ค่าบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นระหว่างปีจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดขึ้น ผู้เชี่ยวชาญอิสระระบุว่ารายการซ่อมแซมใหญ่นั้นอาจจะไม่จำเป็น ถ้าหากบริษัทฯและบริษัทย่อยได้มีการซ่อมบำรุงอย่างมีมาตรฐานโดยสม่ำเสมอทุกปี ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงมิได้ตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาสำหรับการซ่อมแซมใหญ่

4.22 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.23 ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินและการป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน

บริษัทและบริษัทร่วมได้ใช้ตราสารอนุพันธ์เป็นเครื่องมือทางการเงินเพื่อบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราดอกเบี้ย อาทิเช่น สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ตราสารอนุพันธ์จะบันทึกและวัดมูลค่าเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่เข้าทำรายการ และมีการวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้อัตราที่กำหนดโดยตลาด ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ถ้าไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ทางการเงินจะบันทึกเป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมูลค่ายุติธรรมเป็นกำไรและบันทึกเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมูลค่ายุติธรรมเป็นขาดทุน อย่างไรก็ตาม หากตราสารอนุพันธ์เข้าเงื่อนไขไว้เพื่อเป็นเครื่องมือป้องกันความเสี่ยง การบันทึกรายการกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมจะขึ้นอยู่กับประเภทของรายการที่ได้รับการป้องกันความเสี่ยง

การบัญชีสำหรับการป้องกันความเสี่ยง - การป้องกันความเสี่ยงของกระแสเงินสด

บริษัทและบริษัทร่วมได้นำการบัญชีสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกระแสเงินสดมาใช้ในการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวซึ่งสามารถระบุความเสี่ยงได้อย่างชัดเจน และสามารถวัดผลของการป้องกันความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ถ้าไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงหรือของตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่ใช้สำหรับการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของกระแสเงินสดที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงประเภทใดประเภทหนึ่ง ซึ่งเกิดจากสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินหรือรายการพยากรณ์ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่จะเกิดในอนาคต (Highly probable forecast transactions) และสามารถป้องกันความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และเมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากกระแสเงินสดได้เกิดขึ้น จะโอนกำไรหรือขาดทุนที่ได้เคยรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น เป็นกำไรหรือขาดทุนในส่วนของกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม ถ้าเครื่องมือป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวไม่มีประสิทธิภาพ ถ้าไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ทางการเงินจะถูกรับรู้ไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

4.24 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า บริษัทและบริษัทย่อยใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ บริษัทและบริษัทย่อยจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงิน แบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทฯและบริษัทย่อยจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่บันทึกในงบแสดงฐานะการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลองการประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต (ทั้งของธนาคารและคู่สัญญา) สภาพคล่อง ข้อมูลความสับสน และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณอาจมีผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินและการเปิดเผยลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯ พิจารณาการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย โดยฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากเงินลงทุนนั้น รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ และต้องทำการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการค้ำของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการค้ำหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

คำตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้วและสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ในการคำนวณคำตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว และสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน โดยถือพื้นฐานประมาณการปริมาณรถที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระและทำการปรับปรุงโดยการเปรียบเทียบกับปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจแตกต่างไปจากประมาณการขึ้นอยู่กับเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจร

คำตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

ในการคำนวณคำตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ฝ่ายบริหารต้องประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุที่เหลือของสัมปทาน โดยต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ เช่น แบบจำลองจราจร โครงข่ายรถไฟฟ้า ค่าน้ำมันเฉลี่ยและโครงสร้างค่าโดยสาร เป็นต้น

การทดสอบการค้ำของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

ในการทดสอบการค้ำของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลหรือหน่วยของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลที่ก่อให้เกิดเงินสด รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาวะ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

ข้อพิพาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินผลของข้อพิพาทที่ถูกเรียกร้องแล้วและเชื่อมั่นว่าจะไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

6. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างงวด บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อยและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ

ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันในช่วงงวดสามารถสรุปได้ดังนี้

รายชื่อกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	ผู้ถือหุ้น
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทร่วม
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	บริษัทร่วม
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจในธนาคาร
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจในธนาคาร
บริษัท ฟินันซ่า จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีกรรมการร่วมกัน
บริษัท หลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีกรรมการร่วมกัน
บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีกรรมการร่วมกัน

รายการธุรกิจที่สำคัญดังกล่าวสามารถสรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		(หน่วย: ล้านบาท)
					นโยบายการกำหนดราคา
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับรอบ ระยะเวลาตั้งแต่ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558	
รายการธุรกิจกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่					
ดอกเบี้ยรับ	36	45	36	-	อัตราร้อยละ 3.67 ต่อปี
ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมระบบทางด่วนและ					
ซ่อมบำรุงโยธา	174	19	174	-	อัตราตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทางด่วน	3,983	8,370	3,983	-	ราคาตามสัญญา
เงินรับล่วงหน้าค่าโครงการรถไฟฟ้า					
สายฉลองรัชธรรม	104	86	104	-	อัตราตามสัญญา
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	1,236	-	-	2,050 ล้านบาท หัก 1.79 บาท
ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน	7	7	-	-	อัตราตามสัญญา
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	282	1	อัตราตามสัญญา
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมระยะยาว	-	-	178	1	อัตราร้อยละ 3.06 ถึง 3.48 ต่อปี และอัตราร้อยละ 3.50 ต่อปี (2558: อัตราร้อยละ 3.66 ต่อปี)
รายได้ค่าบริการโครงการ	-	-	120	1	10 ล้านบาทต่อเดือน
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	-	-	499	-	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	8	8	8	-	ราคาตามสัญญา
ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสาร	436	401	436	1	ตามสัญญาสัมปทาน
(รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)					
ค่าตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	67	66	67	-	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าที่ปรึกษา	-	40	-	-	อัตราตามสัญญา
ค่าภาษีโรงเรือน	4	37	4	-	ตามอัตราที่เรียกเก็บโดย กรุงเทพมหานคร
ค่าธรรมเนียมในการจัดการด้านการเงิน	14	17	11	-	อัตราตามสัญญา
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	95	33	92	2	อัตราตามสัญญา
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะสั้น	337	78	337	1	อัตราร้อยละ 2.85 และ 3.55 ต่อปี (2558: อัตราร้อยละ 3.55 ต่อปี)
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว	325	449	320	3	อัตราร้อยละ 4.00, MLR, MLR - 2.525, 6M FDR + 2 และ 6M FDR + 2.66875 ต่อปี

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558
มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น (หมายเหตุ 9)				
ลูกหนี้การค้า				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	12,840	17,120	12,840	17,120
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	74,473	52,172
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	490,232	-	490,232	-
รวม	503,072	17,120	577,545	69,292
ลูกหนี้อื่น				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	1,029,562	-	1,029,562	-
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	10,700	10,700
รวม	1,029,562	-	1,040,262	10,700
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	769,741	1,369,741	769,741	1,369,741
หัก: รายได้ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	(12,907)	(48,892)	(12,907)	(48,892)
รวม	756,834	1,320,849	756,834	1,320,849
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(756,834)	(564,015)	(756,834)	(564,015)
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปี	-	756,834	-	756,834
ค่าใช้จ่ายย่ำแย่				
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	6,528	5,312	4,223	3,007
เงินย่ำแย่ตามสัญญาบริการ				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	3,906	3,746	3,906	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	6,120,496	6,854,496
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	165,000	-
รวม	-	-	6,285,496	6,854,496
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	(12,000)	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	6,273,496	6,854,496
เงินย่ำแย่ตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	-	398,250	-	398,250
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน				
(เฉพาะเงินสด) (หมายเหตุ 21)				
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	-	18,410,000	-	18,400,000

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
<u>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น (หมายเหตุ 22)</u>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	163,398	1,958,150	161,587	1,957,506
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	102,916	103,204	102,916	103,204
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,192	4,059	1,123	4,059
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	871	571	871	571
บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด	-	20,350	-	20,350
อื่นๆ	1,874	938	-	-
รวม	270,251	2,087,272	266,497	2,085,690
<u>เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (เฉพาะเงินต้น) (หมายเหตุ 23)</u>				
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4,701,378	7,173,319	4,701,378	7,016,633
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	4,582,105	2,945,855	4,582,105	2,945,855
รวม	9,283,483	10,119,174	9,283,483	9,962,488
<u>เงินประกันผลงาน</u>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	57,925	152,988	56,646	152,988
<u>รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา (หมายเหตุ 26)</u>				
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด	-	-	15,610	16,859

ในระหว่างงวดปัจจุบัน เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีการเคลื่อนไหวดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	1 มกราคม 2559	เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	ลดลงระหว่างงวด	31 ธันวาคม 2559
<u>บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด</u>				
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	5,673,827	-	(607,586)	5,066,241
ดอกเบี้ยค้างรับ	1,180,669	175,833	(302,247)	1,054,255
รวม	6,854,496	175,833	(909,833)	6,120,496
<u>บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด</u>				
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	-	170,000	(5,000)	165,000
ดอกเบี้ยค้างรับ	-	2,450	(2,450)	-
รวม	-	172,450	(7,450)	165,000
รวมทั้งสิ้น	6,854,496	348,283	(917,283)	6,285,496

ในระหว่างงวดปัจจุบัน ยอดคงค้างของเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน (เฉพาะเงินต้น) มีการเคลื่อนไหวดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	1 มกราคม 2559	เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	ลดลงระหว่างงวด	31 ธันวาคม 2559
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	18,410,000	7,000,000	(25,410,000)	-

