



Happy Journey

Be Safe Be Happy



BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) BEM

มุ่งมั่นส่งมอบบริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพ ช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการเดินทางด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในทุกๆวัน พร้อมขยายโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย เพื่อแก้ปัญหาจราจร และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยดำเนินงานบนพื้นฐานของการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัท สังคม และประเทศชาติ



HAPPY JOURNEY



BE SAFE BE

HAPPY

LINE





วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ของบริษัท คือการเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศ และในภูมิภาคอาเซียน



พันธกิจ

บริษัทมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

1. ให้บริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
2. พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย และครบวงจร เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจร ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาสังคมและประเทศชาติ
3. สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานของความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
4. ดำเนินธุรกิจตามหลักการด้านความยั่งยืน โดยคำนึงถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม



เป้าหมายและกลยุทธ์ธุรกิจ

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และพันธกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดกลยุทธ์หลักในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

1. ลงทุนในโครงการด้านระบบคมนาคมขนส่ง โครงการทางพิเศษ ทางเชื่อม โครงการระบบขนส่งมวลชนระบบราง และโครงการที่เกี่ยวข้องตามที่รัฐบาลมีนโยบาย ให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (PPP) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การพัฒนาเชิงพาณิชย์ต่างๆ โดยพิจารณาโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม และประเทศ และมีผลตอบแทนทางธุรกิจที่เหมาะสม
2. สร้างความแข็งแกร่งของธุรกิจด้วยการสร้างรายได้ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง และบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อรักษาฐานะการเงินที่มั่นคง
3. สร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้เสียโดยผ่านกระบวนการความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) และสื่อสารให้บุคคลภายใน และภายนอกองค์กรรับทราบ
4. สร้างบุคลากรที่มีความพร้อมในการให้บริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีคุณภาพ
5. สร้างการยอมรับของสังคมให้เกิดการรับรู้ภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร





คณะกรรมการบริษัท

นายปลิว ตรีวิศเวทย์
ประธานกรรมการบริษัท
ประธานกรรมการบริหาร
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน



นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร
กรรมการบริษัท
ประธานกรรมการตรวจสอบ
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร
กรรมการบริษัท
ประธานกรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน
กรรมการตรวจสอบ

ศ. (พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง
กรรมการบริษัท
ประธานกรรมการบรรษัทภิบาล
บริหารความเสี่ยงและการพัฒนาอย่างยั่งยืน
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ดร.อรรณพ ต้นละมัย
กรรมการบริษัท
กรรมการตรวจสอบ

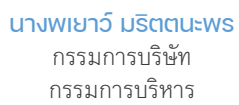


นางวัลลภา อิสสกุล
กรรมการบริษัท
กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง
และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์
กรรมการบริษัท

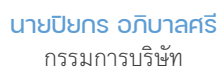
นายสุพงศ์ ชยุตสาห์กิจ
กรรมการบริษัท
กรรมการบริหาร

นายพงษ์สฤยต์ ตันติสุวณัฒย์กุล
กรรมการบริษัท
กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง
และการพัฒนาอย่างยั่งยืน
กรรมการบริหาร



นางสาววาริศา ธรรมรัช
กรรมการบริษัท

นายปณิต ตุลาวัฒนจิตร
กรรมการบริษัท



นางสาวจิรนนท์ วรจักร
กรรมการบริษัท

ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์
กรรมการบริษัท
กรรมการบริษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง
และการพัฒนาอย่างยั่งยืน
กรรมการบริหาร
กรรมการผู้จัดการ

คณะผู้บริหาร



ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์
กรรมการผู้จัดการ



นายวิฑูรย์ หทัยรัตนนา
รองกรรมการผู้จัดการ
ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง

นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์
รองกรรมการผู้จัดการ
พัฒนาธุรกิจและปฏิบัติการทางพิเศษ



นายจักรวิน จี
รองกรรมการผู้จัดการ
บริหาร

นางสาวปานัน โตสุวรรณถาวร
รองกรรมการผู้จัดการ
บัญชีและการเงิน

สารบัญ

09

ข้อมูลสรุปทางการเงิน

12

สารจากประธานกรรมการบริษัท

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ
และผลการดำเนินงาน

14

1. โครงสร้างและการดำเนินงาน
ของกลุ่มบริษัท

64

2. การบริหารจัดการความเสี่ยง

70

3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

144

4. การวิเคราะห์และคำอธิบาย
ของฝ่ายจัดการ

155

5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ส่วนที่ 2

การกำกับดูแลกิจการ

157

6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

172

7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ
และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการ
คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร
พนักงาน และอื่นๆ

187

8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญ
ด้านการกำกับดูแลกิจการ

201

9. การควบคุมภายใน
และรายการระหว่างกัน

ส่วนที่ 3

งบการเงิน

207

รายงานความรับผิดชอบของ
คณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

208

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

211

งบแสดงฐานะการเงิน

214

งบกำไรขาดทุน

215

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

216

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

218

งบกระแสเงินสด

220

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

เอกสารแนบ

เอกสารแนบ 1	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท	292
เอกสารแนบ 2	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง	307
เอกสารแนบ 3	รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลปฏิบัติงานของบริษัท	310
เอกสารแนบ 4	รายละเอียดทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	313
เอกสารแนบ 5	คู่มือบรรษัทภิบาล (นโยบาย แนวปฏิบัติการทำกับดูแลกิจการ และจรรยาบรรณบริษัท)	317
เอกสารแนบ 6	รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ และรายงานคณะกรรมการชุดย่อย	318



HAPPY BLUE LINE

ทางพิเศษปรีดิรัทธา
(ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก
กรุงเทพมหานคร)
↓ ↓ ↓

Happy Journey

Be Safe Be Happy

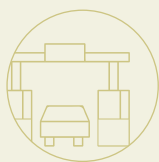
ข้อมูลสรุปทางการเงิน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

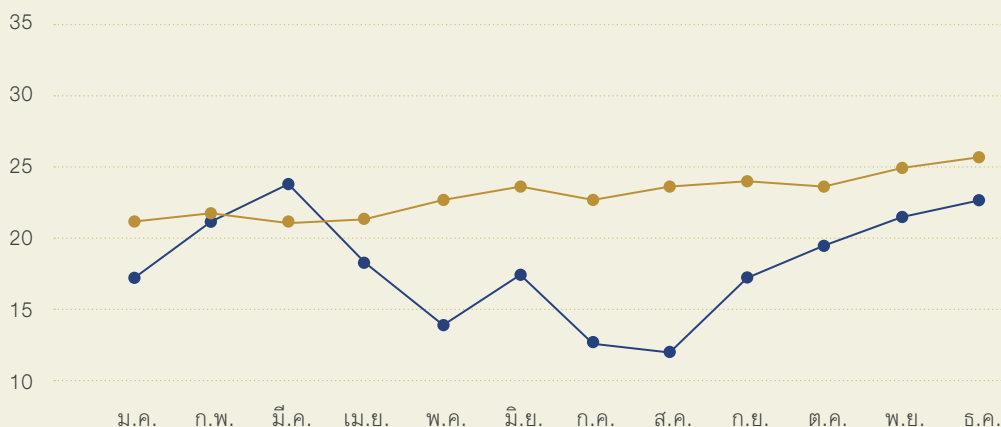
	2565	2564
ฐานะการเงิน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม)		
สินทรัพย์รวม	114,128	115,088
หนี้สินรวม	76,865	77,389
ส่วนของผู้ถือหุ้น	37,263	37,699
ผลการดำเนินงาน (สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม)		
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	8,192	6,450
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,917	3,454
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	921	822
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	2,436	1,010
อัตราส่วนทางการเงิน		
อัตรากำไรสุทธิ (%)	16.66	8.97
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	6.50	2.67
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	2.26	0.95
อัตราหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.91	1.87
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.66	1.65
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	2.44	2.47



รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน :

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา
และทางพิเศษประจิมรัถยา (ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ)

(ล้านบาท/วัน)



ปี 2565 เฉลี่ย **23.5** ล้านบาท/วัน

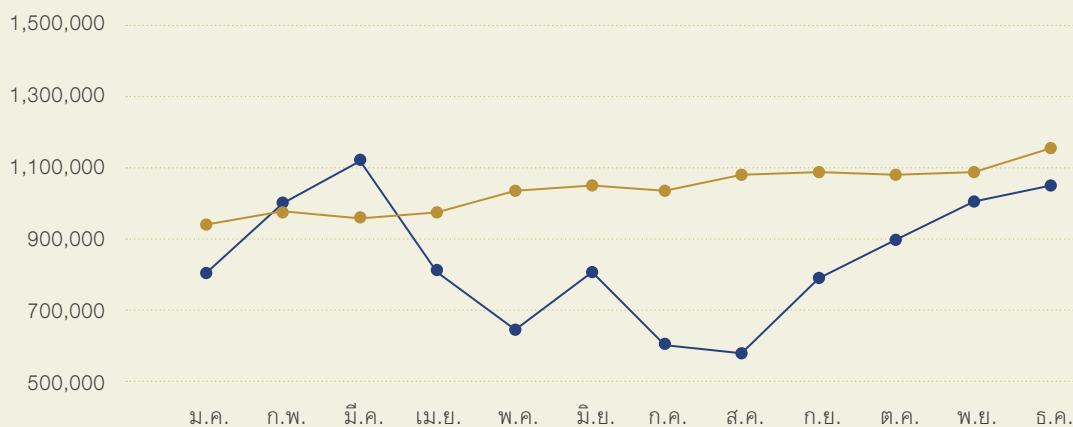
ปี 2564 เฉลี่ย **18.5** ล้านบาท/วัน



ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน :

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา
และทางพิเศษประจิมรัถยา (ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ)

(เที่ยว/วัน)



ปี 2565 เฉลี่ย **1,040,000** เที่ยว/วัน

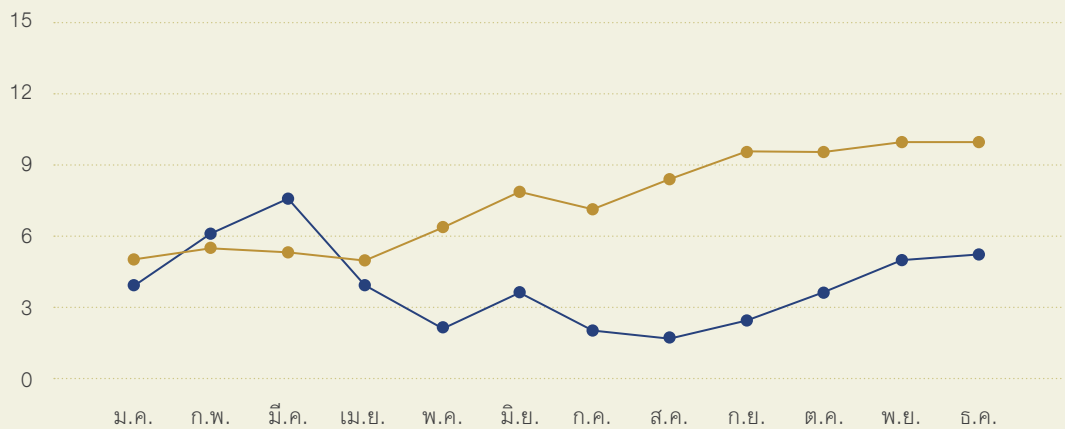
ปี 2564 เฉลี่ย **849,700** เที่ยว/วัน



รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน :

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

(ล้านบาท/วัน)



— ปี 2565 เฉลี่ย **7.4** ล้านบาท/วัน

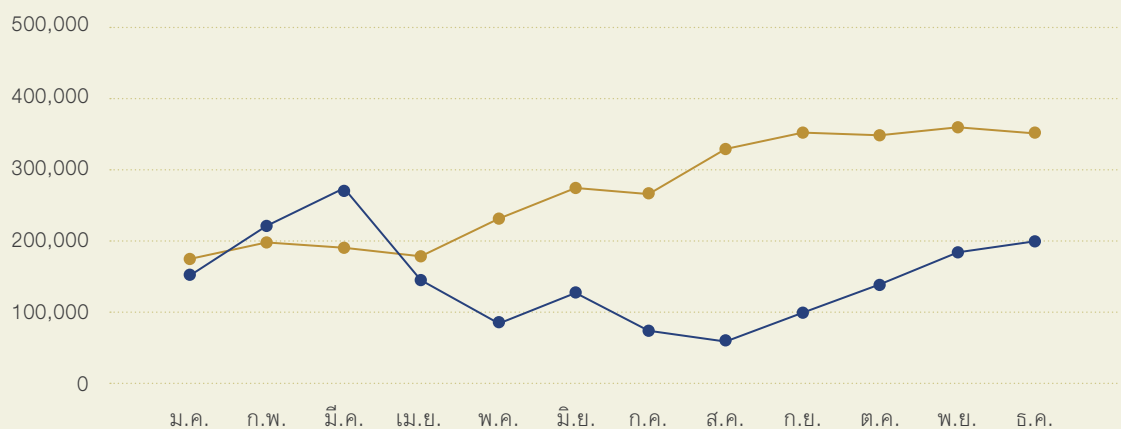
— ปี 2564 เฉลี่ย **4.1** ล้านบาท/วัน



จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน :

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

(เที่ยว/วัน)



— ปี 2565 เฉลี่ย **270,617** เที่ยว/วัน

— ปี 2564 เฉลี่ย **146,700** เที่ยว/วัน

สารจากประธาน กรรมการบริษัท

ในปี 2565 ความรุนแรงของผลกระทบจากการระบาดของเชื้อ COVID-19 ลดน้อยลง เศรษฐกิจประเทศไทยเริ่มฟื้นตัวขึ้น เช่นเดียวกับผลประกอบการที่ดีขึ้นของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) “BEM” ผู้ให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปี 2565 เป็นต้นมา สถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 คลี่คลายลง และรัฐบาลได้ประกาศให้โรค COVID-19 ออกจากโรคติดต่ออันตราย เป็นเพียงโรคที่ต้องเฝ้าระวัง ประชาชนเริ่มกลับมาใช้ชีวิตได้ตามปกติ ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ทางพิเศษ และผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และแม้ว่า BEM จะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว บริษัทยังคงยึดมั่นในการส่งมอบบริการที่มีคุณภาพ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้บริการ ไปพร้อมกับการดูแลสังคม โดยบริษัทให้ความร่วมมือสนองนโยบายของภาครัฐ “เปิดเมืองปลอดภัย” แจกสเปรย์แอลกอฮอล์จำนวนหนึ่งล้านชิ้นแก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าและทางพิเศษ รวมทั้งโรงเรียนตลอดจนชุมชนรายรอบเส้นทาง



ด้วยความพร้อมและศักยภาพในการบริหารการเดินรถไฟฟ้า ทำให้ในปี 2565 BEM ได้รับโอกาสจากภาครัฐ โดยได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยบริษัทจะเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการดังกล่าว กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟม. สามารถเข้าทำสัญญาได้ ทั้งนี้การลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม จะทำให้บริษัทเพิ่มความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง และขยายโครงข่ายของระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่บริษัทบริหารอยู่ในปัจจุบันให้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการมากขึ้น

สำหรับการบริหารด้านการเงิน BEM ประสบความสำเร็จอย่างต่อเนื่องในการออกและเสนอขายหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนมูลค่ารวม 4,500 ล้านบาท ซึ่งได้รับการตอบรับจากนักลงทุนอย่างมาก สะท้อนให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่มีต่อบริษัท ในการดำเนินธุรกิจที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยวัตถุประสงค์ของการออกจำหน่ายหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนในครั้งนี้ เพื่อชำระคืนหนี้เดิม และ/หรือเงินลงทุน (Refinance) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเป็นธุรกิจขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด ช่วยลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากการเดินทางโดยรถยนต์และช่วยให้ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานได้สะดวก ลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ตลอดจนแก้ไขปัญหาจราจรบนท้องถนน ท่ามกลางวิกฤตมลภาวะ และการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ ที่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศของโลก

จากการที่บริษัทดำเนินงานภายใต้พันธกิจที่จะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดีและการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพควบคู่กับการดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงการพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืน ส่งผลให้บริษัทได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือ 5 ดาว ติดต่อกันอย่างต่อเนื่อง อีกทั้ง BEM ยังได้รับการประกาศชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน” ประจำปี 2565 (Thailand Sustainability Investment 2022) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 6 รวมทั้งได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนในอาเซียน (ASEAN CG Scorecard) ประเภทรางวัล ASEAN Asset Class PLCs นอกจากนี้บริษัทยังได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brands 2022 สุดยอดแบรนด์องค์กรไทย ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 จากการเป็นองค์กรมูลค่าแบรนด์สูงสุดของประเทศไทย ประจำปี 2565

สำหรับผลประกอบการในปี 2565 BEM และบริษัทย่อยได้สะท้อนถึงพื้นฐานที่แข็งแกร่งของบริษัท ด้วยผลกำไรสุทธิ 2,436 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,426 ล้านบาท โดยคณะกรรมการบริษัทมีมติให้นำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.12 บาท

ในนามของคณะกรรมการบริษัท ขอขอบคุณผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ทั้งผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการทางพิเศษ ผู้โดยสารรถไฟฟ้า คู่ค้า หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ตลอดจนผู้บริหารและพนักงานทุกคนที่เป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทอย่างดีเสมอมา และขอให้ทุกคนเชื่อมั่นว่า บริษัทจะยังคงดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี พร้อมส่งมอบบริการที่ดีมีประสิทธิภาพ และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของการเดินทาง ให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้โดยสารรถไฟฟ้าตลอดไป

นายปลิว ตรีวิศเวทย์
ประธานกรรมการบริษัท

ส่วนที่

การประกอบธุรกิจ
และผลการดำเนินงาน



1. โครงสร้าง

และการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

1.1

นโยบายและภาพรวม การประกอบธุรกิจ



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ประกอบธุรกิจหลักคือ การรับสัมปทานในการบริหารจัดการและให้บริการระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางและโครงข่ายการให้บริการทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนั้น ยังสามารถต่อยอดธุรกิจเพิ่มเติมไปยังธุรกิจอื่นที่มีอัตราการเติบโต และอัตราผลตอบแทนที่ดีได้ เช่น โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีทุนจดทะเบียน และทุนชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) บริษัทย่อย ประกอบธุรกิจรับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด มีทุนจดทะเบียน 6,000 ล้านบาท มีทุนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.99

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) บริษัทย่อย ประกอบธุรกิจด้านสื่อโฆษณาและพัฒนาเชิงพาณิชย์ รวมทั้งเป็นผู้แทนบริษัทในการบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าและทางพิเศษที่บริษัทได้รับสัมปทาน มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 254 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทถือหุ้นอยู่ร้อยละ 99.67



1.1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย กลยุทธ์ธุรกิจ และภาพรวมการประกอบธุรกิจ



วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ของบริษัท คือการเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน

พันธกิจ

บริษัทมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

1. ให้บริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
2. พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยและครบวงจร เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจร ช่วยรักษาสีเขียวแวดล้อม และพัฒนาสังคมและประเทศชาติ
3. สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานของความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย
4. ดำเนินธุรกิจตามหลักการด้านความยั่งยืน โดยคำนึงถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายและกลยุทธ์ธุรกิจ

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และพันธกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดกลยุทธ์หลักในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

1. ลงทุนในโครงการด้านระบบคมนาคมขนส่ง โครงการทางพิเศษทางเชื่อม 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

บริษัทมุ่งเน้นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจร ยกระดับการเดินทางเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคม โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท ดังนี้



1. ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทและ NECL เป็นผู้รับสัมปทานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษรวม 3 สายทาง ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยา และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยรายละเอียดสายทาง มีดังนี้

1.1 ทางพิเศษศรีรัช

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัทเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชเป็นของ กทพ. โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดในสัญญา รวมถึงสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนพื้นที่ในเขตทางบนโครงสร้างทางพิเศษ ซึ่งเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 ได้มีการลงนามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) เพื่อขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทางพิเศษศรีรัชประกอบด้วยทางพิเศษ 3 ส่วน มีระยะทางรวม 38.5 กิโลเมตร ดังนี้

• ส่วนเอบี

จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าทิศใต้ผ่านต่างระดับพญาไทไปทางทิศตะวันออกถึงถนนพระราม 9 และจากต่างระดับพญาไทไปทางทิศใต้ถึงต่างระดับบางโคล่เชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1)

• ส่วนซี

จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือถึงถนนแจ้งวัฒนะ เชื่อมต่อกับทางพิเศษอุดรรัถยา

• ส่วนดี

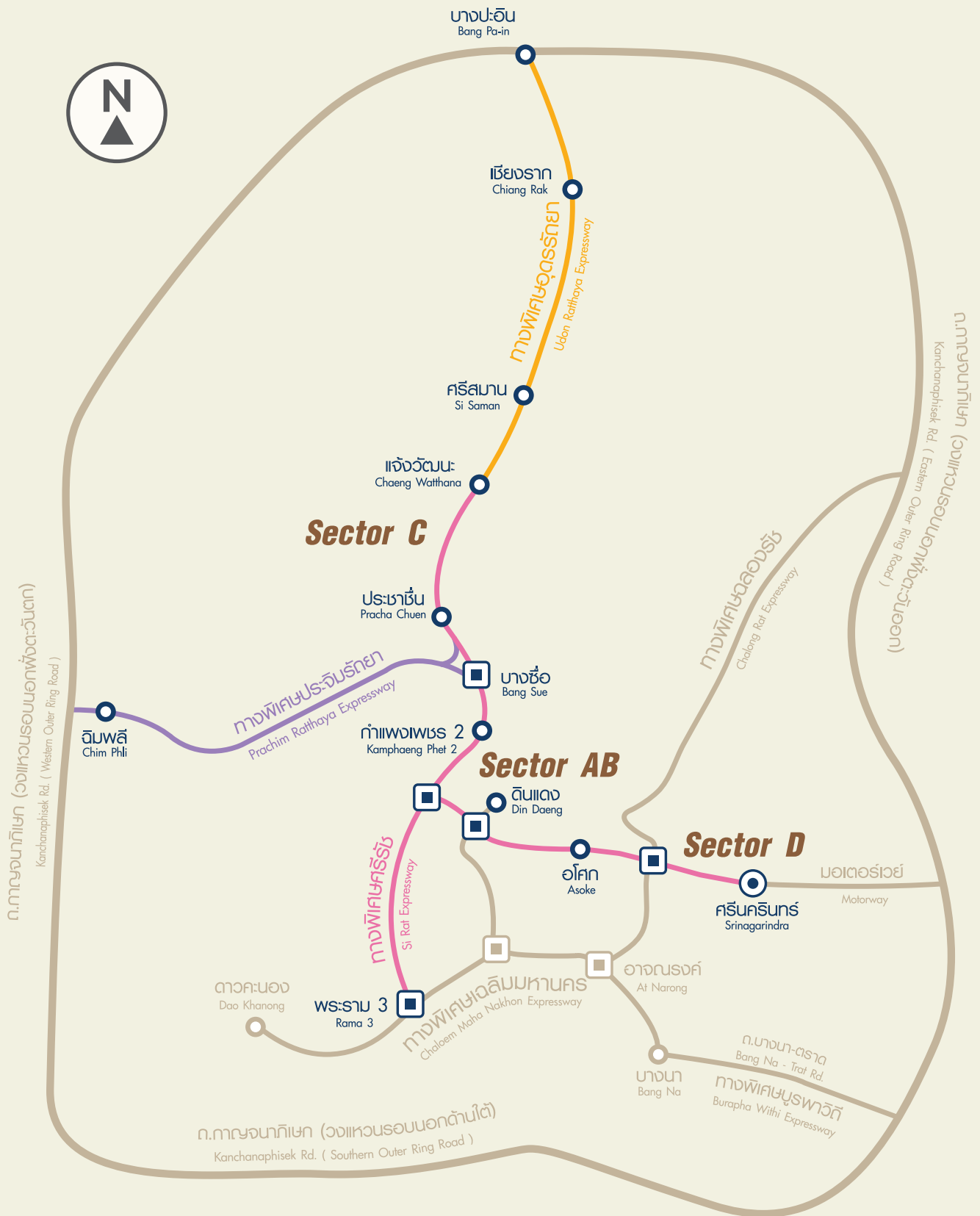
จากถนนพระราม 9 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกถึงถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อมอเตอรเวย์

1.2 ทางพิเศษประจิมรัถยา

ทางพิเศษประจิมรัถยา (ทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ลักษณะโครงการแบบ BTO โดยบริษัทมีสิทธิหน้าที่แต่เพียงผู้เดียวที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาสัมปทาน แนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตกบริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัชบริเวณสถานีขนส่ง (หมอชิต 2) ลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 และเชื่อมต่อไปยังด้านทิศเหนือมุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ โดยมีระยะทางรวม 16.7 กิโลเมตร โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี สิ้นสุดในวันที่ 14 ธันวาคม 2585

1.3 ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยดำเนินการผ่าน NECL ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ลักษณะโครงการแบบ BTO โดย NECL มีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดในสัญญา รวมถึงสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนพื้นที่ในเขตทางบนโครงสร้างทางพิเศษ ซึ่งได้มีการลงนามสัญญา (ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 ขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทางพิเศษอุดรรัถยาเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมุ่งหน้าทิศเหนือถึงบางปะอินบริเวณถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตก) มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร



แผนที่ระบบทางพิเศษ

- ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2)
- ทางพิเศษประจิมรัถยา (ทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)
- ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด)



2. ธุรกิจระบบราง

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทมีหน้าที่จัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ ให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุง โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินงานและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี และภายในขบวนรถไฟฟ้า มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทางคือ นับจากวันที่ 30 มีนาคม 2563 โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย

• ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ

ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งใต้ดินสายแรกของไทย มีระยะทางทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร เป็นสถานีใต้ดินจำนวน 18 สถานี

• ช่วงหัวลำโพง-บางแค

เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบผสมทั้งใต้ดินและยกระดับ มีระยะทางทั้งสิ้น 16 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี

• ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบยกระดับตลอดสาย มีระยะทางรวม 12 กิโลเมตร จำนวน 9 สถานี

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน

2.2 โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้ที่มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตลอดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งยกระดับ ระยะทาง 23 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่สถานีเตาปูน

นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก (ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย) และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก และค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษาทั้งเส้นทาง ตั้งแต่ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีระยะเวลาเดินรถ 30 ปี นับจากเริ่มเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันออกเป็นต้นไป บริษัทเป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านการประเมินสูงสุด และได้รับคัดเลือกให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ทั้งนี้บริษัทจะเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม กับ รฟม. ภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้ รฟม. สามารถเข้าทำสัญญาได้

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพมหานครทิศตะวันออกและทิศตะวันตก ระยะทางรวม 35.9 กิโลเมตร จำนวน 28 สถานี โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันออก

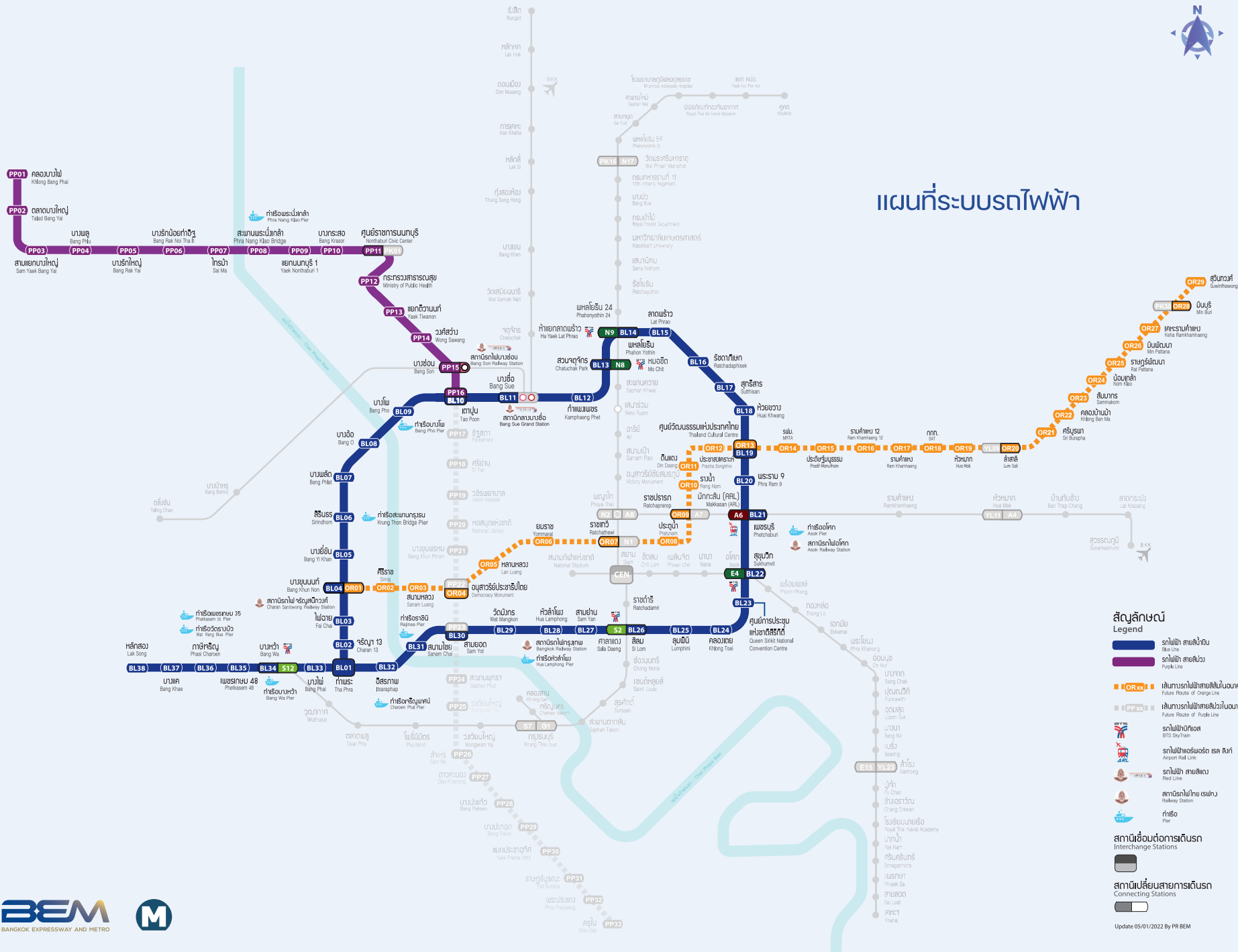
มีระยะทาง 22.5 กิโลเมตร จำนวน 17 สถานี ตั้งแต่สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย จนถึงสถานีสุวินทวงศ์ โดยเป็นสถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี

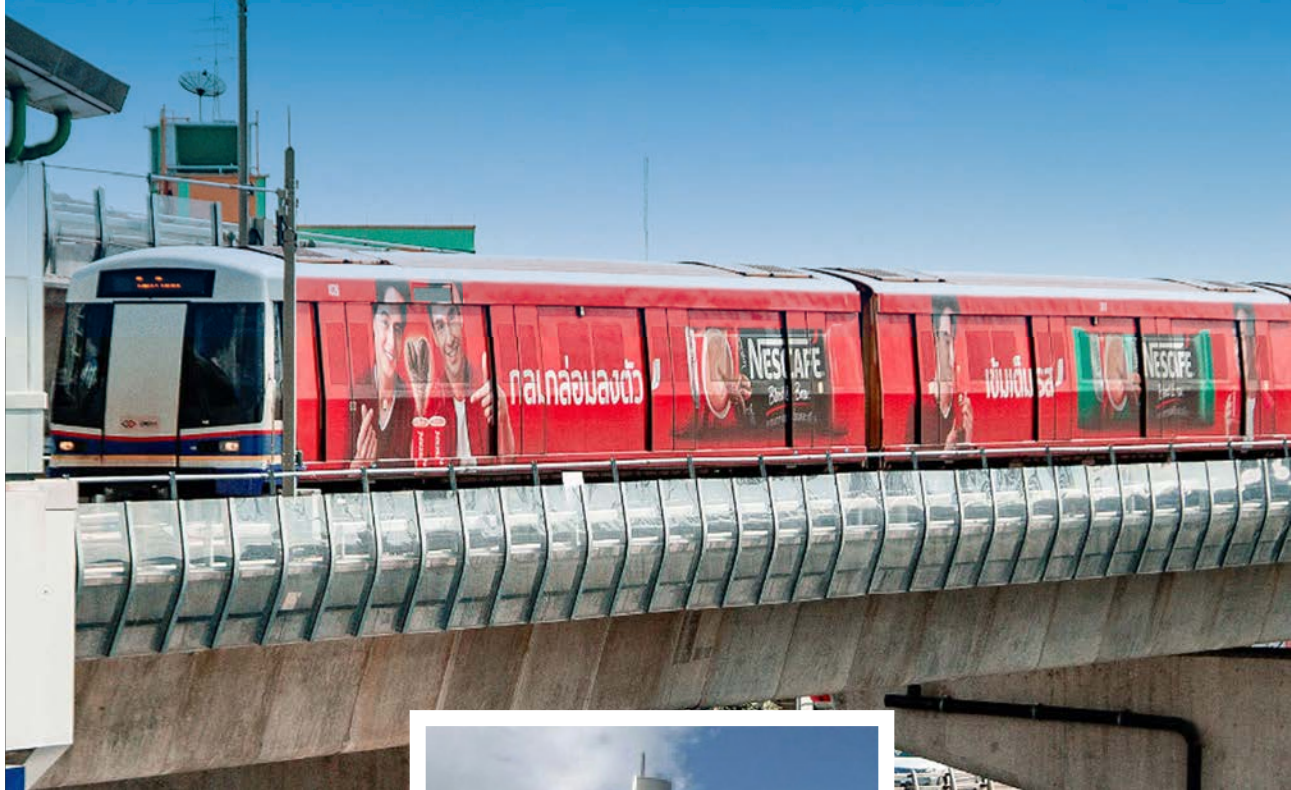
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตะวันตก

มีระยะทาง 13.4 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี ตั้งแต่สถานีบางขุนนนท์ จนถึงสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย โดยเป็นสถานีใต้ดินตลอดสาย



แผนที่ระบบรถไฟฟ้า





3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

ตามที่บริษัทมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวข้อง บริษัทได้แต่งตั้ง BMN บริษัทย่อยเป็นผู้แทนในการบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ทั้งในโครงการรถไฟฟ้าและทางพิเศษ ซึ่งแบ่งการดำเนินธุรกิจออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณา
2. ให้เช่าพื้นที่ร้านค้า
3. ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

โดยลักษณะการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์มีทั้งแบบดำเนินการเองและให้บุคคลอื่นพัฒนาพื้นที่





1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนากิจการที่สำคัญ



2558-2560



2561-2562

30 ธันวาคม 2558

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BECL”) และ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BMCL”) ควบรวมกันตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด เป็นบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) “BEM” โดยรับมาซึ่งทรัพย์สิน สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งหมดของทั้งสองบริษัท ดังกล่าวโดยผลของกฎหมาย

31 มีนาคม 2560

บริษัทลงนามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับ รฟม. ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยรวมโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) (สายสีน้ำเงินเดิม) ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2547 กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง และสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ) มีระยะทางทั้งสิ้น 48 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 38 สถานี โดยบริษัทมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน

11 สิงหาคม 2560

บริษัทเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ เป็นการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ให้ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน ช่วยให้การเดินทางสัญจรระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑลมีความรวดเร็ว สะดวกสบาย และปลอดภัยยิ่งขึ้น

30 กันยายน 2561

บริษัทเปิดใช้ทางเชื่อมทางพิเศษประจิมรัถยา กับทางพิเศษศรีรัช มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ เพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปแจ้งวัฒนะ และต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา

29 กันยายน 2562

บริษัทเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์สำหรับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงที่ 2 จากสถานีหัวลำโพงถึงสถานีหลักสอง จำนวน 11 สถานี





20 กุมภาพันธ์ 2563

บริษัท NECL และ กทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ยุติข้อพิพาทและขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578

30 มีนาคม 2563

บริษัทเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ทำให้สายทางของรถไฟฟ้าเชื่อมกันเป็นวงกลม (Circle Line) ครอบคลุมพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร รวมถึงเชื่อมการเดินทางระหว่างฝั่งกรุงเทพมหานครและฝั่งธนบุรี

14 พฤศจิกายน 2563

พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ์ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี ทรงเป็นประธานในพิธีเปิดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ณ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย



1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนากิจการที่สำคัญ



2564

28 เมษายน 2564

บริษัทออกจำหน่ายหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Bond) ครั้งที่ 1/2564 มูลค่า 6,000 ล้านบาท อายุระหว่าง 3-10 ปี ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 1.56 ถึงร้อยละ 3.33 เพื่อชำระคืนหนี้เดิม และ/หรือเงินลงทุน (Refinance) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเป็นหุ้นกู้ที่ได้ออกตามกรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืน โดยบริษัทเป็นบริษัทเอกชนรายแรกในประเทศไทย และในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ได้มีการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน ส่งผลให้บริษัทได้รับรางวัล Best Sustainability Bond Awards 2021 จาก The Asset นิตยสารทางการเงินชั้นนำแห่งเอเชีย

2 สิงหาคม 2564

บริษัทร่วมกับ รฟม. เปิดใช้ทางเชื่อมสถานีบางซื่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กับสถานีกลางบางซื่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง เพื่อให้ประชาชนสามารถเปลี่ยนระบบการเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง สะดวก รวดเร็ว

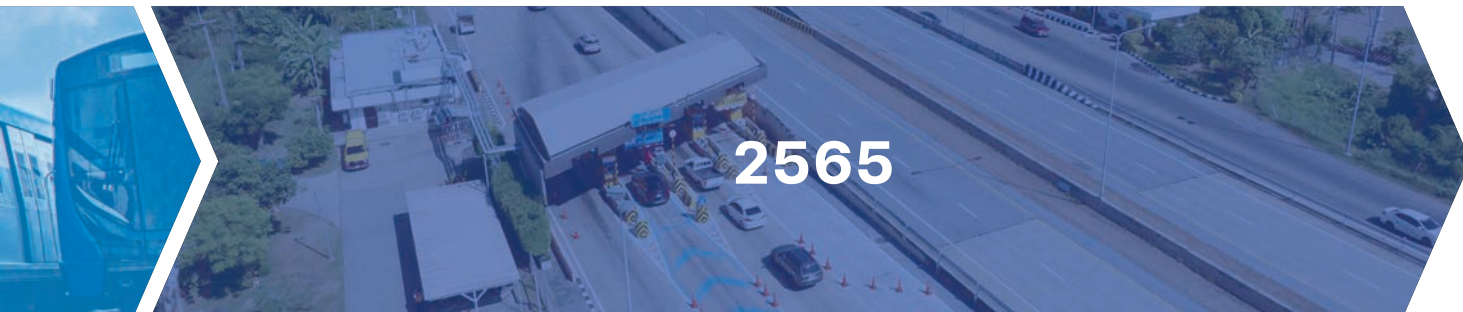
13 ธันวาคม 2564

บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เปิดให้บริการชำระค่าผ่านทางพิเศษด้วยระบบ EMV Contactless (Europay Mastercard and Visa) เพื่อเป็นทางเลือกในการชำระค่าผ่านทาง ให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็ว

