

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เกิดขึ้นจากการควบบริษัทตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BECL”) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BMCL”) เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 และได้รับมาซึ่งทรัพย์สิน สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งหมดของทั้งสองบริษัทดังกล่าวโดยผลของกฎหมาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 15,285,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวนทั้งสิ้น 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

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

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย กลยุทธ์ธุรกิจ และภาพรวมการประกอบธุรกิจ

วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ของบริษัท คือการเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน

พันธกิจ

บริษัทมุ่งมั่นที่จะ

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

เป้าหมายและกลยุทธ์ธุรกิจ

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และพันธกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดกลยุทธ์หลักในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

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

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

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งครบวงจรที่สร้างการเดินทางที่ดีเพื่อชีวิตที่ดี โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท ดังนี้

1.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) เป็นผู้รับสัมปทานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษรวม 3 สายทาง ได้แก่

1) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี)

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทย ที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัท (เดิมคือ BECL) เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัช จะตกเป็นของ กทพ. โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดในสัญญา ซึ่งได้มีการลงนามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578

ทางพิเศษศรีรัชประกอบด้วย ทางพิเศษ 3 ส่วน มีระยะทางรวม 38.5 กิโลเมตร ดังนี้

- ส่วนเอบี (จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าทิศใต้ผ่านต่างระดับพญาไท ไปทางทิศตะวันออกถึงถนนพระราม 9 และจากต่างระดับพญาไทไปทางทิศใต้ถึงต่างระดับบางโคล่)
- ส่วนซี (จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือถึงถนนแจ้งวัฒนะ)
- ส่วนดี (จากถนนพระราม 9 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกถึงถนนศรีนครินทร์)

2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ลักษณะโครงการแบบ BTO แนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษก บริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัชบริเวณสถานีขนส่ง (หมอชิต 2) ลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 และเชื่อมต่อไปยังด้านทิศเหนือมุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ โดยมีระยะทางรวม 16.7 กิโลเมตร โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี สิ้นสุดในวันที่ 14 ธันวาคม 2585

3) ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยดำเนินการผ่าน NECL ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ลักษณะโครงการแบบ BTO ซึ่งได้มีการลงนามสัญญา (ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 ขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทางพิเศษอุดรรัถยามี 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมุ่งหน้าทิศเหนือถึงบางปะอินบริเวณถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตก) มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร

1.1.2 ธุรกิจระบบราง

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

- 1) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทมีหน้าที่จัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ ให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุง โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี และภายในขบวนรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย

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

โดยแบ่งการดำเนินงานช่วงการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วง โดยช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน

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

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งยกระดับ ระยะทาง 23 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่สถานีเตาปูน โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ส่วนนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

1.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

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

- 1) จัดหาและ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ในรถไฟฟ้าและในสถานีรถไฟฟ้า
- 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดรถแล้วจอดที่สถานีลาดพร้าว
- 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า

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

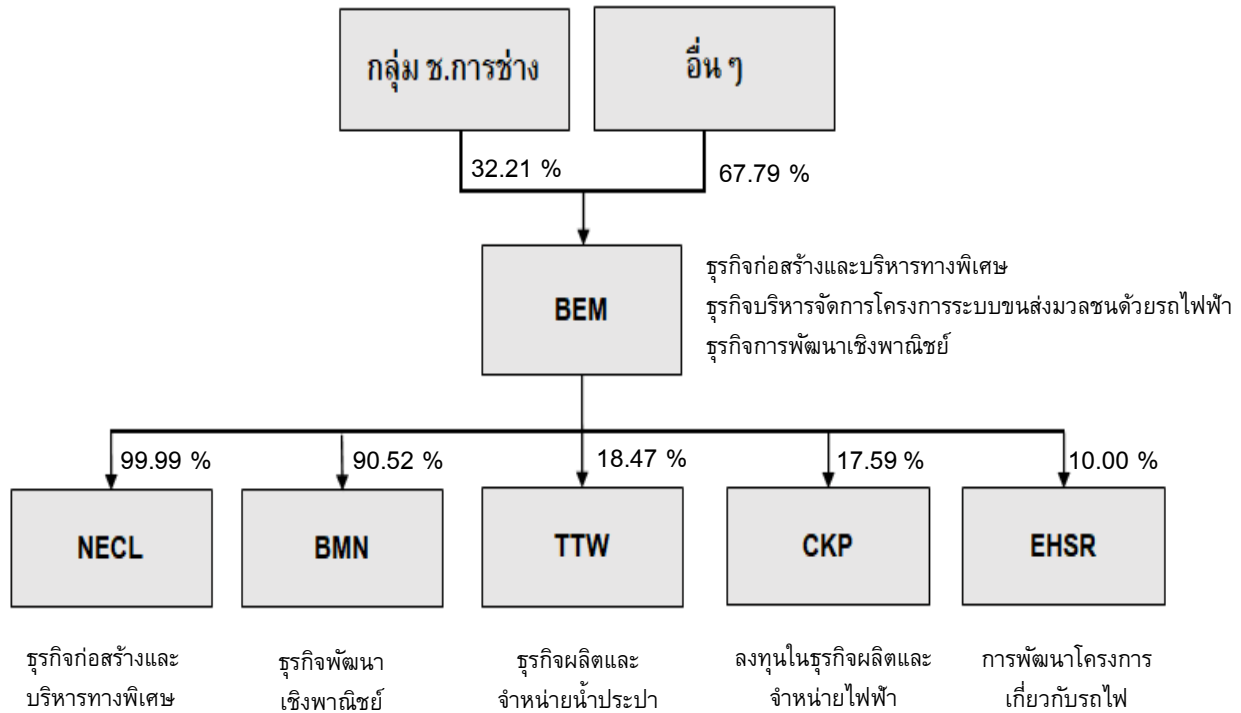
1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทในปี 2563

- 15 ก.พ.63 บริษัทขยายเวลาให้บริการประชาชนทดลองให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน-ท่าพระ (สถานีบางโพ-สถานีจรัญฯ 13) จากช่วงเวลา 10.00-16.00 น. ขยายเวลาเป็น 06.00-24.00 น.
- 20 ก.พ.63 บริษัท บริษัทย่อย และ กทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ยุติข้อพิพาทและขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578
- 10 มี.ค.63 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Coronavirus Disease 2019 : COVID-19) (“COVID-19”) ในประเทศไทย บริษัทยกระดับมาตรการป้องกันการแพร่ระบาด และเน้นย้ำการรักษาความสะอาดภายในสถานี ขบวนรถไฟฟ้า และภายในระบบรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่องถึงปัจจุบัน เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อดังกล่าว จนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคจะคลี่คลาย
- 30 มี.ค.63 บริษัทได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ อย่างเต็มรูปแบบและจัดเก็บค่าโดยสาร มีแนวสายทางของรถไฟฟ้าเชื่อมกันเป็นวงกลม (Circle Line) ครอบคลุมพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร รวมถึงเชื่อมการเดินทางระหว่างฝั่งกรุงเทพมหานครและฝั่งธนบุรี และได้มีการเพิ่มขบวนรถให้บริการจากเดิม 19 ขบวน เป็น 54 ขบวน นอกจากนี้ยังเป็นจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายทางอื่นๆ ได้แก่ สายสีเขียว สายสีม่วง สายสีส้ม สายสีแดง และแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ทำให้การเดินทางของประชาชนมีความสะดวก รวดเร็วมากขึ้น
- 28 พ.ค.63 บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (TRIS Rating) ประกาศอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัทที่ระดับ “A” และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Negative”

- 10 มิ.ย.63 บริษัทออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2563 อายุ 4-12 ปี จำนวนเงินรวม 3,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.88 ถึงร้อยละ 3.78 ต่อปี เพื่อชำระคืนหนี้เดิมของบริษัท
- 1 ก.ค.63 ลดค่าผ่านทางพิเศษที่ "ด่านอาจณรงค์ 1" จากทางพิเศษฉลองรัช เข้าทางด่วนชั้นที่ 1 ไปบางนา ในอัตรา 25 บาท ต่อเที่ยว สำหรับรถทุกประเภท เป็นเวลา 1 ปี ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 63 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2564
- 2 ก.ค.63 คงอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า MRT "สายสีน้ำเงิน" ไว้เท่ากับอัตราเดิม คือเริ่มต้น 16 บาท สูงสุด 42 บาท ต่อเนื่องไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 63 จากที่กำหนดให้มีการปรับขึ้นในวันที่ 2 กรกฎาคม 2563 ตามสัญญาสัมปทานของรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน
- 1 ก.ย.63 เปิดใช้งานสะพานกลับรถบนถนนเลียบทางรถไฟ บริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ ซึ่งบริษัท เป็นผู้ลงทุนออกแบบและก่อสร้างบนพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนทั่วไปและผู้ใช้งานพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร
- 21 ก.ย.63 บริษัทได้รับมอบเกียรติบัตรโครงการโรงงานสีขาว จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน จังหวัดนนทบุรี เนื่องจากบริษัทได้ให้ความสำคัญกับปัญหาอาเสพติดในสถานประกอบการ ปลอดภัยอาเสพติดทุกชนิด
- 14 พ.ย.63 พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ์ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี ทรงเป็นประธาน ในพิธีเปิดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ณ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย
- 27 พ.ย.63 บริษัทได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brand 2020 องค์การที่ตระหนักถึงความสำคัญ ของการพัฒนาแบรนด์องค์กรให้เข้มแข็งเพื่อความยั่งยืนของสังคมและระบบเศรษฐกิจของ ประเทศ มีมูลค่าแบรนด์สูงสุดในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ประจำปี 2563 จาก คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 27 พ.ย.63 บริษัทได้เปิดพิพิธภัณฑ์ใต้ดิน หรือ Site Museum พิพิธภัณฑ์ในพื้นที่สาธารณะรูปแบบใหม่ ที่อยู่ภายในสถานีรถไฟฟ้าในเมืองไทยแห่งแรก ที่ตั้งอยู่ภายในสถานีรถไฟฟ้าสนามไชย และ เป็นจุดแสดงนิทรรศการและวัตถุจัดแสดงที่ผูกพันพระหว่างการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

➤ แผนภาพแสดงโครงสร้างการถือหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563



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

➤ การลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทอื่น

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัทและสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท รวมถึงเป็นแหล่งเงินทุนสำรองสำหรับโครงการในอนาคต โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ดังนี้

1) ชื่อและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

(หน่วย : ล้านบาท)

| ชื่อบริษัท | ลักษณะธุรกิจ | ทุนจดทะเบียน | ทุนเรียกชำระแล้ว | สัดส่วนการถือหุ้น | มูลค่าเงินลงทุนตามราคาทุน |
|---|------------------------------------|--------------|------------------|-------------------|---------------------------|
| บริษัทย่อย | | | | | |
| บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ (NECL) | ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา | 6,000 | 5,250 | 99.99 % | 2,604 |
| บจก. แบริ่งคอก เมโทร เน็ทเวอร์คส์ (BMN) | ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ | 254 | 254 | 90.52 % | 507 |

| ชื่อบริษัท | ลักษณะธุรกิจ | ทุนจดทะเบียน | ทุนเรียกชำระแล้ว | สัดส่วนการถือหุ้น | มูลค่าเงินลงทุนตามราคาหุ้น |
|---|--|--------------|------------------|-------------------|----------------------------|
| บริษัทอื่น | | | | | |
| บมจ. ซีเค พาวเวอร์ (CKP) | ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า | 9,240 | 8,129 | 17.59 % | 3,340 |
| บมจ. ทีทีดับบลิว (TTW) | ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา | 3,990 | 3,990 | 18.47 % | 4,061 |
| บจก. รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน (EHSR) | การพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟ | 4,000 | 4,000 | 10.00 % | 400 |

2) รายละเอียดของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

● บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”)

NECL มีทุนจดทะเบียนจำนวน 6,000 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 294 ล้านหุ้น และหุ้นบุริมสิทธิจำนวน 306 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 5,250 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน โดย NECL ได้ทำสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับ กทพ. ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา มีแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ เชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัช ที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะผ่านบางพูน เขียงราก และสุดท้ายที่บางปะอิน บริเวณถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตก) ต่อมาเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 NECL และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ซึ่งขยายระยะเวลาของสัมปทานไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578

ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

● บริษัท แบงคอก เมโทร เฮเทิลเวิร์ดส์ จำกัด (“BMN”)

BMN มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 254 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 25.4 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นใน BMN คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 90.52 ของทุนจดทะเบียน

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

ธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น

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

CKP เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า CKP มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 9,240 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 8,129,382,729 หุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 8,129,382,729 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 17.59 ของทุนชำระแล้ว CKP มีการลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ 3 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังน้ำโดยลงทุนในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด และบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังความร้อน (ระบบ Cogeneration) โดยลงทุนในบริษัท บางปะอิน โคเจน เอเนอร์จี้ 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 โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 3,990 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 18.47 ของทุนจดทะเบียน TTW ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค ในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 นอกจากนี้ TTW ได้ลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานีและรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 และลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งได้มีการลงทุนในธุรกิจพลังงานผ่านการถือหุ้นใน CKP ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนอีกด้วย

3. บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (“EHSR”)

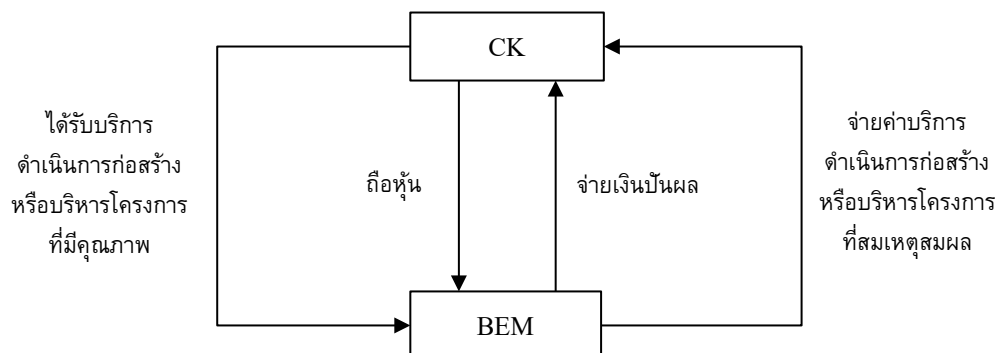
EHSR เป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดยกลุ่ม CPH มีทุนจดทะเบียน 4,000 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 40 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน EHSR ดำเนินงานการพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟ งานออกแบบและงานก่อสร้าง งานโยธา ร่วมกับโครงการอื่น จัดหาระบบไฟฟ้า ขบวนรถไฟ รวมทั้งการให้บริการเดินรถไฟและซ่อมบำรุงรักษา และการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี (ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี และระยะเวลาดำเนินการ 45 ปี)

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทมีบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“CK”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดย CK ถือหุ้นอยู่ในบริษัทจำนวน 4,787,121,829 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 31.32 ของทุนชำระแล้วของบริษัท โดยในอดีตจนถึงปัจจุบัน บริษัทได้มีการว่าจ้าง CK เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการ เนื่องจาก CK เป็นบริษัทรับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีศักยภาพมีความรู้ความชำนาญ และคุ้นเคยกับโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้า รวมถึงอุปกรณ์งานระบบต่างๆ เป็นอย่างดี นอกจากนี้ CK ยังมีประสบการณ์ในการดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey สามารถส่งมอบงานที่มีคุณภาพภายในกำหนดเวลา อีกทั้งยังเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้ CK มีความรับผิดชอบและความมุ่งมั่นที่จะดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ดังนั้น ในอนาคตจึงมีโอกาที่บริษัทจะว่าจ้าง CK เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือผู้บริหารโครงการ อย่างไรก็ดี ในการเข้าทำรายการกับ CK ซึ่งเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของบริษัทนั้น บริษัทจะปฏิบัติตามนโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัท ตามรายละเอียดที่เปิดเผยในหัวข้อ 12. รายการระหว่างกัน

แผนภาพแสดงความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย ดำเนินธุรกิจโดยเป็นผู้รับสัมปทานจากภาครัฐ ดังนี้ 1) ผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา 2) ผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) นอกจากนี้เป็นผู้รับสัมปทานแล้ว บริษัทยังดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใต้สัมปทานที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบัน บริษัทและบริษัทย่อยมีโครงสร้างรายได้ดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

| โครงสร้างรายได้รวม | ดำเนินการโดย | ร้อยละการถือหุ้นของบริษัท | ข้อมูลทางการเงินรวม | | | | | |
|---|--------------|---------------------------|------------------------------------|--------|------------------------------------|--------|------------------------------------|--------|
| | | | สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2563 | | สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2562 | | สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2561 | |
| | | | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ |
| รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ | | | 8,145 | 56.9 % | 10,302 | 60.6 % | 10,174 | 61.3 % |
| รายได้ค่าผ่านทาง | บริษัท | | 6,942 | 48.5 % | 8,852 | 52.1 % | 8,718 | 52.5 % |
| รายได้ค่าผ่านทาง | บริษัทย่อย | 99.99 | 1,203 | 8.4 % | 1,450 | 8.5 % | 1,456 | 8.8 % |
| รายได้จากธุรกิจระบบราง | | | 4,520 | 31.5 % | 5,022 | 29.5 % | 4,736 | 28.6 % |
| รายได้ค่าโดยสารและค่าบริการเดินรถไฟฟ้า | บริษัท | | 4,520 | 31.5 % | 5,022 | 29.5 % | 4,736 | 28.6 % |
| รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ | | | 825 | 5.8 % | 783 | 4.6 % | 705 | 4.2 % |
| รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ | บริษัท | | 724 | 5.1 % | 720 | 4.2 % | 240 | 1.4 % |
| รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ | บริษัทย่อย | 90.52 | 101 | 0.7 % | 63 | 0.4 % | 465 | 2.8 % |
| กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน ⁽¹⁾ | | | 4 | 0.0 % | 181 | 1.1 % | 499 | 3.0 % |
| รายได้อื่น ⁽²⁾ | | | 829 | 5.8 % | 707 | 4.2 % | 477 | 2.9 % |
| รวมรายได้ ⁽³⁾ | | | 14,323 | 100 % | 16,995 | 100 % | 16,591 | 100 % |

หมายเหตุ : (1) กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน เป็นกำไรจากการขายเงินลงทุนชั่วคราวอื่น และเฉพาะปี 2562 และ 2561 รวมกำไรจากการขายเงินลงทุนใน CKP XPCL TTW

(2) รายได้อื่น ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ เงินปันผลรับ และกำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนชั่วคราว

(3) ไม่รวมกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน TTW และ CKP ในปี 2562 และปี 2561 ตามลำดับ

2.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งครบวงจรที่สร้างการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และปลอดภัย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทแบ่งออกเป็น 3 ธุรกิจหลัก ดังนี้

2.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

1) ลักษณะบริการ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) เป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ รวม 3 สายทาง ซึ่งได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี)

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) กับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ”) โดยจะสิ้นสุดระยะเวลาสัมปทาน ในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 สำหรับทางพิเศษศรีรัชส่วนดีอาจขยายออกไปอีก 11 ปี 6 เดือน นับแต่วันสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญาเดิม คือ วันที่ 22 เมษายน 2570

ทางพิเศษศรีรัชเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัท (เดิมคือ BECL) เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชจะตกเป็นของ กทพ. ประกอบด้วยทางพิเศษ 3 ส่วน มีระยะทางรวม 38.5 กิโลเมตร คือ

- ส่วนเอบี (จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าทิศใต้ผ่านต่างระดับพญาไท ไปทางทิศตะวันออกถึง ถนนพระราม 9 และจากต่างระดับพญาไทไปทางทิศใต้ถึงต่างระดับบางโคล่)
- ส่วนซี (จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือถึงถนนแจ้งวัฒนะ)
- ส่วนดี (จากถนนพระราม 9 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกถึงถนนศรีนครินทร์)

ในส่วนของค่าผ่านทาง กทพ. มอบหมายให้บริษัทเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทาง สำหรับทางพิเศษศรีรัช บริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอบี และได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดของส่วนซี และส่วนดี โดยการแบ่งรายได้ระหว่าง บริษัทกับ กทพ. เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ คือ รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอบี บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 ส่วนรายได้ค่าผ่านทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี และส่วนดี รายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดเป็นของบริษัท

(2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุน ออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยระยะเวลาสัมปทานจะสิ้นสุดในวันที่ 14 ธันวาคม 2585

บริษัทมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้าง จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง เพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นๆ (ถ้ามี) ลักษณะของโครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน 9 ด่าน มีแนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษกบริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 และลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 นอกจากนี้ บริษัทได้เปิดใช้ทางเชื่อมต่อทางพิเศษ

ศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปแจ้งวัฒนะ และต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา ทั้งนี้ บริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ประโยชน์แก่ กทพ. ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

ในการบริหารจัดการโครงการนี้ บริษัทเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทาง และมีสิทธิที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและรายได้อื่น (ถ้ามี) ตลอดระยะเวลาสัมปทาน ซึ่งอัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามที่ตกลงในสัญญา

(3) ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ดำเนินการโดย NECL ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) กับ กทพ. โดยระยะเวลาสัมปทานจะสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 โดยอาจขยายสัญญาออกไปอีก 10 ปี 11 เดือน นับแต่วันสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญาเดิม คือ วันที่ 27 กันยายน 2569