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	1 มกราคม 2559	เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	ลดลงระหว่างงวด	31 ธันวาคม 2559
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	18,400,000	7,000,000	(25,400,000)	-

ในระหว่างงวดปัจจุบัน ยอดคงค้างของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (เฉพาะเงินต้น) มีการเคลื่อนไหวดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	1 มกราคม 2559	เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	ลดลงระหว่างงวด	31 ธันวาคม 2559
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	7,173,319	1,829,359	(4,301,299)	4,701,379
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	2,945,855	1,636,250	-	4,582,105
รวม	10,119,174	3,465,609	(4,301,299)	9,283,484

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	1 มกราคม 2559	เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	ลดลงระหว่างงวด	31 ธันวาคม 2559
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	7,016,633	1,829,359	(4,144,613)	4,701,379
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	2,945,855	1,636,250	-	4,582,105
รวม	9,962,488	3,465,609	(4,144,613)	9,283,484

คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหารดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			สำหรับรอบ	
			ระยะเวลาตั้งแต่	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558
ผลประโยชน์ระยะสั้น	115,857	215,449	100,582	1,691
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	5,706	7,957	5,245	36
รวม	121,563	223,406	105,827	1,727

7. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
เงินสด	43,671	36,185	41,891	34,630
เงินฝากธนาคาร	733,330	4,447,190	687,402	4,424,428
รวม	777,001	4,483,375	729,293	4,459,058

บริษัทฯ ได้จดจำนำสิทธิในการรับเงินตามบัญชีเงินฝากธนาคารซึ่งมียอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวนประมาณ 107 ล้านบาท ไว้กับกลุ่มผู้ถือหุ้นในประเทศเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯ จากกลุ่มผู้ถือหุ้นในประเทศ โดยบริษัทฯ สามารถเบิกถอนเงินเพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานได้ตามปกติ

ในเดือนมิถุนายน 2559 บริษัทฯ ได้จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวครบทั้งจำนวนแล้ว และได้ถอนสิทธิในการรับเงินตามบัญชีเงินฝากธนาคารดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

8. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	<u>2559</u>	<u>2558</u>	<u>2559</u>	<u>2558</u>
หน่วยลงทุน	4,432,102	454,678	4,422,853	437,295
บวก: กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	57,051	42,679	57,048	42,679
หน่วยลงทุน - มูลค่ายุติธรรม	4,489,153	497,357	4,479,901	479,974
ตัวแลกเปลี่ยน	1,452,197	-	1,452,197	-
รวมเงินลงทุนชั่วคราว	5,941,350	497,357	5,932,098	479,974

9. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	<u>2559</u>	<u>2558</u>	<u>2559</u>	<u>2558</u>
ลูกหนี้การค้า				
ลูกหนี้การค้า				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	503,072	17,120	577,545	69,292
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	85,155	66,530	-	-
หัก: ค่าเผ่อนหนี้สงสัยจะสูญ	(4,910)	(4,438)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	583,317	79,212	577,545	69,292
ลูกหนี้อื่น				
ลูกหนี้อื่น				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	1,029,562	-	1,040,262	10,700
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	1,456	2,129	1,407	2,048
เงินทดรองจ่าย	(54)	273	-	2
รายได้ค้างรับ	282	3,014	282	3,014
รวมลูกหนี้อื่น	1,031,246	5,416	1,041,951	15,764
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	1,614,563	84,628	1,619,496	85,056

ยอดคงเหลือของลูกหนี้การค้าโดยส่วนใหญ่ของบริษัทฯและบริษัทย่อยยังไม่ถึงกำหนดชำระ ลูกหนี้ที่มีอายุหนี้คงค้างเกินกำหนดชำระเกินกว่า 1 ปี ในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีจำนวนประมาณ 5 ล้านบาท (2558: 6 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี) บริษัทฯและบริษัทย่อยได้ทำการประเมินมูลค่าสุทธิที่จะได้รับจากลูกหนี้การค้าที่มียอดคงค้างเกินกำหนดชำระดังกล่าว และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้ ในงบการเงินรวมเป็นจำนวนประมาณ 5 ล้านบาท (2558: 4 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี)

10. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		ค่าเผื่อการด้อยค่า		ราคาทุนสุทธิ	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558
	(ร้อยละ)											
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	6,000	6,000	5,250	5,250	99.99	99.99	2,604	2,604	(2,450)	(2,450)	154	154
บริษัท แวงคอก เมโทร เนทเวิร์คส์ จำกัด	254	254	254	254	65.19	65.19	166	166	(16)	(16)	150	150
							2,770	2,770	(2,466)	(2,466)	304	304

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้ใช้สินทรัพย์ได้แก่ เงินฝากธนาคาร เงินลงทุนชั่วคราว สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวกับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดและการโอนสิทธิในส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมจากบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยดังกล่าวสามารถถอนเงินฝากในบัญชีธนาคารและขายเงินลงทุนชั่วคราวเพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

บริษัทฯได้นำใบหุ้นของเงินลงทุนในบริษัท แวงคอก เมโทร เนทเวิร์คส์ จำกัด ทั้งจำนวนไปจดจำนำไว้กับกลุ่มผู้ถือหุ้นในประเทศเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯจากกลุ่มผู้ถือหุ้นในประเทศ ในเดือนมิถุนายน 2559 บริษัทฯได้ขายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวครบทั้งจำนวน และได้ถอนใบหุ้นของเงินลงทุนในบริษัทย่อยดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

11. เงินลงทุนในบริษัทร่วม

11.1 รายละเอียดของเงินลงทุนในบริษัทร่วม

(หน่วย: ล้านบาท)								
ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้น ในประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชี ตามวิธีส่วนได้เสีย	
			<u>2559</u>	<u>2558</u>	<u>2559</u>	<u>2558</u>	<u>2559</u>	<u>2558</u>
(ร้อยละ)								
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	ลงทุนในธุรกิจผลิต และจำหน่าย พลังงานไฟฟ้า	ไทย	19.40	19.40	3,223	3,223	3,121	3,123
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่าย น้ำประปา	ไทย	19.45	19.57	6,976	7,018	6,547	6,714
					10,199	10,241	9,668	9,837

(หน่วย: ล้านบาท)						
ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
			2559	2558	2559	2558
(ร้อยละ)						
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	ลงทุนในธุรกิจผลิตและจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า	ไทย	19.40	19.40	3,223	3,223
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	ไทย	19.45	19.57	4,277	4,303
					7,500	7,526

บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทฯ ได้ให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 154 ล้านบาท โดยบริษัทฯ คงจะให้เงินสนับสนุนในกรณีที่บริษัทย่อยแห่งหนึ่งของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการกู้ยืมรวมถึงการผิन्छชำระหนี้กับธนาคารผู้ให้กู้ของบริษัทย่อยดังกล่าว

ในเดือนกันยายน 2559 บริษัทย่อยดังกล่าวได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับกลุ่มผู้ให้กู้ซึ่งเป็นธนาคารพาณิชย์ในประเทศเพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวเดิม และได้ยกเลิกภาระค้ำประกันดังกล่าวแล้ว

บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)

ในเดือนมีนาคม 2559 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญของบริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) จำนวน 4.69 ล้านหุ้น ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) ลดลงจากร้อยละ 19.57 เป็นร้อยละ 19.45

11.2 ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและเงินปันผลรับ

บริษัทฯ รับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมในงบการเงินรวม และรับรู้เงินปันผลจากบริษัทร่วมดังกล่าวในงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังนี้

ชื่อบริษัท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ส่วนแบ่งกำไร		ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		เงินปันผลที่บริษัทฯ รับ	
	จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม		จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม		สำหรับ	
	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับปี	รอบระยะเวลา
	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	ตั้งแต่วันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2559	2558	2559	2558	2559	2558
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	10	80	18	(37)	32	-
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	337	381	5	(9)	467	-
รวม	347	461	23	(46)	499	-

11.3 มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เป็นบริษัทจดทะเบียนฯ

สำหรับเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	มูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2559	2558
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	5,062 ⁽¹⁾	2,803 ⁽¹⁾
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	8,304	8,198
รวม	13,366	11,001

⁽¹⁾ ไม่รวมมูลค่ายุติธรรมของใบสำคัญแสดงสิทธิจำนวน 189 ล้านบาท (2558: 127 ล้านบาท)

11.4 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่มีสาระสำคัญ

สรุปรายงานฐานะการเงิน

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด		บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด	
	(มหาชน)		(มหาชน)	
	<u>2559</u>	<u>2558</u>	<u>2559</u>	<u>2558</u>
สินทรัพย์หมุนเวียน	7,622	5,196	5,298	7,299
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	51,636	49,371	20,461	19,345
หนี้สินหมุนเวียน	(1,444)	(2,416)	(1,972)	(3,265)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(27,311)	(20,338)	(12,253)	(11,949)
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ในบริษัทย่อยของบริษัทร่วม	(12,760)	(14,058)	(42)	(40)
สินทรัพย์ - สุทธิ	17,743	17,755	11,492	11,390
สัดส่วนเงินลงทุน (ร้อยละ)	19.40	19.40	19.45	19.57
สัดส่วนตามส่วนได้เสียของกิจการ ในสินทรัพย์ - สุทธิ	3,442	3,444	2,235	2,229
การตัดรายการระหว่างกัน	(321)	(321)	-	-
สิทธิในการดำเนินการผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	-	-	1,916	2,075
ค่าความนิยม	-	-	2,396	2,410
มูลค่าตามบัญชีของส่วนได้เสียของกิจการในบริษัทร่วม	3,121	3,123	6,547	6,714

สรุปรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

	(หน่วย : ล้านบาท)			
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)		บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	
	<u>2559</u>	<u>2558</u>	<u>2559</u>	<u>2558</u>
รายได้	6,359	6,851	5,499	5,574
กำไร	191	786	2,492	2,698
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	150	(433)	24	(50)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	341	353	2,516	2,648

12. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ							
			ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนการลงทุน		ราคาทุน	
			2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558
			(ร้อยละ)							
บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	ผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า	ลาว	26,861	26,861	16,505	12,175	7.50	7.50	1,238	913
เงินลงทุนระยะยาวอื่น									1,238	913

ในระหว่างปีปัจจุบันบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวนเป็นจำนวนเงินรวม 325 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวในระหว่างปีปัจจุบันเรียบร้อยแล้ว

ต่อมาในเดือนธันวาคม 2559 และเดือนมกราคม 2560 บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวนอีกจำนวน 165 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวในเดือนมกราคมและเดือนกุมภาพันธ์ 2560

หุ้นสามัญของบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด จำนวน 121.9 ล้านหุ้น ที่บริษัทฯ ถืออยู่ได้คิดภาระจำนำเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด

13. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

มูลค่ายุติธรรมของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ที่ดินรอการขาย	315	302	315	302

มูลค่ายุติธรรมประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์ราคาตลาด

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนทั้งหมดได้ถูกนำไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ

14. อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน					
1 มกราคม 2558	33,896	46,277	146,271	314,025	540,469
ซื้อเพิ่ม	867	2,407	8,869	27,207	39,350
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(86)	(10,329)	(14,179)	(24,594)
โอนเข้า (ออก)	(36)	36	-	-	-
31 ธันวาคม 2558	34,727	48,634	144,811	327,053	555,225
ซื้อเพิ่ม	4,633	6,254	79,171	146,643	236,731
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(6,183)	(7,745)	(32,741)	(46,669)
โอนเข้า (ออก)	-	(45)	45	-	-
31 ธันวาคม 2559	39,390	48,660	216,282	440,955	745,287
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
1 มกราคม 2558	25,786	38,741	124,626	199,237	388,390
ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	4,435	1,923	10,863	19,819	37,040
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(86)	(10,306)	(14,179)	(24,571)
31 ธันวาคม 2558	30,221	40,578	125,183	204,877	400,859
ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	2,376	2,239	16,164	20,536	41,315
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(6,079)	(7,671)	(23,870)	(37,620)
31 ธันวาคม 2559	32,597	36,738	133,676	201,543	404,554
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ					
31 ธันวาคม 2558	4,506	8,056	19,628	122,176	154,366
31 ธันวาคม 2559	6,793	11,922	82,606	239,412	340,733
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร)					
2558					37,040
2559					41,315

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง และติดตั้ง	เครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน					
30 ธันวาคม 2558	34,693	42,529	133,035	316,011	526,268
ซื้อเพิ่ม	-	-	-	4,281	4,281
31 ธันวาคม 2558	34,693	42,529	133,035	320,292	530,549
ซื้อเพิ่ม	4,662	6,097	22,924	142,991	176,674
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,743)	(3,274)	(32,054)	(37,071)
31 ธันวาคม 2559	39,355	46,883	152,685	431,229	670,152
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
30 ธันวาคม 2558	30,173	35,097	114,833	199,656	379,759
ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	13	10	55	74	152
31 ธันวาคม 2558	30,186	35,107	114,888	199,730	379,911
ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	2,376	2,079	10,353	19,714	34,522
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(1,733)	(3,227)	(23,183)	(28,143)
31 ธันวาคม 2559	32,562	35,453	122,014	196,261	386,290
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ					
31 ธันวาคม 2558	4,507	7,422	18,147	120,562	150,638
31 ธันวาคม 2559	6,793	11,430	30,671	234,968	283,862
ค่าเสื่อมราคา (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร)					
สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558					152
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559					34,522

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีอาคารและอุปกรณ์จำนวนหนึ่ง ซึ่งตัดค่าเสื่อมราคา
หมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินรวม
309 ล้านบาท (2558: 328 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทฯจำนวน 300 ล้านบาท (2558: 310 ล้านบาท)

15. ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			สำหรับรอบ	
			ระยะเวลา	
	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับปี	ตั้งแต่วันที่
	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	2558 ถึงวันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2559	2558	2559	2558
ยอดคงเหลือต้นงวด	19,600,401	10,744,376	19,600,401	19,597,787
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้นระหว่างงวด	4,544,795	8,862,091	4,544,795	2,614
โอนต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างเป็นสิทธิใน				
การใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว	(24,145,196)	(6,066)	(24,145,196)	-
ยอดคงเหลือปลายงวด	-	19,600,401	-	19,600,401

ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างเป็นต้นทุนการก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งบริษัทฯ ได้ใช้เงินลงทุนจากหุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินในการก่อสร้าง ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเข้าเป็นต้นทุนของโครงการในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นจำนวน 285 ล้านบาท (2558: 430 ล้านบาท) โดยคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมเป็นทุนในอัตราร้อยละ 1.4 (2558: อัตราร้อยละ 2.9)

ในเดือนสิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้โอนต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างดังกล่าวจำนวน 24,145 ล้านบาทเป็นสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว

16. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว

มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ราคาทุน	85,761,545	61,616,349	72,917,255	48,772,059
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(44,209,720)	(41,288,886)	(38,108,262)	(35,702,158)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	41,551,825	20,327,463	34,808,993	13,069,901

การกระทบยอดตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับรอบ ระยะเวลาตั้งแต่ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นงวด	20,327,463	23,146,990	13,069,901	13,078,527
โอนจากต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	24,145,196	7,065	24,145,196	-
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	(2,920,834)	(2,826,592)	(2,406,104)	(8,626)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายงวด	41,551,825	20,327,463	34,808,993	13,069,901

บริษัทฯ ได้โอนสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางด่วนเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

ในเดือนสิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้โอนต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครจำนวน 24,145 ล้านบาท เป็นสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว และได้เริ่มตัดจำหน่ายสิทธิดังกล่าวตั้งแต่วันที่เปิดให้บริการทางพิเศษ (วันที่ 22 สิงหาคม 2559)

17. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน แสดงได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ราคาทุน	6,644,790	6,644,790	6,644,790	6,644,790
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(5,624,166)	(5,324,596)	(5,624,166)	(5,324,596)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	1,020,624	1,320,194	1,020,624	1,320,194

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน สรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับรอบ ระยะเวลาตั้งแต่ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นงวด	1,320,194	1,611,877	1,320,194	1,321,274
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	(299,570)	(291,683)	(299,570)	(1,080)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายงวด	1,020,624	1,320,194	1,020,624	1,320,194

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว

18. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล แสดงได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ราคาทุน	20,693,035	20,284,392	20,161,745	19,768,880
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(3,733,074)	(3,296,752)	(3,527,094)	(3,114,732)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	16,959,961	16,987,640	16,634,651	16,654,148

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล สรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับรอบ ระยะเวลาดังแต่ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นงวด	16,987,640	17,245,679	16,654,148	16,656,132
ซื้อเพิ่ม	412,616	141,868	393,001	-
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(218)	(8)	(118)	-
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	(440,077)	(399,899)	(412,380)	(1,984)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายงวด	16,959,961	16,987,640	16,634,651	16,654,148

ต้นทุนของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสาร โทรคมนาคมในสถานี และอุปกรณ์โฆษณา

อุปกรณ์งานระบบรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารจะถูกโอนให้กับรฟม. เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน 25 ปี ตามหลักเกณฑ์ Acquire, Operate and Transfer

บริษัทฯ ได้นำอุปกรณ์งานระบบในการดำเนินงานรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารไปวางไว้กับกลุ่มผู้ถือหุ้นในประเทศเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯ จากกลุ่มผู้ถือหุ้นในประเทศ ในเดือนมิถุนายน 2559 บริษัทฯ ได้จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าว และได้ไถ่ถอนหลักประกันดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

บริษัทฯ ย่อยได้นำอุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมบางส่วนไปค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯ ย่อยในเดือนกรกฎาคม 2559 บริษัทฯ ย่อยได้จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวแล้ว และได้ไถ่ถอนหลักประกันดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

19. ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม บริษัทฯ ตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการดังกล่าวเป็นเส้นตรงตามอายุสัญญาสัมปทานตั้งแต่วันเปิดให้บริการเดินรถ

มูลค่าตามบัญชีของต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558
ราคาทุน	636,462	271,397
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(9,206)	-
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	627,256	271,397

การกระทบยอดมูลค่าทางบัญชีของต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับรอบ ระยะเวลาตั้งแต่ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นงวด	271,397	136,821	271,397	268,238
ข้อเพิ่ม	365,065	134,576	365,065	3,159
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	(9,206)	-	(9,206)	-
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายงวด	627,256	271,397	627,256	271,397

20. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นที่เป็นคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ราคาทุน	144,582	101,507	137,627	100,086
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(76,353)	(65,270)	(74,130)	(63,921)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	68,229	36,237	63,497	36,165

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับรอบ
				ระยะเวลาตั้งแต่
				วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558
มูลค่าตามบัญชีต้นงวด	36,237	34,592	36,165	36,207
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	43,075	8,771	37,541	-
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	(11,083)	(7,126)	(10,209)	(42)
มูลค่าตามบัญชีปลายงวด	68,229	36,237	63,497	36,165

21. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: พันบาท)					
	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2559	2558	2559	2558
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน					
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	3.55 และ MOR	-	18,410,000	-	18,400,000
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	2.75 (2558: 3.10 - 3.20)	4,720,000	4,000,000	4,720,000	4,000,000
รวม		4,720,000	22,410,000	4,720,000	22,400,000
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย		(4,225)	-	(4,225)	-
รวม		4,715,775	22,410,000	4,715,775	22,400,000

22. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	219,023	2,062,292	217,143	2,060,710
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	305,491	378,788	263,155	359,687
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	1,651	4,630	1,651	4,630
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	96,397	1,127	96,397	1,067
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	49,577	20,350	47,703	20,350
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	139,959	102,016	120,777	89,803
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหาร สื่อโฆษณา (หมายเหตุ 26)	-	-	1,248	1,248
เจ้าหนี้อื่น	7,316	10,351	1,382	1,464
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	819,414	2,579,554	749,456	2,538,959

23. เงินกู้ยืมระยะยาว

	วงเงิน (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์	อัตราดอกเบี้ย	ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		(หน่วย: พันบาท)
					2559	2558	2559	2558	
1. สินเชื่อถาวร ก (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	29,888	ทดแทนเงินเชื้อมติของบริษัทยุโรป	ร้อยละ 4.0 ต่อปี	ชำระคืนทั้งจำนวนในเดือนกรกฎาคม 2562	74,664	74,664	74,664	74,664	74,664
2. สินเชื่อถาวร ข (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	4,998	ใช้ไว้กับข้อกู้ยืมเพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวทางธนาคารพาณิชย์	ร้อยละ 4.0 ต่อปี	ชำระคืนทั้งจำนวนในเดือนกรกฎาคม 2562	9,595	9,595	9,595	9,595	9,595
3. สินเชื่อถาวร ค (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	1,000	ใช้เพื่อเงินลงทุนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	ร้อยละ MLR - 2.525 ต่อปีและร้อยละ 6M FDR + 2.66875 ต่อปี	ชำระคืนทั้งจำนวนในเดือนกรกฎาคม 2562	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
4. สินเชื่อถาวร ง (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	5,750	ใช้สำหรับก่อสร้างทางด่วน	ร้อยละ MLR - 2.525 ต่อปี	ชำระคืนเป็นงวดทุกเดือนเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกันยายน 2570	5,750,000	3,536,250	5,750,000	3,536,250	3,536,250
5. สินเชื่อถาวร จ (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	4,250	ใช้สำหรับก่อสร้างทางด่วน	ร้อยละ 6M FDR + 2 ต่อปี	ชำระคืนเป็นงวดทุกเดือนเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกันยายน 2570	4,250,000	2,613,750	4,250,000	2,613,750	2,613,750
6. เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	8,000	ใช้เพื่อเงินลงทุนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	ร้อยละ 3.18 ตามสัญญา: ร้อยละ 6M THBFIX + 1.15 ต่อปี)	ชำระคืนเป็นงวดทุก 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2560 ถึงเดือนพฤษภาคม 2564	8,000,000	-	8,000,000	-	-
7. Tranche A (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	11,000	เพื่อชำระคืนตราสารหนี้ที่มีพัฒนาภายใต้สัญญาสนับสนุนโครงการรถไฟทางเหนือสายกลาง	ร้อยละ MLR + 0.25 ต่อปี (ร้อยละ 4.75 ต่อปี) ในระหว่างวันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559	ชำระคืนเป็นงวดทุก 3 เดือนเริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน 2559 และงวดสุดท้ายในเดือนธันวาคม 2567	-	9,102,500	-	9,102,500	9,102,500
8. Tranche F (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	1,500	เพื่อซื้อขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมและใช้เพื่อเงินลงทุนหมุนเวียน	ร้อยละ MLR + 0.25 ต่อปี (ร้อยละ 4.75 ต่อปี) ในระหว่างวันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559	ชำระคืนเป็นงวดทุก 3 เดือนเริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน 2559 และงวดสุดท้ายในเดือนธันวาคม 2567	-	1,006,000	-	1,006,000	1,006,000
9. เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	245	ใช้เพื่อเงินลงทุนทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	ร้อยละ MLR ต่อปี	ชำระคืนเป็นงวดทุก 3 เดือนเริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2553 และงวดสุดท้ายในเดือนพฤษภาคม 2561	-	156,686	-	-	-
รวม	66,631				19,084,259	17,499,445	19,084,259	17,342,759	17,342,759
หัก: เงินกู้ยืมระยะยาวซึ่งกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(2,066,750)	(118,500)	(2,066,750)	(75,000)	(75,000)
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอจัดจ่าย					(65,106)	(51,878)	(65,106)	(51,878)	(51,878)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจึงคำนวณถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					16,952,403	17,329,067	16,952,403	17,215,881	17,215,881

เงินกู้ยืมระยะยาวมีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลงดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
เงินกู้ยืมระยะยาว				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	9,283,484	10,119,174	9,283,484	9,962,488
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	9,800,775	7,380,271	9,800,775	7,380,271
รวม	19,084,259	17,499,445	19,084,259	17,342,759

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			สำหรับรอบ ระยะเวลาตั้งแต่ วันที่	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558
ยอดคงเหลือต้นงวด	17,499,445	12,183,945	17,342,759	17,342,759
บวก: กู้เพิ่มระหว่างงวด	12,344,000	5,356,000	12,344,000	-
หัก: จ่ายคืนเงินกู้ระหว่างงวด	(10,759,186)	(40,500)	(10,602,500)	-
ยอดคงเหลือปลายงวด	19,084,259	17,499,445	19,084,259	17,342,759

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 1 ถึง 5

บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิประโยชน์ได้แก่ ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง สิทธิตามสัญญาโครงการระบบทางด่วน สิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การดำรงสัดส่วนผู้ถือหุ้นในบริษัทย่อย การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินเชื่อก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทฯมีค่าใช้จ่ายด้านการเงินที่ต้องชำระให้แก่ตัวแทนผู้ให้กู้ประมาณปีละ 4.8 ล้านบาท (2558: 4.8 ล้านบาท)

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 6

ในเดือนเมษายน 2559 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อกับธนาคารพาณิชย์แห่งหนึ่ง มีวงเงินสินเชื่อ 8,000 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อดังกล่าวเต็มจำนวนแล้วในเดือนพฤษภาคม 2559 นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมนี้ จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 6M THBFIX + 1.15 ต่อปี เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 3.18 ต่อปี

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นต้น

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 7 และ 8

เงินกู้ยืมดังกล่าวมีหลักประกัน คือ การนำอุปกรณ์งานระบบในการดำเนินงานรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารบริหาร การนำไปหุ้นของบริษัทฯ การนำไปหุ้นของเงินลงทุนในบริษัทย่อย การโอนสิทธิ และการระงับผูกพันภายใต้สัญญาสัมปทาน และการนำสิทธิในการรับเงินตามบัญชีเงินฝากธนาคาร

สัญญาเงินกู้ยืมดังกล่าวได้ระบุข้อปฏิบัติและข้อกำหนดบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นหลัก การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารของบริษัทฯ การเข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมอื่น การเข้าดำเนินธุรกิจอื่น ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน การดำรงอัตราส่วนทางการเงินบางประการ เป็นต้น

ในเดือนมิถุนายน 2559 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวแล้วทั้งจำนวน พร้อมค่าธรรมเนียมการจ่ายเงินกู้ก่อนกำหนด (Prepayment Fee) เป็นจำนวนเงิน 212 ล้านบาท โดยแสดงเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายทางการเงิน ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหลักประกันดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 9

เงินกู้ยืมดังกล่าวเป็นเงินกู้ยืมของบริษัทย่อย ซึ่งคำประกันโดยการนำไปหุ้นของบริษัทย่อยที่ถือโดยผู้ถือหุ้นอื่นที่ไม่ใช่บริษัทฯ การโอนสิทธิการรับเงินค่ารายได้ที่ได้รับจากลูกค้าโทรคมนาคม รายได้ที่ได้รับจากธุรกิจหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) รายได้จากสื่อโฆษณาบน Platform Screen Door และรายได้จากสื่อโฆษณาบนจอแสดงผลแบบดิจิทัล ประกอบกับการจ้างอุปกรณ์สื่อสาร โทรคมนาคมบางส่วนให้แก่ผู้ให้กู้

สัญญาเงินกู้ยืมดังกล่าวได้ระบุข้อปฏิบัติและข้อกำหนดบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นหลัก การชำระคืนเงินกู้ยืมและเงินค้างชำระแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน และ/หรือบริษัทในเครือ การจ่ายเงินปันผลและการดำรงอัตราส่วนทางการเงินบางประการ เป็นต้น

ในเดือนกรกฎาคม 2559 บริษัทย่อยได้จ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวแล้วทั้งจำนวน พร้อมค่าธรรมเนียมการจ่ายเงินกู้ก่อนกำหนด (Prepayment Fee) เป็นจำนวนเงิน 3 ล้านบาท โดยแสดงเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายทางการเงิน และบริษัทย่อยได้ไถ่ถอนหลักประกันเงินกู้ยืมดังกล่าวแล้ว