15 ธันวาคม 2564

ครบกำหนดปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษประจิมริถยาครั้งแรก ตามสัญญาสัมปทาน อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน บริษัทได้จำหน่ายคูปองในอัตราเดิมโดยผู้โดยสารสามารถใช้ชำระค่าผ่านทางได้ถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2565





2565

29 มกราคม 2565

บริษัทร่วมกับ รฟม. และธนาคารกรุงไทย เปิดให้บริการชำระค่าโดยสารด้วยระบบ EMV Contactless (Europay Mastercard and Visa) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง เพื่อเป็นทางเลือกในการชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า MRT ให้ประชาชน ได้รับความสะดวกสบาย รวดเร็ว

29 มีนาคม 2565

บริษัทเข้าทำสัญญาสินเชื่อเพื่อความยั่งยืน (Sustainability Loan) กับธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) วงเงิน 3,000 ล้านบาท อายุ 5 ปี เพื่อใช้ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยเป็นสินเชื่อที่เป็นไปตามกรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืน

5 กันยายน 2565

บริษัทออกจำหน่ายหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Bond) ครั้งที่ 1/2565 มูลค่า 4,500 ล้านบาท อายุระหว่าง 3-12 ปี ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.76 ถึงร้อยละ 4.15 เพื่อชำระคืนหนี้เดิม และ/หรือเงินลงทุน (Refinance) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเป็นหุ้นกู้ที่ได้ออกตามกรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืน ซึ่งได้รับความสนใจจากนักลงทุนอย่างมาก มียอดจองมากกว่าเป้าหมาย 2.6 เท่า ทั้งนี้ หุ้นกู้ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ “A-” แนวโน้มอันดับเครดิต “คงที่” โดย บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด

30 กันยายน 2565

พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ์ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าพระราชทานชื่อทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครว่า “**ประจิมรัถยา**” ซึ่งมีความหมายว่า “**เส้นทางไปยังทิศตะวันตก**”

28 พฤศจิกายน 2565

ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 มีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กับ รฟม. ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติ และให้ว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารและก่อสร้างงานโยธา (ช่วงตะวันตก) และผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดลองอุปกรณ์งานและระบบทดลองเดินรถไฟฟ้า (ช่วงตะวันออกและตะวันตก) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม

รางวัลแห่งความภูมิใจ



ได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนอยู่ในระดับ **“ดีเลิศ”** (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว ติดต่อกันอย่างต่อเนื่อง จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตามโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนไทย ประจำปี 2565

ได้รับการประกาศชื่ออยู่ใน **“หุ้นยั่งยืน”** ประจำปี 2565 (Thailand Sustainability Investment 2022) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 6 กลุ่มบริการ ในฐานะบริษัทจดทะเบียนที่มีการบริหารจัดการที่ดี ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environment, Social, และ Governance หรือ ESG) ส่งมอบบริการที่มีประสิทธิภาพ ยกระดับคุณภาพชีวิต สร้างความเชื่อมั่นให้นักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน



ได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brand 2022 บริษัทที่มีมูลค่าแบรนด์องค์กรสูงสุด ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ประจำปี 2565 จากคณะกรรมการวิชาการและการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในงาน ASEAN and Thailand's Top Corporate Brands 2022 เป็นการสะท้อนความสำเร็จอย่างยั่งยืนในระยะยาว

ได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนในอาเซียน (ASEAN CG Scorecard) ประเภทรางวัล ASEAN Asset Class PLCs ถือเป็นบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social and Governance หรือ ESG)

ได้รับการประเมินคุณภาพในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 (AGM Checklist 2022) จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย ในระดับ **"ดีเยี่ยม"** สมควรเป็นตัวอย่างเป็นปีที่ 3 ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2563

1.1.3 วัตถุประสงค์ของการระดมทุน

บริษัทมีการระดมทุน โดยการออกและเสนอขายหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ซึ่งบังคับใช้ตามกฎหมายไทย ทั้งนี้บริษัทได้นำเงินดังกล่าวไปใช้ตามวัตถุประสงค์ที่ระบุในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหุ้นกู้ครบถ้วนแล้ว ซึ่งสามารถศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้จากเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (“สำนักงาน ก.ล.ต.”) ที่ <https://market.sec.or.th>

1.1.4 ข้อมูลพื้นที่บริษัทให้ค้ำประกันไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์

หุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน

บริษัทไม่มีข้อมูลพื้นที่ทางการเงินสำหรับหุ้นกู้แต่ละรุ่นตามที่ระบุในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหุ้นกู้ และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของหุ้นกู้แต่ละรุ่น ทั้งนี้ เงื่อนไขการใช้สิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ (Call Option) ของหุ้นกู้ บริษัทได้เปิดเผยในข้อ 1.5 การออกหุ้นกู้

1.1.5 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “BEM”)



ประกอบธุรกิจ

ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและบริหารจัดการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง



เลขทะเบียนบริษัท

0107558000491



ทุนจดทะเบียน

15,285 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท

จำนวนหุ้น

หุ้นสามัญจำนวน 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท



ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400



เว็บไซต์

www.bemplc.co.th



โทรศัพท์

0 2641 4611 และ 0 2354 2000



โทรสาร

0 2641 4610 และ 0 2354 2020

1.2

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1.2.1 โครงสร้างรายได้

บริษัทและบริษัทย่อย ดำเนินธุรกิจโดยเป็นผู้รับสัมปทานจากภาครัฐ ดังนี้ 1) ผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษพระราม 6 และทางพิเศษอุดรรัถยา 2) ผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน โครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) นอกจากการได้รับรายได้ค่าผ่านทาง รายได้ค่าโดยสาร และค่าบริการเดินรถไฟฟ้าแล้ว บริษัทยังมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใต้สัมปทานที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยมีโครงสร้างรายได้ ดังนี้

โครงสร้างรายได้	ดำเนินการโดย	% การถือหุ้นของบริษั	ข้อมูลทางการเงินรวม					
			ปี 2565		ปี 2564		ปี 2563	
			ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
ธุรกิจทางพิเศษ			8,192	55.3	6,450	56.2	8,145	56.9
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัท		7,008	47.3	5,490	47.8	6,942	48.5
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัทย่อย	99.99	1,184	8.0	960	8.4	1,203	8.4
ธุรกิจระบบราง			4,917	33.3	3,454	30.1	4,520	31.5
รายได้ค่าโดยสารและ	บริษัท		4,917	33.3	3,454	30.1	4,520	31.5
ค่าบริการเดินรถไฟฟ้า								
ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์			921	6.2	822	7.2	825	5.8
การพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัท		811	5.5	745	6.5	724	5.1
การพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัทย่อย	99.67	110	0.7	77	0.7	101	0.7
รายได้อื่น⁽¹⁾			772	5.2	755	6.5	833	5.8
รวมรายได้			14,802	100	11,481	100	14,323	100

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ รายได้อื่น รายการหลัก คือ รายได้เงินปันผล และดอกเบี้ยรับ

1.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์

1. ธุรกิจทางพิเศษ

(1) ลักษณะบริการ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL เป็นผู้รับผิดชอบในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ รวม 3 สายทาง ซึ่งได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยา และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีรายละเอียดดังนี้

• ทางพิเศษศรีรัช

ในการบริหารทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) บริษัทมีหน้าที่ในการเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืม รวมทั้งการบำรุงรักษา ทางพิเศษศรีรัชมีแนวสายทางแบ่งเป็น 3 ส่วน ส่วนเอบี (พระราม 9-พญาไท-รัชดาภิเษก-บางโคล่) ถือเป็นทางด่วนส่วนในเมืองเช่นเดียวกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร จึงมีการแบ่งรายได้กับ กทพ. สำหรับส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ถือเป็นทางด่วนส่วนนอกเมือง ทางพิเศษทั้ง 3 ส่วน มีระยะทางรวม 38.5 กิโลเมตร โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางดังนี้

- ได้รับส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 40 และ กทพ. ได้รับร้อยละ 60 จากทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)
- ได้รับส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 40 และ กทพ. ได้รับร้อยละ 60 จากทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอบี
- ได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดของทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี และส่วนดี

ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุก 10 ปี ในอัตรา 10 บาท ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 กันยายน 2571

• ทางพิเศษประจิมรัถยา

ในการบริหารทางพิเศษประจิมรัถยา บริษัทมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษ รวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง และมีสิทธิที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและรายได้อื่น ๆ (ถ้ามี)

ลักษณะของโครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน 9 ด่าน มีแนวเส้นทางจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษกบริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์)

ไปทางทิศตะวันออกตามแนวทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 ล้นสุดบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช และทางลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 และเชื่อมทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษประจิมรัถยามีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุก 5 ปี นับแต่วันที่เปิดดำเนินการโครงการในอัตรา 15 บาท 25 บาท และ 35 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา โดยได้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการลดภาระของผู้ใช้บริการทางพิเศษ บริษัทได้จำหน่ายคูปองของอัตราค่าผ่านทางเดิม เป็นระยะเวลา 1 ปี (วันที่ 15 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2565)

• ทางพิเศษอุดรรัถยา

ในการบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ดำเนินการโดย NECL โดย NECL มีหน้าที่ในการเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ยืม รวมทั้งการบำรุงรักษาทางพิเศษอุดรรัถยา รายได้ค่าผ่านทางในส่วนของทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นของ NECL ทั้งหมด

ทางพิเศษอุดรรัถยาประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะ มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมือง ผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษสำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษทางพิเศษอุดรรัถยา มีการปรับอัตราค่าผ่านทางทุกวันที่ 1 พฤศจิกายน สำหรับทุกระยะเวลา 10 ปี ในอัตรา 10 บาท ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2571

รายละเอียดของโครงข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

ทางพิเศษ	ระยะทาง (ก.ม.)	ก่อสร้างและ บริหารงาน โดย
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	27.1	กทพ.
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) <ul style="list-style-type: none"> • ส่วนในเมือง (ส่วนเอบี) (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) • ส่วนนอกเมือง (ส่วนซี) (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ) • ส่วนนอกเมือง (ส่วนดี) (พระราม 9-ศรีนครินทร์) 	38.5	บริษัท
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	32.0	NECL
4. ทางพิเศษประจิมรัถยา (ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	16.7	บริษัท
5. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ดอนเมือง-โกลด์เวย์)	28.0	บมจ.ทางยกระดับ ดอนเมือง
6. ทางพิเศษฉลองรัชรวมส่วนต่อขยาย (รามอินทรา-อาจณรงค์ และ รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	32.9	กทพ.
7. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี)	55.0	กทพ.
8. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และ ทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) รวม ทางเชื่อมต่อสะพานภูมิพล 1 และ 2	37.8	กทพ.
รวมระยะทางทั้งสิ้น	268.0	

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

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

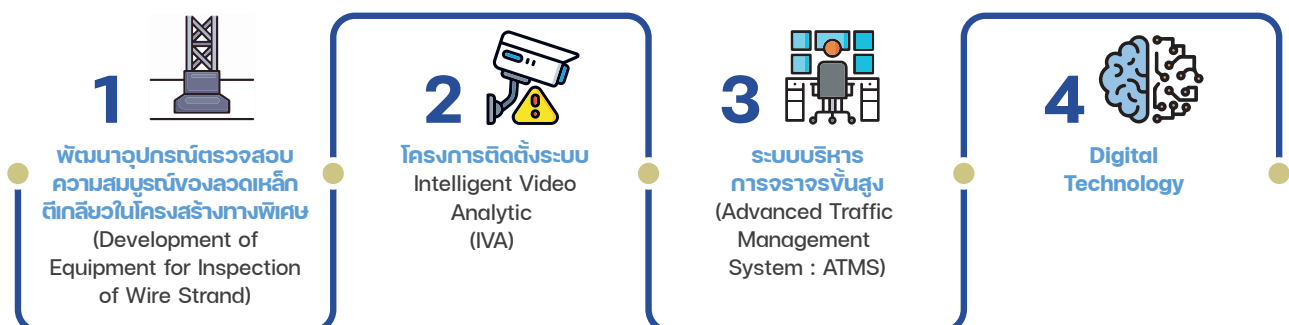
อัตราค่าผ่านทาง

ทางพิเศษ / ด้านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง (บาท/เที่ยว)		
	4 เลี้ยว	6-10 เลี้ยว	มากกว่า 10 เลี้ยว
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ยกเว้น ด่านอาคารรงค์ 1 (ไปบางนา)	50	75	110
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) (ส่วนเอบี) ยกเว้น ด่านประชาชื่น (ขาเข้า) ด่านประชาชื่น (ขาออก)	50	75	110
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) (ส่วนซี) ด่านประชาชื่น 1 (ขึ้นจากถนนประชาชื่น) ด่านประชาชื่น 2 (ลงสู่ถนนประชาชื่น) ด่านงามวงศ์วาน 1 (ขาออก) ด่านงามวงศ์วาน 2 (ขาเข้า)	15	20	35
ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)	25	55	75
ทางพิเศษประจิมรัถยา	65	105	150
ทางพิเศษอุดรรัถยา ยกเว้น ด่านบางปะอิน	45	100	150
	55	120	180

- หมายเหตุ: ⁽¹⁾ อัตราหลังจากหักส่วนลดพิเศษ 25 บาท สำหรับรถทุกประเภท (ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565)
- ⁽²⁾ กรณีที่ผู้ใช้ทางใช้บริการทางด่วนชั้นที่ 2 ต่อเนื่องจากส่วนเอบี ไปส่วนซี ที่ด่านประชาชื่น (ขาออก) หรือจากส่วนซี ไปส่วนเอบี ที่ด่านประชาชื่น (ขาเข้า) ค่าผ่านทางของส่วนที่สองที่ใช้บริการสำหรับรถทุกประเภทจะได้รับส่วนลด 5 บาท ตลอดระยะเวลาของสัญญา

(2) การพัฒนานวัตกรรม

การส่งมอบบริการที่มีประสิทธิภาพคือเป้าหมายสูงสุดขององค์กร บริษัทจึงได้มีการพัฒนานวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การเดินทางของผู้ใช้บริการทางพิเศษมีความปลอดภัยสูงสุด รวมถึงอำนวยความสะดวก รวดเร็ว โดยในปีที่ผ่านมาบริษัทมีการดำเนินการ ดังนี้



1

พัฒนาอุปกรณ์ตรวจสอบความสมบูรณ์ของลวดเหล็กตีเกลียวในโครงสร้างทางพิเศษ (Development of Equipment for Inspection of Wire Strand)

บริษัทให้ความสำคัญกับการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษ การพัฒนากระบวนการตรวจสอบโครงสร้าง เพื่อให้ทางพิเศษอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัยกับผู้ใช้ทางพิเศษ ลวดเหล็กตีเกลียวเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของโครงสร้างทางพิเศษ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ เพื่อมั่นใจว่ายังอยู่ในสภาพที่ดี ปัจจุบันบริษัทร่วมกับคณาจารย์และคณะผู้วิจัยจากศูนย์เทคโนโลยีซ่อมบำรุงรักษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในด้านการตรวจสอบโครงสร้างแบบไม่ทำลาย (Non-Destructive Testing, NDT) อยู่ระหว่างพัฒนาอุปกรณ์ตรวจสอบความสมบูรณ์ของลวดเหล็กตีเกลียวให้มีความทันสมัย ใช้งานง่าย และถูกต้องแม่นยำมากขึ้น นอกจากนี้ บริษัทได้พัฒนาหน่วยงานวิจัยเฉพาะด้านวิศวกรรมทางพิเศษขึ้น เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ด้านการวิจัยและนวัตกรรมของบริษัท โดยได้ดำเนินการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษา และได้มีการบูรณาการความร่วมมือกับภาควิชาการ ทั้งสถาบันอุดมศึกษาชั้นนำ และสถาบันวิจัยด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีระดับชาติ ทำให้บริษัทมีเครือข่ายวิชาการกับคณาจารย์ นักวิจัย และผู้เชี่ยวชาญ เกิดการแลกเปลี่ยนพัฒนาองค์ความรู้ที่มีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ และมีความทันสมัยอยู่ตลอดเวลา

2

โครงการติดตั้งระบบ Intelligent Video Analytic (IVA)

การติดตั้งระบบ Intelligent Video Analytic (IVA) บริเวณ Ramp ทางลง และ Ramp ทางขึ้นที่ไม่มีด่านเก็บค่าผ่านทาง เพื่อตรวจจับยานพาหนะ คน หรือสัตว์ เข้าสู่ทางพิเศษ หรือขับขึ้นผิดทิศทาง อันเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้งในทางพิเศษศรีรัช มีกำหนดแล้วเสร็จปี 2566

3

ระบบบริหารการจราจรขั้นสูง (Advanced Traffic Management System : ATMS)

ATMS เป็นซอฟต์แวร์ทำหน้าที่เชื่อมต่ออุปกรณ์อำนวยความสะดวกจราจรบนทางพิเศษ เพื่อแสดงสถานะการทำงานของอุปกรณ์ ได้แก่ ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) ป้ายสัญลักษณ์จราจร (MS) ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (ETS) และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ซึ่งบริษัทอยู่ระหว่างการติดตั้งเพิ่มเติมจนครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของทางพิเศษศรีรัช มีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2566 และระบบ ATMS เชื่อมต่อกับระบบ Intelligent Video Analytic (IVA) ซึ่งติดตั้งบริเวณ Ramp ทางลง เพื่อตรวจจับยานพาหนะที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ทางพิเศษ หรือขับขึ้นผิดทิศทาง รวมถึงคน หรือสัตว์ เข้าสู่ทางพิเศษ จะมีการแจ้งเตือนเมื่อตรวจพบเหตุการณ์ผิดปกติดังกล่าวบนทางพิเศษ นอกจากนี้ระบบ ATMS ยังสามารถแสดงแผนที่เส้นทางจำลอง (Schematic Map) ด้วยการแสดงเจดสี เพื่อบ่งบอกสภาพจราจรบริเวณนั้น โดยมีสัญลักษณ์ของอุปกรณ์แสดงบนแผนที่จำลอง ซึ่งอ้างอิงจากตำแหน่งจริงบนทาง เพื่อให้การตรวจสอบและการบริหารสภาพจราจรมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ระบบ ATMS ได้ถูกติดตั้งภายในห้องสื่อสาร ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัชในปี 2565



4

Digital Technology

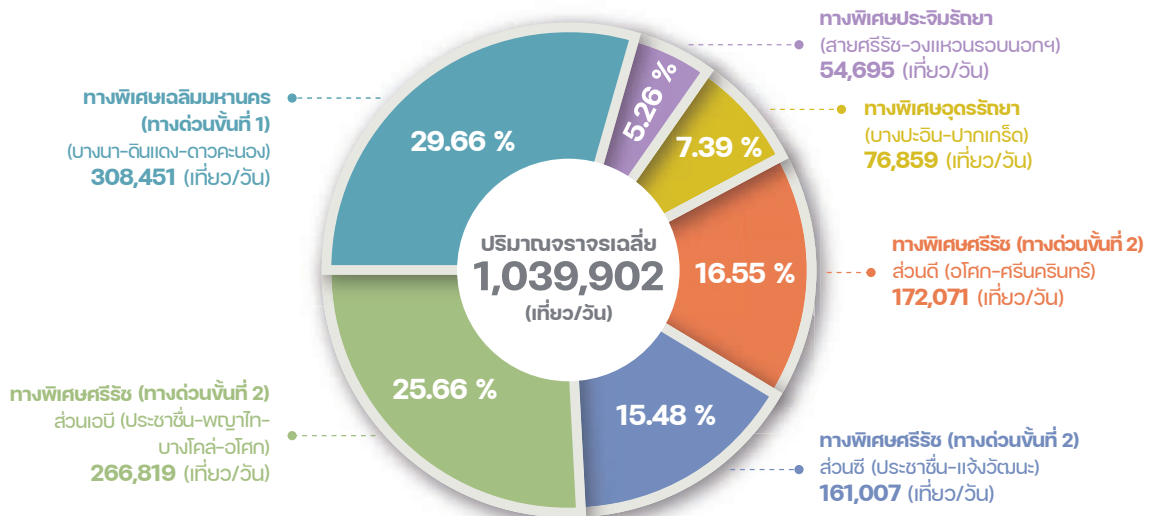
ในปี 2565 บริษัทพัฒนาและต่อยอดการประยุกต์ใช้ Digital Technology อย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และลดค่าใช้จ่าย โดยมีการประยุกต์ และขยายผลการใช้งาน Business Process Management (BPM) สำหรับกระบวนการงานเอกสารสำคัญของบริษัท และงานธุรการ เพื่อลดการใช้กระดาษ (Paperless) ส่งผลให้สะดวกต่อผู้ใช้งาน และลดค่าใช้จ่ายในการจัดการเอกสาร ทั้งนี้ข้อมูลจะถูกจัดเก็บเป็น Big Data อีกทั้งมีการขยายการใช้ Business Intelligence (BI) เพิ่มประสิทธิภาพในการตัดสินใจของผู้บริหาร โดยการนำข้อมูลจาก Big Data มานำเสนอบน Dashboard สำหรับวิเคราะห์การลดการใช้กระดาษ การลดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ การเพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมบำรุงทางพิเศษ การเพิ่มประสิทธิภาพงานจัดซื้อจัดจ้าง รวมถึงการพัฒนา Dashboard สำหรับการบริหารด้านต่าง ๆ ของบริษัท

(3) การตลาดและการเงินของธุรกิจทางพิเศษ

นโยบายการแข่งขัน และจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริษัท

- **ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจทางพิเศษ**

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษ คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการ ร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจรติด ขัดในพื้นที่ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล กลุ่มลูกค้ามีการกระจายตัวตามจุดหมายการเดินทาง ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด โดยสามารถจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ได้แก่ ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ โดยในปี 2565 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 98.43 ร้อยละ 1.31 และร้อยละ 0.26 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณจราจรที่ใช้ทางพิเศษตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565 สามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้



ปริมาณจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565

- **กลยุทธ์การตลาดของธุรกิจทางพิเศษ**

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

สำหรับทางพิเศษประจิมรัถยา ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ฝั่งกรุงเทพฯ-ฝั่งธนบุรี โดยแนวเส้นทางจะข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 ขนานบนทางรถไฟสายใต้โดยผ่านย่านบางพลัด บางบำหรุ ตลิ่งชัน ผ่านถนนราชพฤกษ์และสุดทางที่ถนนวงแหวนรอบนอก (ฝั่งตะวันตก) ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางเชื่อมฝั่งกรุงเทพฯ-ธนบุรี ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว สำหรับในฝั่งขาเข้าจะมีจุดเชื่อมต่อจากสะพานลอยบรมราชชนนี บริเวณตลิ่งชัน เชื่อมเข้าทางพิเศษประจิมรัถยา บริเวณ กม.ที่ 5+200 และมีจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช บริเวณหมอชิต จตุจักร เลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ เพื่อไปยังพญาไท-สีลม และเลี้ยวซ้ายไปทางทิศเหนือของทางพิเศษศรีรัช เพื่อเพิ่มความสะดวกต่อผู้ใช้งานในการเดินทางไปยังรัชดาภิเษก ประชาชื่น แจ้งวัฒนะ และบางปะอิน โดยใช้ทางพิเศษอุดรรัถยาอีกด้วย

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

๐ กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ

- การมีโครงข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมืองทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพ บำรุงรักษาทางพิเศษให้มีความพร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้ทาง พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการอย่างต่อเนื่องของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี โดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น
- การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
- การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคต โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี
- การเพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพจราจรบนระบบทางพิเศษ ตลอดจนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพฯ และบริเวณตลอดทางต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและเพิ่มความมั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่างๆ ผ่านเว็บไซต์ สื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ รวมทั้ง Social Media เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง
- จัดกิจกรรมกระตุ้นการใช้งาน EMV Contactless โดยการจัดโปรโมชั่น Happy Week Happy Hour แจกสเปรย์แอลกอฮอล์ฟรี ให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษที่ชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิต บัตรเดบิต EMV Contactless บนทางพิเศษประจิมรัถยา ทุกสัปดาห์สุดท้ายของทุกเดือน โดยได้รับความสนใจ และมียอดการใช้ EMV Contactless ในสายทางดังกล่าวเติบโตอย่างต่อเนื่อง



- การศึกษาเพื่อพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษด้วยบัตร Contactless EMV ในช่องเก็บค่าผ่านทางที่ไม่มีพนักงานในรูปแบบ Tab and Go (EMV Toll Collection Machine) เป็นช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบกึ่งอัตโนมัติ ผู้ใช้ทางสามารถทำรายการผ่านทางด้วยตัวเอง เมื่อทำรายการสำเร็จ ไมค์ทางอัตโนมัติจะเปิดเพื่อให้ผ่านทาง โดยทดลองเปิดให้บริการเป็นช่องทางนำร่องในทางพิเศษประจิมรัถยา และทางพิเศษอุดรรัถยา สายทางละ 1 ช่องทาง ในปี 2565 สัดส่วนการชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV ในทางพิเศษประจิมรัถยาเพิ่มขึ้นเป็น 4% บริษัทจึงมีแผนจะติดตั้ง EMV Toll Collection Machine เพิ่มเติมในทางพิเศษประจิมรัถยาในปี 2566
- การศึกษาเพื่อพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบไม่มีไมค์กัน แบบหลายช่องทาง (Multi Lane Free Flow) บริษัทดำเนินการติดตั้งช่องทางทดสอบจำนวน 2 ด้าน โดยนำเอาเทคโนโลยีการอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (License Plate Recognition : LPR) มาใช้ในการตรวจสอบการผ่านทาง ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2564 และยังคงติดตามผลการทำงานของระบบพร้อมปรับแต่งค่าพารามิเตอร์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การตรวจจับและการอ่านป้ายทะเบียนมีความแม่นยำสูงสุดในทุกสภาพแวดล้อม
- โครงการศึกษาเพื่อวิเคราะห์จุดเริ่มต้น-ปลายทางของการเดินทางบนทางพิเศษ (Origin-Destination : OD) เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปปรับปรุงการให้บริการ โดยการประยุกต์ใช้ข้อมูลจากโปรแกรมอ่านป้ายทะเบียนอัตโนมัติ (License Plate Recognition : LPR) ซึ่งใช้ข้อมูลจุดเริ่มต้นจากการผ่านทางที่ช่องเก็บค่าผ่านทาง และข้อมูลปลายทางจากกล้อง CCTV ที่ติดตั้งเพิ่มเติมบริเวณจุดทางลงทางพิเศษ โดยเริ่มดำเนินการในทางพิเศษประจิมรัถยา ในปี 2564 และพัฒนาซอฟต์แวร์เพื่อใช้วิเคราะห์ข้อมูลแล้วเสร็จในปี 2565 โดยซอฟต์แวร์รู้ข้อมูลจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางในการใช้บริการทางพิเศษประจิมรัถยา ทำให้สามารถวิเคราะห์เป็นข้อมูลจราจรที่สำคัญได้แก่ ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนทางพิเศษ ระยะเวลาเฉลี่ยในการเดินทางแต่ละชั่วโมง ความหนาแน่นของปริมาณจราจรบนทางพิเศษในแต่ละชั่วโมง จุดทางขึ้น-ลงที่ได้รับความนิยมจากผู้ใช้บริการ โดยนำมาแสดงในรูปแบบของ Dash board เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจของผู้ใช้งาน และมีแผนจะขยายผลไปยังทางพิเศษศรีรัช และอุดรรัถยาในปี 2566
- การปรับปรุงซอฟต์แวร์ระบบ Easy Pass ในการประมวลผลข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการอัปเดตสถานะบัตร Easy Pass และยอดเงินสำรองในบัญชี ส่งผลให้ลดปัญหาในการใช้บริการช่อง Easy Pass และลดจำนวนข้อร้องเรียน โดยดำเนินการปรับปรุงซอฟต์แวร์ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัชและอุดรรัถยาแล้วเสร็จเมื่อเดือนกันยายน 2565 และศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัถยาแล้วเสร็จเดือนพฤศจิกายน 2565



ช่องทาง Easy Pass ด้านศรีนครินทร์
หลังการถอดตู้เก็บค่าผ่านทาง

- การปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) โดยไม่มีตู้เก็บค่าผ่านทาง เนื่องจากตู้เก็บค่าผ่านทางอยู่ในตำแหน่งที่บดบังทัศนวิสัยของผู้ใช้ทางต่อการมองเห็นป้ายบอกราคา และพนักงานเก็บค่าผ่านทางจำเป็นต้องเดินผ่านช่องทาง และเป็นการหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุรถเฉี่ยวชนตู้เก็บค่าผ่านทาง ในปี 2565 ได้ดำเนินการไปแล้วในด้านขนาดใหญ่ ได้แก่ ด้านนอศก 1 ด้านนอศก 3 ด้านนอศก 4 และด้านศรีนครินทร์ และมีแผนขยายผลไปยังด้านอื่นในปี 2566



ตำแหน่งช่องทาง Easy Pass
ด้านเชิงรากลากวอออกหลังการปรับปรุง

- การปรับเปลี่ยนตำแหน่งช่องทาง Easy Pass ทางพิเศษอุดรรัถยา ด้านเชิงรากลากวอออก เนื่องจากบริษัทตรวจพบการตัดกระแสรถจราจรบริเวณหลังด่านเก็บค่าผ่านทางกรณีผู้ใช้ทางใช้ช่องทาง Easy Pass ที่ช่องทางที่ 4 ชิดซ้ายเพื่อออกไปทุ่งธานี ในขณะที่ผู้ใช้ทางที่ชำระด้วยเงินสดในช่องทางที่ 1 และ 2 ชิดขวาเพื่อไปมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ บริษัทจึงได้ปรับเปลี่ยนตำแหน่งช่องทาง Easy Pass จากเดิมช่องทางที่ 4 เป็นช่องทางที่ 2 ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2565 และมีแผนขยายผลไปยังด้านที่มีรูปแบบเดียวกันของทางพิเศษอุดรรัถยาในปี 2566

- การพัฒนาซอฟต์แวร์ที่ช่องทางของระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด (Manual Toll Collection System) โดยพนักงานส่วนพัฒนางานวิศวกรรมระบบฝ่ายวิศวกรรมระบบ เพื่อนำมาใช้แทนทดแทนซอฟต์แวร์ของผู้รับจ้าง เนื่องจากซอฟต์แวร์ดังกล่าวไม่ยืดหยุ่นต่อการใช้งานกับฮาร์ดแวร์ที่มีการเปลี่ยนแปลง ไม่สะดวกต่อการแก้ไขหรือเพิ่มเติมฟังก์ชันการใช้งาน การพัฒนาซอฟต์แวร์ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดโดยพนักงานเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของบริษัท นอกจากนี้ ยังเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบเก็บค่าผ่านทางและส่งมอบบริการที่มีคุณภาพ ถูกต้อง และรวดเร็วแก่ผู้ใช้บริการ ในปี 2565 มีการขยายผลโดยการนำซอฟต์แวร์ดังกล่าวไปใช้งานที่ด่านงามวงศ์วาน 2 ด่านบางซื่อ 2 ด่านอโศก 2 และด่านเชิงรากลากวอออก และมีแผนจะขยายไปยังด่านอื่นๆ ในปี 2566
- โครงการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่บนทางพิเศษศรีรัช 100% เพื่อให้สามารถตรวจสอบเหตุการณ์บนทางพิเศษและสามารถให้การช่วยเหลือผู้ใช้ทางอย่างทันท่วงทีกรณีผู้ใช้ทางต้องการความช่วยเหลืออยู่ระหว่างติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่มเติมจำนวน 408 กล้อง มีกำหนดแล้วเสร็จปี 2566

o กลยุทธ์ด้านราคาของธุรกิจทางพิเศษ

- การกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทางตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้ในสัญญาโครงการเป็นการล่วงหน้า ซึ่งอัตราดังกล่าวเป็นอัตราที่ได้มีความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่เหมาะสมตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ
- บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราวๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้ทางหันมาใช้ทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่น บริเวณด่านอาคารรงค์ 1 (จากทางพิเศษฉลองรัชมุ่งหน้าเข้าทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา)

o กลยุทธ์ด้านการจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจทางพิเศษ การชำระค่าผ่านทางพิเศษ

ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางได้ 3 วิธี คือชำระด้วยเงินสด ชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) หรือชำระด้วยบัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต (EMV Contactless)

- ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชสามารถเลือกใช้บริการทางพิเศษ ณ จุดขึ้น-ลงทางพิเศษต่างๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพฯ ตลอดระยะทาง 65.6 กิโลเมตร โดยผู้ใช้บริการทางพิเศษจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง ณ จุดขึ้นทางพิเศษ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 52 จุด ซึ่งเป็นวงทางพิเศษเฉลิมมหานครจำนวน 20 จุด (เช่น ด่านดินแดง บางนา ดาวคะนอง สุนทรวาทิน 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 จุดทางขึ้นสำหรับเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับวางออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด

- ผู้ใช้บริการทางพิเศษประจิมรัถยา ซึ่งเชื่อมต่อบริเวณทางพิเศษศรีรัชออกสู่ทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านจัดเก็บค่าผ่านทางจำนวน 9 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทาง ณ จุดทางขึ้น

การนำ Easy Pass มาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทางมีความสะดวกรวดเร็วและเพิ่มประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้ Easy Pass ประมาณร้อยละ 50

นอกจากนี้ บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. และกรมทางหลวงเชื่อมต่อระบบบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเพียงใบเดียว สำหรับทางพิเศษ 7 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของกรมทางหลวง 2 เส้นทาง



การพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทาง EMV

บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด contactless ตามมาตรฐาน Euro Master Visa (EMV) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ เป็นทางเลือกใหม่ให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ เพียงแต่จ่ายค่าผ่านทางด้วยบัตรมาตรฐานสากลเพียงใบเดียว ทั้งบัตรเดบิตและบัตรเครดิตทุกธนาคารที่มีสัญลักษณ์ระบบชำระเงินแบบไร้สัมผัส อีกทั้งตอบโจทย์วิถีชีวิตยุคใหม่ที่ลดการใช้และลดการสัมผัสเงินสด เพื่อลดความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยเปิดให้บริการตลอดเส้นทางในทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยา และทางพิเศษอุดรรัถยา

นอกจากนี้ บริษัทยังพัฒนารูปแบบการชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด contactless ตามมาตรฐาน EMV ไปสู่ระบบ Tap and Go ซึ่งผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถทำรายการผ่านทางได้ด้วยตัวเอง โดยไม่มีพนักงาน

ในตู้เก็บค่าผ่านทาง เรียกว่าช่องเก็บค่าผ่านทางแบบ EMV Toll Collection Machine (TCM) เมื่อผู้ใช้ทางแตะบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ตามมาตรฐาน EMV สำเร็จ ไม่กั้นช่องทางอัตโนมัติจะเปิดให้ผ่านทาง ผู้ใช้บริการสามารถเลือกพิมพ์ใบรับค่าผ่านทาง ด้วยการกดปุ่มที่ตู้เก็บค่าผ่านทาง ปัจจุบันเริ่มทดลองใช้งานที่ช่องทางที่ 3 ด้านบางซื่อ 1 ทางพิเศษประจิมรัถยา และช่องทางที่ 3 ด้านเชียงรากขาเข้า ทางพิเศษอุดรรัถยา



ช่องเก็บค่าผ่านทางแบบ EMV
Toll Collection Machine (TCM)

• ภาพการตลาดและการแข่งขันของธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทเป็นเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ใหญ่ที่สุดโดยครอบคลุมทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยา และทางพิเศษอุดรรัถยา มีระยะทางที่ให้บริการรวม 87.56 กิโลเมตร ขณะเดียวกันยังมีเอกชนรายอื่นอีก 1 รายที่ให้บริการทางพิเศษในลักษณะเดียวกัน ซึ่งมีระยะทางให้บริการรวม 28 กิโลเมตร ซึ่งหากเปรียบเทียบขนาดของบริษัทเอกชนรายอื่นกับบริษัทแล้วบริษัทเอกชนรายอื่นมีขนาด 1 ใน 3 ของบริษัท อย่างไรก็ตามโครงข่ายของบริษัทกับบริษัทเอกชนรายอื่นมีจุดเชื่อมกันบริเวณเหนือปิ่นเกล้าบนทางพิเศษศรีรัชซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทางทั้ง 2 โครงข่ายให้มีการเดินทางอย่างต่อเนื่องและสะดวกสบาย รวดเร็วและปลอดภัย นอกจากนี้โครงข่ายทั้ง 2 โครงข่ายยังมีแนวเส้นทางที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษเหนือของกรุงเทพมหานครโดยเป็นเส้นทางที่ขนานกันจากด้านทิศเหนือของกรุงเทพมหานครเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร ก่อให้เกิดเป็นทางเลือกของผู้ใช้บริการซึ่งในทางกายภาพแล้วโครงข่ายของบริษัทมีการเชื่อมต่อกับทางพิเศษสายทางอื่น ๆ มากกว่าบริษัทเอกชนรายอื่น เป็นผลให้เกิดโอกาสในการเดินทางที่เชื่อมต่อกันได้อย่างทั่วถึง

ในปี 2565 ประเทศไทยยังคงได้รับผลกระทบจากการระบาดของเชื้อ COVID-19 อย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีแรก ก่อให้เกิดผลกระทบต่อทุกภาคส่วนจากมาตรการต่าง ๆ รวมถึงการงดกิจกรรมต่าง ๆ รวมถึงการเดินทางเข้าประเทศของนักท่องเที่ยวที่ยังไม่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ธุรกิจต่าง ๆ ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องรวมถึงปริมาณจราจรบนทางพิเศษด้วย อีกทั้งภาวะเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้นจากสถานการณ์ราคาพลังงาน อย่างไรก็ตามในไตรมาส 3 ของปี 2565 สถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 คลี่คลายลงประกอบกับภาครัฐได้ผ่อนคลายมาตรการต่าง ๆ รวมถึงการผ่อนคลาย