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

2) รายละเอียดของโครงข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษส่วนต่าง ๆ ดังนี้

| ระบบทางพิเศษ | ระยะทาง (ก.ม.) | ก่อสร้างและ บริหารงานโดย |
|---|-------------------|-----------------------------|
| 1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง) | 27.1 | กทพ. |
| 2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ส่วนเอบี) (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ส่วนซี) (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ) 2.3 ส่วนนอกเมือง (ส่วนดี) (พระราม 9-ศรีนครินทร์) | 38.5 | บริษัท |
| 3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด) | 32.0 | NECL |
| 4. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร | 16.7 | บริษัท |
| 5. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ดอนเมือง-โกลด์เวย์) | 28.0 | บมจ.ทางยกระดับ ดอนเมือง |
| 6. ทางพิเศษฉลองรัชรวมส่วนต่อขยาย (รวมอินทรา-อาจณรงค์ และรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) | 32.9 | กทพ. |

| ระบบทางพิเศษ | ระยะทาง (ก.ม.) | ก่อสร้างและ บริหารงานโดย |
|---|-------------------|-----------------------------|
| 7. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) | 55.0 | กทพ. |
| 8. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางหลวง หมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) รวมทางเชื่อมต่อ สะพานภูมิพล 1 และ 2 | 37.8 | กทพ. |
| รวมระยะทางทั้งสิ้น | 268.0 | |

3) ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษส่วนในเมือง (เฉลิมมหานคร และศรีรัชส่วนเอบี) บริษัท ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางในอัตราร้อยละ 40 และ กทพ. ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60

สำหรับทางพิเศษส่วนนอกเมือง (ศรีรัชส่วนซี และส่วนดี) ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และ ทางพิเศษอุดรรัถยา บริษัท ได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมด ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา

| ทางพิเศษ | ระยะทาง (ก.ม.) | รายได้ | การแบ่งรายได้ บริษัท : กทพ. |
|--|-------------------|-----------------|--------------------------------|
| ทางพิเศษเฉลิมมหานคร | | | |
| ดินแดง-ท่าเรือ | 8.9 | บริษัท และ กทพ. | 40 : 60 |
| บางนา-ท่าเรือ | 7.9 | | |
| ท่าเรือ-ดาวคะนอง | 10.3 | | |
| ทางพิเศษศรีรัช | | | |
| ส่วนเอบี (พระราม 9-รัชดาภิเษก) (พญาไท-บางโคล่) | 21.8 | บริษัท และ กทพ. | 40 : 60 |
| ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) | 8.0 | บริษัท | 100 : 0 |
| ส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) | 8.7 | บริษัท | 100 : 0 |
| ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ | 16.7 | บริษัท | 100 : 0 |
| ทางพิเศษอุดรรัถยา | | | |
| แจ้งวัฒนะ-เชียงราก | 22.0 | NECL | 100 : 0 |
| เชียงราก-บางไทร | 10.0 | | |

4) อัตราค่าผ่านทาง

| ทางพิเศษ / ด้านเก็บค่าผ่านทาง | อัตราค่าผ่านทาง (บาท/เที่ยว) | | |
|---|------------------------------|-------------------|--------------------|
| | 4 ล้อ | 6-10 ล้อ | มากกว่า 10 ล้อ |
| ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) | 50 | 75 | 110 |
| ยกเว้น | | | |
| ด้านออจณรงค์ 1 (ไปบางนา) | 25 ⁽¹⁾ | 50 ⁽¹⁾ | 85 ⁽¹⁾ |
| ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) (ส่วนเอบี) | 50 | 75 | 110 |
| ยกเว้น | | | |
| ด้านประชาชื่น (ขาเข้า) | 60 ⁽²⁾ | 90 ⁽²⁾ | 140 ⁽²⁾ |
| ด้านประชาชื่น (ขาออก) | 10 ⁽²⁾ | 15 ⁽²⁾ | 30 ⁽²⁾ |
| ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) (ส่วนซี) | 15 | 20 | 35 |
| ด้านประชาชื่น 1 (ขึ้นจากถนนประชาชื่น) | 15 | 20 | 35 |
| ด้านประชาชื่น 2 (ลงสู่ถนนประชาชื่น) | | | |
| ด้านงามวงศ์วาน 1 (ขาออก) | | | |
| ด้านงามวงศ์วาน 2 (ขาเข้า) | | | |
| ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) | 25 | 55 | 75 |
| ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ | 50 | 80 | 115 |
| ทางพิเศษอุดรรัถยา | 45 | 100 | 150 |
| ยกเว้น | | | |
| ด้านเมืองทองธานี | 35 ⁽³⁾ | 90 ⁽³⁾ | 140 ⁽³⁾ |
| ด้านบางปะอิน | 55 | 120 | 180 |

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 25 บาท สำหรับรถทุกประเภท (ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2564)

⁽²⁾ กรณีที่ผู้ใช้ทางใช้บริการทางด่วนขั้นที่ 2 ต่อเนื่องจากส่วนเอบี ไปส่วนซี ที่ด้านประชาชื่น (ขาออก) หรือจากส่วนซี ไปส่วนเอบี ที่ด้านประชาชื่น (ขาเข้า) ค่าผ่านทางของส่วนที่สองที่ใช้บริการสำหรับรถทุกประเภทจะได้รับส่วนลด 5 บาท ตลอดระยะเวลาของสัญญา

⁽³⁾ อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท

การปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญา

- ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช มีการปรับทุก 10 ปี โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 กันยายน 2571
- ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ มีการปรับทุก 5 ปี นับแต่วันที่เปิดดำเนินการโครงการในอัตรา 15 บาท 25 บาท และ 35 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งแรกในวันที่ 15 ธันวาคม 2564 และ
- ทางพิเศษอุดรรัถยา มีการปรับทุกวันที่ 1 พฤศจิกายน สำหรับทุกระยะเวลา 10 ปี โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2571

5) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจทางพิเศษ

• ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษ คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจรติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยสามารถจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ได้แก่ ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ โดยในปี 2563 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 98.21 ร้อยละ 1.49 และร้อยละ 0.30 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ที่ใช้ทางพิเศษสามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้

| ระบบทางพิเศษ | ปริมาณจราจรเฉลี่ย (เที่ยว/วัน) | สัดส่วน % |
|--|-----------------------------------|---------------|
| 1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง) | 318,697 | 30.35 |
| 2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) | 266,545 | 25.39 |
| ▪ ส่วนเอบี (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) | | |
| ▪ ส่วนซี (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ) | 165,163 | 15.73 |
| ▪ ส่วนดี (อโศก-ศรีนครินทร์) | 161,668 | 15.40 |
| 3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด) | 78,956 | 7.52 |
| 4. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ | 58,898 | 5.61 |
| รวมปริมาณจราจรเฉลี่ย | 1,049,927 | 100.00 |

เนื่องจากการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านสาธารณูปโภคต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งถือเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของระบบทางพิเศษ กลุ่มลูกค้าจึงมีการกระจายตัวตามจุดหมายการเดินทาง ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด

6) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจทางพิเศษ

• กลยุทธ์ทางการตลาดของธุรกิจทางพิเศษ

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

สำหรับทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ฝั่งกรุงเทพฯ-ฝั่งธนบุรี โดยแนวเส้นทางจะข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 ขนานบนทางรถไฟสายใต้โดยผ่านย่านบางพลัด บางบำหรุ ตลิ่งชัน ผ่านถนนราชพฤกษ์และสุดทางที่ถนนวงแหวนรอบนอก (ฝั่งตะวันตก) ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางเชื่อมฝั่งกรุงเทพฯ-ธนบุรี

ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว สำหรับในฝั่งขาเข้าจะมีจุดเชื่อมต่อจากสะพานลอยบรมราชชนนี บริเวณตลิ่งชัน เชื่อมเข้าทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ บริเวณ ก.ม.ที่ 5+200 และมีจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช บริเวณหมอชิต จตุจักร เลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ เพื่อไปยังพญาไท-สีลม และเลี้ยวซ้ายไปทางทิศเหนือของทางพิเศษศรีรัช เพื่อเพิ่มความสะดวกต่อผู้ใช้ทางในการเดินทางไปยังรัชดาภิเษก ประชาชื่น แจ้งวัฒนะ และบางปะอิน โดยใช้ทางพิเศษอุดรรัถยาอีกด้วย

จุดด้อยทางการตลาด คือ ข้อจำกัดทางด้านกายภาพทำให้ไม่สามารถระบายรถบริเวณทางลงทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรบนถนนพื้นราบอันเป็นปัจจัยที่มีความไม่แน่นอนที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทได้มีการประสานงานกับตำรวจจราจรของสถานีตำรวจพื้นราบ รวมทั้งการเชื่อมต่อสัญญาณภาพจากกล้อง CCTV บนทางพิเศษไปยังป้อมตำรวจพื้นราบ เพื่อช่วยระบายจราจรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเพิ่มความคล่องตัวของจราจรในระบบด้วยการปรับปรุงจุดขึ้น-ลงต่าง ๆ ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถประหยัดเวลา และผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น มีคุณภาพชีวิตในการเดินทางในเมืองหลวงที่ดีกว่าเดิม ทำให้ผู้ใช้ทางได้เห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าการคำนึงถึงปัจจัยทางด้านราคา

ในส่วนของกลยุทธ์ทางการตลาด บริษัทได้มีการดำเนินการ คือ

○ กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ

- การมีโครงข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมืองทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของลูกค้า โดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น
- การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
- การติดตามสถิติปริมาณจราจรอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการ Easy Pass ให้เหมาะสมเพื่อปรับปรุงการให้บริการและรองรับจำนวนผู้ใช้ทางพิเศษที่เพิ่มขึ้น บริษัทได้เพิ่มจำนวนช่องบริการ Easy Pass บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่างๆ ในทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทได้ดำเนินการปรับย้ายตำแหน่งช่องทาง Easy Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการ Easy Pass เข้าใช้บริการได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น และลดการตัดกระแสระจราจรระหว่างช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด และช่องทาง Easy Pass ซึ่งบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
- การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคตโดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี
- การเพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพจราจรบนระบบทางพิเศษ ตลอดจนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

- การปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง และเพิ่มความมั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่างๆ ผ่านเว็บไซต์สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ รวมทั้ง Social Media เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง
- การจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ตามสถานที่ที่อยู่แนวสายทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และแจ้งวัฒนะ เพื่อแนะนำการใช้เส้นทางให้กับผู้ใช้ทาง รวมทั้งยังได้รับทราบความต้องการและข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ทางโดยตรง นอกจากนี้ บริษัทยังได้แนะนำเส้นทางไปร้านอาหาร และสถานที่ท่องเที่ยวผ่าน facebook fanpage ขับ ชิม เที่ยว ซึ่งมีผู้ติดตามเป็นจำนวนมาก
- การสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ โดยมีผลสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ “ดีมาก”
- การเพิ่มช่อง Easy Pass จากอัตราการเติบโตของปริมาณจราจรในช่อง Easy Pass และหลังจากที่ กทพ. มีนโยบายยกเลิกค่ามัดจำบัตร Easy Pass ทำให้มีปริมาณการใช้ Easy Pass เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องมีการเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้ทางสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง และน้ำมันเชื้อเพลิงได้
- การปรับช่อง Easy Pass ที่ด่านอโศก 4 ประชาชนเข้า และประชาชนออกให้เป็นช่องทางขวาสุด เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเข้าช่องทาง Easy Pass ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็วยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงป้ายแนะนำช่อง Easy Pass เพื่อให้ผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ
- การปรับปรุงช่อง Easy Pass ในทางพิเศษศรีรัชทั้งหมดให้เป็น Fast Lane เพื่อให้รองรับการผ่านช่องทางที่เร็วขึ้น ลดการชะลอความเร็วที่ช่องทาง Easy Pass
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ บริษัทได้ติดตั้งสายอากาศชุดที่ 2 (Second Antenna) ที่ช่องทาง Easy Pass เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ Easy Pass กรณีไม่กั้นทางบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางไม่เปิด ทั้งที่มีเงินสำรองในบัญชีเพียงพอต่อการผ่านทาง โดยระบบดังกล่าวจะสั่งเปิดไม่กั้นทางโดยไม่ต้องรอให้เจ้าหน้าที่สั่งเปิด ทำให้สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางได้เร็วขึ้น ลดเวลาในการรอคอย และลดปริมาณการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง รวมถึงลดมลภาวะทางอากาศอีกด้วย
- โครงการเติมเงินสำรองค่าผ่านทางเข้าบัญชี Easy Pass ด้วยบัตรเครดิต บัตรเดบิต และ Thai QR Payment บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย พัฒนาการเติมเงินที่ศูนย์บริการลูกค้า อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัชให้รองรับการเติมเงินโดยใช้บัตรเครดิต บัตรเดบิต หรือ Thailand QR Payment
- โครงการปรับลดการเติมเงินสำรองขั้นต่ำบัญชี Easy Pass จากเดิม 500 บาท เป็น 300 บาท เพื่อส่งเสริมการใช้งานบัตร Easy Pass โดยบริษัทร่วมกับ กทพ. ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2563

- โครงการชำระค่าผ่านทางที่ช่องทางด้วยบัตร EMV (Europay Master Visa) บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด contactless ตามมาตรฐาน EMV เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งาน โดยเริ่มเปิดทดลองให้บริการในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 และเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยาเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2564 สำหรับทางพิเศษศรีรัช คาดว่าจะเปิดให้บริการภายในเดือนเมษายน 2564
- กลยุทธ์ด้านราคาของธุรกิจทางพิเศษ
 - การกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทางตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้ในสัญญาโครงการเป็นการล่วงหน้า ซึ่งอัตราดังกล่าวเป็นอัตราที่ได้มีความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่เหมาะสมตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ กล่าวคือสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ได้กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ทุก 10 ปี ตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา และการปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน กล่าวคือ จะมีการปรับทุก 5 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการโครงการตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา
 - บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้งานอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราวๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้งานหันมาใช้ทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่น บริเวณด่านอาจณรงค์ 1 (จากทางพิเศษฉลองรัชมุ่งหน้าเข้าทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา) และด่านเมืองทองธานีของทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งบริษัทร่วมกับ กทพ. ได้ให้ส่วนลดมาอย่างต่อเนื่อง
- กลยุทธ์ด้านการจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจทางพิเศษ
 - การชำระค่าผ่านทางพิเศษ
 - ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางได้ 3 วิธี คือชำระด้วยเงินสด ชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) หรือชำระด้วยบัตร (EMV) (เริ่มใช้ภายในปี 2564)
 - ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชสามารถเลือกใช้บริการทางพิเศษ ณ จุดขึ้น-ลงทางพิเศษต่างๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพฯ ตลอดระยะทาง 65.6 กิโลเมตร โดยผู้ให้บริการทางพิเศษจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ ด่านเก็บค่าผ่านทาง ณ จุดขึ้นทางพิเศษ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 52 จุด ซึ่งเป็นของทางพิเศษเฉลิมมหานครจำนวน 20 จุด (เช่น ด่านดินแดง บางนา ดาวคะนอง สุขุมวิท พระราม 4 ฯลฯ) และทางพิเศษศรีรัชจำนวน 32 จุด (เช่น ด่านอโศก พระราม 9 ศรีนครินทร์ ยมราช สุรวงศ์ หัวลำโพง คลองประปา ย่านพหลฯ ประชาชื่น พระราม 3 ฯลฯ)
 - ผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาที่เชื่อมต่อบริเวณทางพิเศษศรีรัชออกสู่ด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 32 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้นสำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด

- ผู้ใช้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชออกสู่ทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านจัดเก็บค่าผ่านทางจำนวน 9 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทาง ณ จุดทางขึ้น

■ การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทาง เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้ทางเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติประมาณร้อยละ 46.10

เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บัตร Easy Pass บริษัทจัดให้มีจุดบริการติดตั้งและตรวจสอบบัตร Easy Pass รวมถึงบริการตัดฟิล์มเพื่อติดตั้ง Easy Pass และทดสอบระบบ Easy Pass โดยผู้ใช้ทางสามารถนำรถยนต์เข้าใช้บริการ ณ จุดบริการ Easy Pass ... Fast Service โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายได้ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช ถนนโศภค-ดินแดง ทุกวันทำการ ตั้งแต่เวลา 09.00-17.00 น. และด่านประชาชื่น (ขาออก) วันทำการ ตั้งแต่เวลา 17.00-22.00 น. วันหยุดเวลา 09.00-22.00 น. นอกจากนี้ บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. และกรมทางหลวงเชื่อมต่อระบบบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเพียงใบเดียว สำหรับทางพิเศษ 7 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของกรมทางหลวง 2 เส้นทาง

○ กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมและสื่อสารการตลาดของธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทจัดให้มีส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2563 บริษัทยังคงให้ส่วนลดทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย (NECL) โดยให้ส่วนลดแก่ผู้ใช้บริการที่ด่านเมืองทองธานีอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันขึ้นปีใหม่ บริษัทได้ร่วมมือกับ กทพ. จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ทางพิเศษให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีจุดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางเพื่อสร้างความรู้สึกรักผูกพันให้กับลูกค้าภายใต้แนวคิดที่ว่าเราพร้อมส่งมอบความสุขด้วยบริการที่ดีให้กับลูกค้าตลอดสายทาง ในโอกาสส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ที่ผ่านมานี้

บริษัทได้ยกเลิกการให้บริการเติมเงินบัตร Easy Pass ที่ช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษฉลองรัช จำนวน 149 ช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตั้งแต่วันอังคารที่ 16 มิถุนายน 2563 เป็นต้นไป โดย กทพ. ลดค่าสมัครใช้บัตร Easy Pass และเติมเงินขั้นต่ำ จากเดิมกำหนดไว้ 500 บาท จะลดเหลือขั้นต่ำเพียง 300 บาท เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ทั้งนี้ผู้ใช้บริการบัตร Easy Pass ยังคงสามารถเติมเงินสำรองค่าผ่านทางฯ ในบัตรที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศูนย์ราชการสะดวก (One Stop Service) และศูนย์ Easy Pass Fast Service ได้ตามปกติ รวมถึงยังสามารถเติมเงินสำรองค่าผ่านทางฯ ผ่านช่องทางต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการเติมเงินออนไลน์ผ่านธนาคารหรือผ่านทางเคาน์เตอร์รับชำระเงินได้อีกด้วย

บริษัทในฐานะเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษได้ตอบสนองนโยบายของภาครัฐด้วยการร่วมรณรงค์ขับขี้อัตโนมัติ “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด” ในโครงการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยตั้งจุดคัดกรองผู้ใช้ทางก่อนเข้าใช้บริการ เพื่อร่วมกันป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID-19 รวมทั้งบริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การรณรงค์ขับขี้อัตโนมัติไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายผ่านสื่อประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษ Social Media และสถานีวิทยุจราจร เพื่อให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพบนทางพิเศษ และกิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการต่างๆ ของบริษัท การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง เผยแพร่แผนที่โครงข่ายทางพิเศษ รวมถึงการต่อเชื่อมทางพิเศษกับเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารประกอบด้วย สื่อสารคดี วิทยุ-โทรทัศน์ สปอตวิทยุ เอกสารแผ่นปลิว ป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign : VMS) เว็บไซต์ www.bemplc.co.th ตลอดจนการสื่อสารผ่านโซเชียลมีเดีย ได้แก่ เฟสบุ๊ก บริษัท (www.facebook.com/bangkokexpresswayandmetro) และเฟสบุ๊ก Fan Page ขับ ชิม เที้ยว (www.facebook.com/clubchimtiew) ประชาสัมพันธ์การใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ รวมทั้งทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ เพื่อเป็นช่องทางการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลต่างๆ ได้แก่ การเดินทางไปยังร้านอาหารและสถานที่ท่องเที่ยวโดยใช้เส้นทางพิเศษ แนะนำการใช้รถอย่างปลอดภัย วิธีการดูแลรักษารถยนต์ การรับทราบความต้องการและข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งานโดยตรง ตลอดจนการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้ติดตามเพจกับเพจขับ ชิม เที้ยว รวมทั้งการจัดทำ BEM Magazine ราย 2 เดือน เพื่อเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้ทาง รวมทั้งเสริมสร้างความรู้ ความพึงพอใจ และยังเป็นการจูงใจให้ลูกค้าใหม่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องตลอดปี จัดเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีต่อลูกค้าและสังคม

7) ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจทางพิเศษ

ปี 2563 สภาพเศรษฐกิจของประเทศเป็นอีกปีที่เติบโตในระดับต่ำโดยมีปัจจัยสำคัญจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ปัญหาค่าเงินบาท ปัญหาลูกหนี้ ปัญหาสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน รวมถึง พรบ.งบประมาณที่ล่าช้า การส่งออกไม่เป็นไปตามเป้า อีกทั้งปัญหานี้คร่าชีวิตที่ยังคงอยู่ในระดับสูง โดยภาครัฐได้มีมาตรการช่วยเหลือต่างๆ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นมาตรการระยะสั้น และเมื่อมาตรการเหล่านี้สิ้นสุดลงการใช้จ่ายต่างๆ ตกอยู่ในสภาวะชะลอตัว ประชาชนชะลอการใช้จ่ายออกไป และเลือกที่จะใช้สอยกับสินค้าที่จำเป็นและออมเงิน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อภาคการผลิต จำหน่าย ส่งออก ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมรถยนต์ (ที่มา: BOT MACAZINE เดือนมกราคม 2564, ศูนย์วิจัยธนาคารออมสิน เดือนกุมภาพันธ์ 2564)