24. หุ้นกู้

หุ้นกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

						(หน่วย: พันบาท)	
						งบการเงินรวมและ	
						งบการเงินเฉพาะกิจการ	
ประเภทหุ้นกู้	อายุหุ้นกู้	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		2559	2558
ครั้งที่ 1/2559							
- ลำดับที่ 1	3 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2562	2.22		5,000,000	-
- ลำดับที่ 2	5 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2564	2.52		1,615,000	-
- ลำดับที่ 3	7 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2566	3.00		2,000,000	-
- ลำดับที่ 4	10 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2569	3.30		3,335,000	-
- ลำดับที่ 5	12 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2571	3.61		2,750,000	-
ครั้งที่ 2/2559	12 ปี	11 สิงหาคม 2559	24 มิถุนายน 2571	3.61		500,000	-
ครั้งที่ 3/2559							
- ลำดับที่ 1	4 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2563	2.62		2,500,000	-
- ลำดับที่ 2	9 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2568	3.78		2,500,000	-
- ลำดับที่ 3	11 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2570	3.95		3,000,000	-
รวม						23,200,000	-
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี						(32,087)	-
หุ้นกู้ - สุทธิ						23,167,913	-

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้ มีรายละเอียดดังนี้

				(หน่วย: พันบาท)	
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
				สำหรับรอบ ระยะเวลาตั้งแต่ วันที่	
		สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
		31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558
ยอดคงเหลือต้นงวด		-	19,400,000	-	-
บวก: ออกหุ้นกู้ระหว่างงวด		23,500,000	-	23,500,000	-
หัก: ไถ่ถอนหุ้นกู้ระหว่างงวด		(300,000)	(19,400,000)	(300,000)	-
ยอดคงเหลือปลายงวด		23,200,000	-	23,200,000	-

25. ถำรองค้ำทแถนการจ้ดหำพื้นที่ก่อสร้งทงคว่น

	(หน่วย: พันบ๑)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			สำหรับรอบ	
			ระยะเวลา	
			ตั้งแต่วันที่	
	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับปี	30 ธันวาคม
	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	2558 ถึงวันที่
	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม
	2559	2558	2559	2558
ถำรองค้ำทแถนการจ้ดหำพื้นที่ก่อสร้งทงคว่นค่นงวค	5,566,672	6,762,382	5,566,672	5,565,036
จ่ำขำระในระหว่ำงวค	(1,500,000)	(1,500,000)	(1,500,000)	-
ค่นทุนคอกเบี้ย	250,480	304,290	250,480	1,636
ถำรองค้ำทแถนการจ้ดหำพื้นที่ก่อสร้งทงคว่นปล๑งวค	4,317,152	5,566,672	4,317,152	5,566,672
ห้ก: ส่วนที่จ้ถึงก้ำหนดขำระในหนึ่งปี	(1,500,000)	(1,500,000)	(1,500,000)	(1,500,000)
ถำรองค้ำทแถนการจ้ดหำพื้นที่ก่อสร้งทงคว่น - สุทธิ				
จ๑กส่วนที่จ้ถึงก้ำหนดขำระในหนึ่งปี	2,817,152	4,066,672	2,817,152	4,066,672

ค๑มสัญญ๑โครงกรร๑บ๑งทงคว่นค่นที่ 2 บริษัท๑คก๑งที่จ้จ่ำค้ำทแถนสำหรับกรจ้ดหำพื้นที่ก่อสร้งทงคว่นให้ก๑บการท๑งพิเศ๑แห่งประเท๑ไทย เริ่มตั้งค้ปี ที่ 15 ถึงปี ที่ 30 ของสัญญ๑หรือตั้งค้ปี 2547 ถึงปี 2562 เป็นจ๑นวนเงินรวม 16,816 ล้านบ๑

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัท๑จ่ำค้ำทแถนสะสมค้ก๑ว๑แล้วเป็นจ๑นวนเงินรวม 12,100 ล้านบ๑ (2558: 10,600 ล้านบ๑)

26. ร๑ยได้ร้บล่๑งหน้๑ค้ำสิทธิในการบริห๑รสื่อโฆษณ๑

บริษัท๑ได้ท๑สัญญ๑ให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ในการบริห๑รสื่อโฆษณ๑ผ่านระบบหน้๑จอแสดงข๑ม๑กสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) ที่ค้ดตั้งในบริเวณสถ๑นารถไฟฟ๑ได้ค้ดินและก๑ยในรถไฟฟ๑แก่บริษัท๑ย๑ย สัญญ๑ค้ก๑ว๑จะเริ่มน้๑งจ๑วันที่บริษัท๑ ได้มีหนังสือแจ้งวันเริ่มค้๑นการโฆษณ๑ผ่านระบบแก่บริษัท๑ย๑ย (1 มกราคม 2553) ค้๑ม๑ ในระหว่ำงปี 2558 บริษัท๑ได้ข๑ยระยะเวล๑ในสัญญ๑ค้ก๑ว๑จ๑กสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นวันที่ 2 กรกฎาคม 2572

บริษัท๑ได้ร้บค้ำค๑บแถนการให้สิทธิค้ก๑ว๑จ๑กบริษัท๑ย๑ยเป็นจ๑นวนเงิน 35 ล้านบ๑ ซึ่งบริษัท๑ แสดงเป็นร๑ยการค้๑งห๑กในงบแสดงฐ๑น๑การเงินก๑ยได้ร๑ยการ “ร๑ยได้ร้บล่๑งหน้๑ค้ำสิทธิในการบริห๑รสื่อโฆษณ๑” และค้ดจ๑หน้๑ยค๑ล๑ค๑ย๑ของสัญญ๑ นอกจากนี้ บริษัท๑จะได้ร้บค้ำค๑บแถนเพิ่มเติมเป็นร๑ยปีค๑ม๑ตราที่ระบุในสัญญ๑น้๑งตั้งค้๑งวันที่เริ่มค้๑นการโฆษณ๑

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558	16,866
หัก: โอนเป็นรายได้ในระหว่างงวด	(7)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	16,859
หัก: โอนเป็นรายได้ในระหว่างงวด	(1,249)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	15,610
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี (หมายเหตุ 6, 22)	(1,248)
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	14,362

27. สারণผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสারণผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับรอบ ระยะเวลาดังแต่ วันที่
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ต้นงวด	237,842	217,143	230,181	230,023
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	59,308	27,915	57,428	129
ต้นทุนดอกเบี้ย	9,962	8,429	9,704	44
ขาดทุน (กำไร) จากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัย				
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ ด้านประชากรศาสตร์	46,248	(4,302)	46,248	-
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทาง การเงิน	92,748	3,811	92,748	-
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	28,670	(6,517)	28,670	-
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างงวด	(3,734)	(8,637)	(3,734)	(15)
สারণผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายงวด	471,044	237,842	461,245	230,181

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรวมอยู่ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			สำหรับรอบ	
			ระยะเวลาดังแต่	
	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับปี	วันที่
	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	30 ธันวาคม 2558
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	ถึงวันที่
				31 ธันวาคม 2558
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	54,360	23,482	52,481	90
ต้นทุนดอกเบี้ย	8,926	7,441	8,668	38
หนี้สินในช่วงที่เปลี่ยนแปลงที่รับรู้ในงวด	-	5,880	-	28
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน	63,286	36,803	61,149	156
ค่าใช้จ่ายดังกล่าวรับรู้ในรายการต่อไปนี้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน				
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	14,326	9,992	14,326	54
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	21,047	9,747	21,047	33
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	939	594	163	-
ค่าใช้จ่ายในการขาย	488	204	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	22,511	14,363	21,896	60
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	3,975	1,903	3,717	9

บริษัทฯ และบริษัทย่อยคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้าเป็นจำนวนประมาณ 23 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ : จำนวน 22 ล้านบาท) (2558: จำนวน 2 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 2 ล้านบาท))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยประมาณ 14.45 - 17.69 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 14.45 - 17.69 ปี (2558: 15.38 - 18.80 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 16.39 - 18.80 ปี))

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)
อัตราคิดลด	2.4, 2.5, 3.4	3.4, 3.5, 4.2	2.4, 2.5	3.5, 4.2
อัตราการขึ้นเงินเดือน	7.0 - 7.5	6.0 - 8.0	7.5	6.0 - 8.0
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน (ขึ้นกับช่วงอายุ)	2.0 - 17.0	3.0 - 21.0	2.0 - 17.0	3.0 - 21.0

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของการผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	31 ธันวาคม 2559			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(54)	66	(53)	64
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	62	(53)	60	(52)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(57)	36	(56)	35

(หน่วย: ล้านบาท)

	31 ธันวาคม 2558			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(30)	36	(29)	35
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	34	(29)	33	(28)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(25)	24	(24)	24

28. ทุนเรือนหุ้น - การลดทุนเพื่อชดเชยขาดทุนสะสมก่อนการควบบริษัท

เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2558 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2558 ได้มีมติอนุมัติให้ลดทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยการลดมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นแต่ละหุ้นจากเดิม 20,500 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 20,500 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท) เป็น 7,585 ล้านบาท (หุ้นสามัญจำนวน 20,500 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.37 บาท) เพื่อชดเชยขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 จำนวน 12,915 ล้านบาท

29. การจำหน่ายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท

เงินลงทุนก่อนการควบบริษัท คือ เงินลงทุนที่บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นสามัญในบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 2,050 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 10 โดยมีราคาทุนจำนวน 2,340 ล้านบาท

ในระหว่างเดือนกรกฎาคม 2558 บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้จำหน่ายและโอนหุ้นสามัญของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ถืออยู่ทั้งหมด พร้อมภาระจำนำให้กับบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) ในราคา 1.79 บาทต่อหุ้น คิดเป็นมูลค่ารวม 3,670 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นซึ่งอนุมัติเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2558 โดยบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้รับชำระเงินในวันซื้อขายจำนวน 2,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจำนวน 1,670 ล้านบาท บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) จะทยอยชำระเงินให้เสร็จสิ้นภายในเดือนสิงหาคม 2560 โดยตกลงแบ่งชำระเป็นรายงวด 6 เดือน รวม 5 งวด เริ่มตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2558 โดยงวดที่ 1 ถึงงวดที่ 4 ชำระงวดละ 300 ล้านบาท และงวดสุดท้ายชำระ 470 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รับรู้กำไรจากการขายเงินลงทุนดังกล่าวเป็นจำนวน 1,236 ล้านบาทในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และรับรู้รายได้ดอกเบี้ยรอตัดบัญชีจำนวน 94 ล้านบาทในงบแสดงฐานะการเงินโดยแสดงสุทธิจากถูกหักจากการขายเงินลงทุน

30. ดำรงตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน ดำรงตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเป็นเงินปันผลได้

31. รายได้ค่าผ่านทาง

- 31.1 ตามสัญญาการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนขั้นที่ 2 กทพ. ตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับจากระบบทางด่วนขั้นที่ 1 ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ให้แก่บริษัทฯ ในสัดส่วนดังต่อไปนี้

	บริษัทฯ (ร้อยละ)	กทพ. (ร้อยละ)
<u>โครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอและส่วนบี)</u>		
ก) 9 ปีแรก นับจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (สิ้นสุดแล้ว)	60	40
ข) 9 ปีสุดท้ายสิ้นสุดวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563	40	60
ค) ระยะเวลาระหว่าง ก) และ ข) ข้างต้น	50	50
<u>โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนซี)</u>		
ก) นับจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกจนถึงส่วนบีแล้วเสร็จหรือวันที่ 19 ตุลาคม 2539 แล้วแต่วันใดจะถึงก่อน	60	40
ข) ระยะเวลาหลังจากวันที่ในข้อ ก) จนถึงวันสิ้นสุดโครงการ	100	ไม่มี
<u>โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี)</u>		
นับจากวันที่การก่อสร้างแล้วเสร็จของส่วนใดส่วนหนึ่ง จนถึงวันสิ้นสุดของสัญญา (21 เมษายน 2570)	100	ไม่มี
<u>ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด</u>		
นับจากวันที่การก่อสร้างแล้วเสร็จของส่วนใดส่วนหนึ่ง จนถึงวันสิ้นสุดของสัญญา (26 กันยายน 2569)	100	ไม่มี

ตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน 2545 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอและส่วนบี) ระหว่างบริษัทฯ กับ กทพ. เปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 60 : 40 เป็นอัตรา 50 : 50 และตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2554 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับโครงการโครงข่ายในเขตเมืองเปลี่ยนแปลงจากเดิมในอัตรา 50 : 50 เป็นอัตรา 40 : 60

บริษัทฯ ยังมีส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางอีกจำนวนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 สำหรับระยะเวลาที่เริ่มจากวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามที่กำหนดในสัญญากับ กทพ. จนถึงวันที่ 2 กันยายน 2536 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังตกลงกับ กทพ. ไม่ได้ในเรื่องที่เกี่ยวกับวันที่เปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รวมทั้งอัตราค่าผ่านทางที่เกี่ยวข้องตามที่กล่าวในหมายเหตุ 40.1.1 ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังไม่ได้บันทึกส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวในงบการเงิน

- 31.2 ตามสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางพิเศษจากระบบทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครให้แก่ กทพ. ดังนี้

	บริษัทฯ (ร้อยละ)	กทพ. (ร้อยละ)
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร		
นับจากวันที่การก่อสร้างแล้วเสร็จของส่วนใดส่วนหนึ่ง จนถึงวันสิ้นสุดของสัญญา (15 ธันวาคม 2585)	100	ไม่มี

32. รายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทฯตกลงแบ่งรายได้เป็นเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญา ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เงินตอบแทนจากกำไรที่เกินอัตราที่กำหนดและส่วนแบ่งของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกู้เงินได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าที่ระบุในสัญญา

32.1 เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

ก) จำนวนเงินรายปี

บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. เป็นรายปี เริ่มตั้งแต่ปีที่ 11 นับจากปีที่เริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้จนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา รวมทั้งสิ้น 43,567 ล้านบาท (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยในแต่ละปีจะแบ่งตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญา

ข) จำนวนเงินเป็นร้อยละ

บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. โดยชำระเป็นรายเดือน ในอัตราร้อยละของรายได้จากค่าโดยสาร (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) นับตั้งแต่ปีที่เริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ คือ ปีที่ 1-14 ในอัตราร้อยละ 1 ปีที่ 15 ในอัตราร้อยละ 2 ปีที่ 16-18 ในอัตราร้อยละ 5 และปีที่ 19-25 ในอัตราร้อยละ 15

32.2 เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ก) จำนวนเงินรายปี

บริษัทฯ ตกลงที่จะแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. เป็นรายปีนับตั้งแต่ปีที่เริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้จนถึงสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา รวมทั้งสิ้น 930 ล้านบาท (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยในแต่ละปีจะแบ่งตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญา

ข) จำนวนเงินเป็นร้อยละ

บริษัทฯ ตกลงที่จะแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. โดยชำระเงินเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 7 ต่อปี (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) นับตั้งแต่ปีที่เริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้จนถึงสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา

33. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			สำหรับรอบ	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	ระยะเวลาตั้งแต่ วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	3,422,513	3,270,658	2,872,421	10,803
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงานบริษัทฯ และบริษัทย่อย	1,586,663	1,175,958	1,515,205	9,330
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงาน กทพ.	735,511	667,376	592,446	1,558
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	908,857	774,541	815,067	293
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	550,050	595,974	550,050	2,716
ค่าสาธารณูปโภค	512,585	495,235	482,544	1,984
ค่าตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทาน	503,776	467,182	503,539	1,872
ค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกและ ความปลอดภัยบนทางพิเศษและภายในสถานี	352,668	228,508	326,883	1,143
ค่าเบี้ยประกันภัย	105,890	104,377	99,237	517

34. ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับงวด	252,576	575,464	200,946	2,499
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	125	(175)	125	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่างชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	310,227	145,946	310,820	(82)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	562,928	721,235	511,891	2,417

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559	30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ของบริษัทฯ				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับ				
- ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	(3,722)	-	(3,722)	-
- ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(33,533)	(1,401)	(33,533)	-
รวมส่วนของบริษัทฯ	(37,255)	(1,401)	(37,255)	-
ของบริษัทร่วม				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับ				
- กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	5,756	11,626	-	-
รวมส่วนของบริษัทร่วม	5,756	11,626	-	-
รวม	(31,499)	10,225	(37,255)	-

รายการกระทบยอดระหว่างกำไรทางบัญชีกับค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับปี	สำหรับรอบ
	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	สิ้นสุดวันที่	ระยะเวลาตั้งแต่
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	3,175,793	3,422,253	3,074,805	12,097
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	635,159	684,451	614,961	2,419
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	125	(175)	125	-
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
รายได้ที่ได้รับยกเว้น	(99,509)	(105,771)	(99,509)	-
ขาดทุนจากเงินลงทุน	32,933	15,874	-	-
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	3,628	11,711	2,590	4
ค่าใช้จ่ายที่มีสิทธิหักได้เพิ่มขึ้น	(9,296)	(2,093)	(5,883)	-
ผลขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์	-	117,179	-	-
อื่น ๆ	(112)	59	(393)	(6)
รวม	(72,356)	36,959	(103,195)	(2)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	562,928	721,235	511,891	2,417

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2259	2558
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
ค่าเผื่อนี้สงสัจจะสูญ	325	231	-	-
ประมาณการโบนัส	6,658	5,139	5,597	4,146
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	5,185	10,334	5,185	10,334
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	94,209	47,566	92,249	46,036
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	863,430	1,113,334	863,430	1,113,334
ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สิทธิในการใช้ประโยชน์				
บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	(424,200)	(438,946)	(424,200)	(438,946)
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(204,125)	(264,039)	(204,125)	(264,039)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้ารอตัดจ่าย	(134,488)	-	(134,488)	-
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	(11,410)	(8,536)	(11,410)	(8,536)
ดอกเบี้ยค้างรับรอตัดบัญชี	2,582	9,778	2,582	9,778
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	3,722	-	3,722	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	201,888	474,861	198,542	472,107

35. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับงวดที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างงวด

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานแสดงการคำนวณได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			สำหรับรอบ	
			ระยะเวลาตั้งแต่	
	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	วันที่
	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558	31 ธันวาคม 2559	31 ธันวาคม 2558
กำไรสำหรับงวด (พันบาท)	2,605,854	2,649,736	2,562,914	9,679
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)	15,285,000	15,285,000	15,285,000	15,285,000
กำไรต่อหุ้น (บาท/หุ้น)	0.170	0.173	0.168	0.001

เพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบ กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานในงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ได้คำนวณขึ้นโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักสำหรับปี 2559 ซึ่งเป็นจำนวนหุ้นสามัญที่ถือโดยบุคคลภายนอกหลังการควบบริษัท

36. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วย

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลรวม (ล้านบาท)	เงินปันผลต่อหุ้น (บาท)	วันที่จ่ายเงินปันผล
เงินปันผลปี 2558	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559	1,070	0.07	29 เมษายน 2559
เงินปันผลสำหรับงวด ครึ่งปีแรกของปี 2559	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2559	764	0.05	27 กันยายน 2559
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559		1,834	0.12	

เงินปันผลจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นเงินปันผลจ่ายในส่วนของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเกิดขึ้นก่อนการควบบริษัท เป็นจำนวนเงินประมาณ 1,925 ล้านบาท หรือคิดเป็นเงินปันผลจ่ายต่อหุ้นเท่ากับ 2.50 บาทต่อหุ้น โดยคำนวณจากจำนวนหุ้นที่เรียกชำระแล้วจำนวน 770 ล้านหุ้นของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ข้อมูลทางการเงินจำแนกส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอขึ้นสอดคล้องกับรายงานที่นำเสนอต่อประธานบริหารของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งมีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานเพื่อใช้ตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

(หน่วย: ล้านบาท)

- 1) ส่วนงานธุรกิจทางพิเศษ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวกับการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ
- 2) ส่วนงานธุรกิจระบบราง เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโครงการระบบรางส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า
- 3) ส่วนงานพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นส่วนงานที่ประกอบด้วยการให้พื้นที่ขึ้นเช่า การให้บริการ โรงแรม และการให้ที่พักอาศัยแก่ลูกค้า
- 4) ส่วนงานการดำเนินงานอื่นๆ ประกอบด้วย การว่าจ้างให้บริษัท เป็นผู้บริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

บริษัทและบริษัทย่อยใช้เกณฑ์ในการกำหนดราคาหุ้นต่างกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้น รายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2559 และ 2558 บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

38. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพที่สโกร่วมทุน 2 ซึ่งจดทะเบียนแล้ว และได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 10 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน ทิสโก้ จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุน ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้รับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินรวมเป็นจำนวน 60 ล้านบาท (2558: 48 ล้านบาท) และบริษัทฯรับรู้ในงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปี 2559 เป็นจำนวน 59 ล้านบาท (สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558: จำนวน 0.2 ล้านบาท)

39. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

39.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีรายจ่ายฝ่ายทุนที่เกี่ยวข้องกับรายการต่าง ๆ ดังนี้

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2559	2558
ก) การบริหาร โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	-	3,660 ล้านบาท
ข) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดเก็บค่าโดยสาร	18 ล้านบาท และ 3 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	24 ล้านบาท และ 4 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
ค) การซื้ออุปกรณ์	49 ล้านบาท	78 ล้านบาท
ง) งานปรับปรุงห้อง Server อาคารบริหาร	-	3 ล้านบาท
จ) งานปรับปรุงโครงสร้างระบบโยธา	65 ล้านบาท	-

39.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการระยะยาว

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า สัญญาซ่อมบำรุง อุปกรณ์งานระบบและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของโครงการระบบรถไฟฟ้ากับบริษัททั้งหมด 3 แห่ง ตามสัญญาหลักซึ่งลงนามในเดือนธันวาคม 2544 เดือนพฤศจิกายน 2556 และเดือนพฤศจิกายน 2558 สัญญาเหล่านี้จะสิ้นสุดลงในระหว่างปี 2561 ถึงปี 2567

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าบริการตามสัญญาดังกล่าวซึ่งยังไม่รวมการปรับค่าจัดหา อุปกรณ์โครงการขึ้นตามดัชนีราคาผู้บริโภคดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม							
	2559				2558			
	บาท	ยูโร	ดอลลาร์ สิงคโปร์	เยน	บาท	ยูโร	ดอลลาร์ สิงคโปร์	เยน
จ่ายชำระ:								
ภายใน 1 ปี	807	2	1	379	676	4	1	158
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	4,968	12	5	1,518	4,692	13	5	1,518
มากกว่า 5 ปี	2,395	6	6	1,739	3,360	8	7	2,119

39.3 ภาระผูกพันจากสัญญาบริการต่าง ๆ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีภาระผูกพันต้องจ่ายค่าบริการตามสัญญาบริการต่างๆ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2559	2558
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	290	95
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 4 ปี	196	68

39.4 ภาระผูกพันจากสัญญาเช่าดำเนินงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ทำสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงานอุปกรณ์และยานพาหนะ อายุของสัญญามีระยะเวลาตั้งแต่ 2 ถึง 5 ปี

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้นภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2559	2558
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	21	11
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	31	15

39.5 การค้าประกัน

บริษัทฯมีหลักประกันตามสัญญาและหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในนามของบริษัทฯคงเหลืออยู่ดังต่อไปนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2559	2558
ก) ค้ำประกันต่อ กทพ. ในการดำเนินการปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	500	500
ข) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานระบบรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล	150	150
ค) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม โดยใช้วงเงินสินเชื่อของบริษัทที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่ง	200	700
ง) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการเสนอเข้าร่วมลงทุนการจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงสถานีเตาปูน-บางซื่อ ¹⁾	-	31
จ) ค้ำประกันต่อการไฟฟ้านครหลวงสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้า	67	67
ฉ) ค้ำประกันอื่น ๆ	12	12

¹⁾ ในระหว่างงวดปัจจุบัน รฟม. ได้ส่งคืนหนังสือค้ำประกันแก่บริษัทฯ เนื่องจากคณะรัฐมนตรีมีมติให้ยุติการคัดเลือกเอกชนลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและรับจ้างดำเนินการในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงสถานีเตาปูน - สถานีบางซื่อ โดยให้ดำเนินการเดินรถช่วงสถานีเตาปูน - สถานีบางซื่อ รวมอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

39.6 ภาระผูกพันอื่น ๆ

(หน่วย: ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม

2559	2558
------	------

ก) ภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนที่ยังไม่ได้เรียกชำระ

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

750	750
-----	-----

บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด

776	1,101
-----	-------

ข) ภาระผูกพันในการสนับสนุนทางการเงินแก่

บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)

(ตามรายละเอียดในหมายเหตุ 11.1)

-	154
---	-----

ค) ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซม

และปรับปรุงทางด่วน (จ่ายชำระภายใน 1 ปี)

23	21
----	----

40. ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 11 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของ คณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง สาระสำคัญของแต่ละ ข้อพิพาท มีดังนี้

40.1 ข้อพิพาทที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 8 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึง วันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท

40.1.1 วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบ ทางด่วนขั้นที่ 2

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไป พร้อมดอกเบี้ยเป็นเงินจำนวน 3,831.4 ล้านบาท มีสาเหตุมาจากการนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วน แรกที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการเริ่มต้นแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่บริษัทฯ ตามสัญญา

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินตามที่ บริษัทฯ เรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งต่อมา กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

และเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอน คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ หรือมีคำสั่งปฏิเสธไม่รับบังคับตามคำชี้ขาดของคณะ อนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2554 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยคำนวณดอกเบี้ยเพิ่มเติมจนถึง วันฟ้องจำนวน 1,189.7 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 5,021.1 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ที่ขอให้ เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และให้บังคับตามคำร้องของบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อ ศาลปกครองสูงสุด

ศาลปกครองสูงสุดกำหนดไต่สวนวันที่ 5 มกราคม 2560 เป็นวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการแต่งตั้งตุลาการเพื่อทำความเห็น กำหนดวันนั่งพิจารณาคดีครั้งแรก และกำหนดนัดฟังคำพิพากษา

40.1.2 ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ ขาดไป จากการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ซึ่งถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อยคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1,790 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงิน ตามที่บริษัทย่อยเรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่ง กทพ. ได้มีหนังสือถึงบริษัทย่อยปฏิเสธการ ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อ ศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2554 บริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้ศาลบังคับตาม คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยมีทุนทรัพย์ที่เรียกร้อง 3,296.7 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ที่ขอให้ เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้บังคับตาม คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาล ปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

40.1.3 การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินจากการที่ กทพ. ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติม รวมเป็นเงิน 209.1 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย)

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 คณะอนุญาโตตุลาการ ได้มีคำชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงาน เป็นเงินรวม 382.5 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2557 กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

ศาลปกครองกลางกำหนดให้วันที่ 23 กันยายน 2559 เป็นวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริง

เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2559 บริษัทฯ ยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอ กทพ. ยื่นคำให้การ

40.1.4 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษสายศรีรัช

เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทาง ปี 2546 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษสายศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาคิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2559 คณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากชี้ขาดให้ กทพ. ชำระค่าเสียหายตามที่บริษัทฯ เรียกร้องจำนวน 4,368 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2559 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯ ได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอ กทพ. ยื่นคำคัดค้าน

40.1.5 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษสายศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตรา ค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาท

ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอคู่พิพาททั้งสองฝ่ายยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดี ทั้งนี้ ครบกำหนดบริษัทยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีภายในวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 และ ครบกำหนด กทพ. ยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีภายในวันที่ 17 มีนาคม 2560

- 40.1.6 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษสายศรีรัช
- เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษสายศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงิน 9,091.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา
- ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น
- 40.1.7 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษสายศรีรัช ส่วนดี
- เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 สำหรับทางพิเศษสายศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาพร้อมดอกเบี้ยจำนวนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 รวมเป็นเงิน 4,062.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา
- ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น
- 40.1.8 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา
- เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2556 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 908.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา
- ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น

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

40.2.1 การก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้บริษัทย่อยดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2 ตามเงื่อนไขของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ดข้อ 8.5 ก. ให้แล้วเสร็จ และให้บริษัทย่อยชดเชยเงินจำนวน 1,587.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งตามสัญญาระบุว่าแม้ครบเงื่อนไขตามสัญญาให้เริ่มก่อสร้าง แต่หาก กทพ. ผิดสัญญาจนเป็นเหตุให้บริษัทย่อย ได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างร้ายแรง บริษัทย่อยยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง ซึ่ง กทพ. ผิดสัญญาเรื่องทางแข่งขันและการปรับอัตราค่าผ่านทาง บริษัทย่อยจึงได้รับสิทธิยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง และ กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกเงินค่าปรับ ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น