ให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศได้ง่ายขึ้นโดยยกเลิกการลงทะเบียน Thailand Pass ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ส่งผลให้มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศเพิ่มขึ้น ทำให้ธุรกิจท่องเที่ยวเกิดการขยายตัวส่งผลให้รายได้ของแรงงานและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวขยายตัวสูงขึ้น (รายงานประมาณการเศรษฐกิจไทยปี 2565 และปี 2566 โดยกระทรวงการคลัง) รวมถึงมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ การส่งออกที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง การประกันรายได้เกษตรกร อีกทั้งดัชนีความเชื่อมั่นทางอุตสาหกรรมและดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคปรับตัวดีขึ้น รวมถึงการมีรถยนต์รุ่นใหม่ออกวางจำหน่ายมากขึ้น (www.mreport.co.th) ทำให้ยอดการขายรถยนต์ 10 เดือนเติบโตมากขึ้น (17% YoY) สอดคล้องกับสถิติยอดการขายรถยนต์ในงาน Motor Expo ซึ่งจัดขึ้นในเดือนธันวาคมของทุกปี ในปี 2565 พบว่ามียอดขายรถยนต์เพิ่มขึ้น 16% จากปี 2564 (www.autodeft.com) ส่งผลให้ประชาชนมีการใช้จ่าย การเดินทางท่องเที่ยว และการจัดกิจกรรมต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนทำให้มีการเดินทาง และนำรถยนต์ออกมาใช้มากขึ้น แม้ว่าราคาน้ำมันจะยังคงสูงซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรบนทางพิเศษที่มีปริมาณจราจรเพิ่มมากขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2564 ที่มีเหตุการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 อย่างรุนแรง อย่างไรก็ตามแม้ว่าปริมาณจราจรบนทางพิเศษจะเพิ่มขึ้นจากปีก่อนก็ตามแต่ยังคงต่ำกว่าปริมาณจราจรบนทางพิเศษก่อนการระบาดของ COVID-19 ในปี 2562 ที่มีปริมาณจราจรทั้งปีเฉลี่ยอยู่ที่ 1.2 ล้านเที่ยวต่อวัน แม้ว่าบริษัทยังอยู่ในสถานการณ์ที่ยังไม่ปกติ บริษัทยังมุ่งมั่นที่จะบำรุงรักษาทางพิเศษอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกต่อผู้ใช้บริการแม้ว่าการบำรุงรักษาทางพิเศษบางรายการอาจมีการเลื่อนออกไปเนื่องจากบริษัทมีการควบคุมต้นทุนต่างๆ ให้เหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจเพื่อให้สอดคล้องกับรายได้ของบริษัทที่ยังอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่ปกติ ทั้งนี้บริษัทยังคงมีการบำรุงรักษาในเรื่องความปลอดภัยต่างๆ ซึ่งถือเป็นความสำคัญลำดับแรกของบริษัทดำเนินการเพื่อความปลอดภัยสูงสุดของผู้ใช้ทางไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงแสงสว่างบนทางพิเศษ การปรับปรุงพื้นผิวจราจร การปรับปรุงการตีเส้นจราจรใหม่ เป็นต้น รวมถึงการนำระบบเก็บค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิต และบัตรเดบิต VISA แบบ PAYWAVE และ MASTER CARD แบบ PAYPASS ด้วยการนำบัตรเครดิตและบัตรเดบิตจากธนาคารใดก็ได้มาชำระค่าผ่านทางพิเศษที่ช่องเงินสดครบทุกสายทาง เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและทางเลือกในการชำระค่าบริการทางพิเศษต่อผู้ใช้ทาง

(4) การจัดหาดำเนินการและบริการของธุรกิจทางพิเศษ

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

โครงการทางพิเศษภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ทั้ง 3 โครงการ เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ กทพ. กำหนดรูปแบบ (Characteristic) สายทาง พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นบริษัทจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระ และผู้ตรวจแบบอิสระเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์ แสดงว่างานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐาน

บริษัทศึกษาความเหมาะสมโครงการทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อร่วมลงทุนในกิจการของภาครัฐ ตามแผนการดำเนินงานของภาครัฐอย่างใกล้ชิด ประกอบด้วย โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ของ กทพ. เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และประชากรที่เพิ่มขึ้นมาก

และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายศรีนครินทร์-สุวรรณภูมิ (M7) ของกรมทางหลวง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางบน M7 ซึ่งเป็นโครงข่ายสำคัญที่เชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลไปยังภาคตะวันออก รวมทั้งช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบริเวณทางเชื่อมเข้า-ออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของหน่วยงานกรมทางหลวง ตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579 ประกอบด้วย โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน-บางบัวทอง (M9) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรมช่วงรังสิต-บางปะอิน (M5) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางขุนเทียน-ปากท่อ (M82) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ (M8)

2. ธุรกิจระบบราง

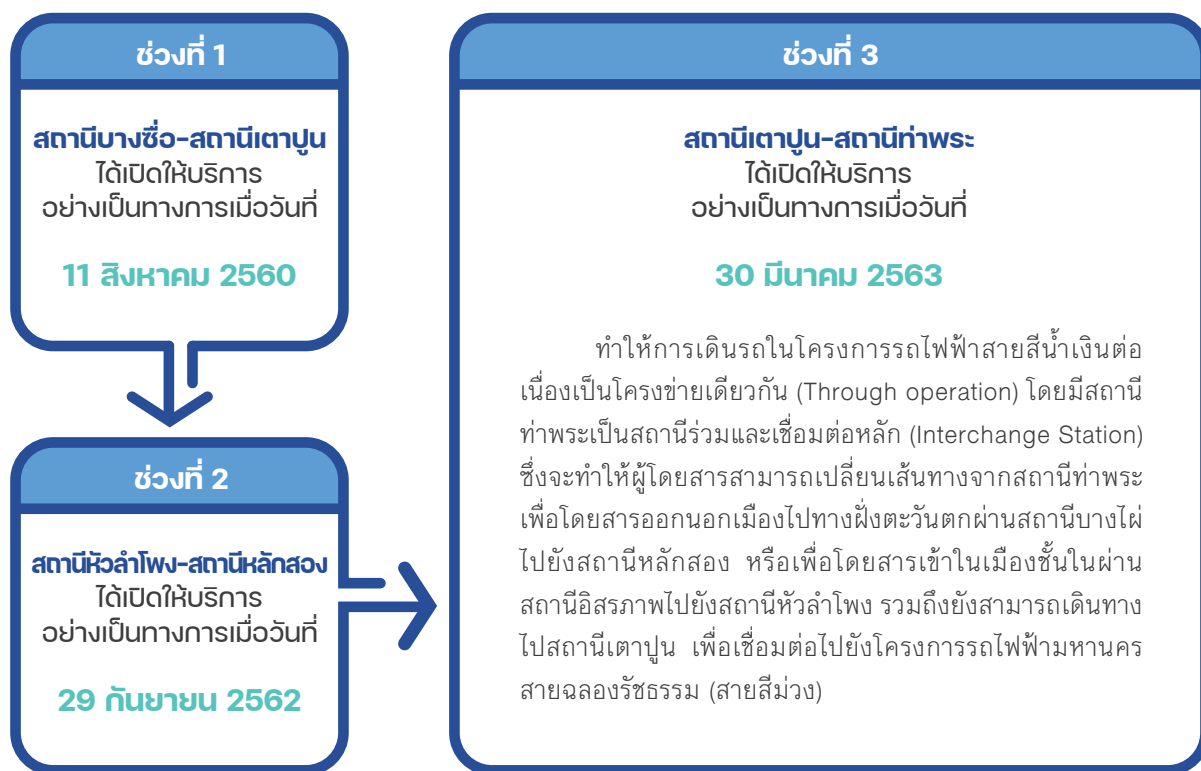
(1) ลักษณะบริการ

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจำนวน 2 โครงการจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) คือโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล** (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน”) บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการจัดหาติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์งานระบบดำเนินการให้บริการเพื่อให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าตลอดระยะเวลาสัมปทาน เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล 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

- ๐ ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย) เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบผสมทั้งใต้ดินและยกระดับ โดยมีสถานีรวมทั้งสิ้นจำนวน 20 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 4 สถานี และเป็นสถานียกระดับ 16 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) ที่สถานีหัวลำโพงและสถานีบางซื่อ และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน บริษัทเป็นผู้ลงทุน จัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบและทดลองเดินรถไฟฟ้า รวมถึงการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษา โดยให้การเดินรถแบบต่อเนื่องกัน (Through Operation) ทั้งนี้ได้แบ่งการดำเนินงานช่วงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้



ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ได้เปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้วเป็นระยะทางรวม 48 กิโลเมตร 38 สถานี มีรถไฟฟ้าวิ่งให้บริการทั้งหมดจำนวน 54 ขบวน โดยให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุดตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

- โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง”) ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) มีระยะทาง 23 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี เป็นสถานียกระดับทั้งหมด มีสถานีเตาปูน (Interchange Station) เป็นสถานีเชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสายสีม่วงไปยังสายสีน้ำเงินได้ที่สถานีเตาปูน และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วงส่วนต่อขยาย (ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)

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

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

โครงการรถไฟฟ้า	สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)		สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)
	(สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)	(สถานีหัวลำโพง-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

• รายได้

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 2 ลักษณะ คือ รายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

o รายได้ค่าโดยสาร

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระหว่างบริษัท และ รฟม. บริษัทมีสิทธิในการให้บริการเดินรถ และจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน โดยบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญาสัมปทาน บริษัทจัดเก็บค่าโดยสารตามจำนวนสถานีที่ผู้ใช้บริการเดินทาง โดยอัตราค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้า ณ วันที่เริ่มให้บริการจะเป็นไปตามอัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิงที่ใช้บังคับ คือ วันที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ ทั้งนี้ ตามสัญญาสัมปทานได้กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าโดยสารทุก 24 เดือน โดยคำนวณบนพื้นฐานของการเปลี่ยนแปลงตามความเป็นจริงของดัชนีราคาผู้บริโภคที่ไม่รวมหมวดอาหารของกรุงเทพฯ (Bangkok Non-food Consumer Price Index) โดยเทียบจากอัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิง

o รายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

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

(2) การพัฒนานวัตกรรม

ปัจจุบันนวัตกรรมและเทคโนโลยีเริ่มมีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน ทำให้พฤติกรรมของผู้โดยสารรถไฟฟ้ามีการเปลี่ยนแปลงไป เช่น มีความต้องการด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และความรวดเร็วในการใช้งานเพิ่มมากขึ้น ทำให้ระบบการชำระเงินในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไปสู่การชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ หรือ Digital Payment อย่างชัดเจน เกิดการใช้จ่ายด้วยเงินสดน้อยลง เริ่มเข้าสู่สังคมไร้เงินสดเพิ่มขึ้น บริษัทจึงได้พัฒนานวัตกรรมการชำระเงินมาประยุกต์ใช้ร่วมกับการชำระเงินค่าโดยสารรถไฟฟ้าเพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกการชำระเงินแก่ผู้โดยสารและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร โดยที่ผ่านมามีบริษัทได้ดำเนินการ ดังนี้

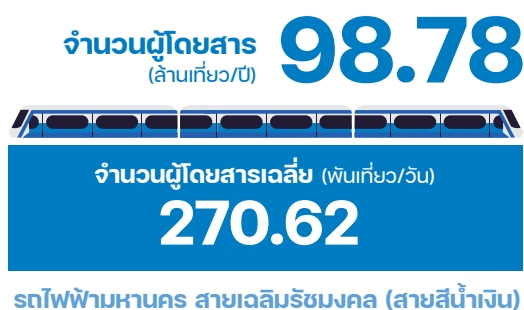
- การชำระค่าโดยสารด้วยระบบ EMV Contactless โดยบริษัทร่วมกับธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบการชำระเงินค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด Contactless ตามมาตรฐาน EMV เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร
- การเติมเงินบัตรโดยสารด้วยแอปพลิเคชัน TrueMoney Wallet Krungthai NEXT และ Shopee Pay เป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในการใช้โทรศัพท์มือถือที่มีแอปพลิเคชัน TrueMoney Wallet Krungthai NEXT และเติมเงินบัตรโดยสารแทนการชำระด้วยเงินสด อีกทั้งยังมีโปรโมชั่นของแอปพลิเคชันในการใช้จ่ายอีกด้วย
- การชำระค่าโดยสารด้วยแอปพลิเคชัน “เป๋าตัง” ซึ่งเป็นโครงการช่วยเหลือของภาครัฐ ในการกระตุ้นเศรษฐกิจและเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์แพร่ระบาดเชื้อ COVID-19 เช่น โครงการ “คนละครึ่ง”, “ม.33 เรารักกัน” หรือ “เราชนะ” เป็นต้น
- การชำระค่าโดยสารด้วยบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ซึ่งเป็นโครงการช่วยเหลือของภาครัฐแก่ผู้มีรายได้น้อย โดยจะได้สิทธิประโยชน์ด้านการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ

(3) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจระบบราง

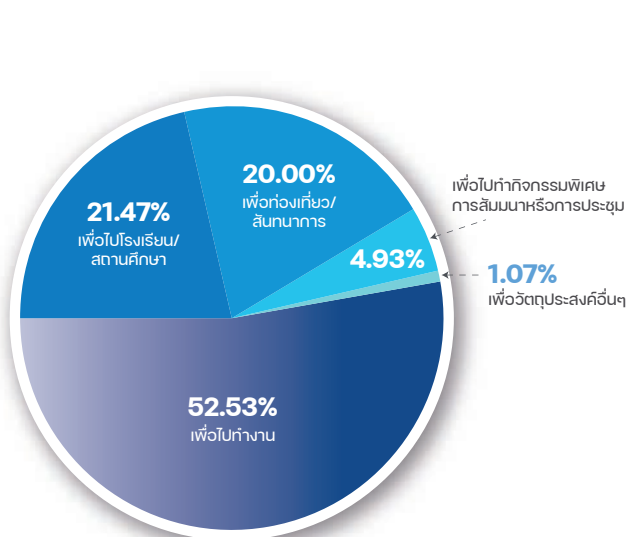
- **ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ให้บริการรถไฟฟ้า คือกลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่รอบเส้นทางให้บริการ และกลุ่มที่มีได้อาศัยอยู่รอบเส้นทางแต่มีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทางให้บริการ

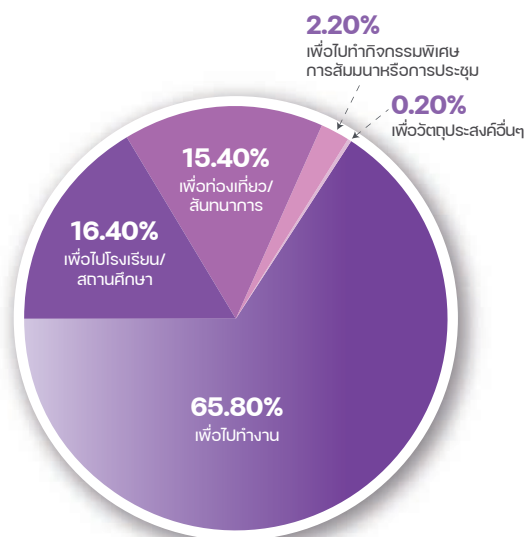
ปริมาณผู้โดยสารใช้บริการรถไฟฟ้า ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำแนกได้ ดังนี้



ทั้งนี้ พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการมีปัจจัยหลักในการเลือกใช้ระบบรถไฟฟ้าจากความสะดวกสบายในการเดินทางและประหยัดเวลาในการเดินทาง โดยมีวัตถุประสงค์การเดินทางเพื่อการทำงาน และเพื่อการศึกษาเป็นส่วนมาก ข้อมูลจากผลสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารปี 2565 สามารถแบ่งสัดส่วนวัตถุประสงค์การเดินทางได้ ดังนี้



รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



รถไฟฟ้าสายสีม่วง

ที่มา : จากการเก็บรวบรวมของบริษัท



- กลยุทธ์การตลาดของธุรกิจระบบราง

- บริษัทมุ่งเน้นด้านคุณภาพการบริการเป็นสำคัญ โดยยึดถือการบริการที่ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และตรงต่อเวลา เพื่อเป็นตัวเลือกการเดินทางที่ดีที่สุด ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ
- บริษัทกำหนดกลยุทธ์ด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความพึงพอใจและความผูกพันของผู้โดยสารในการใช้บริการ สนับสนุนการสร้างรายได้ของบริษัท และการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร โดยในปีที่ผ่านมา บริษัทได้ร่วมกับ ททท. และ รฟม. จัดทำแคมเปญ **“Happy Journey with BEM”** กิจกรรมท่องเที่ยวตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในสถานที่สำคัญที่เป็นไฮไลต์รอบเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตลอดจนเป็นการขอบคุณผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT
- การสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จัดหาความร่วมมือร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจ มอบสิทธิประโยชน์แก่ลูกค้าพันธมิตรที่เป็นผู้ถือบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT รวมถึงผู้โดยสารทั่วไป มอบสิทธิพิเศษเพิ่มเติม เพิ่มความพึงพอใจในการใช้บริการ
- ขยายผลิตภัณฑ์ ในรูปแบบการจัดทำบัตรโดยสารสำหรับลูกค้ากลุ่มองค์กรธุรกิจ บัตรโดยสารหน้าบัตรลายพิเศษ สำหรับเป็นบัตรที่ระลึก เพิ่มโอกาสการโฆษณาประชาสัมพันธ์ตราสินค้า รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้วยบัตรโดยสารร่วมธุรกิจร่วมกับสถาบันการเงิน ที่สามารถใช้เป็นบัตรประจำตัว บัตรเดบิต และบัตรรถไฟฟ้าได้ในบัตรใบเดียว
- พัฒนาคู่มือที่ระลึกรถไฟฟ้า MRT ในรูปแบบสินค้า M Shop สร้างความผูกพันกับผู้โดยสาร โดยสามารถเลือกดูสินค้าหรือสั่งซื้อได้อย่างสะดวกผ่านช่องทางออนไลน์ที่เว็บไซต์ หรือ Bangkok MRT Application พร้อมบริการจัดส่งถึงบ้าน

• **ภาวะการตลาดและการแข่งขันของธุรกิจระบบราง**

ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจจนทำให้มีอัตราการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้กรุงเทพฯ ในปัจจุบันประสบปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมากและเป็นปัญหาที่สะสมมานานหลายปี ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของประชากร ปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถอื่น ๆ ในกรุงเทพฯ ที่เพิ่มจำนวนขึ้นทุกปีโดยที่ไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง อีกทั้ง ความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่สูงมากขึ้นในขณะที่พื้นที่การจราจรและระบบขนส่งสาธารณะยังไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง จากปัญหาดังกล่าวรัฐบาลจึงมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางด้านการขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร รวมถึงการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ ในปัจจุบันปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 มีแนวโน้มลดลงเริ่มสามารถควบคุมได้ ภาครัฐจึงมีนโยบายยกเลิกมาตรการรักษาระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ในการเดินทาง ส่งผลให้ประชาชนกลับมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ การเดินทางของประชาชนในกรุงเทพฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ ระบบขนส่งส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ

1. ระบบขนส่งส่วนบุคคล

จากโครงสร้างที่อยู่อาศัยของประชากรในกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑลที่มีการกระจายโดยรอบการเดินทางรวมถึงการเพิ่มขึ้นของประชากรที่มีรายได้สูง ผสมกับความไม่เพียงพอของระบบขนส่งมวลชนนั้น รถยนต์ส่วนบุคคลจึงได้รับความนิยม หากเทียบค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางกับการเดินทางโดยรถยนต์ ตลอดจนคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย ส่งผลให้การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลยังเป็นสิ่งที่จำเป็นและสะดวกสบายต่อการเดินทาง แต่การขยายตัวของพื้นที่การจราจรในเขตกรุงเทพฯ ยังเป็นไปอย่างจำกัด และไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น

2. ระบบขนส่งสาธารณะ

ปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และการเติบโตของโครงการอสังหาริมทรัพย์โดยเฉพาะอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางส่งผลให้ความต้องการของผู้บริโภคต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะบางประเภทเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบรถไฟฟ้าซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางเลือกที่อยู่อาศัยและการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองที่ให้ความสำคัญกับความสะดวก รวดเร็ว ตรงต่อเวลา และช่วยย่นระยะเวลาในการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ

- รถโดยสารประจำทาง

ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหลากหลายรูปแบบให้บริการประชาชน โดยมีอัตราค่าบริการที่แตกต่างกัน เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกแก่ผู้โดยสาร แต่รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ สาเหตุอยู่ในช่วงการนำรถโดยสารบางส่วนมาปรับปรุงและการบริหารจัดการระเบียบเส้นทางเดินรถใหม่ให้เหมาะสมต่อเชื่อมกันเป็นโครงข่ายเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนอื่น เช่น รถไฟฟ้า และการเข้าถึงแหล่งชุมชนที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นใหม่ โดยแม้ว่าในปัจจุบันรถที่สามารถให้บริการมีจำนวนทั้งสิ้น 6,484 คัน เป็นรถตู้โดยสารประจำทางกว่า 1,785 คัน ซึ่งได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง นอกจากนี้ ขสมก.ยังได้มีการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาคุณภาพบริการโดยการนำระบบ E-Ticket หรือการชำระเงินผ่าน QR-Code Mobile Banking และการติดตั้งระบบ GPS เพื่อกำกับดูแลการเดินทางให้เป็นไปตามเวลา การติดตั้งระบบกล้อง CCTV เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นต้น แต่จากปัญหาการจราจรโดยรวมบนถนนที่ยังมีความแออัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างเวลาในช่วงเช้า 6:30-8:30 น. และช่วงเย็น 16:30-18:30 น. และในช่วงฤดูฝนทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมาก (ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ข้อมูล ณ พฤศจิกายน 2565)

- รถไฟ

ในช่วงที่ผ่านมา ภาครัฐมีนโยบายในการช่วยเหลือประชาชนผู้มีรายได้น้อยให้สามารถใช้ผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้บริการได้ทั้งรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถโดยสาร ขสมก. รถไฟฟ้า โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในวงเงินไม่เกิน 500 บาทต่อระบบต่อเดือน แต่ทั้งนี้การให้บริการด้วยระบบรถไฟยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ เนื่องจากสภาพรถไฟที่ใช้มานานในปัจจุบันไม่เอื้ออำนวย ไม่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และยังใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างนาน อีกทั้งเป็นการขนส่งในทิศทางที่จำกัดไม่ครอบคลุมทั้งตัวเมือง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้เร่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เพิ่มเติมหลากหลายเส้นทางเพื่อเพิ่มศักยภาพและรองรับการซ่อมบำรุงขบวนรถไฟที่เพิ่มขึ้น และเพื่อพัฒนาระบบรางรถไฟไทยตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ทั้งนี้ การให้บริการรถไฟของ รฟท. ไม่ถือเป็นคู่แข่งของบริษัทโดยตรง เนื่องจากเส้นทางการให้บริการที่มีความแตกต่างกัน โดยเน้นการให้บริการนอกเมืองเป็นหลัก

- รถไฟฟ้า BTS

รถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทยที่วิ่งบนรางคู่ยกระดับแยกทิศทางไปและกลับ โดยเริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท และสายสีลม เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการเพิ่มในส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ครบทุกสถานี โดยยังไม่คิดค่าบริการ และเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2564 ได้เปิดให้บริการสถานีศูนย์หลุยส์ ทำให้มีระยะทางให้บริการรวม 68 กิโลเมตร จำนวน 60 สถานี การเดินทางโดยรถไฟฟ้าจึงเป็นอีกทางเลือกที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทาง อีกทั้งรถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าที่มุ่งสู่ใจกลางของเมือง จึงได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างมาก และเป็นปัจจัยให้ผู้ใช้บริการมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

- รถไฟฟ้า ARL

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link, Airport Link) หรือแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษที่เป็นส่วนหนึ่งในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดำเนินการก่อสร้างโดย รฟท. ซึ่งในปัจจุบัน บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า เป็นโครงการรถไฟฟ้าที่รองรับการเดินทางจากชานเมืองด้านตะวันออกเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยเชื่อมการเดินทางและขนส่งผู้โดยสารจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าเขตกรุงเทพฯ ที่สถานีพญาไท เป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ รวมทั้งสิ้น 8 สถานี ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553

จากการเติบโตของจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล การปรับตัวจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ บ่งบอกได้ถึงการพัฒนา ทั้งในด้านของความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ในการเดินทางให้สามารถเดินทางเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเดียวกันได้ในปัจจุบัน ซึ่งจากปัญหาการจราจรที่ติดขัด และการต้องเผชิญหน้ากับมลภาวะทางอากาศและเสียง และความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุระบบขนส่งทางรางจึงถือเป็นการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑลครั้งสำคัญที่จะช่วยให้ปัญหาการจราจรบรรเทาลง ประชาชนผู้ใช้บริการมีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ย่นระยะเวลาในการเดินทาง และยังส่งผลดีต่อทั้งเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นตัวเลือกสำคัญที่ช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตการเดินทางของคนเมืองและลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงและทรัพยากรของชาติ

- **ภาวะอุตสาหกรรมและนโยบายภาครัฐของธุรกิจระบบราง**

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยในปี 2565 เป็นปีแรกที่เริ่มฟื้นตัวอย่างชัดเจน โดยมีอัตราการขยายตัวประมาณ 2.6 % ปรับตัวดีขึ้นจาก 1.5% ในปี 2564 ปัจจัยสำคัญมาจากประชาชนได้รับวัคซีนอย่างเพียงพอ อัตราการติดเชื้อลดความรุนแรงลง ทำให้เศรษฐกิจในประเทศเริ่มกลับมาดีขึ้น รวมถึงการเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ในด้านของการพัฒนาระบบคมนาคม กระทรวงคมนาคมมุ่งพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ให้เป็นกลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างสมดุลและมั่นคง ซึ่งการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านการคมนาคมจะครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศรองรับการขนส่งและการเดินทางอย่างต่อเนื่อง เชื่อมถึงกันได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการเดินทางหลัก การเดินทางรอง และการเดินทางย่อยภายในพื้นที่ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าซึ่งเป็นหนึ่งในแผนงานยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคม และเป็นอีกหนึ่งกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและฟื้นฟูประเทศ ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) ช่วงหัวลำโพง-บางแค (สถานีหลักสอง) และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการที่ภาครัฐได้ให้ความสำคัญ ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการครบทั้งสายทางแล้ว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้บริการเดินรถไฟฟ้าครบทั้งสายทางเต็มรูปแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อีกทั้งบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทุกอย่างไว้ที่ศูนย์กลางเมือง ให้เป็นศูนย์กลางโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งและการเดินทาง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ได้เปิดให้ประชาชนทดลอง

ใช้บริการ โดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 นอกจากนี้ ยังมีโครงการรถไฟฟ้าสำคัญๆ ที่ถูกผลักดันหลากหลายโครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีทีเอ็ม) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงวัชรพล-ทองหล่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยในขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอของบประมาณและการศึกษารายละเอียดของโครงการ รวมถึงรูปแบบการลงทุน ซึ่งโครงการทั้งหมดภาครัฐได้เร่งรัดดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น และเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่สามารถกำหนดเวลาได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทำให้ประเทศเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน



ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายของภาครัฐ

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีแดง	<p>ช่วงบางซื่อ - รังสิต 10 สถานี ระยะทาง 26.30 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2564 - เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 <p>ช่วงบางซื่อ - ดุสิต 3 สถานี ระยะทาง 15 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสาร เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2564 - เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 <p>ช่วงดุสิต - ศาลายา 4 สถานี ระยะทาง 14.8 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 - ปัจจุบัน รฟท. มีแผนเปิดประกวดราคาก่อสร้างโครงการในปี 2566 <p>ช่วงดุสิต - ศิริราช 3 สถานี ระยะทาง 5.7 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้รับอนุมัติโครงการจาก ครม. แล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2562 - ปัจจุบัน รฟท. มีแผนเปิดประกวดราคาก่อสร้างโครงการในปี 2566 <p>ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต 4 สถานี ระยะทาง 8.84 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562 - ปัจจุบัน รฟท. มีแผนเปิดประกวดราคาก่อสร้างโครงการในปี 2566 <p>ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทบทวนแบบการก่อสร้าง
สายสีน้ำตาล	<p>ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีงกุ่ม) 20 สถานี ระยะทาง 22.1 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 3 มกราคม 2562 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติให้ สนข. บรรจุแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีงกุ่ม) ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 1 - ปัจจุบันโครงการอยู่ในระหว่างพิจารณารายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) - คาดว่าจะเปิดประมูลภายในปี 2567 และคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2568 และเปิดให้บริการภายในปี 2571

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีม่วงส่วนต่อขยาย	<p>ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) 17 สถานี ระยะทาง 23.6 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - วันที่ 25 กรกฎาคม 2560 มติ ครม.อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) - รฟม. ได้ลงนามสัญญาก่อสร้างโยธา สัญญาที่ 1-6 เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2565 ดังนี้ <p>สัญญาที่ 1 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงเตาปูน - หอสมุดแห่งชาติ โดยกลุ่มกิจการร่วมค้า CKST-PL JOINT VENTURE ประกอบด้วย บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซีโนไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ชนะ</p> <p>สัญญาที่ 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงหอสมุดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า โดยกิจการร่วมค้า CKST-PL JOINT VENTURE</p> <p>สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ โดยกิจการร่วมค้า ITD – NWR MRT JOINT VENTURE</p> <p>สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง โดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)</p> <p>สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงดาวคะนอง - ครุฑ อาคารจอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard) และอาคารจอดแล้วจร (Park & Ride) โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>สัญญาที่ 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบรางตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - คาดว่าจะเปิดให้บริการประมาณปลายปี 2570
สายสีเทา	<p>ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ 39 สถานี ระยะทาง 39.91 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบัน กทม. อยู่ระหว่างการประชุมพิจารณาสรุปผลโครงการ และมีแนวโน้มในการโอนถ่ายโครงการคืนให้ รฟม. เป็นผู้ดำเนินการแทน เนื่องจากนโยบายของผู้ว่า กทม. นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ที่ต้องการแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้าง โดยเฉพาะการโอนถ่ายโครงการที่ไม่จำเป็นและซ้ำซ้อนคืนให้รัฐ และการแก้ปัญหานี้สินโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่กรุงเทพมหานครยังคงมีหนี้สินค้างจ่ายอยู่
สายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	<p>ระยะที่ 1 ช่วงบางนา - ธนาชิตี 12 สถานี ระยะทาง 14.6 กม.</p> <p>ระยะที่ 2 ช่วงธนาชิตี - สุวรรณภูมิใต้ 2 สถานี ระยะทาง 5.1 กม.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนทำการศึกษาและจัดทำรายงานการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (PPP)

(4) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจระบบราง

บริษัทได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างผู้ผลิตบัตรโดยสาร โดยการประกวดราคาเพื่อสรรหาว่าจ้างผู้ผลิตบัตรโดยสารด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม และตรวจสอบได้ ซึ่งที่ผ่านมาได้ว่าจ้างผู้ผลิตภายในประเทศเป็นหลัก

บริษัทออกรูปแบบตั๋วโดยสารรถไฟฟ้าให้ความหลากหลาย เพื่อให้ตรงกับการใช้งานและเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกและคุ้มค่าให้แก่ผู้ใช้บริการ อาทิ

- เหรียญโดยสาร เป็นเหรียญอัจฉริยะไร้สัมผัสสำหรับเดินทางเที่ยวเดียว
- บัตรโดยสารชนิดเติมเงิน เป็นบัตรโดยสารที่สามารถเติมมูลค่าลงในบัตรและสะสมมูลค่าไว้เพื่อใช้สำหรับเดินทางหลายเที่ยวในระบบรถไฟฟ้า
 - บัตรบุคคลทั่วไป (Adult Card) สำหรับบุคคลทั่วไป คิดอัตราค่าโดยสารปกติตามระยะทาง
 - บัตรนักเรียน นักศึกษา (Student Card) สำหรับนักเรียน (อายุไม่เกิน 23 ปี) จะมีส่วนลด 10% จากอัตราค่าโดยสารปกติทุกเที่ยวการเดินทาง
 - บัตรผู้สูงอายุ (Elder Card) สำหรับผู้สูงอายุ (อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป) จะมีส่วนลด 50% จากอัตราค่าโดยสารปกติทุกเที่ยวการเดินทาง
 - บัตรเด็ก (Child Card) สำหรับเด็กที่มีอายุไม่เกิน 14 ปี และมีความสูงเกิน 90 ซม. แต่ไม่เกิน 120 ซม. จะมีส่วนลด 50% จากอัตราค่าโดยสารปกติทุกเที่ยวการเดินทาง
 - บัตรโดยสารธุรกิจ และบัตรร่วมธุรกิจ เป็นบัตรที่ออกร่วมกับพันธมิตร การใช้งานเหมือนบัตรบุคคลทั่วไป

นอกจากนี้ บริษัทได้จัดโปรโมชั่นบัตรเที่ยวโดยสารรูปแบบต่าง ๆ ให้ความหลากหลายและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร สำหรับบัตรโดยสาร MRT PLUS และบัตรโดยสาร MRT ประเภทบุคคลทั่วไป เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการเดินทาง ดังนี้

ประเภท	รายละเอียด		
	จำนวนเที่ยว	ราคา (บาท)	เฉลี่ยต่อเที่ยว
PL Adult Pass	15 เที่ยว	450	30 บาท
	25 เที่ยว	700	28 บาท
	40 เที่ยว	1,040	26 บาท
	50 เที่ยว	1,100	22 บาท
	60 เที่ยว	1,200	20 บาท
BL Adult Pass	15 เที่ยว	450	30 บาท
	25 เที่ยว	700	28 บาท
	40 เที่ยว	1,040	26 บาท
	50 เที่ยว	1,250	25 บาท
ML Adult Pass	15 เที่ยว	810	54 บาท
	25 เที่ยว	1,300	52 บาท
	40 เที่ยว	2,000	50 บาท
	50 เที่ยว	2,250	45 บาท

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทแต่งตั้งให้บริษัทย่อยคือ บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (พื้นที่เชิงพาณิชย์สายสีน้ำเงิน) ประกอบด้วย การจัดหาและ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ การให้เช่าและบริการพื้นที่ร้านค้า การให้บริการพื้นที่จัดกิจกรรม การให้บริการพื้นที่ติดตั้งเครื่องให้บริการอัตโนมัติต่างๆ และการให้บริการและดูแลรักษาโครงข่ายโทรคมนาคม นอกจากนี้ BMN ยังได้ดำเนินการจัดหาพื้นที่สื่อโฆษณาและพื้นที่เช่าอื่นให้บริการแก่ลูกค้าที่สนใจ นอกเหนือจากพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่บริษัทได้รับสัมปทานจาก กทพ. และ รฟม.