อุตสาหกรรมยานยนต์ในปี 2563 เผชิญปัญหาท้าทายจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยปริมาณรถยนต์ผลิตในเดือนเมษายนต่ำสุดในรอบ 30 ปี ซึ่งเกิดจาก 1) โรงงานหยุดการผลิต 2) การหดตัวของเศรษฐกิจ และ 3) การล็อกดาวน์ซึ่งเป็นมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัส ทำให้ยอดการผลิตรถยนต์หดตัวลงร้อยละ 86.4 YoY ประกอบกับความต้องการซื้อรถยนต์ใหม่ทั้งในและต่างประเทศหดตัวลงนับตั้งแต่ต้นปี 2563 ซึ่งสะท้อนให้เห็นการชะลอการใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น อีกทั้งการประกาศเลื่อนงาน Motor Show จากกำหนดการเดิมในเดือนเมษายนออกไป ทำให้ความต้องการรถยนต์ในช่วง 4 เดือนแรกหายไป (ที่มา: ศูนย์วิจัยธนาคารออมสิน เดือนกุมภาพันธ์ 2564) นอกจากนั้น

อำนาจซื้อถูกกลดทอนจากการปิดกิจการ ปัญหาภัยแล้งที่กระทบต่อผู้บริโภค และสถาบันการเงินยังเพิ่มความเข้มงวดด้านการขายสินเชื่อ รวมถึงค่ายรถยนต์ต่างๆ ได้เลื่อนการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ออกไป จึงเป็นการสูญเสียโอกาสทางการตลาดในการกระตุ้นผู้บริโภค (ที่มา : แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2563-2565 : อุตสาหกรรมรถยนต์ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา เดือนมกราคม 2564)

อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี 2563 การระบาดของเชื้อ COVID-19 คลี่คลายลงประกอบกับภาครัฐได้คลายล็อกมาตรการต่างๆ และออกมาตรการต่างๆ เพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการท่องเที่ยว ซึ่งได้มีการหดตัวไปจากเดิมค่อนข้างมากจากการที่ไม่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวจึงได้ออกมาตรการส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวในประเทศ ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้รับผลตอบรับที่ดีในช่วงไตรมาส 3 เป็นต้นมา เป็นผลให้มีการเดินทางที่มากขึ้นส่งผลให้มีการใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นเป็นผลให้การจราจรเริ่มกลับมาหนาแน่นขึ้น โดยจากรายงานสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) แจ้งว่าผลสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานครไม่รวมบนถนนวงแหวนชั้นใน (รัชดาภิเษก) ในปี 2563 พบว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยช่วงเร่งด่วนเช้าอยู่ที่ 17.6 กม./ชม. ขณะที่ความเร็วเฉลี่ยช่วงเร่งด่วนเย็นอยู่ที่ 21.8 กม./ชม. เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันในปี 2562 พบว่าความเร็วเฉลี่ยช่วงเช้าเพิ่มขึ้น 1.9 กม./ชม. หรือร้อยละ 11.8 กม./ชม. ขณะที่ช่วงเย็นความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 0.2 กม./ชม. หรือร้อยละ 0.8 (ที่มา : หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2564) แม้ว่ายอดการขายรถยนต์จะเริ่มดีขึ้นจากการเลื่อนจัดงาน Motor show มาในช่วงเดือนกรกฎาคม 2563 และงานมหกรรมยานยนต์ 2020 ได้จัดขึ้นในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายนถึงต้นเดือนธันวาคม 2563 พร้อมการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ในงานดังกล่าว ยอดขายรถยนต์ก็ไม่สามารถกลับสู่ระดับปกติสอดคล้องกับรายงานสถิติการจดทะเบียนรถใหม่ป้ายแดงทั่วประเทศในปี 2563 จากกรมการขนส่งทางบกลดลง 14% (ยอดรวม 2.64 ล้านคัน) (ที่มา : กรมการขนส่งทางบก เดือนมกราคม 2564)

ด้วยอุตสาหกรรมรถยนต์อยู่ในระยะหดตัว อีกทั้งปัญหาการจราจรที่ติดขัดจากการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ การทำงานที่บ้าน จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ไม่สามารถเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวได้ ทำให้ส่งผลกระทบต่อรายได้ของปริมาณจราจรบนทางพิเศษโดยรวม อย่างไรก็ตาม หากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 บรรเทาลง ปริมาณจราจรและสภาพเศรษฐกิจจะปรับตัวดีขึ้นและกลับสู่สภาพปกติต่อไป

8) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจทางพิเศษ

● ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ

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

โครงการทางพิเศษภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และสัญญาสัมปทานการลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ กทพ. กำหนดรูปแบบ (Characteristic) สายทาง พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นบริษัทจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระและผู้ตรวจแบบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและ

ออกหนังสือรับรองความสำเร็จสมบูรณ์ แสดงว่างานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ และบริษัทมีสิทธิได้รับค่าผ่านทางตามเงื่อนไขสัญญาได้ โดยในการก่อสร้างที่ผ่านมา บริษัทได้จ้างผู้จัดการโครงการเป็นผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางพิเศษเป็นโครงการขนาดใหญ่อาจเกิดปัญหาในเรื่อง Cost Overrun และปัญหาการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จทันเวลา การจ้างในลักษณะ Lump Sum Turnkey จะเป็นการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ และในการว่าจ้างผู้บริหารโครงการบริษัทคัดเลือกผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์มาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้าง เพื่อผลสำเร็จของงานที่มีคุณภาพในเวลาที่กำหนด

9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ธุรกิจทางพิเศษ)

บริษัทและ NECL ได้ดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจสามารถสรุปได้ดังนี้

ตั้งแต่ช่วงการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษ บริษัทและ NECL ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ทั้งนี้ บริษัทและ NECL ได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆ ในการปฏิบัติอย่างเหมาะสม สำหรับการก่อสร้างในเขตเมืองที่มีประชาชนอาศัยอยู่มาก โดยนำเทคนิคการก่อสร้างแบบ Segmental Box Girder มาใช้ ทำให้บริษัทสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นกว่าการก่อสร้างโดยวิธีการอื่นที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในขณะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสังคมรอบข้าง และมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรบนพื้นล่างให้น้อยที่สุดในช่วงระหว่างงานก่อสร้าง และบริษัทไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

ในการบริหารโครงการระบบทางพิเศษ บริษัทได้ตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ และสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษ รวมถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยบริษัทได้มีการปรับปรุงทบทวนกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 โดยบริษัทมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อมด้วยแนวทางการดำเนินงานดังต่อไปนี้

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

โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ดังนี้

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

ในปี 2563 บริษัทยังคงรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่างๆ ที่อาจมีโอกาสดังขึ้น รวมทั้งได้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง อาทิ เปลี่ยนระบบปรับอากาศ อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษในทางพิเศษสายศรีรัช ชั้น 1 และ 2 จากระบบปรับอากาศชนิด AHU (Air Handling Unit) และชนิดแยกส่วน (Split Type) เป็นระบบ

ปรับอากาศชนิด VRV (Variable Refrigerant Volume) ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงได้ถึงประมาณร้อยละ 15 จากระบบปรับอากาศชนิดเดิม

สำหรับการจัดการด้านความปลอดภัย บริษัทมีหน่วยงานวิเคราะห์วิศวกรรมที่พร้อมด้วยบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยบนทางพิเศษทำหน้าที่ศึกษาผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ โดยมีการจัดทำแบบจำลอง Traffic Simulation เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมทั้งตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน วิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายบนทางพิเศษ ศึกษาคุณสมบัติและรูปแบบการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาปรับปรุงทางพิเศษให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดสำหรับผู้ใช้งาน รวมทั้งการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยบริษัทได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษ ตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยพื้นที่หัวเกาะทางแยก (Gore Area) และติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ได้แก่ อุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) ถังรับแรงปะทะ (Cushion Tank) หลักรนำทางชนิดให้ตัว (Flexible Guide Post) ทาพื้นด้วยสี Cold Plastic สีแดงเพื่อกระตุ้นเตือนถึงจุดอันตรายที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุ

บริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานตลอดจนผู้บริหารเพื่อเสริมสร้างความรู้ และทักษะในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ตลอดจนการจัดกิจกรรมปลูกจิตสำนึกทั่วทั้งองค์กร และการดำเนินกิจกรรมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกับสังคมรอบข้างอีกด้วย

2.1.2 ธุรกิจระบบราง

1) ลักษณะบริการ

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจำนวน 2 โครงการ จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน”) บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานกับ รฟม. เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 33 ปี นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed : NTP) บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการจัดหาติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบดำเนินการให้บริการเพื่อให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าตลอดระยะเวลาสัมปทานเป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ประกอบด้วย ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ (สายสีน้ำเงินเดิม) และช่วงหัวลำโพง-บางแค ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย) ดังนี้

- ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ (สายสีน้ำเงินเดิม) โครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งใต้ดินสายแรกของประเทศไทย มีระยะทาง 20 กิโลเมตร จำนวน 18 สถานี เปิดให้บริการเดินรถเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 บริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า

- ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย) เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบผสมทั้งใต้ดินและยกระดับ โดยมีสถานีรวมทั้งสิ้นจำนวน 20 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 4 สถานี และเป็นสถานียกระดับ 16 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) ที่สถานีหัวลำโพง และสถานีบางซื่อ และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน บริษัทเป็นผู้ลงทุน จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า รวมถึงการให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษา โดยให้การเดินรถแบบต่อเนื่องกัน (Through Operation) ทั้งนี้ ได้แบ่งการดำเนินงานช่วงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ เพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้

- ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560
- ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562
- ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้การเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) โดยมีสถานีท่าพระเป็นสถานีร่วม และเชื่อมต่อหลัก (Interchange Station) ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสถานีท่าพระ เพื่อโดยสารออกนอกเมืองไปทางฝั่งตะวันตกผ่านสถานีบางไผ่ไปยังสถานีหลักสอง หรือเพื่อโดยสารเข้าในเมืองชั้นในผ่านสถานีอิสรภาพไปยังสถานีหัวลำโพง รวมถึงยังสามารถเดินทางไปสถานีเตาปูนเพื่อเชื่อมต่อไปยังโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ได้เปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้ว เป็นระยะทางรวม 48 ก.ม. จำนวน 38 สถานี มีรถไฟฟ้าวิ่งให้บริการทั้งหมดจำนวน 54 ขบวน โดยมีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุดตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

- (2) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง”) ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) มีระยะทาง 23 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี เป็นสถานีแบบยกระดับทั้งหมด มีสถานีเตาปูน เป็นสถานีเชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสายสีม่วงไปยังสายสีน้ำเงินได้ที่สถานีเตาปูน และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)

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

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่วิ่งบริการ จำนวน 21 ขบวน มีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุด วันจันทร์-วันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 05.30-24.00 น. วันเสาร์-วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

| โครงการรถไฟฟ้า | สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) | | สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) |
|-----------------|--------------------------------|--|-------------------------------|
| | (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) | (สถานีหัวลำโพง-หลักสอง และสถานีบางซื่อ-ท่าพระ) | (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) |
| ประเภทสัมปทาน | PPP Net Cost | PPP Net Cost | PPP Gross Cost |
| ระยะเวลาสัมปทาน | 33 ปี (2560-2593) | | 30 ปี (2556 - 2586) |
| จำนวนสถานี | 18 สถานี | 20 สถานี | 16 สถานี |
| ระยะทาง | 20 กิโลเมตร | 28 กิโลเมตร | 23 กิโลเมตร |

2) รายได้

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 2 ลักษณะ คือ รายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

• รายได้ค่าโดยสาร

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระหว่างบริษัท และ รฟม. บริษัทมีสิทธิในการให้บริการเดินรถและจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน โดยบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญาสัมปทาน

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

• รายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

บริษัทได้รับค่าจ้างการบริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาและบริหารรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) ระยะที่ 2 (ระยะเวลาประมาณ 27 ปี) โดยเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

3) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจระบบราง

• ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่อาศัยอยู่รอบเส้นทางและกลุ่มที่มีได้อาศัยอยู่รอบเส้นทางแต่มีความจำเป็นต้องเดินทางผ่านหรือมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทาง และสามารถแบ่งกลุ่มย่อยตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังนี้

1. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางไปทำงาน
2. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางไปโรงเรียน/สถานศึกษา
3. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว/สันทนาการ
4. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางไปทำกิจกรรมพิเศษ เช่น การสัมมนา หรือการประชุม
5. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางอื่นๆ เช่น การติดต่อธุรกิจ

4) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจระบบราง

● กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจระบบราง

- สร้างสรรค์และพัฒนา รูปแบบการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า MRT

รถไฟฟ้า MRT สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีเส้นทางการให้บริการเดินรถผ่านพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ (Central Business District-CBD) พื้นที่ที่อยู่อาศัย (Residential Area) และมีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ที่สำคัญ ซึ่งมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารอาทิ

- จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า MRT สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน
- จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า BTS (สายสีเขียว) ที่สถานีสวนจตุจักร สถานีพหลโยธิน สถานีสุขุมวิท สถานีสีลม และสถานีบางหว้า
- จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า ARL (Airport Rail Link) (สายสีแดง) ที่สถานีเพชรบุรี ซึ่งเป็นการเดินทางเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- จุดเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟไทย ที่สถานีหัวลำโพง สถานีเพชรบุรี สถานีบางซื่อ และสถานีบางขุนนนท์
- จุดเชื่อมต่อกับท่าเรือ ที่สถานีบางโพ สถานีเพชรบุรี สถานีบางหว้า และสถานีสนามไชย

สำหรับการเชื่อมต่อทางเดินระหว่างสถานีกับอาคาร ปัจจุบันมี 7 จุด ได้แก่

- สถานีสามย่าน เชื่อมต่อกับอาคารจัตุรัสจามจุรี และสามย่านมิตรทาวน์ (อาคารพักอาศัย อาคารสำนักงาน และศูนย์รวมความบันเทิงและการศึกษา)
- สถานีพหลโยธิน เชื่อมต่อกับศูนย์การค้ายูเนี่ยนมอลล์
- สถานีสุขุมวิท เชื่อมต่อกับอาคาร Terminal 21 (ศูนย์การค้า โรงแรม อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัย) และอาคาร Interchange 21 (อาคารสำนักงาน)
- สถานีพระราม 9 เชื่อมต่อกับศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9 และอาคาร G Tower (อาคารสำนักงาน)
- สถานีภาณุเจริญ เชื่อมต่อกับศูนย์สรรพสินค้าซีคอนบางแค
- สถานีหลักสอง เชื่อมต่อกับศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางแค
- สถานีเพชรบุรี เชื่อมต่อกับสิงห์ คอมเพล็กซ์

พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อการทำงาน รองมาเป็นการเดินทางเพื่อการศึกษา ในขณะที่การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ยังสามารถรองรับการให้บริการที่เพิ่มขึ้นได้ บริษัทจึงกำหนดกลยุทธ์ส่งเสริมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โดยได้ลงนามความร่วมมือร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) พร้อมด้วยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในโครงการ “Happy Journey with MRT” เพื่อส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดการท่องเที่ยวด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างแพร่หลาย

และเนื่องจากสถานการณ์เชื้อ COVID-19 บริษัทจึงเพิ่มกลยุทธ์ในการสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสารในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ภายใต้โครงการ “Healthy Journey with BEM” อาทิ การเพิ่มมาตรการด้านการทำความสะอาด การพ่นยาฆ่าเชื้อ รณรงค์การสวมหน้ากากผ้า เว้นระยะห่าง การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบทั้งภาคผู้ประกอบการ และประชาชน โดยการจัดพื้นที่ขายหน้ากากผ้าแบบไม่คิดค่าใช้จ่าย รวมถึงการจ้างพนักงาน Part time และการแจกหน้ากากผ้าจำนวนหนึ่งล้านชิ้นให้กับผู้โดยสาร

นอกจากนี้ บริษัทยังมีกลยุทธ์ในการเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการที่เดินทางด้วยบัตรโดยสารเพื่อความสะดวกในการเดินทาง ลดระยะเวลาการใช้บริการภายในสถานี และยังเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัท ด้วยการเพิ่มสิทธิประโยชน์ในบัตรโดยสาร ทำความร่วมมือร่วมกับพันธมิตรในการให้ส่วนลดในการออกบัตรหรือเติมเงินบนบัตรโดยสาร หรือการให้สิทธิประโยชน์พิเศษสำหรับผู้ถือบัตรโดยสาร

○ มุ่งเน้นคุณภาพการบริการ

บริษัทมีนโยบายมุ่งมั่นเน้นคุณภาพการบริการโดยถือว่า “การบริการอยู่เหนือสิ่งอื่นใด” นอกจากนั้น บริษัทยังมีนโยบายให้รถไฟฟ้า MRT เป็น “ส่วนหนึ่งในชีวิตของคนกรุงเทพฯ” ภายใต้การดำเนินงานอย่างมืออาชีพ โดยการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของรถไฟฟ้า MRT ที่ให้บริการการเดินทางแล้ว ยังมีการสร้างคุณค่าเพิ่มให้คนกรุงเทพฯ รู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในวิถีชีวิต จากนโยบายดังกล่าว บริษัทจึงกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านคุณภาพการบริการ ดังนี้

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

○ สร้างรูปแบบบัตรโดยสารที่ตรงกับความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม

บริษัทมีการวิเคราะห์ลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการประจำและใช้บริการเป็นครั้งคราว เพื่อจัดทำและวางแผนการออกบัตรโดยสารชนิดต่างๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม และดึงดูดกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการเป็นครั้งคราวให้หันมาใช้บัตรรถไฟฟ้า MRT ในการเดินทางมากขึ้น การพัฒนาบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับเทคโนโลยีและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้บัตร ให้สามารถใช้บัตรร่วมกันได้ทั้งรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และ MRT สายสีม่วง การประสานความร่วมมือกับสถาบันการเงินในการออกบัตรร่วมธุรกิจที่สามารถใช้ทำธุรกรรมทางการเงินและเดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้แก่ ความร่วมมือกับธนาคารกสิกรไทย ในการทำบัตรแจกวาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ การจัดทำบัตรโดยสารธุรกิจร่วมกับองค์กรหรือหน่วยงานอื่นๆ นอกจากนี้ยังออกผลิตภัณฑ์ในรูปแบบคูปองเติมเงิน (Top Up Voucher)

ให้กับองค์กรที่สนใจ อาทิ บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้แจกเป็นสวัสดิการแก่พนักงานในการนำมาเติมมูลค่าในบัตรโดยสารของพนักงานอีกด้วย

- **กลยุทธ์ด้านราคาของธุรกิจระบบราง**

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

- **กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาดของธุรกิจระบบราง**

บริษัทได้แบ่งลูกค้ากลุ่มเป้าหมายออกเป็นกลุ่มต่างๆ ทำให้สามารถกำหนดกลยุทธ์การส่งเสริมการขายให้เกิดประสิทธิภาพครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายโดยรวม ทั้งนี้ บริษัทได้วางแผนการส่งเสริมการขายและแผนการตลาดให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมของลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

- สนับสนุนและประชาสัมพันธ์พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) เพื่อกระตุ้นให้นารถยนต์ส่วนตัวเข้าไปจอดในจุดที่ให้บริการ เพื่อเดินทางเข้าไปในเขตธุรกิจ (Business District) เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม ถนนรัชดาภิเษก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อีกช่องทางหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นส่วนสำคัญในการช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน
- การจัดรายการส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัท และธนาคารชั้นนำ เพื่อเพิ่มมูลค่าการบริการและเสนอสิทธิประโยชน์ในการใช้บัตรโดยสาร โดยมุ่งเน้นส่งเสริมให้ผู้โดยสารเปลี่ยนพฤติกรรมจากการใช้เหรียญโดยสาร เป็นการใช้บัตรโดยสารให้มากขึ้น ซึ่งลูกค้าจะได้รับความสะดวกรวดเร็วพร้อมสิทธิประโยชน์ต่างๆ ดังนี้
 - ส่วนลดเติมเงินบนบัตรโดยสาร ร่วมกับ บริษัท แอดวานซ์ ไวร์เลส เน็ทเวอร์ค จำกัด (มหาชน) บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) บริษัท เอฟดับบลิวดี ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยสมุทรประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) และบริษัท บุญรอดเทรดดิ้ง จำกัด
 - การมอบเครดิตเงินคืนรวมถึงการแลกคะแนนสะสมของบัตรเครดิต ร่วมกับ บริษัท บัตรกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารซีทีแบงก์ ธนาคาร ยูโอบี จำกัด (มหาชน) และบริษัท บัตรกรุงศรีอยุธยา จำกัด
 - การมอบสิทธิประโยชน์ในการรับส่วนลดร้านค้า ร้านอาหาร โรงภาพยนตร์ หรืองานอีเวนท์ต่างๆ รอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT
- การเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวเดินทางในระบบผ่านการให้ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT และการนำเสนอบัตรโดยสารประเภทต่างๆ แก่หน่วยงานองค์กร อาคารสำนักงาน หรือโรงแรม ทั้งที่อยู่ในและนอกเส้นทาง โดยสามารถทำหน้าบัตรที่เป็นสัญลักษณ์ขององค์กรหรือกิจกรรมสำคัญ เป็นการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย ซึ่งจะทำให้เกิดการกระจายของบัตรโดยสารถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการเดิมและกลุ่มผู้โดยสารที่ยังไม่เคยใช้บริการมาก่อนให้เกิดการทดลองใช้
- การสร้างและการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relation Management) เป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีและการมีปฏิสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจและจงรักภักดีต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) รวมถึงรักษารฐานลูกค้าเดิม อาทิ การบริหารจัดการระบบข้อมูลผู้โดยสารในรูปแบบระบบสมาชิก MRT Club การสร้างเครือข่าย

และความสัมพันธ์อันดีกับผู้ใช้บริการทั่วไป โดยใช้ช่องทางการสื่อสารผ่าน Social Network และสื่อประชาสัมพันธ์ภายในสถานี รวมถึงการออกบูธกิจกรรมทั้งภายในและภายนอกเส้นทาง

- การพัฒนาระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์สำหรับเติมเงินบัตรโดยสารแบบออนไลน์ (Online top-up) ผ่านโทรศัพท์มือถือด้วยแอปพลิเคชันของทรูมันนี่ วอลเล็ท และแอปพลิเคชันของธนาคารกรุงไทย ซึ่งมีแผนการพัฒนาระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์สำหรับร้านค้าต่างๆ ภายใน Metro Mall เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT
- สนับสนุนการใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐในระบบ MRT โดยการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (ระบบ AFC) ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT
- กลยุทธ์ด้านการสื่อสารการตลาดของธุรกิจระบบราง
 - การเลือกใช้ช่องทางการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายของแต่ละกิจกรรมส่งเสริมการตลาด โดยการบริหารจัดการพื้นที่และช่องทางภายในระบบรถไฟฟ้า MRT อาทิ ป้ายประชาสัมพันธ์ภายในสถานี (Standee) สื่อบนจอเครื่องจำหน่ายเหรียญโดยสาร สื่อบนจอมอนิเตอร์ภายในสถานีและขบวนรถไฟฟ้า สื่อออนไลน์บน Social Network รวมถึงสื่อภายนอกจากบริษัทพันธมิตร เพื่อให้ข้อมูลการเดินทางในระบบแก่ผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้า อีกทั้งบริษัทยังมุ่งเน้นการพัฒนาระบบ Mobile Application ภายใต้ Bangkok MRT Application เพื่อรองรับการวางแผนการเดินทางของผู้โดยสาร
 - เน้นการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารเข้าถึงผู้ใช้บริการปัจจุบันรวมถึงกลุ่มลูกค้าใหม่ โดยการออกบูธประชาสัมพันธ์แนะนำการใช้บริการทั้งภายในและภายนอกเส้นทางเดินทางรถ พร้อมแนะนำข้อมูลที่เป็นประโยชน์ อาทิ ข้อมูลสิทธิประโยชน์บัตรโดยสาร การสมัครสมาชิก ระบบ MRT Club การแนะนำช่องทางการติดตามผ่านสื่อ Social Media และ Bangkok MRT Application โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้ข้อมูลด้านการบริการและสิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการ โดยตอกย้ำถึงความตรงต่อเวลา สะดวก รวดเร็วในการเดินทาง และมีเวลาเพื่อการใช้ชีวิตร่วมกับครอบครัวมากขึ้นจากการใช้บริการ สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้
 - การสื่อสารเพื่อสร้างจุดหมายการเดินทาง (Create Destination) เป็นการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลการเดินทางรอบเส้นทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างต่อเนื่อง ผ่านการจัดทำปฏิทินกิจกรรมรอบเส้นทาง (Event Calendar) แผนที่แสดงเส้นทางและสถานที่ต่างๆ อาทิ อาคารสำนักงาน สถานศึกษา โรงแรม ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญอื่นๆ ข้อมูลการเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งประเภทอื่นๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยสามารถสืบค้นผ่านช่องทาง Website, Bangkok MRT Application และ BEM Magazine
 - การสร้างความมั่นใจในการเดินทางด้วยการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัย (Safety) การให้บริการ (Service) ให้กับผู้ใช้โดยสาร และประชาชน ผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสื่อมวลชนต่างๆ อีกทั้งจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์การให้บริการและกิจกรรมด้านความปลอดภัยในสถานที่ต่างๆ เช่น สถานศึกษา อาคารสำนักงาน เพื่อให้ผู้ใช้โดยสารและประชาชนเกิดความรู้สึกและความเข้าใจในระบบความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้า MRT เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจในการใช้บริการ

● **กลยุทธ์ด้านการพัฒนาของธุรกิจระบบราง**

บริษัทมีกลยุทธ์ในการพัฒนาคุณภาพและบริการอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง และไม่หยุดนิ่ง เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจสูงสุดทั้งในด้านความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้มีผู้มาใช้บริการระบบรถไฟฟ้า MRT ในจำนวนเพิ่มขึ้น ปัจจุบันบริษัทร่วมมือกับสถาบันการเงินที่จะทำให้สามารถถือบัตรหนึ่งใบที่สามารถทำธุรกรรมต่างๆ ได้หลากหลาย

● **กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจระบบราง**

ด้วยการเพิ่มจุดออกตั๋วโดยสาร (Sales Outlet) นอกเหนือจากการออกตั๋วโดยสารได้ที่เครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติและที่ห้องออกบัตรโดยสารของสถานี อาทิ การนำเสนอแก่หน่วยงานต่างๆ เช่น องค์กร ราชการ สถานศึกษา โรงแรม บริษัทเอกชน ในด้านการจัดทำหน้าบัตรโดยสารรูปแบบพิเศษให้กับองค์กร เพื่อใช้ในโอกาสต่างๆ เช่น มอบให้พนักงานเพื่อสร้างขวัญกำลังใจ มอบให้ลูกค้าเพื่อแสดงความขอบคุณ หรือแม้แต่การสร้างแบรนด์และใช้เป็นสื่อประชาสัมพันธ์ ทำให้บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT เป็นมากกว่าบัตรโดยสาร

5) **ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจระบบราง**

ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ จนทำให้มีอัตราการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้กรุงเทพฯ ในปัจจุบันประสบปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมาก และเป็นปัญหาที่สะสมมานานหลายปี ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของประชากร ปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถอื่นๆ ในกรุงเทพฯ ที่เพิ่มจำนวนขึ้นทุกปี โดยที่ไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง อีกทั้ง ความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่สูงมากขึ้น ในขณะที่พื้นที่การจราจร และระบบขนส่งสาธารณะยังไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง จากปัญหาดังกล่าว รัฐบาลจึงมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางด้านการขนส่งสาธารณะต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจรเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร รวมถึงการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

ทั้งนี้ การเดินทางของประชาชนในกรุงเทพฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ ระบบขนส่งส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ

● **ระบบขนส่งส่วนบุคคล**

จากโครงสร้างที่อยู่อาศัยของประชากรในกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑลที่มีการกระจายโดยรอบการเดินทาง รวมถึงการเพิ่มขึ้นของประชากรที่มีรายได้สูง ผสมกับความไม่เพียงพอของระบบขนส่งมวลชนนั้น รถยนต์ส่วนบุคคลจึงได้รับความนิยม หากเทียบค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางกับการเดินทางโดยรถยนต์ ตลอดจนคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย ส่งผลให้การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลยังเป็นสิ่งที่จำเป็นและสะดวกสบายต่อการเดินทาง แต่การขยายตัวของพื้นที่การจราจรในเขตกรุงเทพฯ ยังเป็นไปอย่างจำกัด และไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น

● **ระบบขนส่งสาธารณะ**

ปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน และการเติบโตของโครงการอสังหาริมทรัพย์ โดยเฉพาะอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทาง ส่งผลให้ความต้องการของผู้บริโภคต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะบางประเภทเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบรถไฟฟ้า ซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงชันอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางเลือกที่อยู่อาศัย และการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองที่ให้ความสำคัญกับความสะดวกรวดเร็ว ตรงต่อเวลาและช่วยย่นระยะเวลาในการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ

○ รถโดยสารประจำทาง

ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหลากหลายรูปแบบให้บริการประชาชน โดยมีอัตราค่าบริการที่แตกต่างกันเพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกแก่ผู้โดยสาร แต่รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ สาเหตุอยู่ในช่วงการนำรถโดยสารบางส่วนมาปรับปรุงและการปฏิรูปจัดระเบียบเส้นทางเดินรถใหม่ โดยแม้ว่าในปัจจุบันรถที่สามารถให้บริการมีจำนวนทั้งสิ้น 8,914 คัน รวมถึงรถตู้โดยสารประจำทางกว่า 2,836 คัน ที่ได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง นอกจากนี้ ขสมก. ยังได้มีการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาคุณภาพบริการ โดยการนำระบบ E-Ticket หรือการชำระเงินผ่าน QR-Code Mobile Banking และเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่ประชาชนจะต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทางแบบวิถีใหม่ (New Normal) จึงได้ปรับแนวทางดำเนินงานภายใต้แนวคิด “New BMTA New Normal” ผู้โดยสารรถประจำทางแบบวิถีใหม่ โดยการสวมหน้ากากอนามัยขณะใช้บริการ การล้างทำความสะอาดมือด้วยเจลแอลกอฮอล์ การเว้นระยะห่างทางสังคม และการสแกน QR Code ผ่านแอปพลิเคชันไทยชนะภายในรถโดยสาร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ แต่จากปัญหาการจราจรโดยรวมบนถนนที่ยังมีความแออัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างเวลาในช่วงเช้า 6:30-8:30 น. และช่วงเย็น 16:30-18:30 น. และในช่วงฤดูฝน ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมาก (ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ข้อมูล ณ พฤศจิกายน 2563)

○ รถไฟ

ในช่วงที่ผ่านมา ภาครัฐมีนโยบายในการช่วยเหลือประชาชนผู้มีรายได้น้อยให้สามารถใช้จ่ายผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้บริการได้ทั้งรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถโดยสาร ขบส. รถไฟ และรถไฟฟ้า โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในวงเงินไม่เกิน 500 บาทต่อระบบต่อเดือน แต่ทั้งนี้การให้บริการด้วยระบบรถไฟยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ เนื่องจากสภาพรถไฟที่ใช้งานในปัจจุบันไม่เอื้ออำนวย ไม่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการและยังใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างนาน อีกทั้งเป็นการขนส่งในทิศทางที่จำกัดไม่ครอบคลุมทั้งตัวเมือง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้เร่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เพิ่มเติมหลากหลายเส้นทาง รวมถึงโครงการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงแห่งใหม่ เพื่อเพิ่มศักยภาพและรองรับการซ่อมบำรุงขบวนรถไฟที่เพิ่มขึ้น และเพื่อพัฒนาระบบรางรถไฟไทยตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ทั้งนี้ การให้บริการรถไฟของ รฟท. ไม่ถือเป็นคู่แข่งของบริษัทโดยตรง เนื่องจากเส้นทางให้บริการที่มีความแตกต่างกัน โดยเน้นการให้บริการนอกเมืองเป็นหลัก

○ รถไฟฟ้า BTS

รถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทยที่วิ่งบนรางคู่ยกระดับแยกทิศทางไปและกลับ โดยเริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท และสายสีลม และในปี 2563 ได้ทยอยเปิดให้บริการเพิ่มในส่วนต่อขยายช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ทำให้มีระยะทางให้บริการรวม 68 ก.ม. จำนวน 59 สถานี การเดินทางโดยรถไฟฟ้าจึงเป็นอีกทางเลือกที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทาง อีกทั้งรถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าที่มุ่งสู่ใจกลางของเมือง จึงได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างมาก และเป็นปัจจัยให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

○ รถไฟฟ้า ARL

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

จากการเติบโตของจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล การปรับตัวจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้บริการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ บ่งบอกได้ถึงการพัฒนา ทั้งในด้านของความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ในการเดินทางให้สามารถเดินทางเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเดียวกันได้ในปัจจุบัน ซึ่งจากปัญหาทางจราจรที่ติดขัด และการต้องเผชิญหน้ากับมลภาวะทางอากาศและเสียง และความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุ ระบบขนส่งทางรางจึงถือเป็นการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑลครั้งสำคัญที่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรบรรเทา ลด ประชาชนผู้ใช้บริการมีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ย่นระยะเวลาในการเดินทาง และยังส่งผลดีต่อทั้งเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นตัวแปรสำคัญ รูปแบบการเดินทางที่ช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตการเดินทางของคนเมือง และลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และทรัพยากรของชาติ

6) ภาวะอุตสาหกรรมและนโยบายภาครัฐของธุรกิจระบบราง

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยของปี 2563 ลดลงร้อยละ 6.1 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันในปีก่อนหน้า สาเหตุหลักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่เกิดขึ้นตั้งแต่ปลายปี 2562 อย่างต่อเนื่องและในช่วงไตรมาสที่สองของปี 2563 ส่งผลให้ได้รับผลกระทบรุนแรงจากมาตรการควบคุมการระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่เข้มงวดทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการระบาดของเชื้อ COVID-19 ระลอกใหม่ที่เกิดขึ้นอีกครั้งในช่วงปลายปี 2563 ยังเป็นปัจจัยที่กดดันและส่งผลต่อทุกภาคส่วน แต่หากเปรียบเทียบกับไตรมาสที่สามปี 2563 ที่ผ่านนั้น ภาพรวมเศรษฐกิจไทยได้มีการปรับตัวดีขึ้น ปัจจัยสำคัญจากการผ่อนคลายมาตรการการล็อกดาวน์ และมาตรการเยียวยาต่างๆ ของภาครัฐที่ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจจากสถานการณ์ที่เริ่มคลี่คลายและสามารถรับมือการแพร่ระบาดรอบแรกได้ ก่อนที่จะมีการแพร่ระบาดระลอกใหม่ที่เกิดขึ้นในประเทศอีกครั้งในช่วงปลายปี 2563 ถึงปัจจุบัน ซึ่งอาจส่งผลให้เศรษฐกิจเริ่มกลับมาชะลอตัวอีกครั้งหนึ่ง (ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ : ธนาคารแห่งประเทศไทย)

ในด้านของการพัฒนาระบบคมนาคม กระทรวงคมนาคมมุ่งพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ให้เป็นกลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างสมดุลและมั่นคง ซึ่งการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านการคมนาคมจะครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ รองรับการเดินทางและการเดินทางอย่างต่อเนื่อง เชื่อมถึงกันได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการเดินทางหลัก การเดินทางรอง และการเดินทางย่อยภายในพื้นที่ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าซึ่งเป็นหนึ่งในแผนงานยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคม และเป็นอีกหนึ่งกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและ

ฟื้นฟูประเทศ ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) ช่วงหัวลำโพง-บางแค (สถานีหลักสอง) และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการที่ภาครัฐได้ให้ความสำคัญในการดำเนินโครงการแต่ละสายสามารถเปิดบริการได้ตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้ โดยเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 ได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ส่วนต่อขยาย) ช่วงหัวลำโพง-บางแค (สถานีหลักสอง) อย่างเป็นทางการ และเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ-ท่าพระอย่างเป็นทางการ ทำให้การให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้บริการเดินรถไฟฟ้าครบทั้งสายทางเต็มรูปแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อีกทั้งบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทุกอย่างไว้ที่ศูนย์กลางเมือง ให้เป็นศูนย์กลางโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งและการเดินทาง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 ที่ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 รวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่ทยอยเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการในปี 2563 นอกจากนี้ ภาครัฐได้เร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าอีกหลากหลายโครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่มีแผนจะเปิดให้บริการปี 2567 และช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม ที่จะเปิดให้บริการในปี 2569 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ที่จะเปิดให้บริการในปี 2565 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ที่จะเปิดให้บริการในปี 2565 นอกจากนี้ยังมีโครงการรถไฟฟ้าสำคัญๆ ที่ถูกผลักดันหลากหลายโครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา-ลาดพร้าว-แยกรัชโยธิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงศรีรัช-เมืองทองธานี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บึงกุ่ม) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ระยะที่ 1 ช่วงวัชรพล-ทองหล่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงที่ 2 ช่วงพระราม 3 -ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายบางนา-สุวรรณภูมิ โดยในขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอของบประมาณเพื่อศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ รวมถึงรูปแบบการลงทุน ซึ่งโครงการทั้งหมดภาครัฐได้เร่งรัดดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น และเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่สามารถกำหนดเวลาได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ทำให้ประเทศเกิดการพัฒนาด้านอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

สภาวะทางเศรษฐกิจที่ถดถอยลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี 2563 จากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ส่งผลให้ตลาดอสังหาริมทรัพย์ในช่วงครึ่งปีแรกไม่เป็นที่ต้องการของนักลงทุนมากนัก ส่งผลตรงต่อกำลังซื้อของคนไทย ทำให้กำลังซื้อลดลง และเลือกที่จะใช้จ่ายน้อยลง การซื้อที่อยู่อาศัยยังอาจไม่ใช่ช่วงเวลาที่เหมาะสม แต่ในช่วงครึ่งปีหลังปี 2563 จากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ยังคงมีอย่างต่อเนื่องแต่อยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า ภายหลังจากที่ประเทศเริ่มคลายมาตรการล็อกดาวน์จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ในรอบแรกที่คลี่คลายแล้วนั้น ผู้ประกอบการต่างปรับตัวด้วยการใช้กลยุทธ์ทางการตลาดเพื่อกระตุ้นกำลังซื้อจากผู้บริโภคและนักลงทุน การปรับลดราคาสินค้าเพื่อตอบโต้ภัยกับกำลังซื้อที่มีอยู่ในตลาด ส่งผลต่อการตัดสินใจของผู้บริโภคและนักลงทุนให้มีกำลังซื้อเริ่มเข้ามาอย่างต่อเนื่อง รวมกับความต้องการอสังหาริมทรัพย์ โดยเฉพาะตลาดอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ายังคงเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคและนักลงทุน และเป็นปัจจัยอันดับต้นๆ ของการเลือกที่อยู่อาศัย รวมถึงการเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) การเปิดให้บริการส่วนต่อขยายเพิ่มของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และแผนการเปิดให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ

นอกจากนี้ การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทรนใหม่ “โครงการมิกซ์ยูส” ที่ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์มีแนวคิดในการพัฒนาเมืองใหม่อีกรูปแบบหนึ่ง เน้นผสมผสานอสังหาริมทรัพย์หลากหลายประเภทมาใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อก่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดจากข้อจำกัดการใช้ที่ดินในเขตกรุงเทพฯ ทำให้การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์แบบการใช้งานเพียงแบบเดียว (Single use) หรือการพัฒนาโครงการเพื่อการอยู่อาศัย หรือเพื่อการพาณิชย์กรรมเพียงแบบเดียวอาจไม่สามารถใช้ประโยชน์จากที่ดินได้คุ้มค่าเต็มศักยภาพประโยชน์ใช้สอยอีกต่อไป ส่งผลให้โครงการอสังหาริมทรัพย์แบบมิกซ์ยูสเริ่มเข้ามามีบทบาทและเป็นที่นิยมอย่างมากในกลุ่มผู้ประกอบการด้านอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ และกระจายตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) เช่น สิงห์ คอมเพล็กซ์ เดอะ ลักซ์วรี มิกซ์ยูสบริเวณถนนอโศก-เพชรบุรี ที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าเพชรบุรี ซึ่งถือเป็นทำเลที่มีศักยภาพและเป็นจุดศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญ ได้เปิดตัวโครงการไปเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ศูนย์การค้าสามย่านมิตรทาวน์ โครงการมิกซ์ยูสที่เปิดตัวขึ้นเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2562 ที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสามย่าน และโครงการ เดอะ ปาร์ค ไลฟ์ (The PARK Life) ไลฟ์สไตล์รีเทลรูปแบบใหม่ของคนเมืองตั้งอยู่บริเวณจุดตัดถนนพระราม 4 และถนนรัชดาภิเษก ใกล้สถานีรถไฟฟ้าศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ที่เปิดตัวไปแล้วเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2563 ซึ่งโครงการมิกซ์ยูสเหล่านี้จึงกลายเป็นจุดหมายปลายทางสำหรับผู้ประกอบการ นักลงทุน นักท่องเที่ยว และผู้อยู่อาศัย ดังนั้น การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าจึงเป็นโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า ตลาดนัด สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โรงแรม อพาร์ทเมนต์ ร้านอาหาร และซูเปอร์มาร์เก็ต ให้เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วและควบคู่กันไปด้วย

7) ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายของภาครัฐ

| โครงการ | สถานะโครงการปัจจุบัน |
|---|---|
| <p>สายสีแดงระบบรถไฟฟ้าชานเมือง</p> <ul style="list-style-type: none"> - สายเหนือ บางซื่อ-รังสิต - สายใต้ บางซื่อ-หัวลำโพง-มหาชัย - สายตะวันออก บางซื่อ-มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา - สายตะวันตก บางซื่อ-ตลิ่งชัน-ศาลายา <p>โดยทุกเส้นทางเริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ</p> | <p>ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26.30 กม.</p> <p><u>สัญญาที่ 1</u> งานโยธาสำหรับสถานีบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า S U Joint Venture (บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และ บมจ.ยูนิค เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556</p> <p><u>สัญญาที่ 2</u> งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้าง บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นท์ เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2556</p> <p><u>สัญญาที่ 3</u> งานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกลรวมงานจัดซื้อรถไฟฟ้า รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า กิจการร่วมค้า MHSC (บริษัท MITSUBISHI Heavy Industrial Ltd. บริษัท Hitachi และ บริษัท Sumitomo Corporation) เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559</p> <p>- คาดว่าจะเปิดให้บริการประมาณปี 2566</p> |

| โครงการ | สถานะโครงการปัจจุบัน |
|--------------|--|
| | <p>ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 <p>ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมการประมูล ประกวดราคา</p> <p>ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 5.7 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้รับอนุมัติโครงการจาก ครม. แล้วเมื่อ 5 มีนาคม 2562 <p>ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2565</p> <p>ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย ระยะทาง 37 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - รฟท. ทบทวนแบบรายละเอียด <p>ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 - ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน <p>ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - รฟท. ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า Unique-Chun Wo เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง โดยงานก่อสร้างแล้วเสร็จ 100% <p>อยู่ในระหว่างการทดสอบการเดินรถ โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปลายปี 2564</p> |
| สายสีน้ำเงิน | <p>ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 27 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ช่วงที่ 1 ช่วงบางซื่อ-เตาปูน เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 - ช่วงที่ 2 ช่วงหัวลำโพง-บางแค (สถานีหลักสอง) <ul style="list-style-type: none"> ● เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการจากสถานีหัวลำโพง-สถานีท่าพระ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2562 ● เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการจากสถานีหัวลำโพง-สถานีบางหว้า เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2562 ● เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการจากสถานีหัวลำโพง-สถานีบางหว้า โดยไม่ต้องเปลี่ยนรถที่สถานีหัวลำโพง เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2562 ● เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการจากสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2562 ● เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 - ช่วงที่ 3 ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการและเต็มรูปแบบทั้งโครงข่าย เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 <p>ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (ระยะทาง 8 ก.ม.)</p> <p>อยู่ในระหว่างการพิจารณาทบทวนปริมาณผู้โดยสารและความเหมาะสมโครงการของกระทรวงคมนาคม</p> |

| โครงการ | สถานะโครงการปัจจุบัน |
|---|--|
| สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทางรวม ประมาณ 25 ก.ม. | ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทางประมาณ 19 ก.ม. <ul style="list-style-type: none"> - รฟม. ได้ลงนามสัญญาก่อสร้างโยธา สัญญาที่ 1-4 เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2558 ดังนี้ <u>สัญญาที่ 1</u> (งานโยธา) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ระยะทาง 12 ก.ม. โดย บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ <u>สัญญาที่ 2</u> (งานโยธา) ช่วงสะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 7.5 ก.ม. กิจการร่วมค้า UN-SH-CH (กลุ่ม บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด, SINOHYDRO CORPORATION LIMITED, CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LIMITED) <u>สัญญาที่ 3</u> (งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร) กิจการร่วมค้า STEC-AS-3 (กลุ่ม บมจ.ชิน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น, A.S. ASSOCIATED ENGINEERING (1964) COMPANY LIMITED) <u>สัญญาที่ 4</u> (งานออกแบบควบคุมการก่อสร้างระบบราง) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS-4 (กลุ่ม บมจ.ชิน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น, A.S. ASSOCIATED ENGINEERING (1964) COMPANY LIMITED) <ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 9 สิงหาคม 2562 เปิดให้บริการ 1 สถานี คือสถานีห้าแยกลาดพร้าว - วันที่ 4 ธันวาคม 2562 ได้เปิดให้บริการ 4 สถานี ได้แก่ สถานีพหลโยธิน 24 สถานีรัชโยธิน สถานีเสนานิคม และสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - วันที่ 5 มิถุนายน 2563 ได้เปิดให้ประชาชนได้ทดลองใช้บริการเพิ่ม 4 สถานี ได้แก่ สถานีกรมป่าไม้ สถานีบางบัว สถานีกรมทหารราบที่ 11 และสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ - วันที่ 16 ธันวาคม 2563 ได้เปิดให้ประชาชนได้ทดลองใช้บริการเพิ่ม 7 สถานี ได้แก่ สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ สถานีพหลโยธิน 59 สถานีสายหยุด สถานีสะพานใหม่ สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช สถานีพิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ สถานีแยก คปอ. และสถานีคูคต ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13 ก.ม. <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560 ได้เปิดให้บริการ 1 สถานี คือ สถานีสำโรง - เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 เปิดให้ประชาชนได้ทดลองใช้บริการเพิ่ม 9 สถานี ตั้งแต่สถานีสำโรง-สถานีเคหะสมุทรปราการ |

| โครงการ | สถานะโครงการปัจจุบัน |
|--|--|
| สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทางรวม 35.9 ก.ม. | <p>ส่วนตะวันตก ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ระยะทาง 27 ก.ม. และส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทาง 22.57 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 9 เมษายน 2559 รฟม.ได้รับความเห็นชอบตามมติ คณะรัฐมนตรีให้ดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) - วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2560 ได้มีพิธีลงนามสัญญาก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มระหว่าง รฟม. กับบริษัทผู้รับจ้างที่ผ่านการคัดเลือกด้านราคาในสัญญาที่ 1, 2, 3, 4, 5 และ 6 ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <u>สัญญาที่ 1</u> (งานโยธา) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-ชอยรามคำแหง 12 โดย CKST Joint-Venture (บมจ.ช.การช่าง บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) <u>สัญญาที่ 2</u> (งานโยธา) ช่วงชอยรามคำแหง 12 - หัวหมาก โดย CKST Joint-Venture (บมจ.ช.การช่าง, บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) <u>สัญญาที่ 3</u> (งานโยธา) ช่วงหัวหมาก-คลองบ้านม้า โดย บมจ.อิตาเลียน ไทย ดิเวลลอปเม้นท์ <u>สัญญาที่ 4</u> (งานโยธา) ช่วงสี่แยกบ้านม้า-สุวินทวงศ์ โดย บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น <u>สัญญาที่ 5</u> (งานโยธา) ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร บริเวณ สำนักงาน รฟม. ถนนพระราม 9 โดย CKST Joint-Venture (บมจ. ช.การช่าง บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) <u>สัญญาที่ 6</u> งานออกแบบและวางระบบรางทั้งหมด โดย บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น - วันที่ 28 มกราคม 2563 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในรูปแบบ PPP Net Cost ระยะเวลา 30 ปี นับจากเริ่มเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม - วันที่ 10-24 กรกฎาคม 2563 รฟม.ประกาศเชิญชวนเอกชนที่สนใจ ซื้อเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) - วันที่ 9 พฤศจิกายน 2563 รฟม. เปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอประกวดราคา โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) |

| โครงการ | สถานะโครงการปัจจุบัน |
|--------------------|---|
| สายสีเหลือง | <p>ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 30 พฤษภาคม 2560 มติ ครม. เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยร่วมมือกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง และ บมจ. ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) - วันที่ 16 มิถุนายน 2560 รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานร่วมกับบริษัทอีสเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด (EBM) - วันที่ 27 สิงหาคม 2561 เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างเป็นทางการ โดยการก่อสร้างจะใช้เวลา 39 เดือน (3 ปี 3 เดือน) คาดว่าจะแล้วเสร็จและพร้อมเปิดให้บริการในปี 2565 <p>ส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน ระยะทาง 2.6 ก.ม. จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 17 ตุลาคม 2561 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจุบัน รฟม.อยู่ระหว่างดำเนินการตามกระบวนการและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุนฯ |
| สายสีชมพู | <p>ช่วงแคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 30 พฤษภาคม 2560 มติ ครม. เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยร่วมมือกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง และ บมจ. ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) - วันที่ 16 มิถุนายน 2560 รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานร่วมกับบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) - วันที่ 27 สิงหาคม 2561 เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างเป็นทางการ โดยการก่อสร้างจะใช้เวลา 39 เดือน (3 ปี 3 เดือน) แต่ติดปัญหาการขยับสถานีบริเวณหน้าศูนย์ราชการนนทบุรีและสถานีนพรัตน์ ซึ่งต้องปรับรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ทำให้การเปิดบริการจากเดิมที่ตั้งเป้าไว้ปลายปี 2564 ต้องเลื่อนเปิดให้บริการไป 1 ปีคือประมาณปี 2565 <p>ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 17 ตุลาคม 2561 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการตามกระบวนการและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุนฯ |

| โครงการ | สถานะโครงการปัจจุบัน |
|-------------|---|
| สายสีน้ำตาล | <p>ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ระยะทาง 22.1 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 3 มกราคม 2562 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติมอบ สนข. บรรจุแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม) ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 1 - ปัจจุบัน รฟม.อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบฐานรากโครงการที่อยู่บนถนน ประเสริฐมนูกิจ ซึ่งซ้อนทับกับทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 ก่อนส่งมอบให้ กทพ. เพื่อใช้ประกวดราคาและก่อสร้างไปพร้อมกัน |
| สายสีม่วง | <p>ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง 23.6 ก.ม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 25 กรกฎาคม 2560 มติ ครม.อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) - ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนเตรียมสำรวจเวนคืนที่ดิน และประเมินวงเงินชดเชยเวนคืน ซึ่ง รฟม.จะดำเนินการควบคู่ไปกับขั้นตอนการจัดทำราคากลาง เพื่อเตรียมประกวดราคาจัดหาเอกชนร่วมทุนด้วย |

แหล่งที่มา : www.railway.co.th, www.mrta.co.th, www.otp.go.th, www.bts.co.th, www.bkkmrt.com,
www.mrta-orangelineeast.com, www.mrta-yellowline.com และจากการรวบรวมข้อมูลของบริษัท

8) การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการของธุรกิจระบบราง

• ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

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

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)

บริษัทได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ซีเคอีที เป็นผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT (Project Manager) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง (ตั้งแต่สิงหาคม 2543 ถึงกรกฎาคม 2552) โดยทำหน้าที่ในการดำเนินงานด้านเทคนิค อันได้แก่ การกำกับดูแลการจัดซื้อจัดหาอุปกรณ์งานระบบที่บริษัทสั่งซื้อจากผู้ผลิต ตลอดจนการติดต่อประสานงานกับผู้รับเหมาและหน่วยงานราชการ ที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ โดยภายหลังจากสัญญาจ้างบริหารโครงการกับซีเคอีที สิ้นสุดลง บริษัทสามารถบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนาการ ให้บริการได้เองอย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของการจัดหาและซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ รถไฟฟ้า บริษัทว่าจ้างบริษัท Lincas และบริษัทซีเมนส์ ให้เป็นบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์งานระบบ โดยมีหน้าที่ดำเนินการออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และทดลองใช้งานอุปกรณ์งานระบบ และว่าจ้างบริษัทซีเมนส์เป็นผู้รับเหมาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ ในส่วนของโครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ บริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช. การช่าง เป็นผู้บริหารโครงการ โดยมีบริษัทซีเมนส์ในการจัดการรถไฟฟ้า อุปกรณ์จ่าย ไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม และระบบติดต่อสื่อสาร และบริษัทได้ว่าจ้าง บริษัทซีเมนส์เป็นผู้รับเหมาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบของโครงการสายสีน้ำเงินทั้งเส้นทาง

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)

บริษัทได้ลงนามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) กับ รฟม. ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาทั้งหมด บริษัทลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวน รถไฟฟ้า รวมทั้งการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานให้บริการที่กำหนด ไว้ในเงื่อนไขสัญญา ซึ่งภาครัฐจะทยอยชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้กับบริษัทภายหลังจากการ ส่งมอบกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้ บริษัทจะเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐาน การให้บริการที่กำหนดในเงื่อนไขสัญญา และภาครัฐมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และ รายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ จะจ่ายค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาให้กับบริษัท โดยมีระยะเวลาสัญญา 30 ปี แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ การทำงานของอุปกรณ์ งานระบบรถไฟฟ้า และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทดลองเดินรถไฟฟ้าให้มีความพร้อม อย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณะชนจนสามารถเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าได้ และ ระยะที่ 2 การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า บริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารโครงการ สำหรับการดำเนินงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทาน บริษัท และ บมจ.ช.การช่าง ได้จ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า มารูเบน-โตชิบา (Marubeni-Toshiba Joint Venture) MTJV ในการจัดการรถไฟฟ้า อุปกรณ์การจ่ายไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม และระบบติดต่อสื่อสาร รวมทั้งการบริการซ่อมบำรุง

9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจระบบราง

ตามที่บริษัทมีนโยบายการอนุรักษ์พลังงาน โดยในแต่ละปีบริษัทจะมีการคิดค้นแนวทางปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และดำเนินการโครงการประหยัดพลังงานอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อให้การใช้พลังงานใช้ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ ลดภาวะสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเป็นการลดค่าใช้จ่ายด้านค่าไฟฟ้าให้กับบริษัท การใช้ พลังงานไฟฟ้าของธุรกิจในการบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าถือเป็นสัดส่วน

หลักของต้นทุนบริษัท บริษัทจึงมีมาตรการในการบริหารเพื่อการประหยัดพลังงานในปี 2563 เพื่อลดการใช้พลังงาน และเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมโดยการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)

บริษัทให้ความสำคัญในการลดการใช้พลังงานเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม เพราะสิ่งแวดล้อมอยู่รอบๆ ตัวเรา ไม่ว่าจะเป็นน้ำ อากาศ แสงแดด รวมทั้งทรัพยากรต่างๆ ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรดิน และทรัพยากรแร่ เป็นต้น ซึ่งล้วนมีบทบาทต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ ดังนั้นบริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญและมีส่วนร่วมในการดูแลรักษา เพื่อให้ธรรมชาติคงอยู่กับประเทศ ซึ่งบริษัทมีแนวทางการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ดังนี้

- การใช้ประโยชน์จากธรรมชาติอย่างเหมาะสม เช่น การปลูกต้นไม้รอบๆ อาคาร เพื่อลดอุณหภูมิของแสงสว่างที่เกิดจากธรรมชาติที่ส่องกระทบสู่ตัวอาคาร ส่งผลให้ระบบปรับอากาศทำงานน้อยลง เป็นต้น
- การใช้พลังงานอันเกิดจากธรรมชาติอย่างประหยัด เช่น การช่วยกันประหยัดไฟฟ้าโดยการใช้เท่าที่จำเป็นโดยเน้นใช้แสงสว่างจากธรรมชาติ การช่วยกันประหยัดน้ำมัน การใช้น้ำประปอย่างรู้คุณค่า โดยนำน้ำที่ถูกทิ้งจากการใช้แล้วนำมารดน้ำต้นไม้ และรณรงค์เรื่องการปิดก๊อกน้ำเมื่อไม่ใช้ เป็นต้น
- การช่วยรักษาสภาพแวดล้อมทางอากาศ โดยการลดมลพิษในอากาศ เช่น การไม่เผาขยะ หรือการกระทำใดๆ ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ และตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์ของบริษัทให้อยู่ในสภาพปกติเพื่อไม่ให้ปล่อยควันพิษสู่อากาศ เป็นต้น
- การช่วยอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ เพราะทรัพยากรธรรมชาติล้วนมีประโยชน์ต่อมนุษย์ทั้งในด้านอุปโภคบริโภค ดังนั้นเราจึงควรช่วยกันอนุรักษ์ธรรมชาติของเราโดยใช้วัสดุอื่นทดแทนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ลดการใช้โฟม การใช้ถุงผ้าแทนถุงพลาสติก และไม่ทิ้งขยะและน้ำเสียลงสู่คลองธรรมชาติ เป็นต้น

บริษัทยังให้ความสำคัญและมีการปรับใช้มาตรการต่างๆ กับองค์กร เช่น มาตรการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ มาตรการควบคุม และมาตรการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคนิค เป็นต้น นอกจากนี้บริษัทมีการศึกษาและพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ผ่านมามีบริษัทมีการเปลี่ยนหลอดไฟที่มีประสิทธิภาพภายในสถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า พระราม 9 จนเกิดผลอย่างยั่งยืนต่อบริษัท และสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และในปี 2563 ยังมีการดำเนินการโครงการประหยัดพลังงานเกี่ยวกับการใช้หลอดไฟที่มีประสิทธิภาพเพิ่มอีกอย่างต่อเนื่อง รวมถึงขยายขอบเขตดำเนินการไปในส่วนของสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงกัลปพฤกษ์ สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย เพื่อให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของบริษัท

กิจกรรมและการดำเนินการในปี 2563 มีดังนี้

- มาตรการเปลี่ยนหลอดไฟที่มีประสิทธิภาพ (หลอดไฟชนิด LED) ทดแทนหลอดไฟเดิมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าพระราม 9 โครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม)
- มาตรการควบคุมการเปิดและปิดระบบแสงสว่าง ระบบปรับอากาศตามฤดูกาล เพื่อให้มีการใช้พลังงานไฟฟ้าสอดคล้องกับการใช้จริงและตามฤดูกาล เพื่อการใช้พลังงานให้มีประสิทธิภาพในส่วนโครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิมและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) และโครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีม่วง) และเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการให้บริการแก่ผู้โดยสารที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น
- ศึกษาโครงการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ในส่วนของพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) ซึ่งถือเป็นโครงการหนึ่งที่ทางบริษัทได้ทำการศึกษา

มาระยะหนึ่ง และแนวโน้มของโลกก็นำเอาพลังงานทดแทนมาใช้ให้เกิดประโยชน์เพิ่มขึ้น เนื่องจากการผลิตไฟฟ้าจากแหล่งธรรมชาติ จะไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และลดสถานะโลกร้อน และจากข้อมูลของ NOVA ผู้ให้บริการเดินรถในต่างประเทศก็เริ่มที่จะนำเอาพลังงานแสงอาทิตย์มาใช้แล้วเช่นกัน

- ศึกษาการนำเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ในระบบ รวมถึงแนวทางการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานที่เหมาะสมของระบบ มาใช้ควบคุมการทำงานของอุปกรณ์เพื่อเป็นข้อมูลดำเนินการในปีถัดไป เพื่อการประหยัดพลังงานในส่วนของการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) และของส่วนพื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

กิจกรรมที่มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

- มีการทบทวนกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่องในส่วนนโยบาย เป้าหมาย แผนการดำเนินงาน และการตรวจสอบทั้งภายในและภายนอก เพื่อให้กระบวนการทำงานมีประสิทธิภาพ
- ปรับปรุงตารางการเดินรถให้เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตามช่วงเวลา ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมเพื่อให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการประหยัดพลังงาน เพื่อการนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน
- น้ำเป็นอีกหนึ่งทรัพยากรที่บริษัทให้ความสำคัญและนำมาใช้อย่างรู้คุณค่า บริษัทเลือกติดตั้งระบบล้างทำความสะอาดรถไฟฟ้าที่สามารถนำน้ำที่ผ่านการใช้งานแล้วหมุนเวียนกลับมาใช้งานใหม่ โดยที่ระบบดังกล่าวสามารถหมุนเวียนน้ำกลับมาใช้งานใหม่ได้ถึง 3 ลูกบาศก์เมตร และบริษัทได้ใช้งานระบบล้างทำความสะอาดดังกล่าวมาแล้วตั้งแต่ให้บริการเดินรถไฟฟ้าจนถึงปัจจุบัน
- การเลือกเทคโนโลยีที่ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมถือเป็นจุดแข็งอย่างหนึ่งของบริษัทที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เช่น รถซ่อมบำรุงที่ใช้ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ายังเป็นระบบเครื่องยนต์ที่เป็นไปตามมาตรฐาน EURO IV ซึ่งเป็นมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะจึงมั่นใจได้ว่าการใช้งานรถซ่อมบำรุงและการบำรุงรักษาจะไม่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับอันตราย เป็นต้น

การดำเนินงานด้านอนุรักษ์พลังงานและด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายของภาครัฐ อาทิ กฎหมายด้านอนุรักษ์พลังงาน และกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการตามข้อกำหนดของกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และนำมาตรฐานระบบการจัดการด้านพลังงาน (ISO 50001) รวมถึงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามสากล (ISO 14001) มาใช้ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า ควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรมควบคุมและปรับปรุงแก้ไขความเสี่ยง หรือสิ่งที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยบนพื้นฐานการประเมินความเสี่ยงการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้อง รวมถึงเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน บริษัทจึงได้ปรับปรุงการดำเนินการในส่วนของการบริหารจัดการเพิ่มเติมอันนำไปสู่การสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐาน ดังนี้

- ระบบการจัดการด้านคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015
- ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001:2015
- ระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISO 45001 : 2018 OHSAS 18001:2007 และตามมาตรฐาน TIS 18001:2011
- ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยจาก Ricardo Rail Limited

ในปี 2563 บริษัทได้มีการบริหารจัดการพลังงานอย่างต่อเนื่องอย่างเป็นระบบเพื่อการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารจัดการด้านพลังงานให้เหมาะสมกับธุรกิจและเพื่อการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรมและนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนภายใต้นโยบายการ

อนุรักษ์พลังงาน ที่ทุกคนต้องปฏิบัติให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อการอนุรักษ์พลังงาน ดังนั้น จึงพัฒนาระบบการจัดการด้านพลังงาน เพื่อให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

- ควบคุมการใช้พลังงานในการดำเนินกิจกรรมรวมถึงการจัดซื้อผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัท ให้เป็นไปตามเป้าหมายและแผนอนุรักษ์พลังงานเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานเป็นไปอย่างคุ้มค่า เกิดประโยชน์สูงสุด และสอดคล้องกับกฎหมาย
- ทำให้มั่นใจได้ว่ามาตรการควบคุมการใช้พลังงานดังกล่าว ได้ถูกนำไปปฏิบัติ และทบทวน รวมถึงได้รับการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และ
- ให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและผู้รับเหมา รวมทั้งผู้เกี่ยวข้องในบทบาทหน้าที่ และงานที่รับผิดชอบในเรื่องผลกระทบที่เกิดจากการใช้พลังงาน

นโยบายนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของธุรกิจ และเป็นความรับผิดชอบต่อพนักงานและผู้รับเหมาทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้การอนุรักษ์พลังงานเป็นไปอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

สำหรับปี 2564 มีแผนการดำเนินงานโครงการประหยัดพลังงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาระบบการจัดการพลังงานอย่างยั่งยืน ดังนี้

- ควบคุมการใช้พลังงานไฟฟ้าของพื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) และพื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) อย่างเหมาะสม
- โครงการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ พื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม)
- โครงการติดตั้งหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดฟลูออเรสเซนต์ ที่พื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิมและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย)
- โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพอุปกรณ์หลักของระบบพื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิมและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย)
- โครงการติดตั้งหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดฟลูออเรสเซนต์ ของพื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)
- โครงการจัดกิจกรรมส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน แก่พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ทุกคน

นอกจากนี้ บริษัทยังให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการให้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนข้างเคียงเสมอมา ด้วยการดำเนินการติดตามป้องกัน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามแผนมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแผนการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้า MRT (Environmental Impact Mitigation Measures and Monitoring Program-EMP) ที่เปิดให้บริการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