40.2.2 ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน)

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2552 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้บริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน) จำนวน 1.1 ล้านบาท ซึ่งบริษัทย่อยเห็นว่าค่าใช้จ่ายที่ กทพ. เรียกมานั้น ไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทย่อยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการกระบวนการพิจารณาของสถาบันอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนที่จำเป็น

40.2.3 ค่าใช้จ่ายทางเข้า-ออก และแก้ปัญหาข้อร้องเรียน

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2550 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทฯ ชดเชยค่าใช้จ่ายในการจัดทำทางเข้า-ออกของผู้ร้องเรียน และค่าจัดทำท่อน้ำฝนจากฟรีโฟลว์ รวมเป็นเงิน 0.4 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้ชี้ขาดว่า กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายดังกล่าว

เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

เนื่องจากข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณา ดังนั้นบริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงยังมิได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

41. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม							
	ระดับ 1		ระดับ 2		ระดับ 3		รวม	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม								
เงินลงทุนชั่วคราว								
หน่วยลงทุน	-	-	4,489	497	-	-	4,489	497
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม								
ตราสารอนุพันธ์								
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	19	-	-	-	19	-
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม								
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	-	-	1,130	809	1,130	809
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	-	-	315	302	315	302
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม								
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	-	18,984	16,181	18,984	16,181
หุ้นกู้	-	-	22,425	-	-	-	22,425	-

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ระดับ 1		ระดับ 2		ระดับ 3		รวม	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม								
เงินลงทุนชั่วคราว								
หน่วยลงทุน	-	-	4,480	480	-	-	4,480	480
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม								
ตราสารอนุพันธ์								
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	19	-	-	-	19	-
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม								
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	-	-	1,130	809	1,130	809
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	-	-	315	302	315	302
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม								
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	-	18,984	16,181	18,984	16,181
หุ้นกู้	-	-	22,425	-	-	-	22,425	-

42. เครื่องมือทางการเงิน

42.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯและบริษัทย่อยตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วยเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนชั่วคราว ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น เงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้และสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายในการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายและวิธีการในการควบคุมสินเชื่อที่เหมาะสม ดังนั้นบริษัทฯและบริษัทย่อยจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯและบริษัทย่อยอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้และลูกหนี้อื่นที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินฝากสถาบันการเงิน เงินลงทุนชั่วคราว เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ยืมระยะสั้น หุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของบริษัทฯและบริษัทย่อยจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือ วันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินรวม							
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559							
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย		
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	390	387	777	0.38 - 1.60
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	4,489	-	4,489	0.98 - 2.72
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	1,615	1,615	-
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	757	-	-	-	-	757	หมายเหตุ 6
	757	-	-	4,879	2,002	7,638	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	4,716	-	-	-	-	4,716	หมายเหตุ 21
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	819	819	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,000	6,066	-	10,953	-	19,019	หมายเหตุ 23
หุ้นกู้	-	9,114	14,053	-	-	23,167	หมายเหตุ 24
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่							
ก่อสร้างทางด่วน	1,500	2,817	-	-	-	4,317	4.50
	8,216	17,997	14,053	10,953	819	52,038	

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินรวม							
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558							
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลงตามราคาตลาด			
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	400	-	-	2,119	1,964	4,483	0.38 - 2.80
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	497	-	497	1.10 - 4.47
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	85	85	-
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	564	757	-	-	-	1,321	หมายเหตุ 6
	964	757	-	2,616	2,049	6,386	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	22,400	-	-	10	-	22,410	หมายเหตุ 6, 21
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	2,580	2,580	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	10,108	84	-	7,281	-	17,473	หมายเหตุ 23
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน							
	1,500	4,067	-	-	-	5,567	4.50
	34,008	4,151	-	7,291	2,580	48,030	

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ							
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559							
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาดลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย		
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	353	377	730	0.38 - 1.60
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	4,480	-	4,480	0.98 - 2.72
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	1,609	1,609	-
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	757	-	-	-	-	757	หมายเหตุ 6
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ย ค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	5,066	1,054	6,120	หมายเหตุ 6
	757	-	-	9,899	3,040	13,696	

หนี้สินทางการเงิน

เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	4,716	-	-	-	-	4,716	หมายเหตุ 21
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	749	749	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,000	6,066	-	10,953	-	19,019	หมายเหตุ 23
หุ้นกู้	-	9,114	14,053	-	-	23,167	หมายเหตุ 24
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ ก่อสร้างทางด่วน	1,500	2,817	-	-	-	4,317	4.50
	8,216	17,997	14,053	10,953	749	51,968	

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ						
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่		อัตราดอกเบี้ย		รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาดลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย		

สินทรัพย์ทางการเงิน

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	400	-	2,097	1,962	4,459	0.38 - 2.80
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	480	-	480	1.10 - 4.47
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	85	85	-
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	564	757	-	-	1,321	หมายเหตุ 6
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจาก กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	5,674	1,180	6,854	หมายเหตุ 6
	964	757	8,251	3,227	13,199	

หนี้สินทางการเงิน

เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	22,400	-	-	-	22,400	หมายเหตุ 6, 21
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	2,539	2,539	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	10,108	84	7,124	-	17,316	หมายเหตุ 23
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,500	4,067	-	-	5,567	4.50
	34,008	4,151	7,124	2,539	47,822	

บริษัทฯ ได้ตกลงทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยกับธนาคารพาณิชย์ในประเทศแห่งหนึ่งเพื่อเป็นเครื่องมือบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยซึ่งตกลงที่จะเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้วงเงิน 8,000 ล้านบาท จากอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6M THBFIX+1.15 ต่อปี เป็นอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.18 ต่อปี และมีระยะสิ้นสุดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในเดือนพฤษภาคม 2564

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเจ้าหนี้ค่าโครงการเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของหนี้สินทางการเงินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศจำนวนเงินประมาณ 68 ล้านเยน และ 0.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2558: 0.4 ล้านยูโร) ซึ่งไม่ได้มีการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (หนี้สินส่วนใหญ่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)

42.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจัดอยู่ในประเภทระยะสั้น เงินลงทุนชั่วคราว และเงินกู้ยืมระยะสั้นมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด บริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินประเภทระยะยาวที่มูลค่าตามบัญชีแตกต่างจากมูลค่ายุติธรรม

ตารางต่อไปนี้เป็นสรุปเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ทางการเงิน				
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	777	777	4,483	4,483
เงินลงทุนชั่วคราว	5,941	5,884	497	455
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,615	1,615	85	85
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	757	757	1,321	1,321
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	1,238	1,130	913	809
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120	315	120	302

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
หนี้สินทางการเงิน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	4,716	4,682	22,410	22,410
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	819	819	2,580	2,580
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	19,019	18,984	17,448	16,181
หุ้นกู้	23,168	22,425	-	-

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
สินทรัพย์ทางการเงิน				
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	729	729	4,459	4,459
เงินลงทุนชั่วคราว	5,932	5,875	480	437
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,619	1,619	85	85
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	757	757	1,321	1,321
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6,273	6,273	6,854	6,854
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	1,238	1,130	913	809
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120	315	120	302
หนี้สินทางการเงิน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	4,716	4,682	22,400	22,400
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	749	749	2,539	2,539
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	19,019	18,984	17,291	16,181
หุ้นกู้	23,168	22,425	-	-

มูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม มีดังนี้

	(หน่วย : ล้านบาท)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่ายุติธรรม
	ขาดทุน	กำไร (ขาดทุน)
ตราสารอนุพันธ์		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	19	-

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- ก. เงินลงทุนในตราสารทุนแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด กรณีที่เป็นเงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดคำนวณตามหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าที่ยอมรับทั่วไป
- ข. เงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบันสำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน
- ค. เงินกู้ยืมระยะยาวที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- ง. ตราสารอนุพันธ์ แสดงมูลค่ายุติธรรมซึ่งคำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตและแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่า ซึ่งข้อมูลที่น่ามาใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น อัตราแลกเปลี่ยนทันที อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้าของเงินตราต่างประเทศ เส้นอัตราผลตอบแทนของอัตราดอกเบี้ย และเส้นราคาล่วงหน้าของสินค้าโภคภัณฑ์ เป็นต้น บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้คำนึงถึงผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์

ในระหว่างงวดปัจจุบันไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

43. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์หลักของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการทุน คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมเพื่อการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ บริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งต้องรักษาระดับของอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนนี้ให้ไม่เกิน 2.5 ต่อ 1

44. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

44.1 การจ่ายเงินปันผล

เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2559 ในอัตราหุ้นละ 0.11 บาท ซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลไปแล้วในอัตราหุ้นละ 0.05 บาท เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2557 และจะจ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายอีกในอัตราหุ้นละ 0.06 บาท ภายในเดือนพฤษภาคม 2560 การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับการอนุมัติของที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี

44.2 การลงนามในสัญญาจ้างจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงสถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 (ข.3) บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงสถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ โดยเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทฯ ได้มีการลงนามในสัญญาดังกล่าวกับรฟม. เรียบร้อยแล้ว

45. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560



BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สำนักงานใหญ่

587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

สำนักงานสาขา 1

238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ 66 (0) 2641 4611 โทรสาร 66 (0) 2641 4610

สำนักงานสาขา 2

189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ 66 (0) 2354 2000 โทรสาร 66 (0) 2354 2020

www.bemplc.co.th

หนังสือเล่มนี้ร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม เพราะผลิตโดยใช้กระดาษ