(1) ลักษณะบริการ และการพัฒนานวัตกรรม

- **การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ**

สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ ดังนี้

- **ติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์**

อนุญาตให้บริษัทเอกชนติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรบนสายทางหลักและบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณต่างๆ เช่น หน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษหน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ สะดอม่อทางพิเศษ กำแพงกันตกของทางพิเศษ และบริเวณหน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ เป็นต้น

- **ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ**

จัดให้มีร้านค้าและห้องน้ำสาธารณะเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีรัช และอุดรรัช จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีนครินทร์ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประจักษ์ศิลปาคม บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอินขาเข้า และบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอินขาออก

- **ดำเนินธุรกิจอื่น ๆ**

อนุญาตให้บริษัทเอกชนที่เป็นคู่สัญญาของบริษัทในปัจจุบันใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

- **การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า**

บริษัทได้แต่งตั้งให้บริษัทย่อย คือ BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) แต่เพียงผู้เดียว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ**

จากการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่างๆ อาทิ การพัฒนาของเทคโนโลยี การเกิดโรคระบาด วิกฤตสงครามระหว่างประเทศรัสเซียและยูเครน ส่งผลให้ราคาพลังงานปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นต้นทุนสำคัญของปัจจัยการผลิตทุกประเภท ทำให้ราคาสินค้าและบริการปรับตัวสูงขึ้น ในขณะที่รายได้ของธุรกิจ หรือครัวเรือน ยังอยู่ในภาวะชะลอตัวจากสาเหตุสำคัญดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ และพฤติกรรมของผู้บริโภค หรือประชาชน ซึ่งต้องบริหารควบคุมค่าใช้จ่ายให้มีประสิทธิภาพ จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้ธุรกิจการให้บริการสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ทุกประเภท อาทิ Traditional Media สื่อโรงพยาบาล สื่อนอกบ้าน สื่อเคลื่อนที่ สื่อดิจิทัล เป็นต้น มีการแข่งขันสูงมากเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดในปีนี้

จากสถานการณ์ดังกล่าว การจัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ต้องดำเนินการให้สามารถตอบโจทย์ และรองรับความต้องการของลูกค้าได้อย่างเหมาะสมและคุ้มค่า ทั้งในเรื่องของการสร้างหรือเพิ่มการรับรู้สินค้าและบริการ การเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ รวมถึงภาพลักษณ์ขององค์กร เพื่อที่จะให้เกิดการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพสร้างความผูกพัน ความเชื่อมั่นไว้วางใจในสินค้าและบริการนั้นๆ และเกิดการตัดสินใจใช้สินค้าและบริการ

BMN จึงได้พัฒนาสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบนวัตกรรม การใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ และการใช้ความคิดสร้างสรรค์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงปรับปรุงรูปแบบสื่อดิจิทัลโดยสามารถเผยแพร่ในรูปแบบ 3D หรือการขยายขนาดสื่อโฆษณาที่อยู่ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT ให้มีขนาดใหญ่ ควบคู่ไปกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสื่อให้ทันสมัยในสถานีหลักที่มีจำนวนผู้ใช้บริการหนาแน่น และขยายไปสู่สถานีที่มีการพัฒนาของพื้นที่โดยรอบสถานีเช่น สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติ ศูนย์สิริกิติ์ เพื่อให้การสื่อสารเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจุดแข็งของสื่อโฆษณารถไฟฟ้า MRT ที่อยู่ในสภาพแวดล้อมแบบปิด และมีพื้นที่ขนาดใหญ่ สามารถพัฒนานวัตกรรม และลูกเล่น ความคิดสร้างสรรค์ได้หลากหลายภายใต้ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงพื้นที่สื่อโฆษณา (Connected Media) ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน ทำให้เกิดพลังของการสื่อสาร (Power of Communication) สร้างการรับรู้ให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า มีการส่งต่อภาพความประทับใจ (Impressive Sharing) เกิดภาพลักษณ์เชิงบวกบนสังคมออนไลน์ (Social Media) และเกิดความผูกพันต่อสินค้าและบริการ นอกจากนี้ BMN ยังได้ขยายพื้นที่สื่อโฆษณาในรูปแบบสื่อ Digital และสื่อ Static ไปอยู่ด้านบนของสถานีรถไฟฟ้าในบริเวณสำคัญต่าง ๆ ซึ่งทำให้การสื่อสารตราสินค้าและภาพลักษณ์องค์กรไปสู่กลุ่มเป้าหมายเพิ่มมากขึ้น

นอกเหนือจากกลยุทธ์การพัฒนาสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ แล้ว การร่วมมือกับพันธมิตร (Partner) เป็นอีกกลยุทธ์หนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการดำเนินธุรกิจในปัจจุบันและอนาคตให้มีการเติบโตแบบยั่งยืน BMN โดยร่วมกับพันธมิตร สร้างกิจกรรมการตลาด (Event Marketing) ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อเพิ่มจำนวนคนให้เข้ามาใช้บริการในระบบรถไฟฟ้า จะเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจเชิงพาณิชย์ในรถไฟฟ้า MRT

- ให้เข้าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า

แม้ว่าในปี 2565 สถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 จะผ่อนคลายลง ธุรกิจต่าง ๆ รวมถึงการเดินทางของประชาชนกลับมาใช้ชีวิตตามปกติ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT มีจำนวนเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับสถานการณ์ช่วงการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสดังกล่าว แต่ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าช่วงปกติ อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ในปีนี้การเปิดให้บริการพื้นที่ร้านค้าภายใน เมโทร มอลล์ (Metro Mall) ซึ่งประกอบด้วย สถานีกำแพงเพชร สวนจตุจักร พหลโยธิน ลาดพร้าว ศูนย์วัฒนธรรม พระราม 9 เพชรบุรี สุขุมวิท และคลองเตย เริ่มมีจำนวนผู้เข้ามาใช้บริการเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่ ร้านค้าภายในสถานีมีรายได้จากการขายสินค้าและบริการเพิ่มขึ้น นอกจากนี้การให้บริการพื้นที่กิจกรรมที่อยู่ทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ Metro Mall หรือพื้นที่เช่าบริเวณ Unpaid Area อาทิ สถานีพระราม 9 สถานีสวนจตุจักร สถานีเพชรบุรี สถานีหัวขวาง และสถานีอื่น ๆ เป็นต้น ได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการมากขึ้น ในลักษณะที่เป็น Organizer หรือเจ้าของธุรกิจโดยตรง ส่งผลให้บริษัทมีรายได้จากพื้นที่เช่าและบริการเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า โดยบริษัทใช้มาตรการการลดค่าเช่าและบริการกับร้านค้าบางกลุ่มเท่านั้นที่ยังคงได้รับผลกระทบอยู่

BMN ได้ดำเนินการปรับปรุงเปลี่ยนโฉมพื้นที่ Metro Mall สถานีพหลโยธิน ให้เป็น “Destination” รูปแบบ “Metro Art” โดยผสมผสานการใช้พื้นที่ระหว่าง พื้นที่แสดงผลงานทางศิลปะของศิลปินต่าง ๆ ศูนย์การเรียนรู้ทางศิลปะ และร้านค้าให้บริการ เพื่อตอบโจทย์รูปแบบการใช้ชีวิตของคนรุ่นใหม่ที่สนใจงานศิลปะมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาศูนย์การเรียนรู้ทางศิลปะให้กับนักเรียน นักศึกษา และประชาชนผู้สนใจ ซึ่งจะช่วยกระตุ้นให้เกิดการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT เพิ่มมากขึ้น ควบคู่ไปกับการดำเนินงานเพื่อประโยชน์สาธารณะในลักษณะเช่นเดียวกับสถานีคลองเตยที่ประชาชนสามารถเดินทางไปทำหนังสือเดินทางต่างประเทศได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

นอกจากนี้ BMN อยู่ระหว่างการศึกษาการเปิดให้บริการพื้นที่ metro mall สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติ ศูนย์สิริกิติ์ เนื่องจากปัจจุบันศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ได้เปิดให้บริการแล้วตั้งแต่เดือนกันยายน 2565 ส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการที่สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์สูงขึ้นมาก

- ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

บริษัทเป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่สอง ประเภทมีโครงข่ายเป็นของตนเอง จากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ได้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพคุณภาพการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ภายในโครงข่ายไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โดยการติดตั้งโครงข่ายอุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมเพื่อรับส่งกระจายสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่รองรับการให้บริการเทคโนโลยี 5G ที่สถานีใต้ดินรวมทั้งสิ้น 22 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ทั้งภายในสถานีและในอุโมงค์รถไฟฟ้า สามารถรองรับคลื่นความถี่ที่ใช้บริการในปัจจุบัน อาทิ 700 MHz, 850 MHz, 900 MHz, 1800 MHz, 2100 MHz, 2300 MHz และ 2600 MHz ที่สำนักงาน กสทช. ดำเนินการให้ใบอนุญาตกับภาคเอกชน ส่งผลให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT สามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร หรือติดต่อสื่อสารผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ทุกช่วงเวลาของการเดินทาง แม้ว่าจะอยู่ในสถานีใต้ดิน

นอกจากนี้ บริษัทยังให้บริการพื้นที่เช่าบนสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย สถานียกระดับ (Elevated Station) จำนวน 15 สถานี กับผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ ติดตั้งอุปกรณ์กระจายสัญญาณ เพื่อให้บริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT

(2) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

• นโยบายการตลาดของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

กลุ่มเป้าหมายของธุรกิจสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในรถไฟฟ้า MRT คือ เจ้าของสินค้าและบริการที่มีกลุ่มเป้าหมายคือกลุ่มผู้บริการในรถไฟฟ้า MRT อาทิ กลุ่มคนทำงานภาครัฐ และบริษัทเอกชน นักเรียน นักศึกษา ผู้ประกอบอาชีพอิสระ เป็นต้น โดยเจ้าของสินค้าและบริการจะใช้งบประมาณซื้อสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อวัตถุประสงค์หลัก ๆ คือ การเพิ่มยอดขาย การสร้างการรับรู้ ภาพลักษณ์ สินค้าและบริการ และภาพลักษณ์องค์กร

สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในรถไฟฟ้า MRT ถูกวางในตำแหน่งที่มีผู้ใช้บริการเดินผ่านตั้งแต่เริ่มเข้าสู่การใช้บริการสถานีรถไฟฟ้า บริเวณทางขึ้น-ลง ไปจนถึงชั้นชานชาลา และเข้าสู่ขบวนรถไฟฟ้าไปถึงจุดหมาย โดยผ่านการศึกษาวิเคราะห์ว่าพื้นที่ในสถานีรถไฟฟ้าหรือในขบวนรถไฟฟ้าเหมาะสมกับสื่อประเภทสื่อนิ่ง (Static Media) อาทิ สติกเกอร์ติดผนังบริเวณที่มีผู้ใช้บริการเดินผ่าน เป็นต้น หรือสื่อเคลื่อนไหว (Dynamic Media) ประเภทจอดิจิทัลในรูปแบบต่างๆ เพื่อจะทำให้การใช้สื่อโฆษณาของลูกค้าเกิดประโยชน์หรือประสบความสำเร็จ นอกจากนี้ BMN ยังมีการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ ลูกเล่น นวัตกรรม รวมถึงการใช้เทคโนโลยีต่างๆ เข้ามาประกอบเพื่อให้สื่อโฆษณานั้นมีความน่าสนใจ แปลกใหม่ สร้างความประทับใจให้กับผู้บริโภคหรือกลุ่มเป้าหมายของลูกค้าได้ ซึ่งสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในรถไฟฟ้า MRT ไม่ได้เป็นเพียงแค่พื้นที่เพื่อให้ลูกค้าส่งข้อมูลข่าวสารเท่านั้น แต่ยังทำหน้าที่เล่าเรื่องราว สินค้าและบริการ หรือภาพลักษณ์องค์กร ผ่านสื่อโฆษณาที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่เชื่อมโยงการใช้บริการแต่ละช่วงของการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รูปแบบการซื้อสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ของบริษัท ประกอบด้วย การซื้อสื่อผ่านผู้แทนซื้อสื่อโฆษณา (Agency) ซึ่งจะเป็นตัวแทนของเจ้าของสินค้าและบริการ ในการวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมาย สื่อโฆษณาในทำเลต่างๆ เพื่อให้ตอบโจทย์การโฆษณาของเจ้าของสินค้าและบริการมากที่สุด โดยกลุ่มนี้เป็นกลุ่มใหญ่ที่สุดมีสัดส่วนประมาณ ร้อยละ 60 และอีกกลุ่มคือ เจ้าของสินค้าและบริการ มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 40 ซึ่ง BMN จะดำเนินการศึกษาทำความเข้าใจคุณสมบัติคุณลักษณะของสินค้าและบริการ วัตถุประสงค์ของการโฆษณา และกลุ่มเป้าหมาย เพื่อร่วมให้ข้อมูลแก่ ผู้แทนซื้อสื่อโฆษณา หรือเจ้าของสินค้า และบริการ ในการเลือกใช้สื่อโฆษณาที่จะเกิดประโยชน์ หรือประสบความสำเร็จ โดยกลุ่มสินค้าและบริการที่ใช้สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT 5 อันดับแรกประกอบด้วย กลุ่มบัตรเครดิต/บัตรเดบิต รองลงมาเป็นกลุ่มโทรคมนาคม (โทรศัพท์เคลื่อนที่) กลุ่มเครื่องดื่ม (ไม่มีแอลกอฮอล์) กลุ่มเว็บไซต์ และกลุ่มสินค้าบำรุงผิวตามลำดับ

การดำเนินงานของบริษัท ยึดหลักการว่า ลูกค้าคือ “พันธมิตร” (Partners) ที่สำคัญ ลูกค้าประสบความสำเร็จได้รับความพึงพอใจ บริษัทก็บรรลุเป้าหมาย ดังนั้น นโยบายการตลาดของบริษัท คือ “การพัฒนาคุณภาพการให้บริการแก่ลูกค้าให้ดียิ่งขึ้น ๆ ไป”

- ให้เข้าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT

รูปแบบการพัฒนาพื้นที่เช่าและบริการภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT (Metro Mall) มุ่งเน้นเรื่องการให้บริการต่อผู้โดยสาร โดยให้ความสำคัญกับสินค้าและบริการที่สามารถตอบสนองต่อวิถีชีวิต (Life Style) และสร้างความสุขในการเดินทาง (Happy Journey) ซึ่งมีการออกแบบให้สามารถเป็นจุดพักคอย สภาพแวดล้อมสะอาด สวยงาม ปลอดภัย และมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่าง Free Wi-Fi ให้บริการแก่ผู้โดยสารหรือประชาชนที่เข้ามาใช้บริการภายใน Metro Mall

จากสถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่มีต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2563 ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่ใน Metro Mall ยังคงเป็นพันธมิตรที่ต่อเนื่องมาโดยตลอด บริษัทคำนึงถึงการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการในพื้นที่เช่า ในปี 2565 แม้ว่าสถานการณ์การระบาดเชื้อไวรัสจะผ่อนคลายลง ธุรกิจสามารถกลับมาดำเนินการได้ตามปกติ จำนวนผู้โดยสารและผู้เข้ามาใช้บริการใน Metro Mall มีจำนวนเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผลการดำเนินธุรกิจดีขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเกิดการระบาดรุนแรง แต่ก็ยังมีจำนวนผู้เข้ามาใช้บริการต่ำกว่าช่วงก่อนเกิดการระบาดของเชื้อไวรัส ซึ่งบริษัทยังคงสนับสนุนช่วยเหลือผู้ประกอบการบางกลุ่ม ได้แก่ การให้ส่วนลดค่าเช่าและบริการพื้นที่การขยายระยะเวลาการชำระค่าเช่าและบริการ ตลอดจนจัดกิจกรรมการตลาดส่งเสริมกระตุ้นให้มีจำนวนผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น

BMN มุ่งเน้นการทำการตลาดร่วมกับผู้ประกอบการ สร้างกิจกรรมการตลาดเพื่อช่วยสนับสนุนส่งเสริมให้พื้นที่เช่าและบริการมีความคึกคัก น่าสนใจ มีสีสัน มีชีวิตชีวา สร้างความสุขให้กับผู้โดยสาร รวมถึงสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับพื้นที่

นอกจากนี้ บริษัทยังเดินหน้าต่อเนื่องในการพัฒนา Metro Mall จัดหารูปแบบที่เป็นเอกลักษณ์ในสถานีที่เหมาะสม เพื่อทำให้พื้นที่ในสถานีรถไฟฟ้าสามารถสร้างความสุขในการเดินทางให้กับผู้ใช้บริการ ให้โอกาสกับกลุ่มที่มีความสนใจเฉพาะ และสร้างพื้นที่การเรียนรู้ให้กับนักเรียน นักศึกษา และประชาชน เช่น Metro Mall สถานีพหลโยธินที่พัฒนาในรูปแบบ “Metro Art”

- ให้บริการและดูแลรักษาโครงข่ายโทรคมนาคม

การบริการผู้โดยสารให้สามารถใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่อย่างมีประสิทธิภาพและคุณภาพที่ดีในขณะเดินทางเป็นอีกภารกิจหนึ่งของบริษัทที่ให้ความสำคัญ โดยบริษัทมีทีมงานที่เชี่ยวชาญเฉพาะดูแลรักษาโครงข่ายโทรคมนาคม อีกทั้งยังปฏิบัติงานร่วมกับทีมเชี่ยวชาญของผู้ให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ซึ่งได้รับใบอนุญาตจากสำนักงาน กสทช. ตรวจสอบคุณภาพสัญญาณการให้บริการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งทำให้ผู้โดยสารสามารถใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT ได้ตลอดทุกช่วงของการเดินทาง

• ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

แม้ว่าในปี 2565 สถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 จะผ่อนคลายลงการดำเนินธุรกิจกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ธุรกิจการท่องเที่ยวเริ่มฟื้นตัว แต่ยังมีบางธุรกิจที่ยังได้รับผลกระทบอยู่ อย่างไรก็ตาม ภาวะเศรษฐกิจของประเทศยังคงเผชิญกับปัญหาภาวะเงินเฟ้อ เนื่องจากวิกฤตราคาพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง สืบเนื่องจากปัญหาสำคัญคือ วิกฤตสงครามระหว่างประเทศรัสเซีย และยูเครน ทำให้ต้นทุนการประกอบธุรกิจสูงขึ้น ราคาสินค้าและบริการปรับตัวเพิ่มขึ้น จากสถานการณ์ดังกล่าว ส่งผลต่อภาคเอกชนและครัวเรือนต้องบริหารค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ การใช้งบประมาณด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์ จะมีการประเมินความคุ้มค่าและได้รับประโยชน์กลับมากที่สุด

ภาวะอุตสาหกรรมโฆษณาในช่วงเดือนมกราคมถึงตุลาคม 2565 สื่อที่มีอัตราการเติบโตสูงขึ้น ได้แก่ สื่อโรงภาพยนตร์ สื่อเคลื่อนที่ สื่อ In store และสื่อนอกบ้าน ส่วนสื่อที่มีอัตราการเติบโตลดลง คือ สื่อเคเบิล และหนังสือพิมพ์ ซึ่งภาพรวมภาวะอุตสาหกรรมโฆษณามีอัตราการเติบโตร้อยละ 10 (ที่มา : Nielsen) เมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันกับปีก่อนหน้า แต่ภาพการณ์แข่งขันสูงขึ้นมาก ซึ่งจะเห็นได้จากการใช้โปรโมชั่น (Promotion) ลดราคามากกว่าร้อยละ 50 หรือการแถมต่าง ๆ เพื่อรักษาลูกค้าเดิมของบริษัท ดึงฐานลูกค้าใหม่เข้ามา

แนวโน้มภาวะอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในปี 2566 ยังคงต้องเผชิญกับความเสี่ยงเรื่องความขัดแย้งระดับโลกของ “สงครามรัสเซีย-ยูเครน” ส่งผลให้ราคาพลังงานทั้งโลกพุ่งสูงขึ้น ตามมาด้วยวัตถุดิบ ภาวะเงินเฟ้อ และดอกเบี้ยปรับตัวสูงขึ้น มีผลต่ออัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยและทั่วโลก ส่งผลถึงภาวะอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาที่มีทิศทางการเติบโตไปในทางเดียวกับอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ คาดว่าในปี 2566 การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณายังคงมีความรุนแรงอยู่ และคงมีการใช้ Promotion ต่างๆ เพื่อรักษา หรือเพิ่มส่วนแบ่งการตลาด นอกจากนี้ การจัดหาบริการอื่น หรือการเป็นพันธมิตรที่ร่วมกันดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ช่วยส่งเสริมธุรกิจของลูกค้าจะเป็นอีกกลยุทธ์หนึ่งที่จะนำมาใช้มากขึ้นในปีหน้า เพื่อให้ลูกค้าเห็นถึงความคุ้มค่าในการใช้งบประมาณ และเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้าในระยะยาว

- พื้นที่ให้เช่าและบริการ

ธุรกิจการให้เช่าและบริการพื้นที่ในปี 2565 ได้แก่ Enclosed Mall, Community Mall, Department Store, On-Site Retail, Super Store มีสัญญาณปรับตัวดีขึ้นอย่างช้า ๆ หลังจากสถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 ผ่อนคลายลง ประชาชนมีความมั่นใจในการใช้ชีวิตนอกบ้านมากขึ้น จำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของภาครัฐ ทำให้เศรษฐกิจของประเทศเริ่มฟื้นตัว ส่งผลให้ความต้องการพื้นที่ค้าปลีกเพิ่มขึ้นตาม คาดว่าจะปรับเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 2-3% (ที่มา : รายงานวิจัยกรุงศรี กันยายน 2565)

Metro Mall ในสถานีรถไฟฟ้า MRT เป็นลักษณะพื้นที่เฉพาะ เพื่อให้บริการแก่กลุ่มเป้าหมายหลักคือ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งได้รับผลกระทบโดยตรงจากสถานการณ์การระบาดรุนแรงของเชื้อ COVID-19 ทั้งในด้านจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงและธุรกิจปิดให้บริการตามมาตรการของภาครัฐ ทั้งนี้ในปี 2565 จำนวนผู้โดยสารเริ่มปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ธุรกิจสามารถให้บริการได้ตามปกติแล้ว การให้บริการพื้นที่เช่าและบริการเริ่มมีการปรับตัวดีขึ้น แม้ว่าจะมีผู้ประกอบการบางรายยังคงได้รับผลกระทบอยู่บ้างจากจำนวนผู้โดยสารที่ยังไม่กลับเข้าสู่ภาวะก่อนช่วงเกิดการระบาด หรือ บางรายออกจากพื้นที่ไป แต่ก็มีผู้ประกอบการรายใหม่สนใจเข้ามาใช้พื้นที่ และพื้นที่กิจกรรมก็กลับมาคึกคักอีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ บริษัทยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่ Metro Mall ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และผู้ประกอบการในพื้นที่อำนวยความสะดวก มาตรการความปลอดภัย รักษาภาพลักษณ์และความสัมพันธ์ที่ดี เพื่อเป็นพันธมิตรที่ดีในระยะยาว

• ให้บริการและดูแลรักษาโครงข่ายโทรคมนาคม

อุตสาหกรรมการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ในประเทศจะมีผู้ประกอบการภาครัฐและเอกชนที่ได้รับใบอนุญาตจากสำนักงาน กสทช. ซึ่งจะมีการแข่งขันกันให้บริการประชาชนในด้านคุณภาพ และอัตราค่าบริการ ภายใต้การกำกับดูแลจากสำนักงาน กสทช.

การให้บริการและดูแลรักษาโครงข่ายโทรคมนาคมของบริษัท คือการจัดเตรียมโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพและคุณภาพ ให้บริการแก่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ ดังนั้น การแข่งขันกันของธุรกิจในเรื่องคุณภาพการให้บริการ จะมีผลทำให้บริษัทต้องดูแลบำรุงรักษาโครงข่ายโทรคมนาคมของบริษัทให้เป็นไปตามมาตรฐานตามที่ได้กำหนดไว้กับสำนักงาน กสทช. และลูกค้า

(3) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

• ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

บริษัทเป็นผู้ได้รับสัมปทานจาก รฟม. ในการให้บริการเดินรถและพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งบริษัทเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในด้าน 1) จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม และ 4) กิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่น โดยมีบริษัท แบงค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด เป็นผู้แทนดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์

สำหรับในส่วนของการทางพิเศษนั้น บริษัทและบริษัทย่อย (NECL) ได้ให้เอกชนเข้าพื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งให้เช่าพื้นที่ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่น ๆ อาทิ ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

(4) ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ดังนี้



ทั้งนี้ รายการทรัพย์สินหลักของบริษัทและบริษัทย่อยตามที่แสดงข้างต้น สามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัท ดังนี้

4.1.1 อาคารและอุปกรณ์

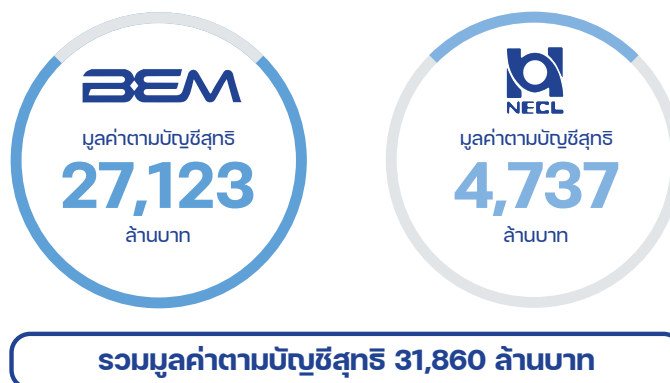
มูลค่าตามบัญชีของอาคารและอุปกรณ์แยกตามรายบริษัท ดังนี้

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
BEM	325	เจ้าของ *	ไม่มี
NECL	2	เจ้าของ *	ไม่มี
BMN	11	เจ้าของ	ไม่มี
รวม	338		

หมายเหตุ: * บริษัทและบริษัทย่อยเข้าพื้นที่อาคารเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ สำหรับอาคารที่ใช้ในการปฏิบัติงาน บริษัทและบริษัทย่อยได้สิทธิในการใช้อาคารซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ให้สัมปทานตามเงื่อนไขสัญญา

4.1.2 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน เป็นต้นทุนในการก่อสร้างทางพิเศษและตัดจำหน่ายตามลักษณะการใช้ประโยชน์ภายในระยะเวลาสัมปทาน มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน แยกตามรายบริษัท ดังนี้



เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัท NECL และ กทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทาง ด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) โดยมีกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 15 ปี 8 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 และสามารถต่อระยะเวลาออกไปได้ตามสิทธิที่เหลือในสัญญาเดิม

สาระสำคัญของการแบ่งรายได้และต่อขยายระยะเวลาสัมปทานตามสัญญา (ฉบับแก้ไข)

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

หมายเหตุ: * ระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม

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

4.1.3 สิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

สิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และการติดตั้งปรับปรุงอุปกรณ์เพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และตัดจำหน่ายตามลักษณะการใช้ประโยชน์ภายในระยะเวลาสัมปทาน มูลค่าตามบัญชีของสิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน แยกตามรายบริษัท ดังนี้



4.2 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีเงินลงทุนในบริษัทย่อย มูลค่าตามบัญชี ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 768 ล้านบาท เป็นเงินลงทุนใน NECL 154 ล้านบาท และเงินลงทุนใน BMN 614 ล้านบาท รายละเอียดของบริษัทย่อยตามเอกสารแนบ 4

บริษัทกำหนดนโยบายการลงทุน ดังนี้

- เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่อง ใกล้เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัท เพื่อเสริมสร้างโอกาส และผลตอบแทนระยะยาว เสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัท
- เป็นการลงทุนในโครงการหรือซื้อหุ้นสามัญของบริษัทผู้ดำเนินโครงการในลักษณะการลงทุนระยะยาว
- สัดส่วนการลงทุนตามสัดส่วนขั้นต่ำที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน
- ไม่ลงทุนในโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของสังคม

(5) งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

-ไม่มี-

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



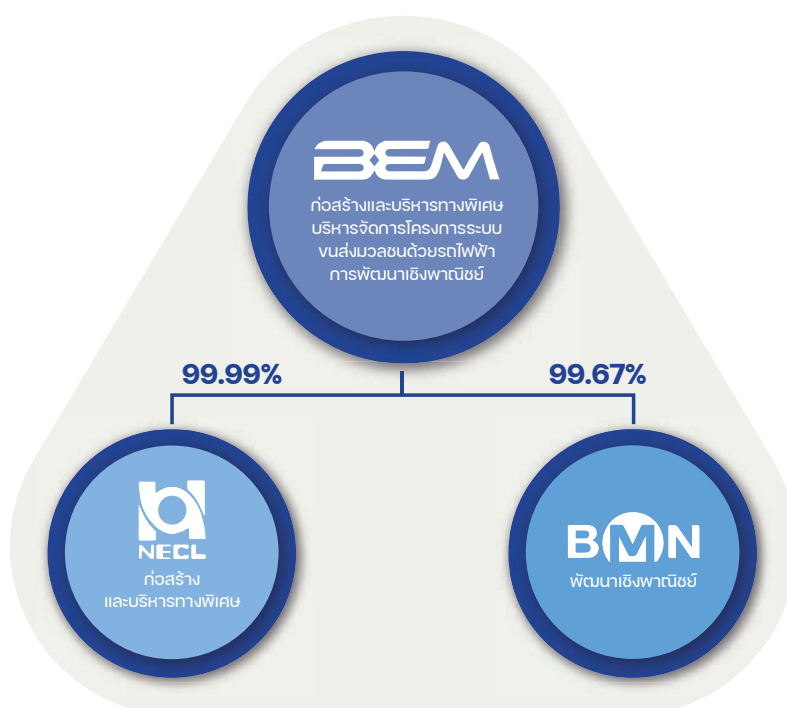
1.3.1 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

1. นโยบายการแบ่งการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่ม

บริษัทมีการลงทุนในบริษัทย่อย 2 แห่ง คือ NECL และ BMN โดยมีลักษณะการดำเนินงาน ดังนี้

1. NECL เป็นบริษัทที่สร้างขึ้นเพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา ตามสัญญาสัมปทานโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด
2. BMN เป็นบริษัทที่สร้างขึ้นเพื่อดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานที่บริษัทมีอยู่ทั้งในระบบรถไฟฟ้า และทางพิเศษ

2. แผนภาพแสดงโครงสร้างการถือหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565



3. การถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company)

-N/A-

4. นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

บริษัท	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
ประกอบธุรกิจ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ทุนจดทะเบียน จำนวนหุ้น	Northern Bangkok Expressway Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “NECL”) ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา 587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท หุ้นสามัญจำนวน 294 ล้านหุ้น หุ้นบุริมสิทธิจำนวน 306 ล้านหุ้น
สัดส่วนการถือหุ้น โทรศัพท์ โทรสาร	ร้อยละ 99.99 0 2641 4647 0 2641 4646
บริษัท	บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด
ประกอบธุรกิจ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ทุนจดทะเบียน จำนวนหุ้น	Bangkok Metro Networks Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “BMN”) จัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ พัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าและทางพิเศษ 832 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 254 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 254 ล้านบาท หุ้นสามัญจำนวน 25.4 ล้านหุ้น
สัดส่วนการถือหุ้น โทรศัพท์ โทรสาร เว็บไซต์	ร้อยละ 99.67 0 2690 8200 0 2690 8212 www.bmn-mrt.com
บริษัท	บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)
ประกอบธุรกิจ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ทุนจดทะเบียน จำนวนหุ้น	TTW Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “TTW”) ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค และ ลงทุนในบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น 30/130 หมู่ที่ 12 ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ตำบลไร่ขิง อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม 73210 3,990 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,990 ล้านบาท หุ้นสามัญจำนวน 3,990 ล้านหุ้น
สัดส่วนการถือหุ้น โทรศัพท์ โทรสาร เว็บไซต์	ร้อยละ 18.47 0-2019-9490-3, 0-2019-9484-9 0 2420 6064 www.ttwplc.com
บริษัท	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)
ประกอบธุรกิจ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ทุนจดทะเบียน จำนวนหุ้น	CK Power Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “CKP”) ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า จากพลังงานประเภทต่าง ๆ 587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุทธิสารวิจิตร แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 9,240 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 8,129 ล้านบาท หุ้นสามัญจำนวน 9,240 ล้านหุ้น
สัดส่วนการถือหุ้น โทรศัพท์ โทรสาร เว็บไซต์	ร้อยละ 16.82 0 2691 9720 0 2691 9723 www.ckpower.co.th

1.3.2 บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

-ไม่มี-

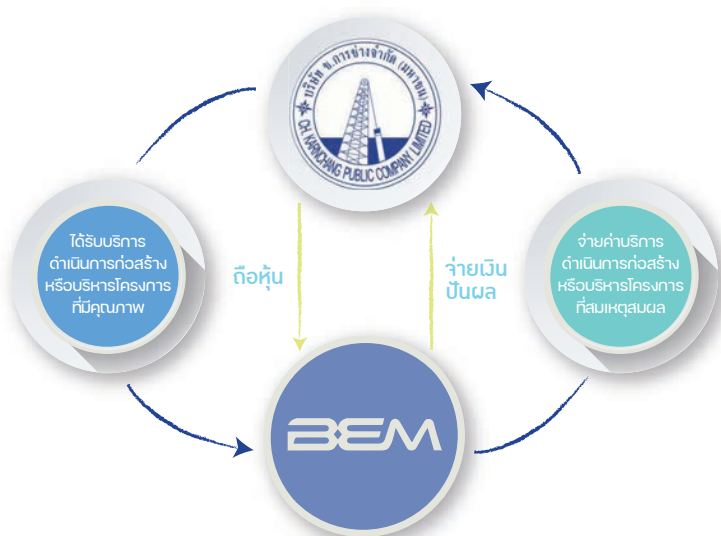
1.3.3 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทมีบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“CK”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 CK ถือหุ้นอยู่ในบริษัทจำนวน 4,947,389,484 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 32.37 ของทุนชำระแล้วของบริษัท โดยในอดีตจนถึงปัจจุบัน บริษัทได้มีการว่าจ้าง CK เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการ เนื่องจาก CK เป็นบริษัทรับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีศักยภาพ มีความรู้ความชำนาญ และมีประสบการณ์ด้านงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้า รวมถึงอุปกรณ์งานระบบต่าง ๆ เป็นอย่างดี นอกจากนี้ CK ยังมีประสบการณ์ใน

การดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey สามารถส่งมอบงานที่มีคุณภาพภายในกำหนดเวลา อีกทั้งยังเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้ CK มีความรับผิดชอบและความมุ่งมั่นที่จะดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ดังนั้น ในอนาคตจึงมีโอกาที่บริษัทจะว่าจ้าง CK เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือผู้บริหารโครงการ ในการเข้าทำรายการกับ CK ซึ่งเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของบริษัทนั้น บริษัทได้ปฏิบัติตามนโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัทอย่างเคร่งครัด

ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่



1.3.4 ผู้ถือหุ้น

1. รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่ 10 รายแรก ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2565 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งล่าสุด มีดังนี้

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1.	กลุ่มบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ⁽¹⁾	5,067,049,436	33.15
2.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,256,259,584	8.22
3.	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	971,447,811	6.36
4.	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	815,356,075	5.33
5.	สำนักงานประกันสังคม	535,297,600	3.50
6.	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	400,531,149	2.62
7.	นายวิชัย วชิรพงศ์	316,825,657	2.07
8.	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	303,448,709	1.99
9.	STATE STREET EUROPE LIMITED	219,186,556	1.43
10.	นายมิน ธียรร	160,000,000	1.05
ยอดรวม		10,045,402,577	65.72
อื่น ๆ		5,239,597,423	34.28
รวมทั้งสิ้น		15,285,000,000	100.00

หมายเหตุ:

(1) กลุ่ม ช.การช่าง ถือหุ้นในบริษัทร้อยละ 33.15 ของทุนชำระแล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่ม ช.การช่าง	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ⁽²⁾	4,947,389,484	32.37
2. บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด ⁽³⁾	119,659,952	0.78
	<u>5,067,049,436</u>	<u>33.15</u>

(2) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ("CK") ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทั่วไป และมีกลุ่มตรีวิศเวทย์ ถือหุ้นร้อยละ 33.84 ของทุนชำระแล้ว (ข้อมูล ณ วันที่ 29 สิงหาคม 2565) โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มตรีวิศเวทย์	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ⁽⁴⁾	241,512,365	14.258
2. บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด ⁽⁵⁾	189,396,530	11.181
3. บริษัท ซี.เค.ออฟฟิศ ทาวเวอร์ จำกัด ⁽⁶⁾	86,048,212	5.080
4. นางโสภิตา ตรีวิศเวทย์	15,383,225	0.908
5. นายปลิว ตรีวิศเวทย์	11,231,497	0.663
6. นางสาวเกษม ตรีวิศเวทย์	6,061,142	0.358
7. นางปราณี ทองกิตติกุล	4,614,342	0.272
8. นายณัฐวุฒิ ตรีวิศเวทย์	3,465,785	0.205
9. นางสาวลัษณัฐ ตรีวิศเวทย์	3,177,484	0.187
10. นางสาวสุภามาส ตรีวิศเวทย์	2,700,000	0.159
11. นายสิทธิเดช ตรีวิศเวทย์	2,000,000	0.118
12. นายกฤษดา ตรีวิศเวทย์	1,366,145	0.081
13. นายกฤษ ตรีวิศเวทย์	1,363,070	0.080
14. นายภูวนศวรรค์ ตรีวิศเวทย์	1,129,855	0.067
15. นายธนวัฒน์ ตรีวิศเวทย์	1,000,000	0.059
16. นางสาวกัณต์ธนา ตรีวิศเวทย์	973,600	0.058
17. นางสาวธนัชสรค์ ตรีวิศเวทย์	780,040	0.046
18. นางสาวสวรรยา ตรีวิศเวทย์	600,025	0.035
19. นายประเสริฐ ตรีวิศเวทย์	204,285	0.012
20. นายพรหมพล ตรีวิศเวทย์	105,000	0.006
21. นางสาวณัฐ ตรีวิศเวทย์	100,000	0.006
22. นางสาวสุรฐา ตรีวิศเวทย์	61,100	0.004
23. นางบังอร ตรีวิศเวทย์	20,000	0.001
24. นางสาวศิราภรณ์ ตรีวิศเวทย์	10,000	0.001
25. นางชฎานิช ตรีวิศเวทย์	1,742	0.000
	<u>573,305,444</u>	<u>33.844</u>

ผู้ถือหุ้นสามารถดูข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติมของ CK ในแบบ 56-1 One Report ได้จาก Website ของสำนักงาน ก.ล.ต. (www.sec.or.th) หรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (www.set.or.th)

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

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

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

(6) บริษัท ซี.เค.ออฟฟิศ ทาวเวอร์ จำกัด ประกอบธุรกิจลงทุน และที่ปรึกษา มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 3,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 750,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตรีวิศเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 1,875,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 62.50

2. ข้อตกลงระหว่างผู้ถือหุ้นใหญ่ (Shareholders' Agreement)

-ไม่มี-

1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

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

1.4.2 ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2565 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depository Receipt หรือ NVDR จำนวน 1,143,341,030 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 7.48 ของจำนวนหุ้นบริษัททั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าวมีสิทธิในการรับเงินปันผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับจากบริษัท แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย www.set.or.th/nvdr

1.5 การออกหุ้นกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอน จำนวน 41,585 ล้านบาท ทั้งนี้ หุ้นกู้ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ “A-” แนวโน้มอันดับเครดิต “คงที่” จัดอันดับโดย บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2565 โดยรายละเอียดสำคัญของหุ้นกู้ สรุปดังนี้

หุ้นกู้	วันที่ออก	วันครบกำหนด	อายุ	จำนวน (ล้านบาท)	อัตรา ดอกเบี้ยต่อปี	เงื่อนไข
BEM236A	24 มิ.ย. 59	24 มิ.ย. 66	7 ปี	2,000	3.00 %	-
BEM266A	24 มิ.ย. 59	24 มิ.ย. 69	10 ปี	3,335	3.30 %	-
BEM286A	24 มิ.ย. 59	24 มิ.ย. 71	12 ปี	2,750	3.61 %	-
BEM286B	11 ส.ค. 59	24 มิ.ย. 71	12 ปี	500	3.61 %	-
BEM250A	21 ต.ค. 59	21 ต.ค. 68	9 ปี	2,500	3.78 %	-
BEM270A	21 ต.ค. 59	21 ต.ค. 70	11 ปี	3,000	3.95 %	-
BEM249A	7 ก.ย. 60	7 ก.ย. 67	7 ปี	3,000	3.10 %	-
BEM234A	5 เม.ย. 61	5 เม.ย. 66	5 ปี	3,500	2.46 %	-
BEM254A	5 เม.ย. 61	5 เม.ย. 68	7 ปี	3,500	3.01 %	-
BEM245A	9 พ.ค. 62	9 พ.ค. 67	5 ปี	2,000	3.18 %	-
BEM265A	9 พ.ค. 62	9 พ.ค. 69	7 ปี	1,000	3.59 %	-
BEM295A	9 พ.ค. 62	9 พ.ค. 72	10 ปี	1,000	3.84 %	-
BEM246A	10 มิ.ย. 63	10 มิ.ย. 67	4 ปี	1,000	2.88 %	-
BEM306A	10 มิ.ย. 63	10 มิ.ย. 73	10 ปี	1,300	3.50 %	-
BEM326A	10 มิ.ย. 63	10 มิ.ย. 75	12 ปี	700	3.78 %	ผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ ณ วันครบรอบ 5 ปี นับจากวันที่ออกหุ้นกู้ หรือในวันใด ๆ หลังจากนั้น
BEM244A	28 เม.ย. 64	28 เม.ย. 67	3 ปี	2,000	1.56 %	-
BEM264A	28 เม.ย. 64	28 เม.ย. 69	5 ปี	2,000	2.24 %	-
BEM284A	28 เม.ย. 64	28 เม.ย. 71	7 ปี	1,000	2.91 %	-
BEM314A	28 เม.ย. 64	28 เม.ย. 74	10 ปี	1,000	3.33 %	-
BEM259A	5 ก.ย. 65	5 ก.ย. 68	3 ปี	1,000	2.76 %	-
BEM279A	5 ก.ย. 65	5 ก.ย. 70	5 ปี	1,500	3.33 %	-
BEM329A	5 ก.ย. 65	5 ก.ย. 75	10 ปี	1,000	4.01 %	-
BEM349A	5 ก.ย. 65	5 ก.ย. 77	12 ปี	1,000	4.15 %	-
รวม				41,585		

1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

1. นโยบายการจ่ายปันผลของบริษัท

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้างและภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุน ตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่า บริษัทมีกำไรและกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

การจ่ายเงินปันผลของบริษัทที่ผ่านมา มีดังนี้

การจ่ายเงินปันผล จากการดำเนินงาน	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	จ่ายเงินปันผล หุ้นละ (บาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)		กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท)		% เงินปันผล ต่อกำไรสุทธิ	
			งบเฉพาะ กิจการ	งบการเงิน รวม	งบเฉพาะ กิจการ	งบการเงิน รวม	งบเฉพาะ กิจการ	งบการเงิน รวม
ปี 2560								
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,442	1,425				
- งวดครึ่งปีหลัง	1,070	0.07	1,533	1,698				
รวมปี 2560	1,987	0.13	2,975	3,123	0.20	0.20	67%	64%
ปี 2561								
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,695	1,714				
- งวดครึ่งปีหลัง	1,376	0.09	1,412	3,603				
รวมปี 2561	2,293	0.15	3,107	5,317	0.20	0.35	74%	43%
ปี 2562								
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,626	3,977				
- งวดครึ่งปีหลัง	1,376	0.09	1,298	1,458				
รวมปี 2562	2,293	0.15	2,924	5,435	0.19	0.36	79%	42%
ปี 2563	1,529	0.10	1,698	2,051	0.11	0.13	90%	75%
ปี 2564	1,223	0.08	772	1,010	0.05	0.07	158%	121%
ปี 2565 ⁽¹⁾	1,834	0.12	2,313	2,436	0.15	0.16	79%	75%