(1) คุณภาพอากาศ

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

- (2) คุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า
ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติ พบว่า ปริมาณแบคทีเรียและเชื้อรารวม อัตราการระบายน้ำ อากาศ อุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
- (3) ระดับเสียงทั่วไป
ผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไป พบว่า มีระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ยไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ (dB(A)) โดยมีระดับเสียงสูงสุดไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ (dB(A)) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
- (4) แร้งสนั่นสะท้อน
ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด
- (5) คุณภาพน้ำทิ้ง
ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งในสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารบริหาร พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานกำหนด และระบบบำบัดน้ำเสียสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้
- (6) การจัดการของเสีย
ผลการจัดการของเสีย มีการคัดแยกประเภทของเสีย การเก็บรวบรวมและขนส่งของเสียไปกำจัดอย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามแผนการจัดการ และสอดคล้องตามกฎหมาย

2.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทได้มีการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ โดยได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลใช้พื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ เพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งให้ใช้พื้นที่ทำร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่นๆ เช่น ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น และในส่วนการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) บริษัทเป็นผู้ดำเนินการ และได้แต่งตั้งให้บริษัทย่อยคือ บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ("BMN") เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ลักษณะบริการ

• การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ ดังนี้

- ติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์
อนุญาตให้บริษัทเอกชนติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรบนสายทางหลักและบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณต่างๆ เช่น หน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ เสาตอม่อทางพิเศษ และกำแพงกันตกของทางพิเศษ เป็นต้น
- ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
อนุญาตให้บริษัทเอกชนและบุคคลทั่วไปเช่าพื้นที่ร้านค้าเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชน ด่านศรีนครินทร์ และด่านบางปะอิน
- ดำเนินธุรกิจอื่นๆ
อนุญาตให้บริษัทเอกชนใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

- การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทได้แต่งตั้งให้บริษัทย่อย คือ BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) แต่เพียงผู้เดียว โดยมีรายละเอียดดังนี้

- จัดทำ และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ

BMN ในฐานะผู้แทนของบริษัท จะมีการศึกษาวิเคราะห์พื้นที่ในสถานีรถไฟฟ้า MRT เพื่อวางรูปแบบ และพัฒนาสื่อโฆษณาที่เหมาะสมกับพฤติกรรมการใช้บริการของผู้โดยสาร ก่อให้เกิดประสิทธิภาพของการสื่อสารให้มากที่สุด โดย BMN จะทำงานร่วมกับเอเจนซี่ หรือเจ้าของสินค้าและบริการ นำเสนอนวัตกรรม (Innovations) การใช้เทคโนโลยี การเปลี่ยนสื่อป้ายนิ่ง (Static) เป็นสื่อเคลื่อนไหว (Dynamic) การเพิ่มความคิดสร้างสรรค์ (More Creative) เพื่อสร้างภาพลักษณ์ (Image) การรับรู้ (Awareness) รวมถึงการสร้างความผูกพันระหว่างผู้บริโภคกับสินค้าและบริการ (Engagement)

จากลักษณะของพื้นที่ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT ที่มีโครงสร้างเป็นสถานีใต้ดิน ซึ่งมีพื้นที่ขนาดใหญ่ อยู่ในสภาพแวดล้อมแบบปิด มีระยะเวลาในการรับรู้ข้อมูลบนสื่อโฆษณาก่อนจะลงไปสู่ชั้นชานชาลา (Captive Environment Capture Attention) รวมถึงการบูรณาการสื่อโฆษณาในพื้นที่ในบริเวณใกล้เคียงกัน (Media Integration) ทำให้สามารถสร้างสรรค์สื่อโฆษณาที่เจ้าของสินค้าและบริการสามารถเล่าเชื่อมต่อ (Storytelling Trend) เรื่องราวของผลิตภัณฑ์ ซึ่งจะสนับสนุน ส่งเสริม ความสัมพันธ์ ความผูกพัน (Improve Engagement) และช่วยให้ผู้บริโภคจำสินค้าและบริการนั้นได้ ซึ่งคือเป้าหมายสำคัญหรือเป็นการวัดความคุ้มค่าของการใช้งบประมาณเพื่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์ของกลุ่มลูกค้า

นอกจากการบูรณาการพื้นที่สื่อโฆษณาที่อยู่ภายในสถานีแล้ว BMN ได้นำแนวคิดในการบูรณาการ ความคิดสร้างสรรค์ การเล่าเรื่องราว มาสู่พื้นที่บนสถานีรถไฟฟ้า MRT ผ่านพื้นที่ปล่องระบายอากาศ โครงสร้างหลังคาสถานีรถไฟฟ้า ลิฟท์โดยสาร ทำให้เกิดการโฆษณาประชาสัมพันธ์ได้อย่างลงตัว

อย่างไรก็ตาม บริษัทกำลังเผชิญกับความท้าทาย การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี การรับรู้ข้อมูลตลอดจนพฤติกรรม วิธีการดำรงชีวิตของผู้บริโภค มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้นการพัฒนาสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในรถไฟฟ้า MRT จะมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า สร้างความพึงพอใจ และให้ลูกค้ามั่นใจว่าสื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT สร้างความคุ้มค่า และเกิดประโยชน์ต่อลูกค้าอย่างดีที่สุด

- ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT

พื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT มีลักษณะการให้บริการทั้งภายในและภายนอกพื้นที่เมโทรมอลล์ (Metro Mall) ปัจจุบันพื้นที่เช่าและบริการในเมโทรมอลล์ที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ สถานีกำแพงเพชร สถานีสวนจตุจักร สถานีพหลโยธิน สถานีลาดพร้าว สถานีศูนย์วัฒนธรรม สถานีพระราม 9 สถานีเพชรบุรี สถานีสุขุมวิท และสถานีคลองเตย บริษัทยังคงจัดหาสินค้าและบริการที่อยู่ในความต้องการและเหมาะสมกับวิถีการใช้บริการของผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT โดยแต่ละพื้นที่จะมีการจัดแบ่งโซนให้เหมาะสม ในขณะเดียวกัน บริษัทมีแนวคิดพัฒนาพื้นที่ในเมโทรมอลล์ ให้เป็นจุดแวะพักหรือจุดนัดหมายสำหรับผู้ใช้บริการจึงได้ปรับปรุงพื้นที่ส่วนกลางให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ และทำให้การให้บริการในรถไฟฟ้า MRT เป็นส่วนหนึ่งของการใช้ชีวิตในวิถีแบบใหม่

นอกจากพื้นที่เช่าและบริการในเมโทรมอลล์แล้ว บริษัทจัดพื้นที่เช่าและบริการให้บริการภายนอกเมโทรมอลล์ เพื่อตอบโจทย์ผู้ประกอบการขนาดเล็กที่ต้องการหาพื้นที่หรือเป็นพื้นที่เพื่อเพิ่มช่องทางการขายให้กับผู้เช่าและบริการในพื้นที่เมโทรมอลล์ อีกทางหนึ่งโดยจะเป็นลักษณะการให้บริการเป็นพื้นที่จัดกิจกรรมระยะสั้นในบริเวณพื้นที่ที่บริษัทได้กำหนดไว้ให้เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบความปลอดภัยในสถานียรถไฟฟ้ามีครอบคลุมทั้งสถานียกระดับและสถานีใต้ดิน รวม 38 สถานี ในปีนี้มีผู้ประกอบการสนใจใช้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย อาทิ สถานีเตาปูน สถานีวัดมังกร สถานีอิสรภาพ สถานีท่าพระ สถานีบางหว้า สถานีภาษีเจริญ สถานีบางแค และสถานีหลักสอง เป็นต้น

○ **ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม**

ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) มีสถานีใต้ดิน รวมทั้งสิ้น 22 สถานี แบ่งเป็น ช่วงสถานีบางซื่อ-หัวลำโพง มีสถานีใต้ดิน 18 สถานี และช่วงสถานีหัวลำโพง-หลักสอง มีสถานีใต้ดินเพิ่มขึ้นอีก 4 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ ซึ่งบริษัทมีการติดตั้งอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเพื่อรับส่งกระจายสัญญาณการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่สอดคล้องกับภาครัฐที่ดำเนินการให้ใบอนุญาตกับภาคเอกชนผู้ประกอบการในปัจจุบัน นอกจากนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่ต้องการประสิทธิภาพสูงขึ้น บริษัทอยู่ในระหว่างการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพอุปกรณ์การรับส่งกระจายสัญญาณ ช่วงสถานีบางซื่อ-หัวลำโพง ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนได้ใช้บริการที่มีประสิทธิภาพเมื่อเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

2) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

● **ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์หลักในรถไฟฟ้า MRT ประกอบด้วย การให้บริการติดตั้งสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ พื้นที่เช่าและบริการ และการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ส่งผลให้ลักษณะและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีความแตกต่างกันตามประเภทธุรกิจที่ให้บริการ ดังนั้น บริษัทจึงได้แบ่งลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมายตามประเภทการให้บริการดังนี้

○ **สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์**

กลุ่มลูกค้าในธุรกิจสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ส่วนใหญ่ รวมถึง กลุ่มลูกค้าของบริษัทประกอบด้วย ผู้แทนซื้อสื่อโฆษณา (Agency) ซึ่งเป็นตัวแทนของเจ้าของสินค้าและบริการที่ทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการวางแผน ซื้อสื่อโฆษณา ตามวัตถุประสงค์ของเจ้าของสินค้าและบริการ กลุ่มลูกค้าอีกกลุ่มคือ เจ้าของสินค้าและบริการที่มีความต้องการซื้อสื่อโฆษณาโดยตรงกับบริษัท โดยที่สัดส่วนของลูกค้าของบริษัทจะเป็นการซื้อสื่อโฆษณาจากกลุ่มเอเจนซีเป็นหลัก ในปีนี้สัดส่วนจากเอเจนซีต่อเจ้าของสินค้าบริการเพิ่มสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมาเป็น 80:20 สืบเนื่องจากเศรษฐกิจที่ชะลอตัว และผลกระทบจากการระบาดของเชื้อ COVID-19 การแข่งขันในอุตสาหกรรมที่ยังมีแนวโน้มรุนแรงโครงสร้างอุตสาหกรรม และพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงเจ้าของสินค้าและบริการตั้งแต่ขนาดเล็กจนถึงขนาดใหญ่ปรับลดงบประมาณซื้อสื่อโฆษณาลงในขณะที่เดียวกันบริษัทได้ทำงานร่วมกับเอเจนซีมากขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 3-4 เพื่อที่จะสร้าง campaign ให้กับสินค้าและบริการที่ยังต้องใช้งบประมาณเพื่อการซื้อสื่อโฆษณาเพื่อกระตุ้นยอดขายในไตรมาสสุดท้าย กลุ่มสินค้าและบริการที่ใช้สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT 5 อันดับแรกประกอบไปด้วย กลุ่มอุปกรณ์สื่อสาร (โทรศัพท์เคลื่อนที่) รองลงมา กลุ่มเครื่องดื่ม กลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค กลุ่มประกันภัย และกลุ่มเว็บไซต์

○ ให้เข้าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT

ในปี 2563 การให้เข้าและให้บริการพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยที่ภาครัฐประกาศปิดการให้บริการร้านค้าบางประเภท ตั้งแต่ช่วงต้นปี 2563 รวมถึงการขอความร่วมมือจากภาคเอกชนให้พนักงานปฏิบัติที่บ้าน (work from home) ทำให้จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ลดลงเป็นจำนวนมาก ส่งผลกระทบยอดขายของผู้เช่าและให้บริการพื้นที่ร้านค้าในสถานี อย่างไรก็ตาม บริษัทมีมาตรการช่วยเหลือกลุ่มลูกค้า ประกอบด้วย การยกเว้นค่าเช่าและบริการในช่วงของการปิดให้บริการ หรือลดค่าเช่า 50% กรณีร้านค้าที่ยังคงเปิดให้บริการได้ หรือการขยายระยะเวลาการชำระค่าเช่า-ค่าบริการ ส่งผลให้ผู้ประกอบการยังคงเป็นพันธมิตร ดำเนินธุรกิจเช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าต่อไปได้ กลุ่มลูกค้าพื้นที่เช่าและบริการส่วนใหญ่ก็ยังคงดำเนินธุรกิจต่อเนื่องกับบริษัท อาทิ กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม ธุรกิจร้านสะดวกซื้อ ซูเปอร์มาร์เก็ต เบเกอรี่ แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ร้านขายอุปกรณ์เสริมโทรศัพท์ ความสวยงามและบริการร้านตัดผม ร้านแว่นตา เป็นต้น

○ ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

กลุ่มลูกค้าของบริษัท คือ กลุ่มผู้รับใบอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ในการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ ซึ่งมีทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนประกอบด้วย AIS, DTAC, TRUE MOVE, TOT และ CAT ซึ่งแต่ละองค์กรจะถือใบอนุญาตการให้บริการตามประเภทของคลื่นความถี่ ซึ่งการให้บริการคลื่นความถี่ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ประกอบด้วย คลื่นความถี่ 850, 900, 1800, 2100, 2300 และ 2600 MHz.

3) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

● กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

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

การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยไฟฟ้า

- จากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี Digital Disruption รวมถึงสถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 ส่งผลกระทบโครงสร้างอุตสาหกรรมสื่อโฆษณา รูปแบบการใช้ Media Mix ตลอดจนวิธีการทำงานของเอเจนซี่ (Agency) การวางแผนและตัดสินใจใช้งบประมาณเพื่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์ของผู้โฆษณา (Advertiser) ได้มีการปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ และวางกลยุทธ์ใหม่ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นที่ทำให้ผู้โฆษณาที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต้องปรับลดงบประมาณการใช้สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ลง โดยปรับจากการวางแผนระยะยาวมาเป็นระยะสั้น มุ่งหาความคิดสร้างสรรค์เพื่อสร้างแรงจูงใจหรือ

ความผูกพันกับผู้บริโภค ปรับลดการใช้สื่อออฟไลน์ มาเป็นสื่อออนไลน์ เพื่อให้เข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็ว การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ส่งผลให้ทั้งเอเจนซี่ และบริษัทในฐานะเจ้าของสื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT ต้องมีการปรับตัวและปรับเปลี่ยนแผนการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของเอเจนซี่หรือผู้โฆษณา

BMN ได้ทำงานร่วมกับผู้โฆษณา (เจ้าของสินค้าและบริการ) และเอเจนซี่ มองหาความคิดสร้างสรรค์ให้เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์ของผู้โฆษณาให้มีการเล่าเรื่อง (Storytelling) ผ่านสื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า เพื่อให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ได้รับรู้และเกิดความผูกพันกับสินค้าและบริการ นอกจากนี้ BMN ยังมองหาพันธมิตรเพื่อสร้างความหลากหลาย (Variety) การใช้สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT เช่นการผลิต Content เพื่อเผยแพร่โฆษณาผ่านระบบสื่อโฆษณาประเภท PIDS การจัดกิจกรรมการตลาดในสถานีร่วมกับเจ้าของสินค้าและบริการ การเปลี่ยนรูปแบบสื่อโฆษณาจากภาพนิ่งให้เป็นภาพเคลื่อนไหวตามจุดที่สำคัญในสถานี นอกจากการพัฒนาสื่อโฆษณาภายในสถานีแล้ว BMN ยังได้พัฒนาสื่อโฆษณาไปยังพื้นที่บนสถานีรถไฟฟ้า อาทิ ป้ายระบายอากาศ หรืออาคารระบายอากาศ พื้นที่หลังคาสถานีรถไฟฟ้า ลิฟท์โดยสาร หรือพื้นที่ว่างบนสถานี บูรณาการพื้นที่ดังกล่าว สร้างสรรค์สื่อโฆษณาที่สามารถดึงดูดสายตาของประชาชนที่อยู่บนท้องถนน กลายเป็น Landmark Media ที่สามารถสื่อสาร (communication) ไปสู่ประชาชนที่บนพื้นที่ภายนอกสถานีรถไฟฟ้า (Out of Station) ได้เป็นอย่างดี

- การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี และการระบาดของเชื้อ COVID-19 นอกจากจะส่งผลต่อธุรกิจสื่อโฆษณาแล้ว ยังส่งผลต่อธุรกิจให้เช่าและบริการพื้นที่ โดยผู้เช่าพื้นที่จะเริ่มลดการเช่าพื้นที่ค้าปลีกลงหันมาใช้ช่องทางทางขายสินค้าออนไลน์มากขึ้น ร้านค้าในอนาคตอาจจะเป็นแค่สถานที่จัดแสดงสินค้า และมีความต้องการใช้พื้นที่ที่มีขนาดเล็กลง ประกอบกับสถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 ทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนไป โดยที่ผู้บริโภคเปลี่ยนพฤติกรรมการซื้อสินค้าผ่านออนไลน์ และใช้บริการส่งของ (Delivery) มากขึ้น การไปซื้อสินค้าและบริการในพื้นที่ศูนย์การค้า มีจำนวนลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับในอดีต

อย่างไรก็ตามพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT จะเป็นพื้นที่ที่ตอบโจทย์ต่อผู้ประกอบการและผู้บริโภค เนื่องจากปัจจุบันประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น ดังนั้นการจัดให้มีพื้นที่ร้านค้าในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า MRT จะช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการจับจ่ายใช้สอย ประหยัดเวลาในการเดินทางเข้าไปในพื้นที่ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ นอกจากการจัดให้มีพื้นที่ร้านค้าแล้ว บริษัทยังจัดให้มีพื้นที่ส่วนกลางเพื่อเป็นจุดนัดหมาย หรือจุดแวะพักอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ส่งผลดีต่อผู้ประกอบการในพื้นที่เช่า เพราะจะทำให้มีจำนวนผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการมากขึ้น และใช้เวลานานขึ้นทำให้ ยอดขายร้านค้าเพิ่มขึ้น

- ในปีนี้ 5G ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่สำคัญในประเทศไทย กระแสการตื่นตัวของ 5G เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เพราะจะไม่ใช้แค่ระบบเครือข่ายบนโทรศัพท์ แต่ยังจะถูกใช้งานกว้างขวางมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะเรื่องการสื่อสาร เครือข่าย 5G นั้นถูกพัฒนาให้มีการส่งปริมาณข้อมูลในขณะที่มีคนใช้งานมากให้มีประสิทธิภาพ มีความเสถียรและรวดเร็วจากกระแสการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น บริษัทได้ปรับปรุงพัฒนาอุปกรณ์รองรับทุกคลื่นความถี่รวมถึงคลื่นความถี่ 2600 MHz ที่ใช้รองรับ 5G และปรับปรุงประสิทธิภาพอุปกรณ์รับส่งกระจายสัญญาณจาก SISO เป็น MIMO ซึ่งดำเนินการไปแล้วในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ

ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการปรับปรุงประสิทธิภาพอุปกรณ์ในช่วงสถานีบางซื่อ-หัวลำโพง เพื่อให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้ใช้บริการที่มีประสิทธิภาพ

นอกเหนือจากการให้บริการเชิงพาณิชย์หลักตามที่ได้ระบุไว้ข้างต้น บริษัทยังจัดให้มีพื้นที่บริการขายสินค้าและบริการ หรือจัดกิจกรรมทางการตลาดต่างๆ ภายนอกพื้นที่เมโทรมอลล์ในสถานี โดยมีครอบคลุมไปทุกสถานีของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รวม 38 สถานี ขนาดของพื้นที่มีความแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับโครงสร้างของสถานี

- **กลยุทธ์การส่งเสริมด้านภาพลักษณ์องค์กร**

- การตอบแทนประโยชน์กลับคืนสู่สังคม การสนับสนุนนโยบายของภาครัฐก็ถือเป็นพันธกิจสำคัญที่บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญ อาทิ การจัดกิจกรรมส่งเสริมความรู้ให้กับเยาวชน การจัดกิจกรรมสนับสนุนการอ่านหนังสือ การให้การสนับสนุนภาครัฐประชาสัมพันธ์การให้บริการต่างๆ เป็นต้น

- **กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์**

- การให้บริการเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีความแตกต่างกันตามประเภทของการให้บริการ จึงทำให้ช่องทางการจัดจำหน่ายมีความแตกต่างกันไปตามประเภทของการให้บริการ
 - สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ มีช่องทางการขายผ่านพันธมิตรทางธุรกิจ ที่เป็นผู้แทนการซื้อสื่อโฆษณา (Agency) ร่วมกับการนำเสนอโดยตรงไปยังเจ้าของสินค้าและบริการ
 - พื้นที่เช่าและบริการ และการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคม เป็นการเสนอพื้นที่ไปยังเจ้าของสินค้าและบริการ หรือผู้ให้บริการโดยตรง

4) ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

จากการเกิดดิจิทัลดิสรัปชัน (Digital Disruption) ภาวะเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศที่อยู่ในภาวะชะลอตัว สถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 ช่วงต้นปี ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน รวมถึงสถานการณ์การเมืองภายในประเทศเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทยเป็นอย่างมาก

ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคม 2563 ภาพรวมของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณามีอัตราการเติบโตลดลงร้อยละ 15 แม้จะมีสัญญาณการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในช่วงปลายไตรมาส 3 ต่อเนื่องต้นไตรมาส 4 ของปี 2563 โดยทุกประเภทสื่อโฆษณาได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งสื่อที่ได้รับผลกระทบมีอัตราการลดลงมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สื่อในโรงภาพยนตร์ สื่อร้านค้า สื่อหนังสือพิมพ์ สื่อนิตยสาร และสื่อเคเบิลทีวี มีอัตราการเติบโตลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมามากกว่าร้อยละ 30 โดยที่สื่อในโรงภาพยนตร์มีอัตราการเติบโตลดลงมากกว่าร้อยละ 50 นอกจากนี้สื่อโฆษณาที่เกี่ยวข้องกับสื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT คือ สื่อเคลื่อนที่ ได้รับผลกระทบมากเช่นเดียวกัน โดยมีการหดตัวเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันในปีก่อนหน้าร้อยละ 25 เมื่อวิเคราะห์ประเภทสื่อที่มีการหดตัว จะพบว่าสัมพันธ์กับสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดภาวะชะลอตัวโดยเฉพาะการระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่ภาครัฐได้ใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส เช่น การปิดให้บริการร้านค้าในพื้นที่ศูนย์การค้า การปิดบริการสถานที่จะมีผู้ใช้บริการรวมกันเป็นจำนวนมาก เช่น โรงภาพยนตร์ สถานบริการต่างๆ มาตรการรักษาระยะห่าง (Social Distancing) การปฏิบัติงานภายในที่พักอาศัย (Work from Home)

ในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ก่อนการระบาดของเชื้อ COVID-19 ระลอกใหม่ช่วงปลายปี 2563 แม้จะมีสัญญาณที่ดีขึ้น โดยเจ้าของสินค้าและบริการเริ่มกลับมาใช้งบประมาณเพื่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์ เพื่อกระตุ้นยอดขายในช่วงสุดท้ายของปี อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาดังกล่าวอุตสาหกรรมโฆษณายังได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศ จากปัจจัยที่ได้กล่าวมา ทั้งภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ และต่างประเทศที่การฟื้นตัวยังอยู่ในระดับต่ำ การระบาดของเชื้อ COVID-19 ยังคงปรากฏอยู่ รวมทั้งสถานการณ์การชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศและการระบาดระลอกใหม่ในช่วงปลายปี 2563 ล้วนแล้วแต่จะส่งผลกระทบต่อเนื่องไปจนถึงปี 2564 ที่เจ้าของสินค้าและบริการยังคงชะลอการใช้งบประมาณเพื่อรอดูสถานการณ์ หรือเป็นการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์มาเป็นการวางแผนการใช้งบประมาณระยะสั้นแทนระยะยาว

- พื้นที่ให้เช่าและบริการ

ในช่วงไตรมาสที่ 1 และ 2 จากสถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 รอบแรก ส่งผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจให้เช่าพื้นที่และบริการ เนื่องจากการใช้มาตรการต่างๆ ของภาครัฐเพื่อลดการระบาดของเชื้อ COVID-19 ทำให้ไม่สามารถเปิดให้บริการธุรกิจได้ โดยพื้นที่ค้าปลีกกลับมาเปิดให้บริการได้อีกครั้งในช่วงกลางเดือนพฤษภาคม แต่ก็เป็นเปิดให้บริการภายใต้ข้อจำกัดซึ่งเป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภคใช้สอยของผู้บริโภค หลีกเลี่ยงการเข้าไปในพื้นที่ที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก ป้องกันตัวเองจากเชื้อไวรัส หันมาใช้บริการสั่งซื้อสินค้าออนไลน์ หรือบริการส่งของแทนการเข้าไปใช้บริการในพื้นที่ศูนย์การค้า ธุรกิจการให้บริการพื้นที่ค้าปลีก ยังคงรอการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจหลังจากการพักวิกฤติเชื้อ COVID-19 นอกจากนี้ ผู้เช่าพื้นที่ยังได้รับผลกระทบจากยอดขายสินค้าและบริการที่ลดลงจากกำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง ทำให้ประสบภาวะขาดทุนและไม่สามารถขยายธุรกิจตามแผนงานที่วางไว้ได้ พื้นที่ให้เช่าและบริการในสถานีรถไฟฟ้า MRT ก็ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าวเช่นเดียวกัน แม้ว่าในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ของช่วงก่อนการระบาดระลอกใหม่ จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าเริ่มทยอยเข้าสู่ใกล้ภาวะปกติ แต่จากกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ลดลง การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตใช้เวลาอยู่บ้านมากขึ้น ลดการเดินทางออกนอกบ้าน และการระบาดระลอกใหม่ทำให้ส่งผลกระทบต่อยอดขายและจำนวนผู้เช่าพื้นที่ในรถไฟฟ้า MRT ที่เริ่มชะลอตัวหรือลดจำนวนลง

5) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

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

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

6) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชั้นร้านค้าในระบบรถไฟฟ้าเช่นกัน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชน รายละเอียดปรากฏตามข้อ 9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจระบบราง

2.2 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ -ไม่มี-

3. ปัจจัยความเสี่ยง

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

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน และมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงทุกไตรมาสเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาด่วนได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา 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 ในการวางแผนจัดการและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้หน่วยงานจะต้องพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในการจัดให้มีมาตรการจัดการความเสี่ยงกับประโยชน์ที่จะได้รับว่าคุ้มค่าหรือไม่
6. ให้มีการสื่อสารการบริหารความเสี่ยงภายในบริษัทให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานเกิดการเรียนรู้ พัฒนาและนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ
7. ให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี โดยผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงถึงความเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจในปัจจุบัน
8. ติดตามและประเมินผลการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบริหารความเสี่ยงได้ดำเนินไปอย่างถูกต้องเหมาะสม

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีดังนี้

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจทั่วไป (Systematic Risk)

3.1.1 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญา กับหน่วยงานภาครัฐ และนโยบายของรัฐบาล

บริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐ การปฏิบัติตามข้อกำหนด และเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานระหว่างคู่สัญญาอาจมีความเข้าใจในเจตนารมณ์ที่แตกต่างกันได้เกิดขึ้นได้ในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทางหรือค่าโดยสารรถไฟฟ้า ความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ฯลฯ ซึ่งบริษัทอาจต้องใช้เวลาในการเจรจาทำความเข้าใจ เพื่อไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

นอกจากนี้ อาจมีการเปลี่ยนแปลงในเชิงนโยบาย ในการบริหารงานภาครัฐจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามากำกับดูแล ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อแนวทางการปฏิบัติ หรือเงื่อนไขตามสัญญาที่กำหนดไว้แล้ว หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัทปฏิบัติที่นอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง

สืบเนื่องจากการเจรจาเพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนใต้) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) จนได้ข้อยุติ โดยที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนใต้) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัท และ NECL ได้มีการลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) กับ กทพ. เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563

จากการที่บริษัท และ NECL ได้รับการขยายระยะเวลาสิ้นสุดของสัญญาเดิมทั้งสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบี และส่วนซี) สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนใต้) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทำให้ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนในการพิจารณาต่อสัญญากับหน่วยงานของภาครัฐหมดไป แต่ยังคงมีความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐและนโยบายของรัฐบาลตามสัญญาสัมปทานที่มีกับ กทพ. และ รฟม. อยู่

ทั้งนี้ บริษัทจะสร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกันรวมทั้งติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ และทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผลและได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

3.1.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ

บริษัทดำเนินธุรกิจการให้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ดังนั้น รายได้หลักของบริษัทจะมาจากค่าผ่านทางและค่าโดยสาร ซึ่งอาจถูกกระทบโดยปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การขยายโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้า การมีระบบขนส่งต่อเนื่องอื่นที่สะดวกกว่า อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่เป็นทางเลือกสำหรับผู้โดยสาร ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน ราคาน้ำมัน การขยายตัวของเมือง ธุรกิจรอบเส้นทางด่วนหรือรถไฟฟ้าที่จะทำให้เกิดเป้าหมายในการเดินทางของประชาชนเปลี่ยนไป เป็นต้น ซึ่งส่งผลต่อจำนวนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ บริษัทจะมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาและธุรกิจการให้เช่าพื้นที่ค้าปลีก รวมทั้งระยะเวลาในการเปิดให้บริการร้านค้าในสถานี ซึ่งหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้น หากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระเงินตาม

ข้อผูกพันที่มีต่อสถาบันการเงินผู้ให้กู้ หรือเจ้าหนี้ตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ เช่น ดอกเบี้ยจ่าย การชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนด ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญา รวมถึงค่าตอบแทนที่จ่ายให้ รฟม. เป็นต้น

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อบริษัทต่างๆ อย่างใกล้ชิด และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถจำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ ราคาน้ำมัน ความหนาแน่นของจราจรบนท้องถนน และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครอบคลุมทั้งบริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งวิธีการเดินทางทั้ง 2 แบบนี้ถือเป็นสินค้าทดแทนซึ่งกันและกันได้ (Substitute product) และในส่วนของพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทได้มีการพัฒนาสื่อโฆษณาในรูปแบบใหม่ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น การบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบ Passenger Information Display system (PIDs) การโฆษณาทาง Platform Billboard และสื่อ Digital Media รวมทั้งมีการพัฒนาพื้นที่ชั้นร้านค้าเพิ่มเติมอีกด้วย

สำหรับปี 2563 บริษัทได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์ต่อเนื่องถึงเดือนกรกฎาคม 2563 หน่วยงานภาครัฐและเอกชนได้ให้บุคลากรพนักงานในสังกัดปฏิบัติงานจากที่พักอาศัยของตนเองเพื่อลดความเสี่ยงในการติดเชื้อ COVID-19 ประกอบกับรัฐบาลได้ออกมาตรการต่างๆ เช่น การปิดสถานที่เสี่ยง ห้ามการทำกิจกรรมในสถานที่แออัด รวมถึงห้ามบุคคลใดที่ราชอาณาจักรออกนอกเคสสถาน (เคอร์ฟิว) ในช่วงเวลา 22.00-04.00 น. ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563 ซึ่งมีการผ่อนคลายระยะที่ 2 เป็นช่วงเวลา 23.00-04.00 น. ตั้งแต่วันที่ 17 พฤษภาคม 2563 และผ่อนคลายระยะที่ 3 เป็นช่วงเวลา 23.00-03.00 น. ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 เป็นต้นไป โดยมีวัตถุประสงค์ไม่ให้มีการเคลื่อนย้ายคนเพื่อป้องกันและยับยั้งการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ทำให้ปริมาณการเดินทางลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้หลักของบริษัท

ปริมาณการเดินทางที่ลดลงตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563 ทั้งทางด่วนและรถไฟฟ้า ทำให้รายได้ของไตรมาสแรกลดลง หลังจากรัฐบาลได้ผ่อนคลายการบังคับใช้มาตรการต่างๆ ให้ประชาชนสามารถทำกิจกรรมในการดำรงชีวิตได้สะดวกสลายมากขึ้น เช่น การเปิดร้านค้า ร้านอาหาร ร้านเสริมสวย ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ส่งผลให้มีการเดินทางเพิ่มขึ้น ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนกลับมามากกว่าร้อยละ 80 ในส่วนของรถไฟฟ้าเนื่องจากยังมีมาตรการรักษาระยะห่าง (Social Distancing) ทำให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางได้ราวร้อยละ 20 เท่านั้น ทั้งนี้ หลังจากสถานการณ์คลี่คลาย ภาครัฐมีการปลดล็อกมาตรการต่างๆ ทั้งหมด คาดว่าปริมาณการเดินทางและรายได้ของบริษัทจะกลับสู่ภาวะปกติ

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีเงินสดและเงินฝากธนาคาร และมีวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่เบิกใช้กับสถาบันการเงินหลายแห่ง จึงไม่มีปัญหาเรื่องสภาพคล่องแต่อย่างใด

3.1.3 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทยังมีการหนี้สินที่ต้องชำระดอกเบี้ยให้กับผู้ให้กู้ รวมทั้งบริษัทมีแผนการลงทุนในอนาคตอีกหลายโครงการ จึงอาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้จ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวนมาก ดังนั้น ดอกเบี้ยจ่ายจึงเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้น อาจส่งผลต่อการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนของสินเชื่อบางส่วนเป็นอัตราลอยตัว ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงโดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงในเรื่องของความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยบริษัทจัดโครงสร้างของเงินกู้ยืมโดยการแบ่งสัดส่วนของเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้

อัตราดอกเบี้ยคงที่ รวมถึงแผนการออกตราสารหนี้ หรือหุ้นกู้ที่เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจและมุมมองของบริษัทต่ออัตราดอกเบี้ยในอนาคต

บริษัทได้เข้าทำสัญญาแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวให้เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่บางส่วนแล้ว ในระหว่างที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดทยอยปรับตัวลดลง เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงเงินกู้ที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวไว้อีกบางส่วนเพื่อให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบันที่ยังไม่ได้มีสัญญาณการขึ้นของอัตราดอกเบี้ย ซึ่งจะทำให้ต้นทุนทางการเงินต่ำลง ทั้งนี้จะมีการพิจารณาแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่เพิ่มเติมเพื่อลดความเสี่ยงในอนาคตในจังหวะที่เหมาะสมต่อไป

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

สืบเนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ส่งผลกระทบต่อตลาดการเงินในเชิงลบ ทำให้ผู้ลงทุนเกิดความไม่มั่นใจในการถือตราสารทางการเงิน ลดการลงทุนในตราสารหนี้ ออกใหม่เพื่อรักษาสภาพคล่อง ทำให้ความต้องการลงทุนชะลอตัว ประกอบกับผลจากการที่บริษัท ทรูเรลตี้ จำกัด ได้ปรับแนวโน้มอันดับเครดิตของบริษัทจากเดิมที่ระดับ A แนวโน้ม “Stable” เป็น A แนวโน้ม “Negative” ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อแผนการออกหุ้นกู้ใหม่ของบริษัท

อย่างไรก็ดี ในปี 2563 บริษัทได้ออกหุ้นกู้จำนวน 3,000 ล้านบาท ระยะเวลา 4-12 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.88-3.78 ต่อปี นอกจากนี้ บริษัทมีวงเงินสินเชื่อจากธนาคารหลายแห่งรองรับกรณีที่ไม่สามารถออกหุ้นกู้ได้จึงไม่มีผลกระทบต่อภาระหนี้ที่ครบกำหนด

3.1.4 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง เหตุการณ์ความไม่สงบ หรือภัยธรรมชาติ

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

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

3.1.5 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

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

ความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพถือเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงหลักของบริษัท บุคลากรถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่ดีมีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ของพนักงานแต่ละคน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม การจัดกิจกรรมนอกงาน เพื่อให้พนักงานมีความรัก สามัคคี รู้สึกผูกพันกับองค์กร การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession plan) โดยบริษัทได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและแต่งตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแผนงานในการคัดสรร และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหารและหัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางเทคนิคเฉพาะงาน ได้จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง

3.1.6 ความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ

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

บริษัทได้จัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุปกรณ์งานระบบที่อาจเกิดขึ้น โดยมีแผนทั้งการป้องกัน (Preventive) และการบำรุงรักษา (Corrective) อุปกรณ์งานระบบต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อเป็นการป้องกัน และเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินในระบบงาน มีกระบวนการบริหารจัดการการบัตร์โดยสารถแทนเพื่อใช้ในกรณีที่ระบบบริหารจัดการค่าโดยสารไม่สามารถบันทึกการเข้า-ออก

ระบบผ่าน Gate ได้ มีการออกแบบระบบให้อุปกรณ์จัดเก็บค่าโดยสารทั้งหมดสามารถเก็บข้อมูลแบบ Stand alone ได้ในกรณีที่ Server ไม่สามารถจัดเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารได้ มีการจัดทำคู่มือระบบขั้นตอนและวิธีการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยของระบบสารสนเทศ นอกจากนี้ บริษัทได้มีนโยบายในการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ISO/IEC 27001:2013 เพื่อเพิ่มการรักษาความมั่นคงปลอดภัยให้กับระบบสารสนเทศของระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุม และจัดทำมาตรฐานในการจัดการข้อมูลที่มีความสำคัญเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินงานไปได้อย่างต่อเนื่อง เพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับองค์กรในระดับสากล โดยบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 เพื่อพัฒนากระบวนการ และระบบบริหารจัดการด้านรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information Security Management System : ISMS) ตามมาตรฐานสากล ISO/IEC 27001:2013 ให้แก่ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช (CCB2) และศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (CCB7) พร้อมทั้งพัฒนามาตรการด้านบริหารจัดการความมั่นคงสารสนเทศ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานตามกระบวนการ / ระบบงานที่พัฒนาขึ้น รวมทั้งมีการติดตามข่าวสารด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ เพื่อเฝ้าระวัง และเตรียมการรับมืออยู่เสมอ

3.1.7 ความเสี่ยงด้านปฏิบัติงานจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

เนื่องจากมีโรคอุบัติใหม่ชื่อ COVID-19 ซึ่งเกิดจากไวรัสโคโรนาชนิดที่มีการค้นพบล่าสุดยังไม่มีเป็นที่รู้จักมาก่อน ระบาดในเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน ปัจจุบันเชื้อ COVID-19 มีการระบาดใหญ่ไปทั่ว ส่งผลกระทบต่อประเทศต่างๆ ทั่วโลก

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 บริษัทได้ติดตามสถานการณ์และยกระดับมาตรการป้องกันอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระบบรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ครอบคลุมทั้งผู้โดยสาร พนักงาน ผู้รับเหมา และผู้มาติดต่อ โดยบริษัทได้ดำเนินการ ดังนี้

- 1) ดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติงาน เรื่องการป้องกันและควบคุมโรคติดต่ออันตราย และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจโดยนำมาใช้รองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19
- 2) ออกมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ให้สอดคล้องตามมาตรการของภาครัฐ ได้แก่
 - จัดหาหน้ากากแจกจ่ายให้พนักงาน
 - หลีกเลี่ยงกิจกรรมที่มีการชุมนุมของคนหนาแน่น
 - แบ่งทีมงานเพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่กระจายของโรคทั้งทีมงาน
 - กำหนดให้พนักงาน ผู้รับเหมา และผู้เข้ามาในพื้นที่บริษัททุกคนต้องสวมหน้ากากป้องกัน และหมั่นล้างมืออยู่เสมอ ในกรณีที่มีการพบปะพูดคุยกับบุคคลอื่น หรือใกล้ชิดกับบุคคลอื่น
 - หลีกเลี่ยงเดินทางไปยังจังหวัดที่มีความเสี่ยงการแพร่ระบาด
 - จัดเตรียมแอลกอฮอล์ หรือเจลล้างมือสำหรับพนักงานและผู้โดยสาร
 - ทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อภายในขบวนรถไฟฟ้าที่ศูนย์ซ่อมบำรุงทุกวันก่อนนำรถออกให้บริการ และฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อโรคในขบวนรถที่สถานีปลายทางในช่วงเวลาเร่งด่วน
 - ทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อภายในสถานีรถไฟฟ้า อาคารสำนักงานบริเวณพื้นที่ส่วนกลาง และจุดหรืออุปกรณ์ที่ต้องสัมผัสบ่อยทุกชั่วโมง รถยนต์ส่วนบุคคลทุกเที่ยว อุปกรณ์ในสำนักงานที่มีการใช้ร่วมกัน
 - จัดให้มีจุดคัดกรองพนักงาน ผู้รับเหมา และผู้โดยสาร ด้วยการวัดอุณหภูมิร่างกายก่อนเข้าพื้นที่

- จัดลำดับการเข้าใช้บริการของผู้โดยสารบริเวณทางเข้า-ออกสถานี ชั้นร้านค้า ชั้นชานชาลา และจัดที่นั่งให้มีการเว้นระยะห่างในขบวนรถไฟฟ้าตามมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing)
 - 3) ปรับการให้บริการเดินรถให้สอดคล้องตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 3) ห้ามบุคคลใดที่ราชอาณาจักรออกนอกเคสสถานระหว่างเวลา 23.00-04.00 น. และข้อกำหนดอื่นๆ ของภาครัฐ
 - ปรับเวลาการให้บริการและประชาสัมพันธ์ไปยังผู้โดยสาร เพื่อแจ้งเปลี่ยนแปลงเวลาปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วงในเวลา 22.30 น.
 - เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าและเพิ่มความถี่ในการให้บริการ รังให้บริการต่อเนื่องในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็น จนถึงปิดให้บริการ ทั้งรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง เพื่ออำนวยความสะดวกและลดความหนาแน่นแก่ผู้โดยสาร
 - ให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาที่มีการใช้บริการ
 - 4) บริษัทมีการดำเนินการกรณีพบพนักงานมีอาการป่วยเป็นผู้ติดเชื้อตามระเบียบปฏิบัติงาน เรื่องการป้องกันและควบคุมโรคติดต่ออันตราย และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ดังนี้
 - แจ้งพนักงานติดเชื้อ COVID-19 ไปยังกรมควบคุมโรค และหน่วยงานกำกับดูแล (รพม.)
 - ประเมินพนักงานกลุ่มเสี่ยงที่อาจติดเชื้อโรคเพิ่มเติม และให้พนักงานกลุ่มเสี่ยงดำเนินการตามมาตรการกักกัน (Quarantine)
 - ประเมินพื้นที่ที่อาจมีการฟุ้งกระจายของเชื้อโรค พิจารณาปิดพื้นที่ปฏิบัติงานเพื่อทำความสะอาดฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อโรค
 - ประชาสัมพันธ์ไปยังผู้โดยสาร สื่อมวลชน สาธารณชน เพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้บริการ
- ทั้งนี้ บริษัทจะรักษามาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ต่อเนื่องตลอดปี 2563 และปี 2564 ให้สอดคล้องกับมาตรการของภาครัฐอย่างเคร่งครัด

3.2 ความเสี่ยงเฉพาะบริษัท (Corporate Specific Risk)

3.2.1 ความเสี่ยงจากข้อพิพาททางกฎหมาย

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

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนใต้) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยบริษัท และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) รวมถึง NECL และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) แล้ว เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 โดยบริษัท NECL และ กทพ. ได้ยื่นถอนคำฟ้อง หรือการบังคับคดีตามคำพิพากษาทั้งหมดแล้ว ทำให้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) ระหว่างบริษัทและ กทพ. และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ระหว่าง NECL และ กทพ. มีผลบังคับใช้แล้ว