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566

2. นโยบายการจ่ายปันผลของบริษัทย่อย

NECL และ BMN มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลในอัตราประมาณร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิหลังหักเงินสำรองต่าง ๆ ตามกฎหมาย ซึ่งพิจารณาจากผลการประกอบการในรอบปีบัญชีของงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันสิ้นรอบปีบัญชี และตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทย่อยเห็นสมควร



2. การบริหาร

จัดการความเสี่ยง

2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัทมีดังนี้

2.2.1 ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ปัจจัยความเสี่ยงในปัจจุบัน

- ความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานกับหน่วยงานภาครัฐ

บริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กทพ. และ รฟม. อาจไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาสัมปทาน เนื่องจากนโยบายภาครัฐ ซึ่งทำให้บริษัทอาจต้องเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติงาน หรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ความไม่แน่นอนของเสถียรภาพทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงการบริหารงานของภาครัฐจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามากำกับดูแล ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย กฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อเงื่อนไขตามสัญญาที่กำหนดไว้แล้ว แต่ กทพ. หรือ รฟม. อาจไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญา หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัทปฏิบัติที่นอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง

ทั้งนี้ บริษัทได้สร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกัน รวมทั้งติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ และทบทวนแผนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผลและได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท โดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารกิจการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยเป็นส่วนที่เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสมในระดับนโยบาย และฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบริษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ในการติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ

บริษัทกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน และมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา โดยนโยบายการบริหารความเสี่ยงเปิดเผยไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท www.bemplc.co.th

- **ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ**

บริษัทดำเนินธุรกิจการให้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ดังนั้น รายได้หลักของบริษัทจะมาจากค่าผ่านทางค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งอาจถูกกระทบโดยปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การขยายโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้า การมีระบบขนส่งต่อเนื่องที่ดี อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่น ที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนนราคาน้ำมัน การขยายตัวของอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจคอนโดมิเนียม และธุรกิจรอบเส้นทางรถไฟฟ้าที่จะทำให้เกิดเป้าหมายในการเดินทางของประชาชน การเกิดโรคระบาดร้ายแรง เป็นต้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ บริษัทจะมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาและธุรกิจการให้เข้าพื้นที่ค้าปลีก รวมทั้งระยะเวลาในการเปิดให้บริการร้านค้าในสถานี ซึ่งหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้น หากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระเงินตามข้อผูกพันที่มีต่อสถาบันการเงินผู้ให้กู้ หรือเจ้าหน้าที่ตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้

ในปัจจุบันภายหลังจากการเปิดประเทศ กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ เริ่มฟื้นตัว ส่งผลให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วน และปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องใกล้เคียงช่วงก่อนเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังคงมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับการแพร่ระบาดของโรคดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัท

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อปัจจัยต่าง ๆ อย่างใกล้ชิด และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถจำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ ราคาน้ำมัน ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรทั้งบริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งวิธีการเดินทางทั้ง 2 แบบนี้ถือเป็นสินค้าทดแทนซึ่งกันและกันได้ (Substitute product) และในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทได้มีการพัฒนาสื่อโฆษณารูปแบบใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และบริษัทได้สำรองเงินสด เงินฝากธนาคาร และมีวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกใช้กับสถาบันการเงินหลายแห่ง จึงไม่มีปัญหาเรื่องสภาพคล่องแต่อย่างใด รวมถึงมีการบริหารต้นทุนและควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเคร่งครัด

- **ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ**

บริษัทมีภาระหนี้สินที่ต้องชำระดอกเบี้ยให้กับผู้ให้กู้ รวมทั้งมีแผนการลงทุนในอนาคตหลายโครงการ อาจมีความจำเป็นต้องใช้เงินกู้ระยะยาวจำนวนมาก ดังนั้นดอกเบี้ยจ่ายจึงเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ ของบริษัท หากอัตราดอกเบี้ยเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยงโดยจัดโครงสร้างเงินกู้ยืมโดยแบ่งสัดส่วนเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ที่เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจ และออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนสำหรับโครงการเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และพัฒนาสังคม ทำให้มีต้นทุนทางการเงินต่ำกว่าการออกหุ้นกู้ทั่วไป

บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ เช่น ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ค่าเบี้ยประกันภัยบางส่วน หากค่าเงินบาทมีการอ่อนค่าลงจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น บริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยงโดยพิจารณาลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศ และการซื้อขายเงินตราต่างประเทศในอนาคตด้วยอัตราแลกเปลี่ยนที่กำหนดไว้ล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่มีความผันผวน (Forward)

- **ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง เหตุการณ์ความไม่สงบหรือภัยธรรมชาติ**

ธุรกิจของบริษัท ทั้งก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษและรถไฟฟ้า มีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ หรือปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้ายวินาศกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ ซึ่งอาจทำให้บริษัทต้องระงับการให้บริการทำให้สูญเสียรายได้ ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย สูญเสียภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงมีการกำหนดแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทันในการเข้าแก้ไขปัญหามือเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น โดยการฝึกซ้อมกับสถานการณ์ฉุกเฉินด้วยการจำลองสถานการณ์ต่างๆ เช่น กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินภายในสถานีรถไฟฟ้าจากการชว้างระเบิดและเหตุระเบิดภายในสถานีรถไฟฟ้า หรือชววนรถไฟฟ้า เหตุเพลิงไหม้ในชววนรถไฟฟ้า เหตุน้ำท่วมขังในอุโมงค์ เป็นต้น และมีการติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับโลหะ กล้อง CCTV และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยครอบคลุมทุกพื้นที่ และการจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและพร้อมปฏิบัติการกู้ภัย

ทั้งนี้ บริษัทมีการโอนความเสี่ยงด้วยการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ คุ้มครองรายได้ที่หายไปจากการหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจการประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก รวมถึงความเสี่ยงจากการก่อการร้ายทั้งในส่วนของการธุรกิจทางพิเศษ และธุรกิจรถไฟฟ้า

• ความเสี่ยงด้านบุคลากร

เนื่องจากรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาการเดินทางและจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยใช้ระบบขนส่งมวลชนแบบเร็ว (Mass Rapid Transit System) จึงมีการเร่งขยายโครงข่ายการให้บริการรถไฟฟ้า และระบบเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ จึงมีความเป็นไปได้อย่างสูงที่จะมีองค์การของรัฐ หรือหน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการประกอบธุรกิจขนส่งมวลชนที่ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ และทักษะด้านเทคนิคในธุรกิจระบบรางมากขึ้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จะมีการดึงตัวบุคลากรหลักออกไปจากบริษัท

ความเสี่ยงจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพถือเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงของบริษัท บุคลากรถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ และรองรับการขยายตัวของธุรกิจ เนื่องจากไม่สามารถสรรหาพนักงานที่มีความรู้ความสามารถหรือมีศักยภาพสำหรับรองรับการขยายตัวของธุรกิจได้ การพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานการบริหารผลงานไม่เป็นระบบ กระบวนการพัฒนาฝึกอบรมไม่สอดคล้องกับความต้องการการใช้งาน จึงจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่กำหนดกระบวนการในการจัดทำและทบทวน Job Description, Job Specification, Scope of work ให้ครอบคลุมทุกตำแหน่งงานตามโครงสร้างองค์กร กำหนดกระบวนการสรรหาและคัดเลือกพนักงานแต่ละตำแหน่งงาน ให้มีคุณสมบัติสอดคล้องตาม Job Description, Job Specification และมีการทดสอบวัดระดับความรู้และความถนัดตามตำแหน่งงานของผู้สมัคร มีระบบบริหารค่าตอบแทนให้มีความเหมาะสมเพื่อดึงดูด และรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ มีการจัดทำ Training Matrix ร่วมกันระหว่างหน่วยงานต้นสังกัดและสำนักทรัพยากรบุคคล เพื่อให้มีการจัดโครงสร้างหลักสูตรการอบรมพนักงานที่สอดคล้องตามความต้องการของหน่วยงาน และจัดอบรมให้พนักงานก่อนเริ่มปฏิบัติงาน มีกระบวนการจัดทำระบบ OJT พร้อมทั้งให้หัวหน้างาน ที่เลี้ยงดูและการปฏิบัติงานของพนักงานใหม่และมีกระบวนการจัดทำระบบ License เพื่อใช้ในการควบคุมมาตรฐานความสามารถของพนักงานในตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเดินรถ

• ความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ

การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำงานการปฏิบัติงานที่ต้องอาศัยพึ่งพาเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาสนับสนุนการปฏิบัติงาน เพื่อให้ส่งมอบบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจเกิดความเสี่ยงกรณีระบบงานที่สำคัญขัดข้อง อาทิ อุปกรณ์ระบบควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทาง ระบบควบคุมการจราจร ระบบรถไฟฟ้าและอุปกรณ์ (ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบสื่อสาร ระบบควบคุมและเก็บข้อมูล ระบบประตูกันชานชาลา ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบป้ายสัญญาณ ระบบงานคอมพิวเตอร์ภายในบริษัท รวมไปถึงการพยายามเข้าถึงระบบสารสนเทศโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือการโจมตีจากไวรัสคอมพิวเตอร์อาจส่งผลให้อุปกรณ์ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางใช้งานไม่ได้ ระบบรถไฟฟ้า หยุดชะงัก ทำให้ไม่สามารถให้บริการได้ หรือเกิดความล่าช้าในการให้บริการเนื่องจากต้องใช้เวลาในการแก้ไข ทำให้บริษัทเสี่ยงทรัพยากรในการจัดการแก้ไข สูญเสียภาพลักษณ์ และความน่าเชื่อถือ

บริษัทมีการกำหนดนโยบายการใช้งานระบบสารสนเทศ และจัดทำคู่มือขั้นตอนและวิธีการดำเนินการเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ ซึ่งสอดคล้องกับ พรบ.คอมพิวเตอร์ โดยจัดทำตามกรอบมาตรฐาน ISO/IEC 27001 : 2013 มีระบบป้องกัน/ควบคุม การเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศจากการบุกรุกหรือโจมตีเครื่องแม่ข่าย (Server) จากภายใน และจากภายนอก (Firewall) กำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบดูแลเรื่องความปลอดภัยโดยตรง และมีการตรวจติดตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัยสารสนเทศโดยผู้ตรวจสอบภายใน และหน่วยงานภายนอก มีการติดตามข่าวสารด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์เพื่อเฝ้าระวัง และเตรียมการรับมืออยู่เสมอ รวมทั้งมีแผนรองรับ และฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์การกู้คืนของระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง และระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) เพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุปกรณ์งานระบบที่อาจเกิดขึ้น เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ และออกแบบระบบให้อุปกรณ์จัดเก็บค่าโดยสารทั้งหมดสามารถเก็บข้อมูลแบบ Stand alone ได้ มีการจัดการตัวทดแทนบัตรโดยสาร และควบคุมสิทธิ์ของผู้ใช้งานระบบต่าง ๆ

พร้อมทั้งพัฒนานักบุคลากรด้านบริหารจัดการความมั่นคงสารสนเทศ เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้เกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ

- **ความเสี่ยงจากการเกิดโรคระบาดร้ายแรง**

การเกิดโรคระบาดร้ายแรงเป็นสิ่งที่ไม่อาจคาดเดาได้เมื่อเกิดแล้วจะขยายเป็นวงกว้าง มีผลกระทบต่อกระบวนธุรกิจ และความเป็นอยู่ของประชาชน และต้องใช้เวลานานในการแก้ไข โดยต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน ได้แก่ การเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID-19 เป็นต้น

บริษัทได้กำหนดขั้นตอนติดตามสถานการณ์โรคระบาดร้ายแรง และกำหนดมาตรการป้องกันการแพร่ระบาด วิธีการแก้ไข และมาตรการสื่อสารไปยังผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมทั้งมีการกำหนดรายละเอียดการป้องกันโรคระบาด การควบคุมโรคระบาด และการติดตามพนักงานภายหลังการรักษาเพื่อยืนยันความปลอดภัยโรคระบาดระบุในระเบียบปฏิบัติงาน เรื่องการป้องกัน และควบคุมโรคติดต่ออันตราย จัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ และจัดทำระเบียบปฏิบัติงาน เรื่องแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน กรณีเกิดโรคระบาดร้ายแรงให้สอดคล้องตามการดำเนินการในสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อ COVID-19

- **ความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณการ**

บริษัทอาจมีความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้ในกรณีที่ผลประกอบการของบริษัทต่าง ๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์อาจส่งผลกระทบต่อแผนการลงทุน และการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ของบริษัท เพื่อลดผลกระทบดังกล่าวบริษัทจะคำนึงถึงสัดส่วนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับนโยบายการลงทุนของบริษัท ที่ทำให้บริษัทได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในระยะยาว และติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน หรือพิจารณาเปลี่ยนแปลงการลงทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย เพื่อลดความเสี่ยงจากการรับรู้ส่วนได้เสียจากผลประกอบการที่อาจมีผลขาดทุนเป็นการรับรู้รายได้จากเงินปันผล

ทั้งนี้ การลดสัดส่วนการลงทุนเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายถือเป็นการลดความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามประมาณการในกรณีที่ผลประกอบการของบริษัทนั้น ๆ ไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ส่งตัวแทนเข้าไปเป็นกรรมการในบริษัทที่ลงทุนด้วย เพื่อให้รับทราบผลการดำเนินงานของบริษัทที่เข้าไปลงทุนอย่างสม่ำเสมอ

- **ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของต้นทุนธุรกิจระบบราง**

ต้นทุนค่าโดยสารถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าของบริษัท ซึ่งประกอบด้วย ค่าซ่อมแซม และบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า และโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า (M&E Contract) บริษัทมีสัญญาเป็นเงินสกุลต่างประเทศ และเงินบาท ต้องปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคตามทีระบุในสัญญา เนื่องจากเป็นสัญญาระยะยาวทำให้บริษัทจะมีความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาดังกล่าว

สำหรับค่าสาธารณูปโภคซึ่งประกอบด้วยค่าไฟฟ้าที่ใช้ในสถานีและใช้ในการเดินรถจะมีการปรับเปลี่ยนตามอัตราค่าไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

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

อย่างไรก็ตาม ด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จากการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีความมั่นใจว่าจะสามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ประมาณการที่กำหนดไว้

- **ความเสี่ยงจากการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเป็นผู้รับเหมาหลักในการจัดหาและบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟ**

บริษัททำสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบ และสัญญาบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟให้กับ ผู้รับเหมาภายนอก ได้แก่ Siemens Limited ประเทศไทย และ Japan Transportation Technology (Thailand) ดังนั้น ในกรณีที่ผู้รับเหมาจากภายนอกไม่สามารถให้บริการได้ตามสัญญาแก่บริษัท หรือมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาบำรุงรักษา อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของระบบของบริษัท และกรณีรถไฟไม่สามารถเปิดให้บริการได้ อาจส่งผลต่อรายได้ค่าโดยสาร ชื่อเสียง และภาพลักษณ์ของบริษัท

ทั้งนี้ บริษัทได้บริหารความเสี่ยงโดยการศึกษาข้อมูลจากสมาชิกในสมาคมผู้ประกอบการขนส่งมวลชนในระดับสากล เช่น UITP, APTA, NOVA Group of Metros รวมทั้งการเรียนรู้จาก Lloyd's Register Rail ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ มีความเป็นไปได้ที่จะสามารถเลือกซื้ออุปกรณ์งานระบบจากผู้ผลิตอุปกรณ์รายอื่นที่สามารถใช้งานร่วมกับระบบที่มีอยู่ได้ พร้อมทั้งมีนโยบายพัฒนาคุณภาพของบุคลากรของบริษัทให้มีความสามารถเพียงพอในการทำงานร่วมกับผู้ผลิตอุปกรณ์และผู้รับเหมาทั้งในและต่างประเทศ ในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์งานระบบและระบบรางรถไฟให้มีประสิทธิภาพโดยมีต้องพึ่งพาผู้ผลิตรายเดิมเพียงรายเดียว

- **ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงาน**

บริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานทั้งในธุรกิจทางพิเศษ และธุรกิจรถไฟฟ้า ที่อาจเกิดขึ้นทั้งจากปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก ทั้งของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงิน และความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน มีผลต่อการให้บริการ ทำให้บริษัทสูญเสียรายได้ และมีผลกระทบต่อภาพลักษณ์ ชื่อเสียงของบริษัท ผู้ใช้บริการขาดความเชื่อมั่น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง เช่น ระบบจัดเก็บอาจเกิดการขัดข้อง เกิดปัญหาจราจรติดขัดบนทางพิเศษ ความปลอดภัยของพนักงานและลูกค้าที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษซึ่งได้รับผลกระทบจากผู้ให้บริการที่อยู่ในสภาพไม่พร้อมขับขี่ยานพาหนะ โครงสร้างสถานี อุโมงค์ เวียร์ดัก ตอม่อพังเนื่องจากโครงสร้างผุกร่อน รถไฟฟ้าชนกันเนื่องจากระบบเบรกบกพร่องหรือไม่ทำงาน รถไฟฟ้าตกราง ซึ่งส่งผลให้ประสิทธิภาพการทำงานที่ลดลง หรือขัดข้อง พนักงานได้รับบาดเจ็บ ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ต้องปิดบริเวณที่เกิดเหตุเป็นเวลานาน

ทั้งนี้ บริษัทได้มีการศึกษาปัจจัยเสี่ยง และวิเคราะห์หาสาเหตุ สำหรับปัญหาที่อาจเกิดขึ้นแบบเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) ในทุกกรณีที่อาจมีผลทำให้ระบบล้ม หรือหยุดชะงักเป็นเวลานาน เพื่อเตรียมแผนป้องกันและมาตรการแก้ไขไว้ล่วงหน้า สร้างแนวทางการแก้ไขให้เป็น Knowledge Management (KM) ให้ครบถ้วนทุกประเด็นเสี่ยง ได้แก่ ปรับปรุงประสิทธิภาพช่องเก็บค่าผ่านทาง พัฒนาโปรแกรมเพื่อช่วยตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบการส่งรายการผ่านทางให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วและไม่เกิดปัญหาปริมาณจราจรติดคั่งสะสม ปรับปรุงรถคัมครองให้มีขนาดใหญ่ขึ้นสามารถคัมครองพนักงานที่ทำงานบนทางพิเศษได้ดีขึ้น และปลอดภัยต่อผู้ใช้งาน ปรับปรุงวิธีการปฏิบัติงานคัมครองโดยปรับให้มีรถล๊อคหน้า-หลัง จัดอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยสำหรับพนักงาน เช่น หมวกนิรภัย เสื้อสะท้อนแสง กำหนดการตรวจสอบอุโมงค์ด้วยสายตาเป็นประจำ ตรวจสอบการเกาะของผิวและรอยแตกร้าวของคอนกรีต รถไฟฟ้าและระบบขับเคลื่อนถูกออกแบบให้มีระบบ ATP กำหนดแผนการซ่อมบำรุงเชิงป้องกันระบบขับเคลื่อน เจ้าหน้าที่ควบคุมรถ และเจ้าหน้าที่ควบคุมรถต้องผ่านการฝึกอบรม/ทบทวนความรู้ความสามารถ โดยควบคุม Qualified Person ตาม License กำหนดขั้นตอนการจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ติดตามตรวจวัดค่า Stray Current ตามระยะเวลาที่กำหนด ตรวจสอบสภาพรางตามกำหนดโดยใช้สายตา และเครื่องมือตรวจวัด ตรวจสอบโครงสร้างความเสี่ยงของอุโมงค์ โครงสร้างเสา และโครงสร้างทางวิ่ง

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นใหม่

ปัจจุบันบริษัทอยู่ระหว่างการติดตามความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม ครอบคลุมการเคารพสิทธิมนุษยชน ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงด้านการทุจริตคอร์รัปชัน ที่อาจส่งผลกระทบต่อดำเนินธุรกิจหรือส่งผลกระทบต่อลูกค้าหรือเป้าหมายของบริษัท เพื่อเตรียมความพร้อมในการป้องกันและปรับตัวรับความเสี่ยงต่าง ๆ รวมถึงแสวงหาโอกาสในการดำเนินธุรกิจจากความเสี่ยงเหล่านั้นอย่างมีประสิทธิภาพ และจะทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงของบริษัท เพื่อสร้างความมั่นใจว่าการบริหารจัดการความเสี่ยงของบริษัทครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ อย่างครบถ้วน และมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ



2.2.2 ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลัก

ความเสี่ยงของผู้ถือหุ้น

- ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของผลตอบแทนที่ผู้ถือหุ้นจะได้รับตามที่คาดหวัง

บริษัทมีการดำเนินงาน โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม ราคาหุ้นของบริษัทอาจจะเพิ่มขึ้น หรือลดลงขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งบริษัทอาจไม่สามารถควบคุมได้ ทั้งด้านภาวะเศรษฐกิจ สถานการณ์โลกที่ไม่ปกติ เช่น การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 หรือการเกิดสงคราม รวมถึงนโยบายภาครัฐ และการเปลี่ยนแปลงตามนโยบาย กฎหมาย หรือเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวมีผลทำให้ราคาหุ้นลดลง และ/หรือสูงขึ้น ทำให้นักลงทุนอาจมีความเสี่ยงที่จะได้รับผลตอบแทนไม่เป็นไปตามที่นักลงทุนคาดหวัง

- ความเสี่ยงจากความสามารถในการจ่ายเงินปันผลไม่เป็นไปตามที่ผู้ลงทุนคาดหวัง

ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทขึ้นอยู่กับผลประกอบการ กำไรสุทธิ และกระแสเงินสดประจำปี โครงสร้าง และภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุน ซึ่งหากมีปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผล อาจทำให้ผู้ลงทุนได้รับความเสี่ยงจากการจ่ายเงินปันผลประจำปี หรือการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากการได้รับอัตราเงินปันผลต่ำกว่าปกติที่นักลงทุนคาดหวังไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้างและภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุนตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

ความเสี่ยงของผู้ถือหุ้น

การที่บริษัทมีการออกตราสารทางการเงิน เช่น หุ้นกู้ นั้น ผู้ถือหลักทรัพย์อาจได้รับความเสี่ยง ดังนี้

- ความเสี่ยงด้านเครดิต

เป็นความเสี่ยงที่บริษัทผู้ออกตราสารทางการเงิน อาจไม่สามารถจ่ายดอกเบี้ยหรือไม่สามารถชำระคืนเงินต้น หากผู้ออกตราสารทางการเงินประกาศล้มละลายหรือผิดนัดชำระหนี้ ซึ่งตราสารทางการเงินที่เสนอขายนั้นไม่ได้รับการคุ้มครองจากสถาบันคุ้มครองเงินฝาก โดยผู้ถือตราสารทางการเงินจะมีสิทธิในการขอรับชำระหนี้เท่าเทียมกับเจ้าหนี้ไม่ด้อยสิทธิและไม่มีหลักประกันรายอื่น อย่างไรก็ตามในการประเมินความเสี่ยงด้านเครดิตของผู้ออกตราสารหนี้นั้น ผู้ถือหลักทรัพย์สามารถดูการจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่จัดทำโดยสถาบันจัดอันดับความเสี่ยงประกอบการตัดสินใจลงทุนได้ นอกจากนี้ ผู้ถือหลักทรัพย์ควรศึกษาข้อมูลก่อนการลงทุน ได้แก่ ผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของผู้ออกตราสารทางการเงิน และควรติดตามข้อมูลข่าวสาร รวมถึงการเปลี่ยนแปลงการจัดอันดับความน่าเชื่อถือได้จากเว็บไซต์สำนักงาน ก.ล.ต. หรือสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือ โดยเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2565 บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้ประกาศผลการทบทวนอันดับความน่าเชื่อถือโดยคงอันดับเครดิตองค์กรและอันดับเครดิตตราสารหนี้ของบริษัทที่ระดับ “A-” ด้วยแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่”

- ความเสี่ยงด้านราคา

เป็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อผู้ถือหลักทรัพย์ต้องการไถ่ถอนหลักทรัพย์ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน ซึ่งหลักทรัพย์อาจขายได้มากกว่ามูลค่าที่ตราไว้หรือราคาที่ซื้อ มา ทำให้ผู้ถือหลักทรัพย์ไม่ได้รับดอกเบี้ยและผลตอบแทน หรือได้รับดอกเบี้ยและผลตอบแทนในอัตราที่ต่ำกว่า

- ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

เป็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อผู้ถือหลักทรัพย์ต้องการไถ่ถอนหลักทรัพย์ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน ซึ่งผู้ถือหลักทรัพย์สามารถขายต่อให้แก่ ผู้สนใจรายอื่นในตลาดรองได้ โดยมีความเสี่ยงจากการที่ผู้ถือหลักทรัพย์ อาจไม่สามารถขายหลักทรัพย์ได้ทันทีในราคาที่ต้องการ

2.2.3 ความเสี่ยงต่อการลงทุนในหลักทรัพย์ต่างประเทศ

- ไม่มี -

3. การขับเคลื่อนธุรกิจ

เพื่อความยั่งยืน

3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

3.1.1 นโยบายความยั่งยืน

บริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า มุ่งมั่นพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการ บริษัทมีการปรับปรุงพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง อันจะเป็นการส่งมอบบริการที่มีโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน เพื่อส่งมอบ **“Happy Journey with BEM : Better Trips for Better Life”** ภายใต้การดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเสมอมา และเป็นแนวทางปฏิบัติที่บริษัทยึดถือในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจตามหลักการความยั่งยืนโดยคำนึงถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมุ่งประสานประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียในทุกมิติและทุกกลุ่มเป็นสำคัญอย่างเหมาะสม ดังนี้

1. การนำองค์กรด้วยแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผ่านการสื่อสารและการแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมดของบริษัท
2. ดำเนินการให้แนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นหนึ่งเดียวกับทุกกระบวนการทำงาน และกระบวนการตัดสินใจของบริษัท
3. ปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการ และนโยบายการบริหารความเสี่ยง รวมถึงนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัท ตลอดจนคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม/ชุมชนที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านสิทธิมนุษยชน ความปลอดภัยและสุขอนามัย ตลอดจนห่วงโซ่คุณค่าธุรกิจของบริษัท
4. ส่งเสริมการฝึกอบรม การให้ความรู้ และการให้คำแนะนำที่มุ่งเน้นวิธีปฏิบัติตามแนวทาง ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน
5. สนับสนุนการดำเนินงาน และสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน
6. ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนของบริษัท เพื่อการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง พร้อมกับเปิดเผยข้อมูลด้านความยั่งยืนตามมาตรฐานสากลไปยังผู้มีส่วนได้เสีย

3.1.2 เป้าหมายด้านความยั่งยืนขององค์กร

บริษัทมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญด้านความยั่งยืนใน 3 มิติ ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม และด้านบรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ ดังนี้



ด้านสิ่งแวดล้อม

มุ่งลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
และการเปลี่ยนแปลงของ
สภาพภูมิอากาศ

เป้าหมาย :

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยมีความ
เป็นกลางทางคาร์บอน ภายในปี 2593
(ค.ศ. 2050)



ด้านสังคม

มุ่งรักษาคุณภาพและความปลอดภัย
ในการให้บริการ รวมถึงสร้าง
ความสัมพันธ์ที่ดีต่อผู้มีส่วนได้เสีย

เป้าหมาย :

แต่ละปีไม่มีอุบัติเหตุร้ายแรง
ในการให้บริการ
(Zero Accident)



ด้านบรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ

มุ่งเน้นการบริหาร
ความเสี่ยง และการบริหารจัดการ
ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
ให้มีความปลอดภัย

เป้าหมาย :

แต่ละปีไม่มีการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล
หรือข้อมูลสำคัญของบริษัทไม่รั่วไหล

3.2

การจัดการผลกระทบ ต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ



3.2.1 ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

การวิเคราะห์กิจกรรมหลัก (Core activity)

กิจกรรมหลัก	กระบวนการที่เกี่ยวข้อง	ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
การบริหารและปัจจัยการผลิต/บริการ (Inbound logistics)	<ul style="list-style-type: none"> การวิเคราะห์ พัฒนา และบริหารโครงการทางพิเศษ และรถไฟฟ้า การวางแผนการเดินทางรถไฟฟ้า 	<ul style="list-style-type: none"> ลูกค้า เช่น ผู้โดยสาร/ผู้ใช้งาน ลูกค้าพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นต้น หน่วยงานกำกับดูแล พนักงาน
การปฏิบัติการ (Operation)	<ul style="list-style-type: none"> การบริหารงานจราจร การปฏิบัติการเดินรถไฟฟ้า การบริหารทรัพย์สิน และซ่อมบำรุงสายทาง โครงสร้าง อุโมงค์ราง รถไฟฟ้า ระบบและอุปกรณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน หน่วยงานกำกับดูแล ลูกค้า เช่น ผู้โดยสาร/ผู้ใช้งาน ลูกค้าพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นต้น คู่ค้า/ผู้ส่งมอบ/คู่ความร่วมมือ เช่น ผู้รับเหมาหลักงานซ่อมบำรุง เป็นต้น ชุมชนรอบระบบรางและทางพิเศษ
การกระจายสินค้า/บริการ (Outbound Logistics)	<ul style="list-style-type: none"> การปฏิบัติการสถานี การให้บริการภายในพื้นที่สถานี การจัดเก็บค่าผ่านทางและปฏิบัติการหน้าด่าน 	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน ลูกค้า เช่น ผู้โดยสาร/ผู้ใช้งาน ลูกค้าพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นต้น คู่ค้า/ผู้ส่งมอบ/คู่ความร่วมมือ เช่น ผู้รับเหมาหลักงานซ่อมบำรุง เป็นต้น
การตลาดและการขาย (Marketing and sales)	<ul style="list-style-type: none"> การตลาดและพัฒนาเชิงพาณิชย์ การบริหารค่าโดยสารและค่าผ่านทาง 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้น เจ้าหน้าที่ หน่วยงานกำกับดูแล ลูกค้า เช่น ผู้โดยสาร/ผู้ใช้งาน ลูกค้าพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นต้น

กิจกรรมหลัก	กระบวนการที่เกี่ยวข้อง	ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
การบริการหลังการขาย (Services)	<ul style="list-style-type: none"> การจัดการข้อคิดเห็นของลูกค้าและผู้มีส่วนได้เสีย 	<ul style="list-style-type: none"> ลูกค้า เช่น ผู้โดยสาร/ผู้ใช้งาน ลูกค้าพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นต้น พนักงาน สื่อมวลชน ชุมชนรอบบรรพรางและทางพิเศษ

การวิเคราะห์กิจกรรมสนับสนุน (Support activity)

กิจกรรมสนับสนุน	กระบวนการที่เกี่ยวข้อง	ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
จัดซื้อ (Procurement)	<ul style="list-style-type: none"> การจัดซื้อจัดจ้าง 	<ul style="list-style-type: none"> คู่ค้า/ผู้ส่งมอบ/คู่ความร่วมมือ เช่น ผู้รับเหมาหลักงานซ่อมบำรุง เป็นต้น พนักงาน
เทคโนโลยีสารสนเทศ (Technology)	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน ลูกค้า เช่น ผู้โดยสาร/ผู้ใช้งาน ลูกค้าพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นต้น
ทรัพยากรบุคคล (Human resource)	<ul style="list-style-type: none"> การสรรหาบุคลากร การพัฒนาบุคลากร การรักษาบุคลากร 	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน
โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	<ul style="list-style-type: none"> การบริหารจัดการภายในบริษัท บัญชี การเงิน และตรวจสอบรายได้ กฎหมายและการกำกับดูแล 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้น เจ้าหน้าที่ พนักงาน

บริษัทให้ความสำคัญในทุกขั้นตอนในการได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์และบริการที่อยู่ในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ เพราะบริษัทเชื่อว่าการบริหารห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ ถือเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการเพิ่มคุณค่าด้านความปลอดภัย ความสะดวก และรวดเร็วในการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง

นอกจากนี้ การบริหารห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจได้นำความต้องการและความคาดหวังของกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญ มาเป็นปัจจัยหลักในการพัฒนากระบวนการต่าง ๆ โดยมีการดำเนินการดังนี้

กิจกรรมหลัก

(1) การบริหารและปัจจัยการผลิต/บริการ

- บริษัทมีการวิเคราะห์โครงการ พัฒนาและบริหารโครงการ ในการขยายธุรกิจทางพิเศษและรถไฟฟ้า โดยการออกแบบและเลือกใช้เทคโนโลยี ระบบ อุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ที่ทันสมัย เพื่อพัฒนาคุณภาพการให้บริการ พร้อมทั้งมุ่งเน้นด้านความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- บริษัทเป็นผู้ให้บริการโครงการรถไฟฟ้าและทางพิเศษในปัจจุบัน ได้พัฒนาและวางแผนการให้บริการที่มีความเหมาะสมกับความต้องการเดินทางของผู้ใช้บริการในแต่ละช่วงเวลา เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการในการเดินทางได้ตามเวลาที่ต้องการ

(2) การปฏิบัติการ

- บริษัทได้นำมาตรฐานระบบบริหารจัดการทรัพย์สินมาใช้เพื่อให้บริการได้อย่างปลอดภัย เพิ่มประสิทธิภาพ ยืดอายุการใช้งานของระบบและอุปกรณ์ต่าง ๆ
- บริษัทมีการบริหารจัดการการจราจรบนทางด่วน เพื่อให้เกิดสภาพคล่องในการเดินทาง มีการสื่อสารความหนาแน่นของเส้นทางเพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบ และเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการเลือกเส้นทางและการบริหารเวลาเดินทาง นอกจากนี้ยังมีการจัดทีมจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกและบริหารจัดการเส้นทางที่หนาแน่น พร้อมทั้งการจัดเตรียมความพร้อมของทีมกู้ภัยเพื่อช่วยเหลือผู้ใช้งานในภาวะฉุกเฉินที่ต้องการความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วน ตลอดจนเพื่อให้การดำเนินงานด้านระบบทางพิเศษ มีความปลอดภัยและพร้อมให้บริการกับประชาชนตลอดเส้นทาง
- บริษัทมีการเตรียมความพร้อมของรถไฟฟ้า ระบบ อุปกรณ์ และบริหารจัดการควบคุมการเดินรถให้มีประสิทธิภาพด้วยความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และตรงเวลา เป็นไปตามแผนการเดินรถไฟฟ้าที่กำหนดไว้ โดยบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ และบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพในทุกสภาวะการณ์

(3) การกระจายสินค้าและบริการ

- บริษัทให้ความสำคัญในกระบวนการให้บริการ จึงมีกระบวนการบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้ใช้งาน
- ภายในพื้นที่ทางพิเศษมีการบริหารจัดการ ยกระดับประสิทธิภาพในการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยแก่ผู้ใช้งาน เพื่อตอบสนองความต้องการ และสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ให้บริการทางพิเศษ ให้เกิดความมั่นใจ ประทับใจ และกลับมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ โดยปัจจุบันธุรกิจทางพิเศษได้มีการพัฒนาการให้บริการ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการจัดเก็บค่าผ่านทาง ด้านการอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร และด้านการซ่อมบำรุงรักษา
- ภายในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้ามีการบริหารจัดการภายในสถานีโดยพนักงานที่พร้อมอำนวยความสะดวกในการเดินทาง บริหารความหนาแน่นของผู้ใช้บริการ ด้วยความกระตือรือร้น เอาใจใส่ในการให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการด้วยความสะดวปลอดภัย

(4) การตลาดและการขาย

- บริษัทมีการออกบัตรโดยสาร MRT ประเภทต่าง ๆ ในระบบรถไฟฟ้า ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มและดึงดูดกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการเป็นครั้งคราว ที่ใช้เหรียญโดยสารให้หันมาใช้บัตรโดยสารในการเดินทางมากขึ้น โดยมีกลยุทธ์ในการเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการที่เดินทางด้วยบัตรโดยสาร เพื่อความสะดวกในการเดินทาง ลดการสัมผัสลดการใช้ทรัพยากรสิ้นเปลือง ด้วยการมอบสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ถือบัตรโดยสาร ผ่านโครงการความร่วมมือร่วมกับพันธมิตรธุรกิจ อาทิ โครงการมอบส่วนลดเติมเงินบนบัตรโดยสาร โครงการมอบเครดิตเงินคืน รวมถึงการแลกคะแนนสะสมของบัตรเครดิต โครงการมอบส่วนลดร้านค้า ห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ หรืองานแสดงสินค้ารอบเส้นทาง

- บริษัทได้พัฒนาและเพิ่มช่องทางการเติมเงินซึ่งมีหลายรูปแบบ เช่น ชำระเงินผ่าน Application ของธนาคาร เพื่อเป็นทางเลือกให้ผู้ใช้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อลดการสัมผัส รวมถึงระบบการชำระเงิน EMV ที่ผู้ให้บริการสามารถใช้บัตรเครดิตชำระค่าบริการได้โดยตรงบริเวณตู้จัดเก็บค่าผ่านทาง และ/หรือประตูจัดเก็บค่าโดยสาร
- บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางเพื่อส่งเสริมให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ จนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยได้จัดทำโปรโมชั่นใหม่คุ้มครองราคาพิเศษ มอบส่วนลด 10 บาท ระยะเวลา 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ให้กับรถทุกประเภท นอกจากนี้ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางพิเศษประจิมริถยา ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2564 ตามสัญญาสัมปทานการลงทุนในการออกแบบก่อสร้าง บริหาร และการบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับ กทพ. โดยปรับอัตราค่าผ่านทางจาก 50/80/110 บาท เป็น 65/105/150 บาท สำหรับรถประเภท 4 ล้อ รถประเภท 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ ตามลำดับ
- บริษัทร่วมสนับสนุนนโยบายภาครัฐ เพื่อลดภาระค่าครองชีพให้กับประชาชนโดยการคงอัตราค่าผ่านทางเดิมด้วยการชำระค่าผ่านทางในรูปแบบคูโปง เป็นระยะเวลา 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 15 ธันวาคม 2565 โดยคูโปงดังกล่าวจำหน่ายเป็นเล่ม เล่มละ 20 ใบ ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2564 ถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 ณ อาคารด่านทั้ง 9 แห่ง ของทางพิเศษประจิมริถยา ซึ่งบริษัทมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลโปรโมชั่นและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ผ่านทางสื่อออนไลน์ ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วิทยุ ทีวี ป้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อออนไลน์ เพื่อให้ลูกค้าได้รับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างครบถ้วนและทั่วถึง
- บริษัทได้จัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการ ชุมชน/สังคมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และสมาชิก MRT Club ร่วมสนุกในรูปแบบต่าง ๆ เช่น โครงการ Happy Journey with BEM เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวรอบเส้นทางให้บริการ และทำให้ชุมชน/สังคมในพื้นที่สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมกับผู้ให้บริการและบริษัท เกิดการกระตุ้นการใช้จ่ายใช้สอยในพื้นที่นั้น ๆ คนในชุมชน/สังคมมีรายได้เพิ่มมากขึ้นและสภาพแวดล้อมทางสังคมดีขึ้น โดยมีการร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ อาทิ รฟม. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (“ททท.”) และพันธมิตรธุรกิจ
- บริษัทมุ่งเน้นด้านคุณภาพการบริการเป็นสำคัญ โดยยึดถือการบริการที่ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และตรงต่อเวลาเพื่อเป็นตัวเลือกการเดินทางที่ดีที่สุด ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ซึ่งจากสถานการณ์ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID-19 บริษัทจึงมุ่งเน้นสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าภายใต้มาตรการความปลอดภัย อาทิ การจัดให้พนักงานทุกคนเข้ารับการฉีดวัคซีนครบ 100% การเพิ่มมาตรการด้านความสะอาด การพ่นยาฆ่าเชื้อไวรัส รวมถึงการณรงค์ทางการสื่อสารให้ผู้โดยสารสวมหน้ากากภายในสถานีตลอดเวลา ขณะใช้บริการ

(5) การให้บริการหลังการขาย

- บริษัทให้ความสำคัญในการพัฒนาคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยมีช่องทางการรับข้อคิดเห็นของผู้ใช้บริการทั้งระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ผ่านศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ ภายในพื้นที่สถานีและช่องทางสื่อสารอื่น ๆ ของบริษัท เพื่อนำข้อเสนอแนะมาพัฒนากระบวนการ ปรับปรุงระบบและอุปกรณ์ รวมถึงพัฒนาคุณภาพพนักงานเพื่อยกระดับการบริการให้ดียิ่งขึ้น

(6) ธุรกิจและจัดซื้อ

- บริษัทมีนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างให้ดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์ มีจริยธรรม สุจริตโปร่งใสและตรวจสอบได้ มีหลักเกณฑ์ขั้นตอนที่ชัดเจนและมีการจัดทำระเบียบปฏิบัติงานการจัดซื้อจัดจ้างเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติในการคัดเลือกสรรหา ผู้ขาย ผู้ให้บริการและผู้รับเหมา มาเป็นคู่ค้า/ผู้ส่งมอบ/คู่ความร่วมมือที่ดี เพื่อตอบสนองความต้องการสินค้าและบริการ สร้างประโยชน์สูงสุดแก่บริษัท อย่างมีคุณภาพ ตรงเวลา ถูกกฎหมายและผลิตรายในประเทศเป็นอันดับแรก มีความเป็นธรรมแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงความปลอดภัย สิ่งแวดล้อมและอาชีวอนามัยในการทำงาน และสนับสนุนการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Procurement) มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคู่ค้า และการทบทวนการประเมินความเสี่ยงในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างอย่างสม่ำเสมอ มุ่งมั่นในการบริหารห่วงโซ่อุปทานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืนของธุรกิจ

(7) การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ

- บริษัทมีการจัดสรรทรัพยากรในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในบริษัท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลการของปฏิบัติงาน รวมถึงนำระบบบริหารจัดการความปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานสากล มาใช้ในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- การพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทาง EMV Contactless บริษัทดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยี (Technology Development) เพื่อสนับสนุนการบริการให้มีประสิทธิภาพ อำนวยความสะดวกในการเดินทาง และตอบสนองตามนโยบายของภาครัฐ โดยบริษัทได้ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าและค่าผ่านทางพิเศษด้วยบัตร EMV Contactless หรือ Europay Master Card and VISA ซึ่งเป็นระบบการชำระเงินที่ออกแบบมาเพื่อเป็นทางเลือกในการชำระค่าโดยสารและค่าผ่านทางให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น เพียงแค่แตะจ่ายด้วยบัตรเครดิต หรือ เดบิต มาสเตอร์การ์ด หรือวีซ่า ทุกธนาคารที่มีสัญลักษณ์ Contactless ลดการใช้และสัมผัสเงินสด ลดความเสี่ยงจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 อีกทั้งยังเป็นรูปแบบการชำระเงินที่เป็นมาตรฐานระดับสากล ทั้งนี้ บริษัทอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบให้รองรับบัตรเดบิตได้
- บริษัทพัฒนาการให้บริการด้านการเติมเงินบัตรโดยสารด้วยแอปพลิเคชัน เช่น TrueMoney Wallet Krungthai NEXT และ ShopeePay เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร อีกทั้งยังมีโปรโมชั่นต่าง ๆ อีกด้วย

(8) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และองค์กร

- พนักงานคือทรัพยากรล้ำค่าซึ่งจะสนับสนุนให้บริษัทมีการพัฒนาไปอย่างไม่หยุดยั้ง และมีศักยภาพการแข่งขันในเชิงธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงวางแผนพัฒนาศักยภาพของพนักงานในทุกระดับโดยการกำหนดสมรรถนะหลักของธุรกิจ สมรรถนะเชิงการทำงาน และสมรรถนะเชิงการบริหารของแต่ละตำแหน่งงาน กระบวนการประเมินความสามารถ และการจัดการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับพนักงานตามตำแหน่งหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้พนักงานมีความเชี่ยวชาญในเชิงลึกและกว้าง นอกจากนี้ บริษัทยังได้มีการกระตุ้นให้พนักงานแสดงออกเชิงพฤติกรรมที่สอดคล้องตามวัฒนธรรมองค์กร และสร้างความรักความผูกพันเพื่อรักษาพนักงานที่มีความรู้ความสามารถให้อยู่คู่กับบริษัท ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีศักยภาพในการขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อนำไปสู่การเป็นผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน
- บริษัทมุ่งเน้นการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ พัฒนาองค์ความรู้เฉพาะสำหรับธุรกิจของบริษัทให้กับพนักงาน บริษัทได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาบุคลากร ในแต่ละปีจึงได้จัดทำแผนฝึกอบรมและพัฒนาให้กับพนักงานทุกระดับ โดยมีทั้งหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรงและหลักสูตรที่ช่วยเสริมสร้างพัฒนาทักษะทางด้าน Soft Skill เพื่อให้พนักงานได้มีความรู้ความเข้าใจ สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมุ่งสู่ความสำเร็จที่ยั่งยืน ตัวอย่างเช่น โครงการบริหารจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management: KM) โดยมีการกำหนดให้มีการพัฒนาระบบการจัดการความรู้ภายในองค์กรขึ้น เพื่อนำความรู้ที่อยู่ในรูปต่าง ๆ ได้แก่ เอกสาร สื่ออิเล็กทรอนิกส์ Intranet หรืออยู่ในตัวบุคลากร โดยผ่านกระบวนการในการสรรหา ถ่ายทอดและแบ่งปัน เพื่อให้มีการดำเนินการจัดการความรู้อย่างเป็นระบบ และมีการจัดเก็บเป็นรูปธรรม รวมทั้งสามารถนำความรู้ที่จัดเก็บมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาคุณภาพการปฏิบัติงาน และการปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

(9) โครงสร้างพื้นฐานของบริษัท

9.1 ระบบบริหารความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม

- บริษัทมีกระบวนการบริหารคุณภาพ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม เพื่อบริหารจัดการภายในของบริษัทให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างความเชื่อมั่น (Reliability) ความพร้อมใช้งาน (Availability) ความพร้อมในการซ่อมบำรุง (Maintainability) และความปลอดภัยของงานระบบ (System Safety)

9.2 การกำกับดูแลกิจการ

- บริษัทดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การคำนึงถึงบทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการ อันจะนำไปสู่การดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน การมีระบบการบริหารจัดการและการควบคุมภายในที่ดี การมีกลไกการควบคุมและการถ่วงดุลอำนาจเพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างโปร่งใสตรวจสอบได้ การเคารพในสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น โดยส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล และการบริหารกิจการที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเพิ่มมูลค่าและผลตอบแทนสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทในระยะยาวอย่างยั่งยืน

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ

- บริษัทได้กำหนดและทบทวนโครงสร้างการจัดการของบริษัท โดยตระหนักถึงบทบาทและหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ยังกำหนดให้คณะกรรมการมีหน้าที่ดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทุกคนปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบระดับระวาง (duty of care) และซื่อสัตย์สุจริตต่อองค์กร (duty of loyalty) และดูแลให้การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของบริษัท คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยที่ได้รับแต่งตั้งเพื่อช่วยกำกับดูแลการบริหารงานของบริษัทในด้านต่างๆ อีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบริษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีกรรมการผู้จัดการเป็นผู้บริหารสูงสุดของทีมผู้บริหาร

9.3 บัญชีและตรวจสอบรายได้

- บริษัทมีกระบวนการบริหารจัดการด้านบัญชีและตรวจสอบรายได้เพื่อให้มั่นใจว่าการรับรู้รายได้ เงินรับจากการจัดเก็บค่าโดยสารและค่าผ่านทางมีความครบถ้วน ถูกต้อง รวมถึงนำส่งเงินส่วนแบ่งรายได้ให้แก่หน่วยงานกำกับดูแล (รฟม. และ กทพ.) โดยเป็นไปตามเงื่อนไขและข้อกำหนดของสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวข้อง

9.4 การเงินและนักลงทุนสัมพันธ์

- บริษัทมีการดำเนินงานทางด้านบัญชีและการเงินที่สนับสนุนงานบริหารเพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดนโยบายและวางแผนงานด้านบัญชีและการเงิน รวมทั้งดำเนินการจัดหาและบริหารทรัพยากรการเงินทุน ให้สอดคล้องกับกลยุทธ์การเติบโตของบริษัท ตลอดจนรักษาวินัยทางการเงินอย่างเคร่งครัดต่อกลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงิน ได้แก่ ผู้ให้กู้ ผู้ถือหุ้นกู้ และเจ้าหนี้ พร้อมทั้งจัดทำรายงานข้อมูลทางการเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วน น่าเชื่อถือ โปร่งใสและตรวจสอบได้ ภายใต้การกำกับดูแลของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (“สำนักงาน ก.ล.ต.”)
- ด้านนักลงทุนสัมพันธ์ บริษัทมีการสื่อสารและให้ข้อมูลที่เพียงพอ ถูกต้องครบถ้วน และทันต่อเหตุการณ์ เพื่อสร้างความเข้าใจ ความมั่นใจ และความน่าเชื่อถือ รวมถึงสร้างสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ถือหุ้น คู่ค้าทางธุรกิจ สถาบันการเงิน นักวิเคราะห์ นักลงทุน ทั้งผู้ลงทุนสถาบันในประเทศ ต่างประเทศ และรายย่อยทั่วไป ภายใต้กฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. ผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์ของบริษัท Company Visit, Roadshow, Analyst Meeting และ Conference Call ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และการเข้าร่วมนำเสนอในงาน Event ทางการเงินที่สำคัญ เช่น SET Opportunity Day, Money Expo และงานประชุมนักวิเคราะห์ เป็นต้น

3.2.2 การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

(1) วิธีการทำให้เกิดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญและคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย โดยการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน โดยบริษัทมีการจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียตามลำดับความสำคัญ ออกเป็น 9 กลุ่ม ได้แก่ พนักงาน คู่ค้าหรือผู้รับเหมา ลูกค้า สังคม ชุมชนและสิ่งแวดล้อม คู่แข่งขัน เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้น สื่омวลชน และหน่วยงานกำกับดูแลและภาครัฐ

(2) การมีส่วนร่วมและการตอบสนองความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทได้ตระหนักและให้ความสำคัญในมุมมองต่าง ๆ และความคาดหวังรวมถึงเรื่องสิทธิมนุษยชนในทุกแง่มุม ทั้งในด้าน เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้มีส่วนร่วมในการสื่อสารกับบริษัทผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้



พนักงาน
(ระดับปฏิบัติการ และระดับบริหาร)

ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
(1) สํารวจความผูกพันพนักงานที่มีต่อองค์กร (2) การสื่อสารภายในองค์กรผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น อีเมล, เสียงตามสาย, วารสารภายใน, สื่อ Social media, HR4U, ป้ายประชาสัมพันธ์, INET, Application @Core @Work, บอร์ดประชาสัมพันธ์ภายในพื้นที่ต่าง ๆ (3) การประชุมคณะกรรมการสวัสดิการและผู้บริหาร (4) กิจกรรมภายในบริษัท เช่น กิจกรรมข้อเสนอแนะ (Kaizen), กิจกรรมปรับปรุงกระบวนการทำงาน, กิจกรรมวัฒนธรรมองค์กร (SACTL), กิจกรรม Big Cleaning Day (5) การรับฟังข้อร้องเรียนและข้อคิดเห็นพนักงาน (6) การจัดฝึกอบรมพนักงาน เช่น การปฐมนิเทศ, การแบ่งปันความรู้ร่วมกัน, หลักสูตรความรู้พื้นฐานในการปฏิบัติงาน (7) การประเมินผลรายปี (8) การประชุมคณะกรรมการระบบบริหารคุณภาพ	(1) 1 ครั้ง/ปี (2) ต่อเนื่องทั้งปี (3) 3 ครั้ง/ปี (4) ตามแผนงาน (5) ต่อเนื่องทั้งปี (6) ตามแผนงาน (7) 1 ครั้ง/ปี (8) 4 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> ได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ภายในองค์กรด้วย Platform ที่หลากหลายและทันสมัยครบถ้วนถูกต้องตรงประเด็น และทันเวลา ด้วยรูปแบบที่เหมาะสมตรงกับพนักงานทุกวัยในแต่ละกลุ่ม แต่ละระดับและทุกพื้นที่ปฏิบัติงาน ได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน มีการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสม ให้ความรู้ด้านสวัสดิการที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของพนักงานไม่น้อยกว่ากฎหมายกำหนดหรือมากกว่าตามความเหมาะสม โอกาสความก้าวหน้าในหน้าที่อย่างเหมาะสม พัฒนาศักยภาพ ความรู้ ความสามารถที่เหมาะสม ได้รับนโยบายการปฏิบัติงานที่ชัดเจนและสื่อสารนโยบายอย่างทั่วถึงเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน มอบหมายงานที่ท้าทาย การดูแลด้านอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัย และเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมให้พนักงานทุกระดับที่สามารถเข้าถึงข่าวต่างๆ ได้ตลอดเวลาและทุกพื้นที่ โดยพนักงานมากกว่า 70% ของพนักงานทั้งหมดรับรู้ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ครบถ้วนถูกต้อง พัฒนาหัวหน้างานในการดูแลพนักงานในสังกัด จัดทำ Competency ของพนักงานและพัฒนาตามผลประเมิน และส่งเสริมให้มีการอบรม เรียนรู้เพื่อพัฒนาศักยภาพของพนักงานในทุกระดับ จัดทำเส้นทาง career path ของพนักงาน กำหนดโครงสร้างค่าตอบแทนที่เป็นธรรม จัดสวัสดิการที่เหมาะสมมากกว่าที่กฎหมายกำหนด ให้ความสำคัญต่อสิทธิมนุษยชน ไม่เลือกปฏิบัติ สร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วม กำหนดกลยุทธ์ ดัชนีชี้วัด เป้าหมาย และกำกับดูแลการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายกำหนดและเป็นไปตามพันธะกรณีที่กำหนด

ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
		<ul style="list-style-type: none"> ระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อให้บรรลุนิยามพันธกิจและเกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง บรรยากาศในการทำงานที่ดี เช่น ผู้บังคับบัญชามีปฏิสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ใต้บังคับบัญชา ความร่วมมือที่ดีจากส่วนงานอื่นๆ 	<ul style="list-style-type: none"> มีการติดตามสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงไป และดำเนินการปรับปรุงกลยุทธ์และแผนการดำเนินงานตามสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงไป มีกิจกรรมส่งเสริมการแสดงผลเชิงพฤติกรรมของพนักงานให้สอดคล้องตามวัฒนธรรมองค์กร



คู่ค้าที่ส่งมอบสินค้า/วัตถุดิบ หรือผู้รับเหมา

ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
(1) โทรศัพท์พื้นฐาน / มือถือ / ประชุม / Application ต่างๆ เช่น LINE แอปพลิเคชัน เป็นต้น และจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) (2) การสื่อสารผ่านเว็บไซต์บริษัท เมนูจัดซื้อจัดจ้าง (3) การประเมินคุณภาพ และความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน (4) การเยี่ยมชมสถานประกอบการ คู่ค้า (Supplier visit) (5) การสำรวจความคาดหวังและความพึงพอใจของคู่ค้า	(1) ต่อเนื่องทั้งปี (2) ต่อเนื่องทั้งปี (3) รายครึ่ง (4) 1 ครั้ง/ปี (5) 1 ครั้ง/ปี	<ul style="list-style-type: none"> มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใสเสมอภาค และเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกราย มีการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็นระบบ ตามเงื่อนไขคำสั่งซื้อ / สัญญาที่ตกลงร่วมกัน ได้รับคำตอบแทนให้คู่ค้าตรงเวลาและเป็นไปตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงร่วมกัน มีความสะดวกในการติดต่อสื่อสาร มีความสะดวกในการเข้าพื้นที่ทำงาน มีการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอาชีวอนามัย ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> มีการจัดทำและทบทวนระเบียบปฏิบัติงานการจัดซื้อจัดจ้างเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานตามนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างของบริษัท มีนโยบายห้ามมิให้กรรมการ/ผู้บริหาร และพนักงานเรียกรับผลประโยชน์ใดๆ จากคู่ค้า มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกคู่ค้าที่ชัดเจน ไม่เลือกปฏิบัติ ให้ความเสมอภาคกับคู่ค้าทุกราย กำหนดให้มีการแข่งขันที่เท่าเทียมและเป็นธรรม จัดทำรูปแบบสัญญาที่เหมาะสมเป็นธรรม มีระบบการจัดการ ติดตาม เฝ้าระวังและทบทวนเพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลง อย่างครบถ้วน มีระบบการควบคุมภายใน เพื่อป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ จ่ายคำตอบแทนให้คู่ค้าตรงเวลา และเป็นไปตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงร่วมกัน แจ้งผลประเมินพร้อมข้อเสนอแนะให้คู่ค้า (กรณีไม่ผ่านเกณฑ์ประเมิน)



ลูกค้า เช่น ผู้โดยสาร ผู้ใช้งาน ลูกค้าพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นต้น

ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
(1) การสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวัง รวมถึงข้อเสนอแนะในการให้บริการ	(1) ต่อเนื่องทั้งปี	<ul style="list-style-type: none"> คุณภาพการให้บริการ (ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และตรงเวลา) ได้รับการสื่อสารประชาสัมพันธ์ ข้อมูลที่จำเป็นและรวดเร็วเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจของลูกค้า ผลิตภัณฑ์การชำระเงินที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ การรักษาข้อมูลความลับของลูกค้า เยี่ยมชมกิจการของบริษัทเพื่อสร้างความเข้าใจในการบริหารจัดการ และแนวทางการพัฒนาการดำเนินธุรกิจ 	<ul style="list-style-type: none"> ให้บริการที่มีคุณภาพปลอดภัย และได้มาตรฐานสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้ใช้บริการ ตอบสนองด้วยความถูกต้อง รวดเร็ว ไม่เลือกปฏิบัติ ปรับปรุงกระบวนการและข้อมูลการสื่อสารข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นไปยังลูกค้า เช่น ข้อมูลการให้บริการเดินทาง เป็นต้น ปรับปรุงระบบการชำระเงินโดยใช้ EMV ให้ผู้ใช้บริการได้เข้าเยี่ยมชมการดำเนินงาน การบริหารจัดการของบริษัท
(2) กิจกรรมกระชับความสัมพันธ์กับลูกค้า	(2) ต่อเนื่องทั้งปี		
(3) การรับเรื่องร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ	(3) ต่อเนื่องทั้งปี		
(4) การเยี่ยมชมกิจการของบริษัท	(4) รายครั้ง		



สังคม/ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
(1) การรับข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียนผ่านช่องทางต่างๆ ของบริษัท	(1) ต่อเนื่องทั้งปี	<ul style="list-style-type: none"> การดำเนินโครงการ/กิจกรรมด้วยความปลอดภัยและคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมและสนับสนุนชุมชนในการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดี ในด้านต่างๆ เช่น ด้านการศึกษา โดยการสร้างโอกาสทางการศึกษาและสร้างการเรียนรู้ลดความเหลื่อมล้ำทางการศึกษา ด้านสิ่งแวดล้อม โดยการลดมลภาวะทางอากาศ เสี่ยงน้ำและการกำจัดขยะมูลฝอยให้แก่ชุมชน และด้านสุขภาพและสาธารณสุข โดยการสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับมาตรการป้องกันโรคระบาด 	<ul style="list-style-type: none"> มีการวางแผน/กำหนดเป้าหมาย/การจัดกิจกรรม โดยคำนึงถึงความปลอดภัย มีการศึกษาแนวทางในการทำกิจกรรมให้ตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายด้านต่างๆ จัดกิจกรรมให้ครอบคลุมเยาวชนทุกกลุ่มเป้าหมาย เพื่อสร้างความเท่าเทียมด้านการศึกษา การสร้างจิตสำนึกให้กับพนักงานในการเป็นจิตอาสาเพื่อทำงานที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน และสังคมร่วมกับพันธมิตรในการดูแลรักษาสุขภาพ และป้องกันโรคระบาด ลดความขัดแย้งกับกลุ่มเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ในการดำเนินกิจการที่ดี ซึ่งแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม
(2) การพบปะ พูดคุย และเยี่ยมเยียนชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินกิจการของบริษัท	(2) ต่อเนื่องทั้งปี		
(3) ทหหรือแนวทางการดำเนินงานเพื่อสังคมของโครงการภาครัฐ	(3) ต่อเนื่องทั้งปี		
(4) การจัดกิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	(4) ต่อเนื่องทั้งปี		
(5) การประเมินผลความพึงพอใจความผูกพันรายกิจกรรม	(5) รายครั้ง		
(6) การทำโครงการร่วมกับภาครัฐที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสังคม	(6) ต่อเนื่องทั้งปี		

ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
(7) กิจกรรมกับกลุ่มเป้าหมาย (ผ่านระบบ online) (8) กิจกรรมเพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน	(7) รายครั้ง (8) ต่อเนื่อง ทั้งปี	<ul style="list-style-type: none"> • แนะนำและส่งเสริมการเรียนรู้ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอย่างถูกต้องและปลอดภัย • การลดผลกระทบ-ป้องกัน ด้านมลภาวะทางอากาศ เสียง น้ำ และสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินกิจการของบริษัทด้วยกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ เพื่อแก้ไขปัญหาตอบสนองความต้องการของชุมชนและสังคมเป้าหมาย • สนับสนุนนโยบายภาครัฐเพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 	<ul style="list-style-type: none"> • ตอบสนองนโยบายภาครัฐ โดยสนับสนุนงบประมาณและพื้นที่ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในโครงการที่เป็นประโยชน์



คู่แข่งจับ

ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
การประเมินผลการดำเนินงาน	รายครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> • มีจรรยาบรรณ ยึดหลักการดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส ตามกรอบกติกาการแข่งขันที่ดี อย่างเป็นธรรม และอยู่ในกรอบของกฎหมาย 	<ul style="list-style-type: none"> • มีจรรยาบรรณในการแข่งขันธุรกิจ มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้



เจ้าหนี้

(กลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงิน นักลงทุน นักวิเคราะห์)

ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
(1) การเปิดเผยข้อมูลใน One Report และเว็บไซต์ของบริษัท (2) การจัด Company Visit, Roadshow, Analyst Meeting และ Conference Call ทั้งในประเทศและต่างประเทศ (3) การส่งข้อมูลให้กับนักลงทุน และนักวิเคราะห์ผ่านทาง Email / Line Group (4) การเข้าร่วมนำเสนอในงาน Event ทางการเงินที่สำคัญ เช่น SET Opportunity Day, Money Expo และงานประชุม นักวิเคราะห์ เป็นต้น	(1) รายเดือน / รายปี (2) รายครั้ง (3) ต่อเนื่อง ทั้งปี (4) รายครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> • ผลประกอบการที่ดี • แผนการลงทุนเพื่อการเติบโตในอนาคต • การสื่อสารและการเปิดเผยข้อมูล ที่เพียงพอ ถูกต้อง ครบถ้วน และทันเวลา • ปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขสัญญาให้กู้ยืมเงิน หรือข้อกำหนดและเงื่อนไขในการออกหุ้นกู้ • เปิดโอกาสให้สถาบันการเงินเข้าร่วมเสนอธุรกรรมทางการเงิน อย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม 	<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำรายงานที่ถูกต้องครบถ้วน น่าเชื่อถือ • สื่อสารและเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่าง ๆ ของบริษัท อย่างเพียงพอ ถูกต้อง ครบถ้วน และทันเวลา • สำรองความพึงพอใจในการให้บริการด้านนักลงทุนสัมพันธ์ • ปฏิบัติตามสัญญาสินเชื่อ ข้อกำหนด และเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด ครบถ้วน



ผู้ถือหุ้น

ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
(1) การประชุมผู้ถือหุ้น (2) การเปิดเผยข้อมูลต่าง ๆ เช่น รายงานประจำปี รายงานผลการดำเนินงานผ่านช่องทาง การสื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ เป็นต้น (3) การนำเสนอข้อมูลผลการดำเนินงานของบริษัทผ่าน กิจกรรมการสื่อสารการตลาด ต่าง ๆ เช่น Roadshow, Analyst Meeting และ Company Visit เป็นต้น	(1) 1 ครั้ง/ปี (2) ต่อเนื่อง ทั้งปี (3) รายครั้ง	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินธุรกิจให้เป็นไปตาม ข้อกำหนด กฎหมาย โปร่งใส และคำนึงถึงการเติบโตของ บริษัทในระยะยาว ปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรม และเท่าเทียม ได้รับผลตอบแทนที่เหมาะสม จากการลงทุน การเปิดเผยข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน และทันต่อเหตุการณ์ 	<ul style="list-style-type: none"> กำกับดูแลการปฏิบัติงานให้เป็น ไปตามข้อกำหนด กฎหมาย ประกาศ สัญญาสัมปทาน และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจอย่าง โปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ มีการสื่อสารข้อมูลผ่านช่องทาง ต่าง ๆ ของบริษัท ซึ่งผู้ถือหุ้น สามารถรับทราบข้อมูลได้ กำหนดนโยบายการจ่ายเงินปันผลอย่างชัดเจน กำกับให้มีการจัดทำรายงาน ข้อมูลผลประกอบการต่าง ๆ ของบริษัทอย่างถูกต้องครบถ้วน



สื่อมวลชน

ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
(1) สื่อมวลชน ออนไลน์ / ออฟไลน์ และสื่อ Social - Press released / ภาพข่าว - Scoop ข่าว - คลิปวิดีโอ และสโปตทีวี - การจัดการแถลงข่าว - การให้สัมภาษณ์ผ่านสื่อฯ - ติดตามและรวบรวมข้อมูล ข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับ บริษัท บริษัทในกลุ่ม หน่วยงานต่าง ๆ และคู่แข่ง ด้านธุรกิจด้านคมนาคม (News Clipping)	(1) ต่อเนื่อง ทั้งปี	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลถูกต้องครบถ้วน รวดเร็ว ทันเหตุการณ์ บริษัทปรับปรุงข้อมูลให้เป็น ปัจจุบัน ทันสมัย 	<ul style="list-style-type: none"> ให้ข้อมูลถูกต้อง ครบถ้วน รวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ มีการปรับปรุงข้อมูลให้เป็น ปัจจุบัน ทันสมัย เพื่อให้สื่อรับรู้ ข้อมูลบริษัทอย่างถูกต้อง



ช่องทางการสื่อสาร	ความถี่	ความคาดหวัง	การตอบสนอง
<p>(1) การรายงานผลการดำเนินงานให้แก่หน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(2) การประชุมรายกรณีร่วมกับบริษัท</p> <p>(3) การสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐเพื่อความเข้าใจร่วมกัน</p> <p>(4) การมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการของภาครัฐอย่างต่อเนื่อง</p> <p>(5) การประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงาน</p>	<p>(1) รายเดือน รายไตรมาส และรายปี</p> <p>(2) ทุกเดือน</p> <p>(3) ต่อเนื่อง ทั้งปี</p> <p>(4) ต่อเนื่อง ทั้งปี</p> <p>(5) ทุกเดือน</p>	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามพันธกรณี และหน้าที่ตามที่ตกลงกันในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด ให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินการที่เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม ดำเนินธุรกิจโดยสอดคล้องตามข้อกำหนด กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาต่อภาครัฐ กทพ. และ รฟม. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัดและเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยความเสมอภาคและไม่เลือกปฏิบัติ การดำเนินการตามสัญญาสัมปทาน การวางแผนทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ การดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ประสิทธิภาพในการทำงาน เช่น ความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล การตรวจเช็คความพร้อมใช้งานของอุปกรณ์ การติดต่อประสานงานทำงานร่วมกันระหว่างผู้ปฏิบัติงานของ 2 หน่วยงานชัดเจน รวดเร็ว เป็นต้น ประสิทธิภาพในการบริการทางพิเศษ เช่น ระบบการจ่ายค่าผ่านทางเสถียร ป้ายบนทางชัดเจน พนักงานสามารถตอบข้อสงสัยผู้ใช้บริการได้ชัดเจน การรักษาความสะอาดและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎหมาย ประกาศที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ และสัญญาสัมปทานอย่างเคร่งครัด ร่วมมือกับหน่วยงานกำกับดูแลในการพัฒนาช่องทางการชำระเงินแบบ EMV และร่วมกับ ททท. จัดกิจกรรมส่งเสริมการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าเพื่อท่องเที่ยวรอบเส้นทางให้บริการ ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างเคร่งครัด ออกมาตรการบริหารจัดการเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ภายในบริษัท ทั้งพื้นที่ปฏิบัติงานและพื้นที่ให้บริการ กำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้ในจรรยาบรรณของบริษัท ปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานอย่างเคร่งครัด ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างเคร่งครัด

3.3

ประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน



3.3.1
การระบุประเด็นสำคัญ
และการจัดลำดับ
ความสำคัญ



(1) ขั้นตอนการประเมินประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน

บริษัทมีการประเมินและทบทวนประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน เพื่อนำมาวิเคราะห์ความเสี่ยงของการดำเนินธุรกิจของบริษัทโดยมีขั้นตอนการประเมินประเด็นสำคัญ ดังต่อไปนี้



ขั้นตอนที่ 1 : การระบุประเด็น

บริษัทมีการระบุและทบทวนประเด็นด้านความยั่งยืน โดยการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงทั้งสภาพแวดล้อมภายนอกและภายในบริษัท ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบกับบริษัทในกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันในระดับสากล ความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม ข้อกำหนด กฎหมายและประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจข้อกำหนดตามมาตรฐานการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงแนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต มาเป็นปัจจัยในการพิจารณาระบุประเด็นด้านความยั่งยืนซึ่งอาจก่อให้เกิดโอกาสหรือส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท



ขั้นตอนที่ 3 : การตรวจสอบความถูกต้อง

บริษัทมีขั้นตอนในการตรวจสอบความเหมาะสมในการจัดลำดับความสำคัญของประเด็นด้านความยั่งยืนโดยจัดประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ภายในบริษัท เพื่อพิจารณาสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกบริษัท ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบกับบริษัทในกลุ่มธุรกิจเดียวกันในระดับสากล แนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต และผลการจัดลำดับประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน และนำเสนอผลการประชุมไปยังผู้บริหารระดับสูงเพื่อพิจารณาและอนุมัติในการกำหนดแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการภายในให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน



ขั้นตอนที่ 2 : การจัดลำดับความสำคัญ

บริษัทได้กำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาในมิติด้านเศรษฐกิจ มิติด้านสิ่งแวดล้อม และมิติด้านสังคม รวมทั้งนำความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มของบริษัท มาพิจารณาประเด็นต่างๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสีย และผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจ เพื่อจัดลำดับความสำคัญของประเด็นด้านความยั่งยืน



ขั้นตอนที่ 4 : การปรับปรุงต่อเนื่อง

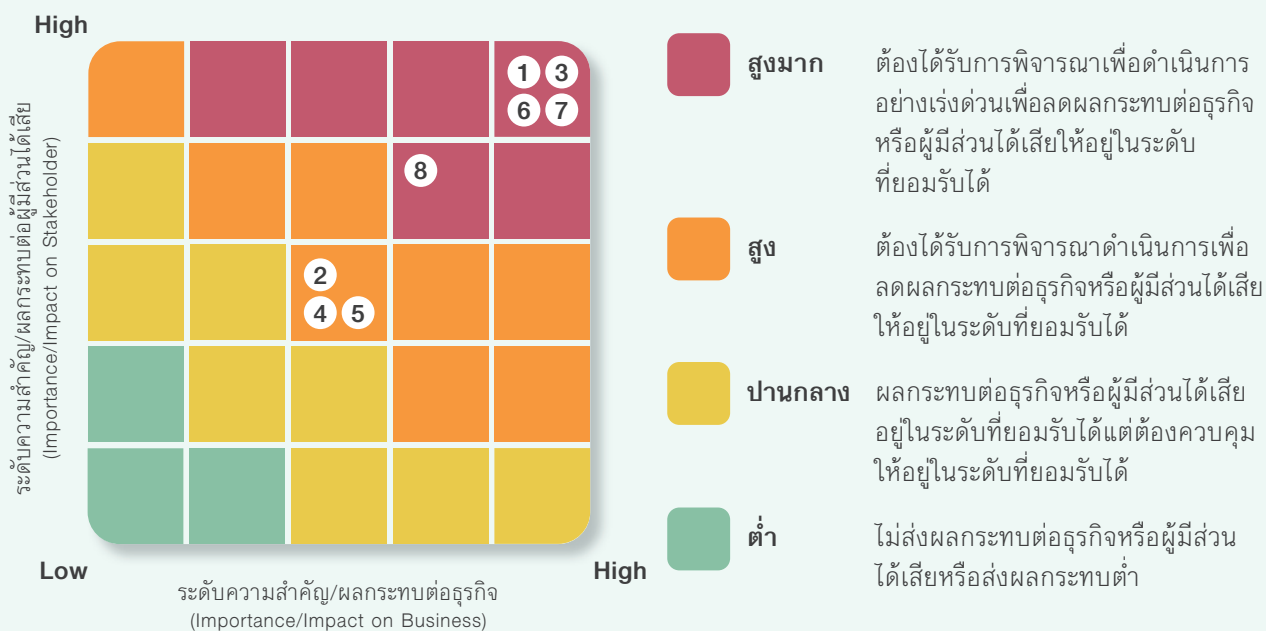
บริษัทมีกระบวนการบริหารงานเชิงกลยุทธ์ ซึ่งจะทบทวนประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน ตลอดจนทบทวน ปรับปรุง และพัฒนากระบวนการต่างๆ เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายด้านความยั่งยืนที่กำหนดไว้ รวมถึงเป้าหมายที่จะพัฒนารายงานความยั่งยืนและทบทวนนโยบายการพัฒนาความยั่งยืนอย่างต่อเนื่อง

(2) ผลการประเมินประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน

การกำหนดประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนปี 2565 ซึ่งผ่านการพิจารณาตามขั้นตอน เป็นดังนี้

มิติ	ประเด็นด้านความยั่งยืน
สิ่งแวดล้อม	<ol style="list-style-type: none"> 1. การลดการใช้ทรัพยากรและพลังงาน 2. การบริหารจัดการการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
สังคม	<ol style="list-style-type: none"> 3. ความปลอดภัยในการให้บริการต่อลูกค้า สังคม ชุมชน 4. ความผูกพันของลูกค้า ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ 5. การสื่อสารให้เข้าถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ
บรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ	<ol style="list-style-type: none"> 6. ความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ 7. การรักษาคุณภาพการให้บริการ 8. ความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ตารางแสดง Materiality Matrix





3.4

การจัดการด้านความยั่งยืน ในมิติสิ่งแวดล้อม

3.4.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม

(1) นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทดำเนินธุรกิจให้บริการ โดยมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่พนักงาน ผู้ใช้บริการ รวมไปถึงสังคมบริเวณโดยรอบเส้นทางพิเศษและรถไฟฟ้า MRT รวมไปถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ดังนั้น บริษัทจึงมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการ พนักงาน และชุมชน เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด และสอดคล้องกับกฎหมาย
2. ให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและผู้รับเหมา รวมทั้งผู้เกี่ยวข้อง ในบทบาทหน้าที่และงานที่รับผิดชอบในเรื่องการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมการใช้พลังงานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับกฎหมาย และข้อกำหนดอื่น ๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย มาตรการป้องกันและควบคุมมลพิษ และรักษาสภาพแวดล้อมให้มั่นใจได้ว่าได้ถูกนำไปปฏิบัติ เพื่อการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการใช้ทรัพยากรอย่างประหยัดและคุ้มค่า
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

(2) แนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม

- กำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์ เป้าหมาย แนวปฏิบัติงาน มาตรการป้องกันและควบคุมมลพิษ กำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบด้านสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงกำกับดูแล/ติดตามการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด ตลอดจนรายงานผลการดำเนินงานไปยังผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการปรับปรุง/พัฒนาอย่างต่อเนื่อง
- ดำเนินธุรกิจในการให้บริการอย่างเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดมลพิษตลอดห่วงโซ่คุณค่า เช่น
 - กำหนดนโยบายการจัดซื้อจัดจ้าง (Green Procurement) ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสรรหาและคัดเลือกผู้ขาย/ผู้ให้บริการ และสินค้าหรือบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
 - มีคณะกรรมการจัดการพลังงาน เพื่อดูแลการบริหารจัดการด้านพลังงานตลอดห่วงโซ่คุณค่า
 - มีการศึกษาเทคโนโลยี เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการภายใน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นการใช้ทรัพยากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้มั่นใจว่าใช้ทรัพยากรอย่างประหยัดและคุ้มค่า พร้อมทั้งลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

- มีกระบวนการบริหารจัดการของเสียจากการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อจัดการขยะอย่างเหมาะสม รวมถึงการ Recycle เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ เช่น การ Recycle น้ำจากการล้างรถไฟฟ้าเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ การนำน้ำจากกิจกรรมต่าง ๆ มารดน้ำต้นไม้ รวมถึงนำขยะมูลฝอยย่อยสลายจากการแยกขยะมาทำเป็นปุ๋ยชีวภาพ เป็นต้น
- มีการส่งเสริมพนักงาน และผู้รับเหมา ให้เกิดความตระหนักและแสดงออกในการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากกระบวนการภายในทั้งทางตรงและทางอ้อม และขยายไปยังผู้ให้บริการ สังคมและชุมชน รอบเส้นทางรถไฟฟ้าและทางพิเศษ ผ่านกิจกรรมส่งเสริมด้านสิ่งแวดล้อม เช่น กิจกรรม MRT Green Station เพื่อให้เยาวชนแยกขยะ และประกวดสิ่งประดิษฐ์ การแยกขยะภายในบริษัทและพื้นที่ของผู้รับเหมาอย่างถูกต้อง และเปิดโอกาสให้ผู้โดยสารร่วมกิจกรรมบริจาคพลาสติก ณ สถานีรถไฟฟ้า เพื่อแปรรูปเป็นเครื่องใช้ในครัวเรือนนำไปบริการให้ชุมชน เป็นต้น
- ส่งเสริมสิ่งแวดล้อมไปสู่สังคมและชุมชน เช่น โครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียวตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าและทางพิเศษ เพื่อลดมลพิษทางอากาศ