3.2.2 ความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้

บริษัทอาจมีความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้ในกรณีที่ผลประกอบการของบริษัทต่าง ๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทจะคำนึงถึงสัดส่วนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับนโยบายการลงทุนของบริษัท โดยเงินลงทุนดังกล่าวสามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้เมื่อมีโอกาสทางธุรกิจและจังหวะเวลาที่เหมาะสม

ตั้งแต่ปี 2562 บริษัทได้เปลี่ยนนโยบายการลงทุนจากเดิมที่เป็นเงินลงทุนในบริษัทรวมซึ่งจะรับรู้ส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นไปเป็นเงินลงทุนระยะยาวอื่นในหลักทรัพย์เพื่อขาย ซึ่งจะบันทึกรายการเปลี่ยนแปลงมูลค่าตามราคาตลาดในวันสิ้นงวดบัญชีโดยส่วนต่างราคาถือเป็นกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นแสดงไว้ในส่วนของผู้ถือหุ้น

ทั้งนี้ การลดสัดส่วนการลงทุนเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายถือเป็นการลดความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามประมาณการในกรณีที่ผลประกอบการของบริษัทนั้น ๆ ไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ส่งตัวแทนเข้าไปเป็นกรรมการในบริษัทที่ลงทุนด้วย เพื่อให้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ และรับทราบผลการดำเนินงานของบริษัทที่เข้าไปลงทุนอย่างสม่ำเสมอ

3.2.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของต้นทุนธุรกิจระบบราง

ต้นทุนธุรกิจระบบรางประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร และต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งประกอบด้วยค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า (M&E Contract) บริษัทมีสัญญาเป็นเงินสกุลต่างประเทศ และเงินบาท ต้องปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคตามที่ระบุในสัญญา เนื่องจากเป็นสัญญาระยะยาวทำให้บริษัทจะมีความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาดังกล่าว

สำหรับค่าสาธารณูปโภคซึ่งประกอบด้วยค่าไฟฟ้าที่ใช้ในสถานีและใช้ในการเดินรถจะมีการปรับเปลี่ยนตามอัตราค่าไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

ดังนั้น ต้นทุนธุรกิจระบบรางส่วนที่เป็นต้นทุนค่าโดยสารของบริษัท จึงมีความผันแปรไปตามค่าใช้จ่ายที่กล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามีบริษัทยังสามารถควบคุมต้นทุนค่าโดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ลักษณะของต้นทุนค่าโดยสารส่วนใหญ่เป็นแบบต้นทุนคงที่ ไม่ได้ผันแปรโดยตรงไปกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น หากผู้โดยสารไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญจนทำให้ต้องเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าให้บริการเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร

สำหรับสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น ได้มีการกำหนดค่าจ้างสำหรับการให้บริการจัดการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาที่ รฟม. จะต้องจ่ายให้แก่บริษัท โดยอ้างอิงและคำนวณจากประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่คาดการณ์โดยบริษัท ซึ่งค่าจ้างดังกล่าวจะสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามอัตราเงินเฟ้อและอัตราค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจริงตามวิธีการที่กำหนดในสัญญาสัมปทานเท่านั้น ดังนั้น กำไรที่เกิดจากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าจะขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทในการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงให้ใกล้เคียงกับประมาณการที่กำหนด ซึ่งหากต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงมีจำนวนแตกต่างจากประมาณการ อาจจะมีผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัทในกรณีที่บริษัทไม่สามารถขอเงินชดเชยหรือปรับขึ้นค่าบริการจากรฟม. ได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จากการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีความมั่นใจว่าจะสามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ประมาณการที่กำหนดไว้

3.2.4 ความเสี่ยงจากการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเป็นผู้รับเหมาหลักในการจัดหาและบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

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

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

3.2.5 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษ

บริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานในธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยหลักได้แก่ บุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการ และปัจจัยภายนอก ซึ่งทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความไม่เพียงพอของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งการทุจริตของพนักงาน และเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกอื่นอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน เช่น ความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือความมั่นคงของบริษัท จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานโดยเฉพาะทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาเส้นทางและระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน ซึ่งจะสามารถเชื่อมั่นได้ว่า ด้วยประสบการณ์และความชำนาญของพนักงานซึ่งดูแลรับผิดชอบจากทุกฝ่ายงานจะนำมาซึ่งคุณภาพและความพร้อมของการให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง

รวมทั้งบริษัทได้กำหนดมาตรการป้องกันโครงสร้างสำคัญของระบบทางพิเศษให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา โดยมีการกำหนดแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษทั้งทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับผลการตรวจสอบของบริษัท JMI Pacific จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ออกแบบและเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบโครงสร้าง และมีการตรวจติดตาม และเฝ้าระวังดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการใช้งานของทางพิเศษ สำหรับระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบสื่อสารและควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทได้ใช้การบำรุงรักษาแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) มีระบบข้อมูลสำรองระบบไฟฟ้าสำรอง และมีการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อสำรองการใช้งาน

นอกจากนี้ บริษัทยังอาจมีความเสี่ยงที่อุปกรณ์จัดเก็บค่าผ่านทางจะใช้งานไม่ได้ซึ่งเกิดได้จากหลายสาเหตุ เช่น ระบบไฟฟ้าไม่ทำงานเนื่องจากกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงขัดข้อง ระบบปฏิบัติการเกิดการประมวลผลผิดพลาด เป็นต้น ซึ่งบริษัทได้ให้ความสำคัญอย่างมากในการจัดการความเสี่ยงดังกล่าว โดยจัดให้มีระบบไฟฟ้าสำรอง ระบบความปลอดภัย เพื่อป้องกันการเข้าถึงระบบงานที่สำคัญจากบุคคลภายนอก มีการกำหนดระดับในการเข้าถึงข้อมูลและอุปกรณ์ต่างๆ การติดตั้งโปรแกรมสำหรับตรวจสอบไวรัส และมีการสำรองข้อมูลในระบบปฏิบัติการซึ่งสามารถทำงานทดแทนได้ในทันที

3.2.6 ความเสี่ยงจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการไม่เป็นไปตามแผน

บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (MRT Blue Line Extension) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 โดยบริษัทมีหน้าที่ในการจัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบและทดลองเดินรถไฟฟ้าสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายโดยจะต้องเชื่อมต่อกับอุปกรณ์งานระบบของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เพื่อให้บริการเดินรถได้ตามกำหนด บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงโดยทำสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าในโครงการ ซึ่งการดำเนินการเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ดังนี้

- ช่วงที่ 1 เส้นทางสถานีบางซื่อถึงสถานีเตาปูน ตามสัญญากำหนดเปิดให้บริการเดินรถภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 บริษัทได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560
- ช่วงที่ 2 เส้นทางสถานีหัวลำโพงถึงสถานีหลักสอง ตามสัญญากำหนดเปิดให้บริการเดินรถภายใน 30 เดือน บริษัทได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562
- ช่วงที่ 3 เส้นทางสถานีเตาปูนถึงสถานีท่าพระ เปิดให้บริการเดินรถภายใน 36 เดือน (มีนาคม 2563) บริษัทได้เปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้การเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และเป็นการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสายตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายได้เปิดให้บริการครบทั้ง 3 ช่วงภายในกำหนดตามสัญญา ถือว่าความเสี่ยงจากการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดได้หมดไป

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

| ประเภทสินทรัพย์ | มูลค่าตามบัญชีสุทธิ |
|--|---------------------|
| 1. อาคารและอุปกรณ์ | 379 |
| 2. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน | 31,702 |
| 3. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน | - |
| 4. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน | 44,684 |
| รวม | 76,765 |

ทั้งนี้ รายการทรัพย์สินหลักของบริษัทและบริษัทย่อยตามที่แสดงข้างต้น สามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัท ดังนี้

4.1.1 อาคารและอุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มูลค่าตามบัญชีของอาคารและอุปกรณ์ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

| ชื่อบริษัท | มูลค่าตามบัญชีสุทธิ | ลักษณะกรรมสิทธิ์ | ภาระผูกพัน |
|------------|---------------------|------------------|------------|
| BEM | 347 | เจ้าของ * | ไม่มี |
| NECL | 14 | เจ้าของ ** | ไม่มี |
| BMN | 18 | เจ้าของ | ไม่มี |
| รวม | 379 | | |

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

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

4.1.2 สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วนตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

| ชื่อบริษัท | มูลค่าตามบัญชีสุทธิ |
|------------|---------------------|
| BEM | 26,965 |
| NECL | 4,737 |
| รวม | 31,702 |

สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน เป็นต้นทุนในการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

| ประเภทสินทรัพย์ | มูลค่าตามบัญชีสุทธิ | ลักษณะกรรมสิทธิ์ | ภาระผูกพัน |
|--|---------------------|------------------|------------|
| ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี | 2,856 | เป็นของ กทพ. | ไม่มี |
| ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ | 23,418 | เป็นของ กทพ. | ไม่มี |
| ทางพิเศษอุดรรัถยา | 4,737 | เป็นของ กทพ. | ไม่มี |
| ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง | 691 | เป็นของ กทพ. | ไม่มี |
| รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ | 31,702 | | |

เนื่องจากสัญญาโครงการทางพิเศษข้างต้นเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer Operate) กรรมสิทธิ์ในทางพิเศษทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของ กทพ. ทันทีที่บริษัท และ NECL จัดสร้างขึ้น และเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัท และ NECL มีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้น และมีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่างบริษัท NECL และ กทพ. และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัท NECL และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) โดยมีกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 15 ปี 8 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 และสามารถต่อระยะเวลาออกไปได้ตามสิทธิที่เหลือในสัญญาเดิม สัญญากำหนดให้บริษัท และ NECL เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทาง และค่าใช้จ่ายในการจัดจราจรและการกักขังบนทางพิเศษ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตามสัญญาที่เกี่ยวข้องตลอดอายุสัญญา สำหรับสัญญาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555

โดยมีสาระสำคัญของการแบ่งรายได้และต่อขยายระยะเวลาสัมปทานตามสัญญา (ฉบับแก้ไข) ดังนี้

| ทางพิเศษ | ส่วนแบ่งรายได้ บริษัท/บริษัทย่อย : กทพ. | ระยะเวลา ที่ขยาย | สิทธิต่อขยาย ที่เหลือ * |
|-------------------------------|--|--------------------------------|----------------------------|
| ศรีรัช (ส่วนเอบี ซี และ ดี) | ชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 | 15 ปี 8 เดือน ถึง ต.ค. 2578 | 4 ปี 4 เดือน |
| | ส่วนเอบี 40 : 60 | | |
| | ส่วนซี 100 : 0 | | |
| | ส่วนดี 100 : 0 | 8 ปี 6 เดือน ถึง ต.ค. 2578 | 11 ปี 6 เดือน |
| อุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด) | 100 : 0 | 9 ปี 1 เดือน ถึง ต.ค. 2578 | 10 ปี 11 เดือน |

* ระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม

สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ปรับขึ้นค่าผ่านทางแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี นับจากวันที่ 1 กันยายน 2561 และสำหรับสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ปรับขึ้นค่าผ่านทางทุกระยะเวลา 10 ปี นับจากวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 ตามอัตราที่ระบุในสัญญา

4.1.3 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว บริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรกสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนได้ถูกตัดจำหน่ายหมดแล้วในไตรมาสที่ 1 ปี 2563

4.1.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

| ชื่อบริษัท | มูลค่าตามบัญชีสุทธิ |
|------------|---------------------|
| BEM | 44,377 |
| BMN | 307 |
| รวม | 44,684 |

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

| ชื่อบริษัท | ประเภทสินทรัพย์ | มูลค่าตามบัญชีสุทธิ | ลักษณะกรรมสิทธิ์ | ภาระผูกพัน |
|------------|---|---------------------|------------------|------------|
| BEM | อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า | 41,741 | เจ้าของ | ไม่มี |
| BEM | อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และ อุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี | 1,125 | เจ้าของ | ไม่มี |
| BMN | อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และ อุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี | 306 | เจ้าของ | ไม่มี |
| BEM | ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง | 1,511 | เจ้าของ | ไม่มี |
| BMN | ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง | 1 | เจ้าของ | ไม่มี |
| | รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ | 44,684 | | |

4.2 เงินลงทุนในบริษัทอื่น

4.2.1 สรุปมูลค่าเงินลงทุนตามงบการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนในบริษัทอื่น ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

| ชื่อบริษัท | มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน | สัดส่วนการลงทุนในแต่ละบริษัท (ร้อยละ) | ทุนชำระแล้ว | ประเภทของเงินลงทุน | ลักษณะการประกอบธุรกิจ |
|---|--------------------------------|---------------------------------------|-------------|--------------------|--|
| 1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ | 2,604 (2,450) <u>154</u> | 99.99 | 5,250 | บริษัทย่อย | - ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด |
| 2. บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ | 507 (16) <u>491</u> | 90.52 | 254 | บริษัทย่อย | - พัฒนาพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า และชั้นใต้ดิน อาคารจอดแล้วจร - จัดหาโฆษณาในรูปแบบป้ายหรือสื่อโฆษณาในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า - ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้า |
| 3. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) | 4,061 | 18.47 | 3,990 | บริษัทอื่น | - ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา |
| 4. บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) | 3,340 | 17.59 | 8,129 | บริษัทอื่น | - ลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจด้านพลังงาน |
| 5. บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด | 400 | 10.00 | 4,000 | บริษัทอื่น | - ดำเนินการพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้า |

4.2.2 นโยบายการลงทุนและการบริหารงานในบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง โกล่เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัท เพื่อเสริมสร้างโอกาส และผลตอบแทนระยะยาว เสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัท โดยกำหนดให้มีนโยบายการลงทุนดังต่อไปนี้

1. เป็นการลงทุนในโครงการหรือซื้อหุ้นสามัญของบริษัทผู้ดำเนินโครงการในลักษณะการลงทุนระยะยาว
2. สัดส่วนการลงทุนตามสัดส่วนขั้นต่ำที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน
3. ไม่ลงทุนในโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของสังคม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทได้มีการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทอื่น ดังนี้

1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”)

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 NECL มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL เท่ากับร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

2) บริษัท แบริ่งคอก เมโทร เนท์เวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 BMN มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท โดยบริษัทถือหุ้นอยู่ใน BMN ร้อยละ 90.52 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ BMN

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการควบคุมหรือมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ โดยบริษัทได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน BMN จำนวน 5 คน จากกรรมการทั้งหมด 7 คน

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

บริษัทลงทุนใน TTW ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค เพื่อจำหน่ายต่อไปให้กับผู้ใช้น้ำในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปาเป็นการประปา ส่วนภูมิภาค เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 ในลักษณะสัญญาแบบ Build-Own-Operate (BOO) รวมถึง TTW ได้ซื้อสิทธิในการบริหารจัดการระบบผลิตน้ำประปาและระบบบำบัดน้ำเสียในนิคมอุตสาหกรรมบางปะอินจากบริษัท ที่ดินบางปะอิน จำกัด เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 6 สิงหาคม 2552

TTW มีการลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน ซึ่งบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานี-รังสิต จังหวัดปทุมธานี โดยมีสัญญาให้สิทธิดำเนินการผลิตและจำหน่ายน้ำประปาเป็นการประปาส่วนภูมิภาคเป็นระยะเวลา 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 อีกทั้งยังลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและบำบัดน้ำเสีย โดย TTW ถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 68 ของทุนจดทะเบียน นอกจากนี้ TTW ยังลงทุนในธุรกิจพลังงานผ่านการถือหุ้นร้อยละ 24.98 ในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น(Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับ คือ เงินปันผลจากการลงทุน

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน TTW โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทถือหุ้นใน TTW ร้อยละ 18.47 ของทุนจดทะเบียน

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

บริษัทได้ลงทุนใน CKP ซึ่งประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 CKP มีการลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอเนอร์จี้ จำกัด ร้อยละ 61.33 บริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท บางเขนชัย จำกัด ร้อยละ 100 บริษัท บางปะอินโคเจนเนอเรชั่น จำกัด ร้อยละ 65 บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 37.50 และบริษัท หลวงพระบาง พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 42 ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการใน CKP โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทถือหุ้นใน CKP ร้อยละ 17.59 ของทุนจดทะเบียน

5) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (“EHSR”)

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

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการใน EHSR โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทถือหุ้นใน EHSR ร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.1 ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)

บริษัท บริษัทย่อย และ กทพ. ได้มีข้อตกลงร่วมกันในการยุติข้อพิพาทของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนใต้) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) รวมทั้งสิ้น 19 เรื่อง รวมมูลค่า 134,274.8 ล้านบาท ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้บริษัท บริษัทย่อย และ กทพ. แก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาท และได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 ปัจจุบัน บริษัท บริษัทย่อย และ กทพ. ได้ดำเนินการตามกฎหมายเพื่อยุติข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งหมดแล้ว

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 ถนนสุขุมวิท แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 |
| โทรศัพท์ | 0 2641 4611 และ 0 2354 2000 |
| โทรสาร | 0 2641 4610 และ 0 2354 2040 |
| เว็บไซต์ | www.bemplc.co.th |
| ที่ตั้งสำนักงานสาขา (1) | 238/7 ถนนโอศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 |
| โทรศัพท์ | 0 2641 4611 |
| โทรสาร | 0 2641 4610 |
| ที่ตั้งสำนักงานสาขา (2) | 189 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 |
| ที่ตั้งสำนักงานสาขา (3) | 189/1 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 |
| ที่ตั้งสำนักงานสาขา (4) | 189/2 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 |
| โทรศัพท์ | 0 2354 2000 |
| โทรสาร | 0 2354 2040 |

(2) นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

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

| | |
|-------------------------------|--|
| บริษัทที่ออกหลักทรัพย์ | บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด Bangkok Metro Networks Limited (เรียกชื่อย่อว่า “BMN”) |
| ประกอบธุรกิจ | จัดหาและจัดทำสัญญาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและในขบวนรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว รวมทั้งให้บริการระบบโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้า |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ | 832 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 |
| ทุนจดทะเบียน | 254 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 254 ล้านบาท |
| สัดส่วนการถือหุ้น | ร้อยละ 90.52 |
| โทรศัพท์ | 0 2690 8200 |
| โทรสาร | 0 2690 8212 |
| เว็บไซต์ | www.bmn-mrt.com |
| บริษัทที่ออกหลักทรัพย์ | บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) TTW Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “TTW”) |
| ประกอบธุรกิจ | ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค และลงทุนในบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ | 30/130 หมู่ที่ 12 ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ตำบลไร่ขิง อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม 73210 |
| ทุนจดทะเบียน | 3,990 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,990 ล้านบาท |
| สัดส่วนการถือหุ้น | ร้อยละ 18.47 |
| โทรศัพท์ | 0 2811 7526 |
| โทรสาร | 0 2420 6064 |
| เว็บไซต์ | www.ttwplc.com |
| บริษัทที่ออกหลักทรัพย์ | บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) CK Power Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “CKP”) |
| ประกอบธุรกิจ | ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ | 587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 |
| ทุนจดทะเบียน | 9,240 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 8,129 ล้านบาท |
| สัดส่วนการถือหุ้น | ร้อยละ 17.59 |
| โทรศัพท์ | 0 2691 9720 |
| โทรสาร | 0 2691 9723 |
| เว็บไซต์ | www.ckpower.co.th |

| | |
|------------------------|--|
| บริษัทที่ออกหลักทรัพย์ | บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด Eastern High-Speed Rail Linking Three Airports Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “EHSR”) |
| ประกอบธุรกิจ | ดำเนินการพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟ งานออกแบบและงานก่อสร้างงานโยธา ร่วมกับโครงการอื่น จัดหาระบบไฟฟ้าขบวนรถไฟ รวมทั้งการให้บริการเดินรถไฟและซ่อมบำรุงรักษา และการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ | 313 อาคาร ซี.พี.ทาวเวอร์ ชั้น 14 ถนนสีลม แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 |
| ทุนจดทะเบียน | 4,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 4,000 ล้านบาท |
| สัดส่วนการถือหุ้น | ร้อยละ 10.00 |
| โทรศัพท์ | 0 2858 3149 |

(3) บุคคลอ้างอิง

| | |
|----------------------|---|
| นายทะเบียนหลักทรัพย์ | บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 0 2009 9382 โทรสาร : 0 2009 9476 |
| ผู้สอบบัญชี | บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด 193/136-137 อาคารเลครัชดา ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ ชั้น 33 ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 0 2264 0777 โทรสาร : 0 2264 0789 |

ที่ปรึกษากฎหมาย

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

ที่ปรึกษาทางการเงิน**บริษัท แอดไวเซอร์ พลัส จำกัด**

1550 อาคารธนภูมิ ชั้น 10

ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2652 7858-64

โทรสาร : 0 2652 7867

นายทะเบียนหุ้นกู้**ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)**

อาคาร จี ทาวเวอร์ แกรนด์ พระราม 9 ชั้น 15 ฟังปีกเหนือ

9 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง

เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ : 0 2128 2326-9

โทรสาร : 0 2128 4625

ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

977/2 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน

เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2298 0831

โทรสาร : 0 2298 0835

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้**ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)**

อาคาร จี ทาวเวอร์ แกรนด์ พระราม 9 ชั้น 17 ฟังปีกเหนือ

9 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง

เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ : 0 2128 2316-7

โทรสาร : 0 2128 4621

สถาบันการเงินที่ติดต่อประจำ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

35 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตยเหนือ

เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0 2208 4631-9

โทรสาร : 0 2256 8619

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

9 ถนนรัชดาภิเษก แขวงจตุจักร

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 0 2256 2323

ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมทอง

เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 0 2299 2511-2

โทรสาร : 0 2299 2752

ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

333 ถนนสีลม แขวงสีลม

เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์ : 0 2230 1036

โทรสาร : 0 2230 2722

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

- ไม่มี -