3.4.2 ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

(1) การลดการใช้ทรัพยากรและพลังงาน

บริษัทมุ่งเน้นการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรและพลังงาน เนื่องจากบริษัทขับเคลื่อนธุรกิจโดยใช้ทรัพยากรและพลังงานเป็นสำคัญ โดยเฉพาะพลังงานไฟฟ้าซึ่งถือเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนของบริษัท การลดการใช้ทรัพยากรและพลังงาน จะทำให้ต้นทุนของบริษัทลดลง เพิ่มความสามารถและความได้เปรียบในการแข่งขันเชิงธุรกิจ รวมถึงเป็นการแบ่งปันการใช้ทรัพยากรร่วมกันระหว่างสังคมโดยรวมในประชาคมโลก ทำให้มีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทจึงได้มีการจัดตั้งคณะทำงานด้านการจัดการพลังงานและคณะกรรมการกลุ่มย่อยต่าง ๆ ของบริษัท เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องและบริหารจัดการให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่กำหนดในการลดการใช้ทรัพยากรและพลังงาน ทั้งพลังงานไฟฟ้า และน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงการจัดการขยะ การใช้น้ำ กระดาษ และการใช้สินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการดำเนินการสำนักงานสีเขียว โดยมีภาพรวมในการดำเนินงาน ดังนี้



จัดทำแผน
การจัดการพลังงานประจำปี
ให้สอดคล้องกับนโยบาย
วัตถุประสงค์และเป้าหมาย
อนุรักษ์พลังงาน



ประสานงานหน่วยงานใน
การปฏิบัติและการฝึกอบรม /
สร้างจิตสำนึก / ติดตามและ
ประเมินผลการจัดการพลังงาน /
เสนอแนะการทบทวน
อย่างเหมาะสม



รายงานผล
การจัดการพลังงาน
ต่อคณะกรรมการ
ระบบบริหารคุณภาพ

1.1

การจัดการ พลังงานไฟฟ้า

• ความสำคัญ

บริษัทให้ความสำคัญในการจัดการพลังงานไฟฟ้าเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นทรัพยากรนำเข้าที่สำคัญของธุรกิจระบบราง ซึ่งระบบรถไฟฟ้าถือเป็นระบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงธุรกิจระบบทางพิเศษ แหล่งที่มาของพลังงานไฟฟ้าและการใช้พลังงานไฟฟ้าให้คุ้มค่าถือเป็นสิ่งสำคัญ บริษัทจึงมีการพิจารณานำเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสมเข้ามาสนับสนุนการบริหารจัดการอย่างต่อเนื่อง

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

บริษัทมีการจัดการพลังงานไฟฟ้าตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการระบบรางและระบบทางพิเศษ เพื่อให้เกิดการพัฒนาประสิทธิภาพการใช้พลังงาน โดยมีการกำหนดเป้าหมายระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ในการลดการใช้พลังงานที่เป็นแหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากการใช้พลังงาน (Scope 2) ดังต่อไปนี้



ระบบราง

โครงการ	ระบบ	ปี 2565 (เทียบกับปี 2564)	ปี 2568 (เทียบกับปีฐาน 2565)	ปี 2573 (เทียบกับปีฐาน 2565)
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 1.9%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 5.96%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 5.52%
	อาคารสำนักงาน	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 2%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 20%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 30%
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	รถไฟฟ้าสายสีม่วง	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 4.4%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 11.6%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 10.98%
	อาคารสำนักงาน	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 10%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 4.4%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 4.28%

โครงการ	ระบบ	ปี 2565	ปี 2568	ปี 2573
ทางพิเศษศรีรัช (ปีฐาน 2557)	ไฟแสงสว่างส่องทาง	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 35%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 39%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 49%
	อาคารด้านและกั๊กย	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 23%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 35%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 81%
	อาคารสำนักงาน CCB2	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 35%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 43%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 43%
ทางพิเศษอุดรรัถยา (ปีฐาน 2557)	ไฟแสงสว่างส่องทาง	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 48%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 48%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 56%
	อาคารด้านและกั๊กย	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 13%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 30%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 58%
	อาคารสำนักงาน CCB5	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 44%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 44%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 44%
ทางพิเศษประจิมรัถยา (ปีฐาน 2560)	ไฟแสงสว่างส่องทาง	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 15%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 32%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 32%
	อาคารด้านและกั๊กย	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 41%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 53%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 87%
	อาคารสำนักงาน CCB7	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 16%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 16%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 16%
รวม (ปีฐาน 2557 และ 2560)		ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 32%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 39%	ลดการใช้พลังงาน Scope 2 : 56%

แนวทางในการดำเนินงานและขั้นตอนการจัดการ ดังนี้



• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

ระบบราง

ในปี 2565 อัตราการใช้พลังงานไฟฟ้า Scope 2 ของระบบราง เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.33 เมื่อเทียบกับปี 2564 (เพิ่มขึ้น 2,533 MWh จากปี 2564 ที่มีการใช้พลังงานไฟฟ้า 190,052 MWh) เนื่องจากในปี 2564 มีปริมาณการใช้ไฟฟ้าน้อยกว่าปกติจากการปรับลดช่วงเวลาให้บริการ ตามมาตรการป้องกันการระบาดของโรคติดเชื้อ COVID - 19 ของภาครัฐ และปี 2565 เปิดให้บริการเป็นปกติ

ระบบทางพิเศษ

ในปี 2565 อัตราการใช้พลังงานไฟฟ้า Scope 2 ของระบบทางพิเศษ ลดลงร้อยละ 32 เมื่อเทียบกับปี 2557 และ 2560 (ลดลง 8,051 MWh จากปี 2557 และ 2560 ที่มีการใช้พลังงานไฟฟ้า 24,875 MWh)

• โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

บริษัทได้ดำเนินโครงการต่างๆ อย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อลดการใช้พลังงาน และ/หรือเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานให้กับอุปกรณ์ รวมถึงมีนโยบายในการนำพลังงานทดแทนมาใช้ โดยมีการกำหนดแผนการติดตั้งแผงพลังงานแสงอาทิตย์บริเวณหลังคาอาคาร หรือบริเวณอื่นที่เหมาะสม เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ซึ่งถือเป็นพลังงานหมุนเวียนสะอาดที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษหรือส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นการลดต้นทุนการใช้พลังงานในบริษัท โดยมีโครงการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องตระหนักถึงความสำคัญในการใช้พลังงานอย่างประหยัดและคุ้มค่า เพื่อให้ทุกคนดำเนินการด้านการจัดการพลังงานไปในทิศทางเดียวกัน เป็นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

สำหรับโครงการที่น่าสนใจและประสบความสำเร็จ ซึ่งบริษัทดำเนินการในปี 2565 มีดังนี้

ระบบราง

1. โครงการบริหารจัดการ การใช้พลังงานไฟฟ้า ระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

เพื่อลดการใช้พลังงาน และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานให้กับอุปกรณ์ ในระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีการดำเนินการและผลการดำเนินงานของโครงการสนับสนุนต่าง ๆ ดังนี้

- 1.1 โครงการเปลี่ยนหลอดไฟ Fluorescent เป็น Lighting Emitter Diode (LED) พื้นที่ภายในอุโมงค์ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้ 3,471 หน่วย/เดือน หรือลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 2.08 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/เดือน
- 1.2 โครงการติดตั้งหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดไฟชนิดเดิมที่สถานีรถไฟฟ้าบนดิน และศูนย์ซ่อมบำรุง รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กัลปพฤกษ์ ประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้ 81,863 หน่วย/เดือน หรือลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 49.01 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/เดือน
- 1.3 โครงการควบคุมการใช้งานระบบระบายอากาศภายในอุโมงค์ ให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงานภายในอุโมงค์ ประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้ 65,647 หน่วย/เดือน หรือลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 39.30 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/เดือน
- 1.4 โครงการควบคุมการใช้พลังงานแสงสว่างภายในศูนย์ซ่อมบำรุง พระราม 9 ประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้ 21,230 หน่วย/เดือน หรือลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 12.71 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/เดือน
- 1.5 โครงการควบคุมการเปิดปิดแสงสว่างสถานีรถไฟฟ้าบนดิน สายสีน้ำเงิน ประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้ 25,800 หน่วย/เดือน หรือลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 15.45 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/เดือน
- 1.6 โครงการควบคุมการบำบัดน้ำเสียภายในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้ 13,800 หน่วย/เดือน หรือลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 8.26 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/เดือน
- 1.7 โครงการปรับอุณหภูมิพื้นที่ที่เหมาะสมกับอุณหภูมิภายนอก ช่วงฤดูหนาว ในส่วนของพื้นที่บริการ ประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้ 28,254 หน่วย/เดือน หรือลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 16.92 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/เดือน

2. โครงการบริหารจัดการ การใช้พลังงานไฟฟ้า ระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง

เพื่อลดการใช้พลังงาน และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานให้กับอุปกรณ์ ในระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง บริษัทมีการดำเนินการและผลการดำเนินงานของโครงการสนับสนุนต่าง ๆ ดังนี้

- 2.1 โครงการติดตั้งหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดไฟชนิดเดิมที่สถานีคลองบางไผ่ (PP01) และสถานีสะพานพระนั่งเกล้า (PP08) และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีม่วง รวมพื้นที่อาคารบริหาร ประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้ 173,049 หน่วย/เดือน หรือลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 103.60 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/เดือน
- 2.2 โครงการควบคุมการใช้พลังงานแสงสว่างภายในศูนย์ซ่อมบำรุงคลองบางไผ่ รถไฟฟ้าสายสีม่วง ประหยัดพลังงานไฟฟ้าได้ 2,500 หน่วย/เดือน หรือลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 1.50 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/เดือน

- อาคารสำนักงาน

โครงการบริหารจัดการ การใช้พลังงานไฟฟ้า อาคารบริหาร พระราม 9

เพื่อลดการใช้พลังงานไฟฟ้าของอาคารสำนักงานให้มีประสิทธิภาพและตามเป้าหมายที่กำหนด (การใช้พลังงานไฟฟ้าลดลง $\geq 2\%$ เทียบกับปี 2564) รวมถึงส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพนักงานทุกระดับให้เกิดพฤติกรรมการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างประหยัด บริษัทจึงมีแผนการปรับปรุงเพื่อการประหยัดพลังงานไฟฟ้าประจำปี และกิจกรรมส่งเสริมมาตรการประหยัดพลังงาน ตลอดจนการรณรงค์ให้พนักงานมีส่วนร่วมในการประหยัดพลังงาน โดยมีการจัดทำรายงานการใช้พลังงานไฟฟ้าต่อเนื่อง

ผลการดำเนินงานปี 2565 ซึ่งมีการเปลี่ยนหลอดไฟฟ้าแสงสว่าง LED บริเวณบันไดหนีไฟและอาคารโรงอาหาร มีการกำหนดตารางเปิด-ปิดระบบไฟฟ้า และการตั้งอุณหภูมิระบบปรับอากาศที่เหมาะสม รวมถึงตรวจสอบการปิดไฟและเครื่องปรับอากาศในบริเวณที่ไม่มีการใช้งาน ตลอดจนมาตรการรณรงค์การประหยัดพลังงานสม่ำเสมอ ทำให้ประหยัดพลังงานได้ = 4.03% มากกว่าเป้าหมายที่กำหนด (จำนวนการใช้พลังงานไฟฟ้าปี 2565 = 1,501,000 kWh น้อยกว่าปี 2564 จำนวน 63,000 หน่วย)



ระบบทางพิเศษ

โครงการประหยัดพลังงานระบบไฟแสงสว่างส่องทาง

เพื่อลดการใช้พลังงานระบบไฟแสงสว่างส่องทาง สำหรับผู้ใช้งาน บริษัทได้ดำเนินการเปลี่ยนโคมไฟถนนจากเดิมที่เป็นชนิด High pressure sodium (HPS) เปลี่ยนเป็นโคมไฟชนิด Lighting Emitter Diode (LED) ทั้งนี้ บริษัทได้ดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2559-2565 โดยได้ดำเนินการติดตั้งไปแล้วทั้งสิ้น 6,979 โคม และมีแผนดำเนินการเพิ่มเติมในปี 2568 จำนวน 1,830 โคม และภายในปี 2573 จำนวน 3,360 โคม

สำหรับผลการดำเนินงานในการติดตั้งโคมไฟส่องทาง ในสายทางที่ติดตั้งแล้วเสร็จ จากปี 2557-2565 จำนวน 6,979 โคม ลดพลังงานไฟฟ้าได้ 5,147 MWh/ปี ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 2,573 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/ปี และลดค่าใช้จ่ายประมาณ 20.59 ล้านบาท/ปี

โดยประมาณการว่า ในปี 2568 จะลดพลังงานไฟฟ้าเพิ่มได้ 689 MWh/ปี ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มได้ 345 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/ปี ลดค่าใช้จ่ายเพิ่มได้ประมาณ 3.44 ล้านบาท/ปี และในปี 2573 จะลดพลังงานไฟฟ้าเพิ่มได้ 1,146 MWh/ปี ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่ม 573 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/ปี ลดค่าใช้จ่ายเพิ่มได้ประมาณ 5.73 ล้านบาท/ปี



- อาคารสำนักงาน

โครงการปรับปรุงระบบปรับอากาศและเปลี่ยนหลอด LED ของอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศศรีธิธิ (CCB2)

เพื่อบริหารจัดการการใช้พลังงานไฟฟ้าของอาคารสำนักงานให้มีประสิทธิภาพ บริษัทมีการเปลี่ยนระบบปรับอากาศในอาคารจากเดิมที่เป็นระบบแบบครบชุดในตัว (Package unit) เปลี่ยนเป็นระบบแบบแยกส่วนที่ปรับน้ำยาทำความเย็นตามสภาวะ โหลดความร้อนของห้อง (Variable Refrigerant Volume : VRV) ซึ่งระบบสามารถ ควบคุมอุณหภูมิแยกแต่ละพื้นที่ได้ และ Compressor เป็นชนิด Inverter สามารถปรับ กำลังไฟฟ้าตามความการใช้งาน และมีการเปลี่ยนหลอดไฟฟ้าแสงสว่างภายในอาคาร จากเดิมที่เป็นชนิด Fluorescent เปลี่ยนเป็นหลอดชนิด LED ทำให้ลดพลังงานไฟฟ้า ได้ 500 MWh/ปี ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 250 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ เทียบเท่า/ปี และลดค่าใช้จ่ายประมาณ 2 ล้านบาท/ปี

1.2

การจัดการ น้ำมันเชื้อเพลิง

• ความสำคัญ

บริษัทให้ความสำคัญกับการรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นทรัพยากรที่ใช้แล้วหมดไปและอาจสร้างขึ้นมาใหม่ได้แต่ต้องใช้เวลานาน (non-renewable) ทั้งนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงยังก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศได้ บริษัทจึงมีแผนในการลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงจากการลดจำนวนรถ และ/หรือ เมื่อถึงอายุการใช้งาน จากเดิมที่เป็นรถใช้น้ำมัน จะเปลี่ยนเป็นรถที่ใช้พลังงานไฟฟ้า (EV Car) ซึ่งมีประสิทธิภาพสูงกว่า และเป็นการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

เพื่อลดมลพิษทางอากาศจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เพิ่มประสิทธิภาพและประหยัดต้นทุนในการดำเนินงาน บริษัทจึงมีการกำหนดเป้าหมาย ดังนี้



ระบบราง

โครงการ	ระบบ	ปี 2565 (เทียบกับปี 2564)	ปี 2568 (เทียบกับปีฐาน 2565)	ปี 2573 (เทียบกับปีฐาน 2565)
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และรถไฟฟ้าสายสีม่วง	รถยนต์ส่วนบุคคล	ลดการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง : 15%	ลดการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง : 50%	ลดการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง : 90%



ระบบทางพิเศษ

โครงการ	ระบบ	ปี 2565	ปี 2568 (เทียบกับปีฐาน 2565)	ปี 2573 (เทียบกับปีฐาน 2565)
(1) ทางพิเศษศรีรัช (2) ทางพิเศษอุดรรัถยา (3) ทางพิเศษประจิมรัถยา	รถปฏิบัติการ	ช่วงศึกษาการเปลี่ยนรถ จากรถที่ใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงเป็นรถที่ใช้ พลังงานไฟฟ้า	ลดการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง : 5%	ลดการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง : 20%
	รถยนต์ส่วนบุคคล	ลดการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง : 15%	ลดการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง : 50%	ลดการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิง : 90%

แนวทางในการดำเนินงานและขั้นตอนการจัดการ ดังนี้



สำหรับมาตรการที่ใช้ในการบริหารจัดการการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง คือ มาตรการประหยัดน้ำมัน และมาตรการปรับเปลี่ยนรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า เมื่อครบอายุการใช้งาน

มาตรการประหยัดน้ำมัน ได้แก่

- การตรวจเช็คสภาพรถยนต์ โดยพนักงานขับรถประจำวัน
- การตรวจเช็คสภาพรถยนต์ (เข้าศูนย์ฯ) ครบตามระยะทาง
- การใช้ความเร็วที่เหมาะสม (ขับรถไม่เกิน 80 km/hr)
- การเลือกขนาดรถยนต์ให้เหมาะสมกับการใช้งาน
- การไม่ขับรถออกนอกเส้นทาง (ศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทางเสมอ)
- การไม่สตาร์ททิ้งไว้นาน ๆ (ดับเครื่องทุกครั้งเมื่อถึงจุดหมาย)

มาตรการปรับเปลี่ยนรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า ได้แก่

- การตรวจสอบข้อมูลการครบอายุใช้งานของรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- การจัดทำแผนงานการเปลี่ยนเป็นรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า
- การจัดเตรียมสถานที่และอุปกรณ์รองรับรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า
- การดำเนินการปรับเปลี่ยนเมื่อครบกำหนดอายุการใช้งานของรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

ระบบราง

ปี 2565 อัตราการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง Scope 1 ของระบบราง

- ในส่วนของรถยนต์ส่วนกลางลดลงร้อยละ 9.60 เมื่อเทียบกับปี 2564 (ลดลง 5,830 ลิตร จากปี 2564 ที่มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง Scope1 จำนวน 60,687 ลิตร) น้อยกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ หรือลดค่าใช้จ่ายประมาณ 116,600 บาท

ระบบทางพิเศษ

ปี 2565 อัตราการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง Scope 1 ของระบบทางพิเศษ

- ในส่วนของรถปฏิบัติการลดลงร้อยละ 7.16 เมื่อเทียบกับปี 2564 (ลดลง 54,023 ลิตร จากปี 2564 ที่มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง Scope 1 จำนวนประมาณ 753,993 ลิตร ไม่รวมรถตำรวจจราจร) หรือลดค่าใช้จ่ายประมาณ 1.78 ล้านบาท
- ในส่วนของรถยนต์ส่วนกลางลดลงร้อยละ 16.47 เมื่อเทียบกับปี 2564 (ลดลง 1,878 ลิตร จากปี 2564 ที่มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง Scope1 จำนวน 11,403 ลิตร) มากกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ หรือลดค่าใช้จ่ายประมาณ 37,560 บาท

โครงการที่น่าสนใจและประสบความสำเร็จ

บริษัทมีการดำเนินงานโครงการในปี 2565 และกำหนดแผนงานในปี 2566 เพื่อจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

ระบบราง

โครงการบริหารจัดการ การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล

เพื่อบริหารจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลของ บริษัท โดยการใช้มาตรการประหยัดน้ำมัน และมีการเก็บข้อมูลปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงรวม ทั้งแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นรายเดือน สำหรับระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเปรียบเทียบกับเป้าหมายลดลง $\geq 15\%$ เมื่อเทียบกับปี 2564 (เป้าหมายปี 2565 ปริมาณการใช้เฉลี่ย 3,179 ลิตร/เดือน = 38,148 ลิตร/ปี) ผลการดำเนินงานปี 2565 ลดลง 18% ดีกว่าเป้าหมายที่กำหนด (ปริมาณการใช้เดือนม.ค.-พ.ย. 2565 = 31,338 ลิตร น้อยกว่าเป้าหมาย 6,810 ลิตร) ทั้งนี้ ระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง มีการเก็บข้อมูลปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อเนื่อง โดยจะมีการพิจารณาวิเคราะห์ข้อมูลในปีต่อไป

ระบบทางพิเศษ

1. โครงการปรับปรุงแผนงานการปฏิบัติงาน

เพื่อลดจำนวนรถปฏิบัติการ และลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง โดยบริษัทมีการรวบรวมแผนงานการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงาน และนำมาพิจารณาว่าหน่วยงานใดสามารถใช้รถปฏิบัติการร่วมกันได้ เนื่องจากมีหน่วยงานที่ปฏิบัติงานในเวลากลางวัน และกลางคืนที่สามารถใช้รถปฏิบัติการร่วมกัน หรือมีงานที่สามารถไปทำงานพร้อมกันได้ โดยในปี 2565 สามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้จำนวน 54,023 ลิตร ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 150 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า ลดค่าใช้จ่าย 1.78 ล้านบาท/ปี

2. โครงการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า

เพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไปเป็นรถยนต์พลังงานไฟฟ้า ซึ่งรถยนต์พลังงานไฟฟ้ามีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และยังไม่มีการปล่อยมลพิษ บริษัทใช้มาตรการปรับเปลี่ยนรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า โดยบริษัทมีแผนงาน 3 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 (พ.ศ.2565) ศึกษาทดลองการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าในกลุ่มงานซ่อมบำรุง งานปฏิบัติการ และงานสำนักงาน เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงและเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น สถานีที่จอดรถ และระบบอัดประจุไฟฟ้า ซึ่งในระยะที่ 2 ภายในปี 2568 จะเปลี่ยนเป็นรถยนต์พลังงานไฟฟ้าจำนวน 18 คัน ซึ่งจะสามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลงได้จำนวน 42,504 ลิตร และระยะที่ 3 ภายในปี 2573 จะมีการเพิ่มรถยนต์พลังงานไฟฟ้า อีก 62 คัน เป็นจำนวนรวม 80 คัน ซึ่งจะสามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลงได้จำนวน 145,748 ลิตร ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 400 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า และลดค่าใช้จ่าย 4.80 ล้านบาท/ปี

สำหรับการลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง จะไปเพิ่มการใช้พลังงานไฟฟ้าของอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ จำนวน 102,514 kWh ในปี 2568 และ 475,356 kWh ในปี 2573 ซึ่งบริษัทจะมีมาตรการในการจัดการพลังงานไฟฟ้ารองรับต่อไป

1.3

การจัดการน้ำ

• ความสำคัญ

น้ำและแหล่งน้ำถือเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าสำหรับธุรกิจ และผู้มีส่วนได้เสีย เช่น ชุมชน สังคม การบริหารจัดการน้ำ ตั้งแต่ต้นทางในการหาแหล่งน้ำที่สะอาด ปลอดภัย เพียงพอ สำหรับการดำเนินธุรกิจ โดยมีหลักการใช้อย่างประหยัด สามารถหมุนเวียนใช้ในธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการบริหารจัดการน้ำเสียที่ได้มาตรฐาน เพื่อปล่อยออกปลายทางลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะ โดยไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ถือเป็นความรับผิดชอบของบริษัททั้งต่อธุรกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

เพื่อให้การใช้น้ำของบริษัทเป็นไปอย่างประหยัด คุ่มค่า และมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีการบริหารจัดการระบบน้ำเสียที่มีคุณภาพ สามารถนำกลับมาหมุนเวียนใช้ใหม่ในบางกิจกรรมที่เหมาะสม ตามมาตรฐาน ISO 14001 ซึ่งเป็นมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม บริษัทจึงมีการกำหนดเป้าหมาย ดังนี้

1. ปริมาณการใช้น้ำประปาลดลง $\geq 5\%$ เทียบกับปี 2564
2. การนำน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วนำกลับมารดน้ำต้นไม้ = 100% (สำหรับสถานที่ต้นแบบ ได้แก่ อาคารบริหาร พระราม 9 ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สำหรับสถานที่อื่นๆ จะมีการกำหนดแผนงานเพื่อดำเนินการในระยะต่อไป)

แนวทางในการดำเนินงานและขั้นตอนการจัดการ ดังนี้



สำหรับมาตรการที่ใช้ในการบริหารจัดการการใช้น้ำ คือ มาตรการสร้างความตระหนักรู้และรณรงค์การประหยัดการใช้น้ำ มาตรการสร้างความตระหนักรู้และรณรงค์การประหยัดการใช้น้ำ ได้แก่

- ตรวจสอบจุดรั่วไหลของอุปกรณ์ รวมถึงวางแผนการซ่อมบำรุง เพื่อควบคุมค่าใช้จ่าย
- ปรับตั้งระดับการไหลของก๊อกน้ำอ่างล้างหน้าในห้องน้ำทุกชั้น ให้มีระยะเวลาของน้ำที่ไหลจากก๊อกน้ำให้สั้นลงเพื่อลดปริมาณการเปิดน้ำทิ้ง
- วางแผนและติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดน้ำให้เหมาะสมในการใช้งาน
- รณรงค์ปิดป้ายประกาศเพื่อขอความร่วมมือจากพนักงานช่วยกันประหยัดน้ำ
- ปรับลดกิจกรรมการล้างทำความสะอาดพื้นรอบอาคารสำนักงาน
- ใช้น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาหมุนเวียนรดน้ำต้นไม้รอบอาคารสำนักงาน (สำหรับสถานที่ต้นแบบ)
- บันทึกการการใช้น้ำประปาประจำเดือน
- บันทึกการการนำน้ำที่กลับมาใช้ใหม่ประจำเดือน (สำหรับสถานที่ต้นแบบ)

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

โครงการลดการใช้น้ำ	ตัวชี้วัด	ปริมาณการใช้น้ำ ปี 2564	ปริมาณการใช้น้ำ ปี 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง
ระบบราง	≥ 5%	15,005 ลบ.ม.	13,576 ลบ.ม.	ลดลง 9.52% (1,429 ลบ.ม.)
ระบบทางพิเศษ	N/A	29,820 ลบ.ม.	28,653 ลบ.ม.	ลดลง 3.91% (1,167 ลบ.ม.)

โครงการนำน้ำทิ้ง กลับมาใช้ใหม่ (เฉพาะสถานที่ต้นแบบ)	ตัวชี้วัด	ปริมาณการนำกลับมา ใช้ใหม่ ปี 2564	ปริมาณการนำกลับมา ใช้ใหม่ ปี 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง
ปริมาณน้ำเสียที่ผ่าน การบำบัดแล้ว	N/A	2,543 ลบ.ม.	2,013 ลบ.ม.	ลดลง 20.84% (530 ลบ.ม.)
การนำน้ำเสียที่ผ่านการ บำบัดแล้ว นำกลับมา รดน้ำต้นไม้	100%	2,543 ลบ.ม.	2,013 ลบ.ม.	N/A

โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

บริษัทมีการดำเนินงานโครงการในปี 2565 เพื่อจัดการการใช้น้ำ ดังนี้

ระบบราง

โครงการบริหารจัดการน้ำประปา และการนำน้ำทิ้งกลับมาใช้ใหม่ อาคารบริหาร พระราม 9

เพื่อให้การประหยัดน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รักษาทรัพยากร และลดค่าใช้จ่าย บริษัทจึงดำเนินมาตรการสร้างความตระหนักรู้และรณรงค์การประหยัดการใช้น้ำ สำหรับอาคารบริหาร พระราม 9 ซึ่งเป็นสถานที่ต้นแบบ โดยมีเป้าหมายปี 2565 ลดปริมาณการใช้น้ำประปา ≥ 5% เมื่อเทียบกับปี 2564 และการนำน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้ว นำกลับมารดน้ำต้นไม้ 100%

ผลการดำเนินงานปี 2565 การใช้น้ำประปาลดลงประมาณ 9.52% ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนด (ปริมาณการใช้น้ำเดือนมกราคม-ธันวาคม 2565 = 13,576 หน่วย น้อยกว่าปี 2564 จำนวน 1,429 หน่วย) ประหยัดค่าใช้จ่ายประมาณ 10,000 บาท/ปี และมีการใช้น้ำเสียผ่านการบำบัดแล้ว นำกลับมาหมุนเวียนเพื่อรดน้ำต้นไม้รอบอาคารสำนักงาน 100% (ไม่ปล่อยลงท่อสาธารณะ) ปริมาณการใช้น้ำทั้งที่กลับมาใช้ใหม่ เดือนมกราคม-ธันวาคม 2565 = 2,013 หน่วย ประหยัดค่าใช้จ่าย 14,000 บาท/ปี ประหยัดค่าใช้จ่ายโดยรวม 25,000 บาท/ปี



ระบบทางพิเศษ

โครงการบริหารจัดการน้ำประปาสำหรับอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช (CCB2)

อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยา (CCB5) อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษประจิมรัถยา (CCB7)

เพื่อลดค่าใช้จ่ายของบริษัทและลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ บริษัทจึงมีการดำเนินมาตรการสร้างความตระหนักรู้และรณรงค์การประหยัดการใช้น้ำ สำหรับอาคาร CCB2 ไม่รวมการนำน้ำทิ้งกลับมาหมุนเวียนใช้ในกิจกรรมที่เหมาะสม (จะดำเนินการเพิ่มรูปแบบในปี 2566) โดยมีเป้าหมายปี 2565 ให้มีปริมาณการใช้น้ำไม่เกิน 13,249 หน่วย

สำหรับอาคาร CCB5 และ CCB7 มีการบันทึกปริมาณการใช้น้ำต่อเนื่อง โดยจะมีการกำหนดเป้าหมาย และดำเนินการมาตรการสร้างความตระหนักรู้และรณรงค์การประหยัดการใช้น้ำในปี 2566

ผลการดำเนินงานปี 2565 มีการใช้น้ำประปาลดลง ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนด (ปริมาณการใช้น้ำเดือนมกราคม-ธันวาคม 2565 = 7,953 หน่วย น้อยกว่าเป้าหมาย 5,296 หน่วย) ประหยัดค่าใช้จ่ายประมาณ 90,000 บาท/ปี จากเป้าหมายที่กำหนด

1.4

การจัดการขยะ และของเสีย

• ความสำคัญ

ปัจจุบันปัญหาเรื่องขยะนับว่าเป็นปัญหาสำคัญในระดับชุมชน ระดับประเทศ และระดับโลก ซึ่งส่งผลให้เกิดมลพิษที่ต้องมีการดำเนินมาตรการอย่างเร่งด่วนในการบริหารจัดการขยะอย่างถูกต้อง และการลดปริมาณขยะถือเป็นการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นในอันดับต้น ๆ ที่ต้องบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการจัดการขยะที่เกิดขึ้นภายใต้หลัก 3 R โดยลดการเกิดขยะ (Reduce) มีการแยกขยะอย่างถูกต้องเพื่อจะได้ประโยชน์จากขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ (Reuse หรือ Recycle) ซึ่งเป็นการประหยัดทรัพยากรและลดจำนวนขยะได้มากขึ้น ทำให้ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกลดลง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยลดภาวะโลกร้อน ส่งผลดีทั้งต่อสิ่งแวดล้อม สังคม/ชุมชน และบริษัท

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

เพื่อให้การบริหารจัดการขยะและของเสีย ภายใต้หลัก 3 R มีการดำเนินการแบบบูรณาการร่วมกับการส่งเสริมจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการมีส่วนร่วมของบุคลากรในการรักษาสีสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทจึงได้จัดทำโครงการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมภายในสำนักงาน โครงการสำนักงานสีเขียว (Green Office) ด้านการบริหารจัดการขยะภายในสำนักงานขึ้น เพื่อลดขยะจากต้นทาง ส่งเสริมพฤติกรรมคัดแยกขยะภายในสำนักงาน อีกทั้งเป็นการกระตุ้นจิตสำนึกของการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการขยะ ที่มีความรับผิดชอบต่อระบบนิเวศ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการเห็นคุณค่าของการรักษาสีสิ่งแวดล้อมซึ่งจะนำไปสู่การรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยบริษัทเริ่มดำเนินการโครงการสำนักงานสีเขียวที่อาคารบริหาร พระราม 9 เป็นแห่งแรก เพื่อเป็นต้นแบบ โดยจะมีการขยายการดำเนินการให้ครอบคลุมไปยังอาคารสำนักงานอื่นๆ ในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทมีการกำหนดเป้าหมายสำหรับสำนักงานสีเขียว ดังนี้

1 ปริมาณ ขยะทั่วไป



เป้าหมาย ลดลง $\geq 3\%$
(เทียบกับปี 2564)

2 ปริมาณ ขยะรีไซเคิล



เป้าหมาย เพิ่มขึ้น $\geq 10\%$
(เทียบกับปี 2564)

3 ปริมาณขยะย่อยสลาย ที่ทำการเป็นปุ๋ย/ใบไม้แห้ง



เป้าหมาย ลดลง $> 2,000$ กก.
ต่อปี

4 ปริมาณขยะย่อยสลาย ที่ทำการเป็นน้ำหมักชีวภาพ และดินชีวภาพ



เป้าหมาย ลดลง $> 2,700$ กก.
ต่อปี

5 ปริมาณขยะย่อยสลาย ที่ทำการเป็นปุ๋ยจากกากกาแฟ



เป้าหมาย ลดลง > 240 กก.
ต่อปี

6 ปริมาณการขยายพันธุ์ ต้นไม้เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียว ภายในบริษัท และ/หรือ ที่บ้านพนักงาน



เป้าหมาย > 200 ต้นต่อปี

7 พนักงานและ ผู้รับเหมาสามารถ คัดแยกขยะ ได้ถูกต้อง



เป้าหมาย $> 70\%$

8 บริจาคขยะรีไซเคิล ให้กับองค์กร ภายนอก



เป้าหมาย > 5 องค์การต่อปี



ทั้งนี้ บริษัทใช้แนวคิดด้านการจัดการขยะภายในสำนักงานตามโครงการสำนักงานสีเขียว (Green Office) เป็นหลัก โดยร่วมกันลดปริมาณขยะจากต้นทาง และมุ่งเน้นการคัดแยกขยะตามประเภทที่กำหนด และมาตรฐานการบริหารจัดการขยะ ตามกระบวนการทั้งคัดแยก จัดเก็บ รวบรวม เก็บขน กำจัด และส่งมอบ โดยมีการนำขยะรีไซเคิลที่รวบรวมได้ส่งมอบให้หน่วยงานภาครัฐหรือเอกชน นำกลับมาใช้หมุนเวียนให้เกิดประโยชน์สูงสุด อีกทั้งยังส่งเสริมการนำขยะย่อยสลาย ขยะรีไซเคิล มาใช้ประโยชน์ในสำนักงานในกิจกรรมต่างๆ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพนักงาน ผู้ประกอบการร้านค้า และผู้รับเหมาในรูปแบบกิจกรรมต่างๆ ภายใต้หลัก 3 R : Reduce, Reuse และ Recycle

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน



• โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

บริษัทมุ่งเน้นการดำเนินการโครงการสำนักงานสีเขียว ภายใต้โครงการหรือกิจกรรมสนับสนุนต่างๆ โดยในปี 2565 บริษัทได้บริจาคขยะรีไซเคิลเพื่อนำไปใช้ประโยชน์แก่สังคม ชุมชน และพนักงาน กว่า 11 โครงการ สามารถช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) รวมอยู่ที่ 65.73 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า โดยมีโครงการและกิจกรรมที่น่าสนใจสรุปเป็น Waste Road Map 2022 ดังต่อไปนี้



เดือน	ขยะรีไซเคิลที่บริจาค	หน่วยงานที่นำไปบริจาค/กิจกรรม	การนำใบรีไซเคิล	กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับประโยชน์
มกราคม	กล่องกระดาษ 290 กก.	มูลนิธิกระจกเงา	หนังสือนิทาน 12 เล่ม	เด็ก
กุมภาพันธ์	ฝาพลาสติก 15 กก.	โรงเรียนเทศบาลเมืองปาดอง	Surfskates 4 อัน	เด็ก
มีนาคม	กล่องนม กล่องกระเทียม 67.3 กก.	โครงการกล่องยูเอชทีรีไซเคิลได้	สื่ออักษรเบลล์	ผู้พิการทางสายตา
เมษายน	หยอดพลาสติก 31.5 กก.	ชุมชนบ้านไผ่ จ.ระยอง	หมอนหลอด 63 อัน	ชุมชน
พฤษภาคม	ขวดน้ำพลาสติก 38 กก.	วัดจากแดง จ.สมุทรปราการ	ผ้าจีวรพระสงฆ์	ชุมชน
มิถุนายน	-	จัดทำนิทรรศการผลิตภัณฑ์รีไซเคิล	ณ โรงอาหาร	พนักงานและผู้รับเหมา
กรกฎาคม	-	กิจกรรมปลูกผัก, ปูยชีวภาพไบโอม	ณ Auditorium	พนักงาน
สิงหาคม	แคปซูลกาแฟใช้แล้ว 0.7 กก.	Nespresso	กาแฟแคปซูล	-
กันยายน	กล่องนม กล่องกระเทียม	สำนักกรุงเทพมหานคร	หลังคา	ชุมชน
ตุลาคม	ขวดน้ำพลาสติก 177 กก.	สถานีวิทยุ Greenwave	ชุดสะท้อนแสง	พนักงานกวาดถนน กทม.
	ขวดน้ำพลาสติก 2.4 กก.	สถานีวิทยุ Greenwave	ผ้าห่มกันหนาว	ชุมชน
พฤศจิกายน	ถุงพลาสติก 2.5 กก.	โครงการ Greenroad	อิฐปูถนน	ชุมชน
ธันวาคม	น้ำมันพืชใช้แล้ว 65 ลิตร	Deethai Oil	Bio Diesel	-

1. โครงการส่งพลาสติกกลับบ้าน

เพื่อรวบรวมขยะประเภทพลาสติก ขวดพลาสติก หลอดพลาสติก ส่งมอบให้องค์กร ชุมชนและสังคมต่างๆ ในการนำไปแปรรูปเป็น Surfskates ให้เด็ก จีวรพระสงฆ์ หมอนหลอดให้แก่วัยรุ่น และชุด PPE ให้บุคลากรทางการแพทย์ เป็นต้น

โดยบริษัทคัดแยกและรวบรวมได้จำนวน 570 กก. สามารถผลิต Surfskates ได้ 4 ชิ้น จีวรพระสงฆ์ได้ 28 ผืน หมอนหลอดได้ 63 ชิ้น และอื่นๆ ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ 0.59 ตัน คาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า



2. โครงการ 1 ไร่ 1 คณินชาเทียม

เพื่อรวบรวมขยะอู๋นิยม ส่งมอบให้กับมูลนิธิชาเทียม ในสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนีและกรมควบคุมมลพิษ ในการนำไปรีไซเคิลเป็นวัสดุในการผลิตชาเทียมให้กับผู้พิการทางการเคลื่อนไหว โดยบริษัทคัดแยกและรวบรวมได้จำนวน 316 กก. ผลิตชาเทียมได้ประมาณ 316 ชิ้น ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ 2.89 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

6. กิจกรรมเพิ่มพื้นที่สีเขียว

เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพนักงาน ชุมชน และสังคม ในการปลูกฝังจิตสำนึกด้านการรักษาสภาพแวดล้อม ให้น้ำและคนเติบโตไปพร้อมกัน บริษัทจึงมีกิจกรรมการขยายพันธุ์ต้นไม้เพื่อแจกจ่ายพนักงาน และกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กรุงเทพมหานคร ส่งเสริมการปลูกต้นไม้ทั้งภายในบริษัท ที่บ้านพนักงาน และชุมชน/สังคมโดยรอบ มากกว่า 200 ต้น

3. โครงการ shred 2 share

เพื่อรวบรวมขยะประเภทเอกสารความลับที่ไม่ใช้แล้ว หรือกระดาษที่ใช้แล้ว 2 หน้า ส่งให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำไปเข้ากระบวนการรีไซเคิลเพื่อผลิตเป็นกระดาษใหม่ โดยบริษัทรวบรวมได้จำนวน 17,344 กิโลกรัม (kg) สามารถลดการตัดต้นไม้ได้ 260 ต้น และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ 61.57 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

4. กิจกรรมส่งเสริมให้ความรู้ และรณรงค์ผ่านช่องทางต่างๆ

เพื่อสร้างความตระหนักในการบริหารจัดการขยะอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทมีการรณรงค์ให้ความรู้กับพนักงาน และผู้มีส่วนได้เสีย อาทิ ผู้ประกอบการร้านค้า และผู้รับเหมาอย่างต่อเนื่อง ผ่านสื่อตามช่องทางต่างๆ



5. โครงการเพื่อนร่วมถิ่น ชวนเก็บกล่อง

เพื่อรวบรวมขยะประเภทกล่องเครื่องดื่ม ได้แก่ กล่องนม กล่องน้ำผลไม้ ให้กับศูนย์รีไซเคิลกล่องเครื่องดื่ม ในการนำไปรีไซเคิลเป็นกรีนบอร์ด ซึ่งใช้เป็นวัสดุแทนไม้ สำหรับนำไปผลิตเป็นอุปกรณ์การเรียน เช่น ชุดโต๊ะเก้าอี้ เพื่อนำไปบริจาคให้โรงเรียนที่ขาดแคลน โดยบริษัทคัดแยกและรวบรวมได้จำนวน 162 ก.ก. ผลิตกรีนบอร์ดได้ 8 แผ่น ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ได้ 0.69 ตัน คาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า



1.5

การจัดการ กระดาษ



• ความสำคัญ

กระดาษถือเป็นทรัพยากรสิ้นเปลืองที่ผลิตจากธรรมชาติ และกระบวนการผลิตกระดาษมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การจัดการกระดาษโดยการลดการใช้กระดาษ และหมุนเวียนกระดาษให้มีการใช้งานได้อย่างคุ้มค่า ถือเป็นการลดต้นทุนบริษัท ไม่เปลืองพื้นที่ในการจัดเก็บและทำลาย รวมทั้งลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางการดำเนินการ

บริษัทมีวัตถุประสงค์ในการควบคุมและลดการใช้กระดาษในสำนักงานอย่างต่อเนื่อง รวมถึงปลูกจิตสำนึกของพนักงานในการใช้วัสดุอุปกรณ์สำนักงานให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยกำหนดเป้าหมายสำหรับอาคารสำนักงานของระบบราง คือ

- ปริมาณการใช้กระดาษลดลง $\geq 5\%$ เทียบกับปี 2564

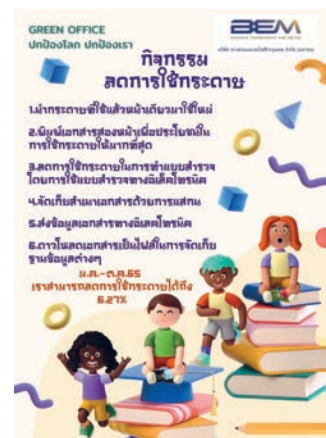
ทั้งนี้ บริษัทมีการเก็บข้อมูลปริมาณการเบิกใช้กระดาษภายในสำนักงานเทียบรายเดือน

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

สำหรับในปี 2565 โดยรวมของทั้งสองระบบ คือ ระบบรางและระบบทางพิเศษ มีปริมาณการเบิกใช้กระดาษลดลง 7.13% จำนวนกระดาษลดลง 235,550 แผ่น ประหยัดเงินได้ประมาณ 43,000 บาท

• โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

บริษัทมีการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกเรื่องการลดปริมาณการใช้กระดาษ และการใช้กระดาษให้คุ้มค่าอย่างต่อเนื่องผ่านสื่อตามช่องทางต่าง ๆ





1.6

การส่งเสริมสินค้า
และบริการที่เป็นมิตร
ต่อสิ่งแวดล้อม

• ความสำคัญ

บริษัทให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีการกำหนดเป็นหนึ่งในนโยบาย สิ่งแวดล้อมที่จะคัดเลือก และส่งเสริม การใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาว ซึ่งจะเป็ประโยชน์คืนกลับมาให้บริษัท และสังคมในภาพรวม

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

เพื่อส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม บริษัทจึงได้ รณรงค์สื่อสารให้บุคลากรในองค์กรเห็นคุณค่าความสำคัญ และเพิ่มทางเลือก ให้หน่วยงานผู้ซื้อ เลือกซื้อสินค้าและบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายดังนี้

- มูลค่าการสั่งซื้อสินค้า/บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มขึ้น $\geq 10\%$ เทียบกับปี 2564

ทั้งนี้ บริษัทได้ดำเนินการโครงการ Green Product เพื่อให้บรรลุ เป้าหมายดังกล่าว

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

มูลค่าการสั่งซื้อสินค้า/บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในปี 2565 เพิ่มขึ้นจากปี 2564 จำนวน 11.48 ล้านบาท หรือ เพิ่มขึ้น 69.47%

• โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

ในปี 2565 บริษัทมีการดำเนินงานโครงการที่ส่งเสริม สินค้าและบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ดังนี้

โครงการ Green Product

เพื่อรณรงค์ให้หน่วยงานผู้ซื้อภายในบริษัทเลือกซื้อ สินค้า/บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทจึงได้จัดทำ รายการยี่ห้อสินค้า/บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2565 และเผยแพร่รายการดังกล่าวในเว็บไซต์ ภายในบริษัทเกี่ยวกับข้อมูลงานจัดซื้อจัดจ้างในเมนู Green Product รวมถึงจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสาร ภายใน (Intranet)

ผลการดำเนินงานในปี 2565 มีการอนุมัติรายการ ยี่ห้อสินค้าเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมประจำปี 2565 รวม 195 รายการ และมีมูลค่าการสั่งซื้อสินค้า/บริการที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มขึ้นมากกว่า 69% เกินกว่าเป้าหมาย ที่กำหนด



(2) การบริหารจัดการการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

• ความสำคัญ

จากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การเกิดภาวะโลกร้อน การแปรปรวนของฤดูกาลครอบคลุมเป็นวงกว้าง ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดภัยธรรมชาติขั้นรุนแรงและมีความถี่ในการเกิดสูงขึ้น เช่น อุทกภัย วาตภัย หนองน้ำ PM 2.5 แผ่นดินไหว รวมถึงการทรุดตัวของแผ่นดินโดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัท เช่น ต้นทุนในการดำเนินงาน (อาทิ การใช้พลังงานไฟฟ้าในการให้บริการเดินรถ) ต้นทุนในการบริหารจัดการตามมาตรการจัดการความเสี่ยง ที่เกิดจากภัยพิบัติและอุทกภัยอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

บริษัทจึงได้ตระหนักถึงเรื่องการใช้พลังงาน และการรักษาสีเขียวอย่างยั่งยืน โดยมุ่งเน้นและให้ความสำคัญกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมาโดยตลอด ซึ่งที่ผ่านมา บริษัทได้มีการกำหนดนโยบาย และทบทวนเป้าหมายการลดการใช้พลังงาน และการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า เป็นประจำทุกปี พร้อมทั้งดำเนินงานโครงการต่างๆ ในการลดการใช้พลังงาน และรักษาสีเขียว โดยมีการนำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ อีกทั้ง บริษัทยังมีการจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้พนักงานได้มีส่วนร่วมและสร้างเสริมความเข้าใจของพนักงานเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัทให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

บริษัทมีวัตถุประสงค์ในการรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยบริษัทมีการกำหนดเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้ได้ร้อยละ 3 ภายในปี 2565 เทียบจากปี 2564 โดยบริษัทจะมีการดำเนินโครงการต่างๆ ด้านการอนุรักษ์พลังงาน และรักษาสีเขียวอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้ได้ร้อยละ 10 ภายในปี 2568 และร้อยละ 30 ภายในปี 2573 พร้อมทั้งกำหนดแนวทางเพื่อมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ภายในปี 2593 และหลังจากนั้น บริษัทจะมีการกำหนดแผนงานในอนาคตที่จะดำเนินการด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของอุปกรณ์ ด้านการใช้พลังงานทดแทน ด้านการบริหารจัดการภาคขนส่งโดยพิจารณา นำเทคโนโลยีต่างๆ มาปรับใช้ในการดำเนินธุรกิจขององค์กร รวมถึงการปลูกป่าไม้ อย่างต่อเนื่อง เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emission) ภายในปี 2608)

ปี 2565	ปี 2568	ปี 2573	ปี 2593	ปี 2608
ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ใน Scope 1-2 ลง 3% (เทียบกับปี 2564)	ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ใน Scope 1-2 ลง 5% (เทียบกับปี 2565)	ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ใน Scope 1-2 ลง 10% (เทียบกับปี 2565)	ความเป็นกลางทางคาร์บอน	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์

แนวทางในการดำเนินงานและขั้นตอนการจัดการ ดังนี้

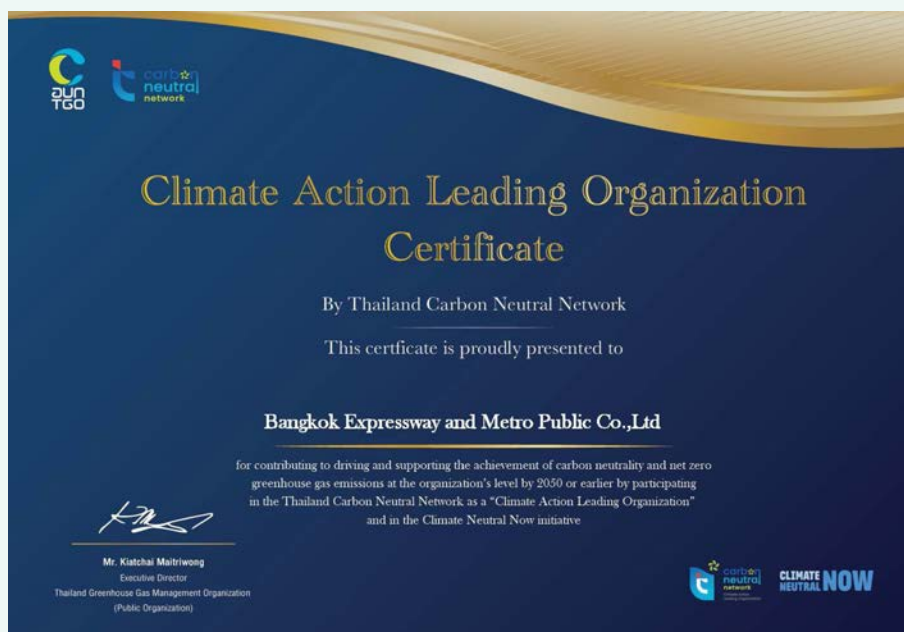
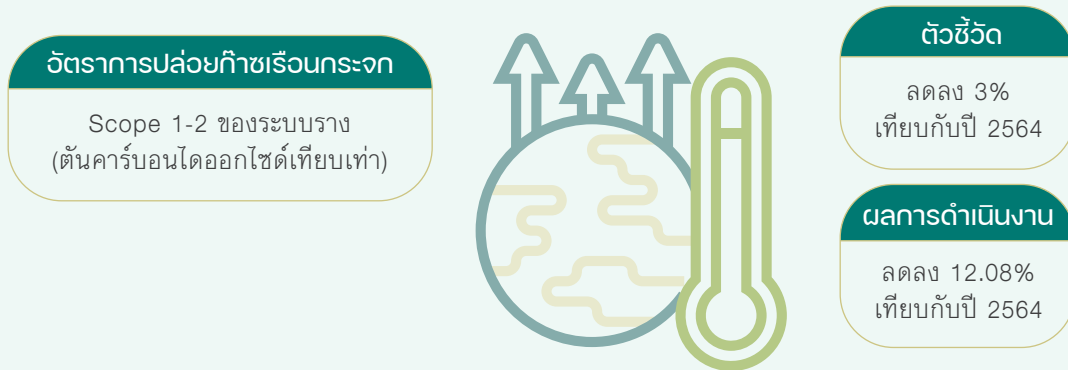


สำหรับมาตรการที่ใช้ในการบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก อาทิ

- การส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน เช่น การเปลี่ยนแสงอาทิตย์ให้เป็นพลังงานไฟฟ้าด้วย Photovoltaic : PV (Solar PV)
- การปรับปรุงประสิทธิภาพในกระบวนการให้บริการ และเลือกใช้วัสดุวัตถุดิบหรือผลิตภัณฑ์ที่ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยลง
- การดูดซับและกักเก็บคาร์บอนด้วยวิธีการทางธรรมชาติ เช่น การเพิ่มพื้นที่สีเขียวตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเพื่อลดมลพิษทางอากาศ
- การชดเชยคาร์บอนผ่านการซื้อขายคาร์บอนเครดิต

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

อัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า) ของ Scope 1-2 (เฉพาะระบบราง) ลดลงร้อยละ 12.08 เมื่อเทียบกับปี 2564 (ลดลง 13,798 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า จากปี 2564 ที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 114,196 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)



ทั้งนี้ ในปี 2565 บริษัทได้รับการรับรองให้เป็นองค์กรผู้นำด้านการจัดการก๊าซเรือนกระจก (Climate Action Leading Organization) จากคณะกรรมการเครือข่ายคาร์บอนนิวทรัลประเทศไทย ในการประชุมคณะกรรมการเครือข่ายคาร์บอนนิวทรัลประเทศไทย ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2565

โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

บริษัทมีการดำเนินงานโครงการที่เกี่ยวข้องกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก นอกเหนือจากโครงการด้านการลดการใช้พลังงานในปี 2565 และมีแผนการดำเนินงานในปี 2566 ดังนี้

ระบบรางและระบบทางพิเศษ

1. โครงการเพิ่มพื้นที่สีเขียว

เพื่อดำเนินการตามแผนมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Mitigation Measures and Monitoring Program : EMP) ที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำหรับโครงการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นโครงการคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ บริษัทจึงได้ดำเนินการเพิ่มพื้นที่สีเขียวตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่อลดมลพิษทางอากาศ ลดผลกระทบด้านทัศนียภาพ และลดทอนความแข็งกระด้างด้านมุมมองของโครงสร้างรถไฟฟ้า



การจัดทำพื้นที่สีเขียวบริเวณทางเข้า-ออก
สถานีรถไฟฟ้า



การจัดทำพื้นที่สีเขียวบริเวณต่อม่อตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า
บริเวณถนนรัตนธิเบศร์

2. โครงการพลังงานแสงอาทิตย์ ระบบทางพิเศษ

เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน บริษัทได้ดำเนินการติดตั้งแผงพลังงานแสงอาทิตย์ บริเวณหลังคาอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จำนวน 10 อาคาร อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษ จำนวน 3 อาคาร และมีแผนดำเนินการภายในปี 2568 เพิ่มเติมจำนวน 34 อาคาร เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าให้กับอาคาร

สำหรับผลการดำเนินงานในการติดตั้งแผงพลังงานแสงอาทิตย์เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า ในอาคารที่ติดตั้งแล้วเสร็จ จากปี 2560-2565 จำนวน 13 อาคาร จะผลิตไฟฟ้าได้ 633.64 MWh/ปี ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 316 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า ลดค่าใช้จ่าย 2.53 ล้านบาท/ปี

และประมาณการว่าภายในปี 2568 จะผลิตไฟฟ้าได้ 773.00 MWh/ปี ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 386 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า ลดค่าใช้จ่าย 3.86 ล้านบาท/ปี

3. โครงการพลังงานแสงอาทิตย์ ระบบราง

เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน บริษัทมีแผนการติดตั้งแผงพลังงานแสงอาทิตย์บริเวณหลังคาอาคารเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าให้กับโรงงานทั้งหมดรวม 3 แห่ง (ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า) ภายในปี 2566

โดยมีเป้าหมายการดำเนินงานในการติดตั้งแผงพลังงานแสงอาทิตย์เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า ในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงทั้งหมดรวม 3 แห่ง ให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 ซึ่งจะสามารถผลิตไฟฟ้าได้ 13.15 MWh ลดการใช้พลังงาน 18,888,090 kWh/ปี ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 9,442 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า/ปี ลดค่าใช้จ่าย 18.88 ล้านบาท/ปี

3.5 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติด้านสังคม

3.5.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสังคม



(1) นโยบายด้านสังคม

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ เป็นสมาชิกที่ดีของสังคมและเติบโตอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ควบคู่กันไป โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทได้มีการดูแลสังคมในด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านสิทธิมนุษยชน ความปลอดภัยและสุขอนามัย มาอย่างต่อเนื่องตามนโยบายของบริษัท ประกอบด้วย



1. การสร้างความสัมพันธ์อันดีกับ
ผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดห่วงโซ่อุปทาน
ธุรกิจของบริษัท อาทิ ลูกค้า คู่ค้า
สังคม/ชุมชนที่เกี่ยวข้อง
และพนักงาน



2. การสนับสนุนและร่วมจัดทำ
โครงการสาธารณประโยชน์ต่อ
การพัฒนาชุมชน สังคมและ
สิ่งแวดล้อม ในด้านต่าง ๆ
อย่างต่อเนื่อง



3. การส่งเสริมการรับรู้และการเรียนรู้
ในการใช้ระบบขนส่งมวลชน
ด้วยรถไฟฟ้าอย่างถูกต้อง และ
มีความปลอดภัย ให้แก่ชุมชน สังคม
และสถาบันการศึกษาารอบเส้นทาง
โครงการรถไฟฟ้าและทางพิเศษ
อย่างต่อเนื่อง

(2) แนวปฏิบัติด้านสังคม

บริษัทมีการกำหนดแนวปฏิบัติด้านสังคม มุ่งเน้นการตอบสนองต่อความต้องการ/ความคาดหวังของกลุ่มเป้าหมาย สร้างความต่อเนื่องและต่อยอดกับกลุ่มเป้าหมาย เพื่อสร้างความพึงพอใจและความผูกพันอย่างยั่งยืน ได้แก่

1. การสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน องค์กรท้องถิ่น รายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้า และทางพิเศษ และพร้อมสนับสนุนนโยบายภาครัฐ
2. การให้ความช่วยเหลือสังคมด้านเศรษฐกิจ และสร้างรายได้ให้แก่ชุมชน
3. การสร้างการเรียนรู้ สนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เด็กและเยาวชน
4. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้ การให้ และการแบ่งปัน
5. การมีส่วนร่วมและสนับสนุนการรณรงค์รักษาสิ่งแวดล้อม
6. การสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าและทางพิเศษที่ได้รับผลกระทบกับการดำเนินธุรกิจด้านสิ่งแวดล้อม

3.5.2 ผลการดำเนินงานด้านสังคม

(1) คุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการต่อลูกค้า สังคม ชุมชน

• ความสำคัญ

บริษัทมีภารกิจหลักในการให้บริการระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า บริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการมากที่สุด การให้บริการอย่างมีคุณภาพและความปลอดภัยสามารถตอบสนองต่อความต้องการ และ/หรือความคาดหวังของผู้ใช้บริการ จะทำให้ผู้ใช้บริการเกิดความพึงพอใจในการใช้บริการ มีความผูกพันและความเชื่อมั่นในการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันและสร้างการเติบโตให้กับบริษัทอย่างยั่งยืน

การเดินทางด้วยระบบทางพิเศษ และการขนส่งสาธารณะด้วยระบบรถไฟฟ้ามีความจำเป็นสำหรับการดำเนินชีวิตของประชาชนในมหานครใหญ่ที่มีการจราจรที่หนาแน่นคับคั่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน เพราะนอกจากผู้ใช้บริการจะสามารถคาดการณ์ในการประหยัดเวลาในการเดินทาง ยังเป็นระบบที่มีความปลอดภัยสูง โดยบริษัทยึดหลักการการให้บริการที่มุ่งสร้างความปลอดภัยและรวดเร็วในการเดินทาง เพื่อสร้างความพึงพอใจและความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการ ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสีย อาทิ พนักงานและผู้รับเหมา ซึ่งต้องปฏิบัติงานอย่างมีความปลอดภัยอาชีวอนามัย และมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดีด้วย

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

บริษัทมุ่งเน้นการปฏิบัติงานในการให้บริการทั้งระบบทางพิเศษและระบบราง ให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานที่ได้รับสัมปทานมาจากภาครัฐ โดยเป็นการให้บริการแบบมีมาตรการป้องกันเชิงรุกในด้านความปลอดภัย ซึ่งบริษัทมีเป้าหมายตลอดระยะเวลาสัมปทาน ที่จะไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจนก่อให้เกิดการเสียชีวิต ทั้งนี้หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ให้มีการแก้ไขอย่างรวดเร็ว โดยให้มีการประสานกับกู้ภัยหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องให้เข้าถึงเพื่อช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุ อย่างรวดเร็ว ปลอดภัย ทั้งนี้ บริษัทมีการพัฒนาความรู้ ทักษะความสามารถของพนักงานในการปฏิบัติงาน การกำกับดูแลและให้ความรู้กับผู้รับเหมา รวมถึงมีการส่งเสริมความรู้ด้านความปลอดภัยไปยังผู้ใช้บริการทั้งระบบทางพิเศษและระบบราง เพื่อให้ผู้ใช้บริการเข้าถึงระบบและใช้บริการอย่างปลอดภัย โดยบริษัทมีการบันทึกสถิติข้อมูลอัตราการบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงานของพนักงานและผู้รับเหมา (Lost Time Injury Frequency Rate : LTIFR) (จำนวนครั้ง/200,000 ชั่วโมงการทำงาน หรือจำนวนครั้ง/1,000,000 ชั่วโมงการทำงาน) อย่างต่อเนื่อง

ระบบราง

1. ความปลอดภัยของผู้โดยสาร / พนักงาน / ผู้รับเหมา : การเสียชีวิต (Passenger/ Staff/ Contractor Safety : Fatality) = 0 ตลอดระยะเวลาสัมปทาน
2. ความปลอดภัยของผู้โดยสาร : จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสต่อผู้โดยสาร 1,000,000 คน
3. Passenger Safety : Number of serious injuries per 1,000,000 passengers \leq 0.01 ตลอดระยะเวลาสัมปทาน

ระบบทางพิเศษ

1. จำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุ = 0 ตลอดระยะเวลาสัมปทาน (อุบัติเหตุ หมายถึง อุบัติเหตุร้ายแรง ที่มีสาเหตุจากการดำเนินการของบริษัท)
2. ขอรับรองระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ตามมาตรฐาน ISO45001: 2018 ในปี 2568

แนวทางและขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

1. การประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในการเดินทาง
2. การจัดทำแผนและมาตรการจัดการ เพื่อลดโอกาสในการเกิดเหตุหรือลดผลกระทบหากเกิดเหตุการณ์ขึ้น
3. การลงทุนในเทคโนโลยีหรืออุปกรณ์เพื่อออกแบบป้องกันการเกิดเหตุ

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

ระบบราง

การให้บริการอย่างมีคุณภาพและความปลอดภัย และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม / ชุมชน	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงานสะสม
ความปลอดภัยของผู้โดยสาร / พนักงาน / ผู้รับเหมา : การเสียชีวิต (Passenger/ Staff/ Contractor Safety : Fatality)	0	0	0
ความปลอดภัยของผู้โดยสาร : จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสต่อผู้โดยสาร 1,000,000 คน (Passenger Safety : Number of serious injuries per 1,000,000 passengers)	\leq 0.01	0	0

ระบบทางพิเศษ

จำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ที่มีสาเหตุจากการดำเนินการของบริษัท = 0 (ปี 2565)

สำหรับสถิติข้อมูลอัตราการบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงานของพนักงานและผู้รับเหมา (Lost Time Injury Frequency Rate: LTIFR) (จำนวนครั้ง/200,000 ชั่วโมงการทำงาน หรือจำนวนครั้ง/1,000,000 ชั่วโมงการทำงาน) ในปี 2565 เป็นดังนี้

อัตราการบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR)	ระบบราง	ระบบทางพิเศษ	รวม
LTIFR ของพนักงาน (จำนวนครั้ง / 200,000 ชั่วโมงการทำงาน)	0.1	0.02	0.03
LTIFR ของพนักงาน (จำนวนครั้ง / 1,000,000 ชั่วโมงการทำงาน)	0.52	0.09	0.16
LTIFR ของผู้รับเหมา (จำนวนครั้ง / 200,000 ชั่วโมงการทำงาน)	0	0.03	0.03
LTIFR ของผู้รับเหมา (จำนวนครั้ง / 1,000,000 ชั่วโมงการทำงาน)	0	0.16	0.15

โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

ระบบรางและระบบทางพิเศษ

1. โครงการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยเชิงรุก

เพื่อให้เป็นข้อมูลการตัดสินใจของผู้ใช้บริการ ในการเลือกการเดินทางหากมีอุบัติเหตุในระบบ หรือเพื่อลดอุบัติเหตุจากการใช้ระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า หรือเพื่อลดความหนาแน่นสะสมในพื้นที่ให้บริการ หรือหากมีอุบัติเหตุในระบบ สามารถป้องกันอุบัติเหตุซ้ำซ้อนที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจึงมีแผนงานการสื่อสารข้อมูลด้านความปลอดภัยที่สำคัญให้ผู้ใช้บริการทราบ รวมถึงทบทวนช่องทางและข้อมูลการสื่อสารให้ผู้บริการตลอดจนประชาสัมพันธ์ช่องทางที่สามารถเข้าถึงข้อมูลที่สำคัญ และจัดกิจกรรมสร้างความเข้าใจการใช้ระบบอย่างปลอดภัย อาทิ กิจกรรม Safety Share Take Care On Tour 2022 ในระบบรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนนโยบายให้เกิดการบริการอย่างมีคุณภาพและความปลอดภัย และคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและชุมชน สามารถส่งเสริมและกระตุ้นให้ผู้บริการมีการใช้ระบบอย่างถูกต้องและเกิดความปลอดภัยสูงสุด มีการให้คำแนะนำและสร้างความเข้าใจเมื่อพบความไม่สะดวกหรือใช้งานผิดวิธีจากผู้บริการ จนสามารถนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้เกิดความปลอดภัยได้มากที่สุด โดยเป้าหมายสำคัญ คือ การสื่อสารข้อมูลความปลอดภัยไปยังกลุ่มผู้บริการและกลุ่มผู้สูงอายุ ที่มีสถิติเข้าใช้งานในระบบเพิ่มสูงขึ้นและเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการได้ง่าย รวมถึงเป็นการประเมินผลการสื่อสารข้อมูล ความปลอดภัยผ่านช่องทางต่างๆ ขององค์กร ที่สามารถเข้าถึงผู้บริการได้เป็นอย่างดี สะท้อนถึงมาตรการด้านความปลอดภัยที่ทำให้ผู้บริการเกิดอุบัติเหตุลดลง

การจัดกิจกรรมที่ผ่านมาผู้บริการมีความเข้าใจและตระหนักถึงความปลอดภัย โดยในปี 2565 ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุบนบันไดเลื่อน ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมาย ได้มีการรับทราบข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยถึง 74.8% โดยบริษัทได้ดำเนินการสื่อสารไปยังกลุ่มผู้สูงอายุเป็นจำนวนทั้งสิ้น 692 คน



2. โครงการปรับปรุงกระบวนการการมีส่วนร่วมและการให้ความเห็นของพนักงาน

บริษัทจัดให้มีการระดมสมองในการรับฟังข้อคิดเห็นเรื่องการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย เพื่อให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมและเข้าถึงได้ รวมถึงให้พนักงานได้เห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัย และร่วมนำเสนอประเด็นด้านความปลอดภัย ผ่านช่องทางต่าง ๆ ของบริษัท โดยอาศัยคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ในการขับเคลื่อน

เริ่มจากการประชาสัมพันธ์ช่องทางการรับข้อเสนอแนะ มีการปรับโครงสร้าง คปอ.ให้ครอบคลุมทุกหน่วยงานควบคู่ไปกับการสื่อสารให้พนักงานทุกคนได้ทราบหน้าที่ของพนักงานและผู้แทนของพนักงานในแต่ละพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนการกำหนดหน้าที่ของประธานฯ กรรมการผู้แทนนายจ้างและลูกจ้างให้ชัดเจน เพื่อสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการให้ความคิดเห็น รวมถึงการกำหนดแนวทางและติดตามการแก้ไข ตลอดจนการ Feedback ไปยังพนักงานผ่านผู้แทนกรรมการและหัวหน้างาน โดยมีการวัดผลความสำเร็จผ่านตัวชี้วัด 2 ตัว คือ

1. ร้อยละจำนวนการเสนอข้อคิดเห็นของพนักงานผ่าน เพิ่มขึ้นมากกว่า 25% เมื่อเทียบกับปี 2564 ผลการดำเนินการอยู่ที่ 74.4%
2. ร้อยละจำนวนการแก้ไขประเด็นที่ได้รับแจ้งจากพนักงานแล้วเสร็จ มากกว่า 70% เมื่อเทียบกับปี 2564 ผลการดำเนินการอยู่ที่ 59.34% ทั้งนี้ประเด็นค้างเป็นประเด็นที่ต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการ ซึ่งมีการติดตามตามกระบวนการของบริษัททุกประเด็น

3. โครงการ Safety Reward System

เพื่อจัดทำเกณฑ์ (Indicator) ในการประเมินความสอดคล้องของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System: SMS) ผู้รับเหมาซ่อมบำรุงหลักของระบบรถไฟฟ้า จำนวน 4 ราย ให้ครอบคลุมขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัท โดยความแตกต่าง (Gap) ที่พบจากการประเมิน จะถูกนำมาจัดทำแผนร่วมกันระหว่างบริษัทกับผู้รับเหมา เพื่อปรับปรุงระบบ SMS ของผู้รับเหมาให้อยู่ในระดับที่บริษัทคาดหวัง ผ่านการทำงานและติดตามร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ระดับวิชาชีพและผู้บริหาร

โดยผลการประเมินตามเกณฑ์หลังดำเนินโครงการพบว่า ผู้รับเหมาทั้ง 4 ราย มีคะแนนอยู่ในระดับ Excellent อยู่ในระดับที่เกินกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยมี Indicator ที่มีความสำคัญ (Importance) ระดับ High Level ได้รับการปรับปรุงแล้วเสร็จ 100% ซึ่งนับเป็นความสำเร็จของโครงการ ซึ่งต้องดำเนินการติดตามและประเมินผลต่อไปในปี 2566

4. โครงการ Suggest for Success Contractor

กิจกรรม Suggest For Success Contractor เป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อส่งเสริม และสร้างการมีส่วนร่วมของผู้รับเหมาที่ปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้าในกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัท ในการส่งข้อเสนอแนะ หรือแจ้งประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่การปฏิบัติงานของตนเอง หรือภายในระบบรถไฟฟ้า รวมถึงเพื่อให้เกิดการปรับปรุงกระบวนการทำงาน ลดค่าใช้จ่ายและการสูญเปล่าที่เกิดจากการทำงาน ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลให้กับองค์กรมากขึ้น ทั้งในด้านคุณภาพ ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ กิจกรรม Suggest For Success Contractor ได้ดำเนินการจัดต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 และได้รับความสนใจจากผู้รับเหมาเข้าร่วมส่งข้อเสนอแนะและปรับปรุงกระบวนการทำงานด้วยดีเสมอมา โดยในปี 2565 ได้รับข้อเสนอแนะจากผู้รับเหมาทั้งสิ้น 17 เรื่อง ซึ่งได้มีการพิจารณาชี้แจง และดำเนินการแก้ไขแล้ว 100%

5. โครงการ QS Center

เป็นการจัดทำ Google Site ด้านความปลอดภัย เพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึงข้อมูลที่ต้องการได้รวดเร็วขึ้น ลดระยะเวลาในการติดต่อประสานงานเพื่อขอรับข้อมูลลงได้ 100% ซึ่งประกอบด้วยระบบ 3 ระบบ ได้แก่

- (1) ระบบ Safety patrol ซึ่งใช้ติดตาม และตรวจสอบปัญหาต่าง ๆ ด้านความปลอดภัย
- (2) Safety help system ใช้ในการค้นหาสถานพยาบาลและรายงานอุบัติเหตุ
- (3) Chemical Database ฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยของสารเคมี



6. โครงการ News

เป็นการสื่อสารข้อมูลด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยให้พนักงาน เพื่อให้พนักงานมีความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยเพิ่มขึ้น โดยทำการประชาสัมพันธ์ผ่าน SHE News, SHE ประชาสัมพันธ์ และ SQ E-Magazine



SHE News เรื่องมะเร็งปอด
มะเร็งที่คนทั่วโลกป่วยและเสียชีวิตมากที่สุด

SAFETY & QUALITY E - MAGAZINE :
ปีที่ 3 ฉบับที่ 3 เดือนกันยายน 2565

7. โครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Camera) บนทางพิเศษ

บริษัทคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการบนทางพิเศษ ด้วยการออกแบบและติดตั้งระบบเพื่อลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ พบว่า ยานพาหนะที่มีการใช้ความเร็วในการขับขี่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นสาเหตุลำดับต้นๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ บริษัทจึงดำเนินการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Camera) ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างกล้อง IP ความละเอียดสูงตรวจจับรูปแบบ Real Time โดยระบบจะแสดงภาพรถที่ขับผ่านกล้อง CCTV และแสดงค่าอัตราความเร็วที่รถแต่ละคันขับ เมื่อมีการใช้ความเร็วเกินกว่าค่าที่ได้กำหนด ระบบจะบันทึกภาพของรถที่กระทำความผิดที่เห็นลักษณะของตัวรถ และป้ายทะเบียนรถที่ชัดเจน ซึ่งข้อมูลที่ได้ดังกล่าว สามารถนำไปใช้เป็นหลักฐานในการแจ้งความกระทำความผิดต่อผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ทำความผิดกฎจราจรได้ต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทได้ติดตั้งระบบดังกล่าวไปแล้วในทางพิเศษประจิมรัถยา จำนวน 4 จุด และอยู่ระหว่างติดตั้งในทางพิเศษศรีรัช จำนวน 4 จุด ทางพิเศษอุดรรัถยา จำนวน 2 จุด มีกำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566

8. โครงการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดบนทางพิเศษเพิ่มเติม และติดตั้งระบบ IVA

เพื่อให้ผู้ใช้ทางมีความมั่นใจว่าจะได้รับการดูแลตลอดการเดินทางบนทางพิเศษ และจะได้รับการช่วยเหลือแบบทันท่วงที กรณีเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉิน บริษัทจึงมีแผนงานการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ตลอดแนวเส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดบนทางพิเศษ เพื่อตรวจสอบดูสภาพจราจรและเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษทุกสายทาง ซึ่งบริษัทได้ติดตั้งกล้อง CCTV บนทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยาแล้ว จำนวน 116 และ 245 กล้อง ตามลำดับ และปัจจุบัน บริษัทอยู่ระหว่างติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่มเติมบนทางพิเศษศรีรัช จำนวน 408 กล้อง โดยมีกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2566 นอกจากนี้ บริษัทยังดำเนินการติดตั้งระบบ Intelligent Video Analysis (IVA) บริเวณ Ramp ทางลงของทางพิเศษ และ Ramp ทางขึ้นที่ไม่มีอาคารด่าน เพื่อตรวจจับรถจักรยานยนต์ คน หรือสัตว์ที่เข้าสู่ทางพิเศษ หรือรถยนต์ที่ขับผิดทิศทางจราจร อันเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ ทั้งนี้ บริษัทติดตั้ง IVA ในทางพิเศษอุดรรัถยาแล้ว เมื่อปี 2564 และอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง IVA ในทางพิเศษศรีรัช โดยมีกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2566



(2) ความผูกพันของลูกค้า ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ

การสร้างความสัมพันธ์อันดีและการบริหารจัดการความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียที่มีต่อบริษัท เป็นส่วนสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทให้บรรลุเป้าหมาย และส่งเสริมให้มีการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน โดยที่ผ่านมามีบริษัทได้จัดกิจกรรมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม

(2.1) การสร้างความพึงพอใจและความผูกพันกับลูกค้า ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ

• ความสำคัญ

บริษัทมีภารกิจหลักในการให้บริการระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า บริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของการสร้างสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า ทั้งผู้ใช้งาน ผู้โดยสาร และลูกค้าพัฒนาเชิงพาณิชย์ ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ โดยบริษัทมีการบริหารจัดการ และตอบสนองต่อความคาดหวังของลูกค้า ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสีย อย่างมีประสิทธิภาพ การสร้างสัมพันธ์อันดีกับลูกค้า ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง เป็นส่วนสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทให้บรรลุเป้าหมาย อีกทั้งส่งเสริมให้บริษัทมีการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ร่วมกันกับลูกค้า ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

บริษัทมีการดำเนินโครงการต่าง ๆ เพื่อสร้างความพึงพอใจและความผูกพันกับลูกค้า ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสียสำคัญอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการ **“Happy Journey with BEM”** ซึ่งเป็นโครงการที่บริษัทได้ร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้งพนักงาน ลูกค้า ชุมชน บุคคลทั่วไป และภาครัฐ ในการจัดทำต้นแบบของเส้นทางท่องเที่ยวรอบเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชนโดยรอบเส้นทาง เชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้บริการ สังคมในพื้นที่และบริษัท โดยเฉพาะการสร้างรายได้ให้แก่คนในชุมชนทั้งในระยะสั้นและระยะยาวที่ทำให้ชุมชนสังคมนั้น ๆ เป็นที่รู้จักอย่างกว้างขวาง และเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญให้แก่ผู้ใช้บริการ ส่งผลไปยังการกระตุ้นให้ชุมชนสังคมนั้น ๆ มีการพัฒนาสภาพแวดล้อมและสิ่งแวดลอมที่ดีขึ้น อีกทั้งยังร่วมกับบริษัทสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการโดยการอำนวยความสะดวกในการเดินทางต่อเนื่องไปยังจุดท่องเที่ยวต่าง ๆ รายรอบสถานี นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้กับบริษัท พร้อมกับการรณรงค์การใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างรถไฟฟ้า MRT ซึ่งจะสามารถช่วยลดการใช้รถยนต์และเป็นการรักษาสภาพแวดล้อมอีกด้วย

ทั้งนี้ บริษัทมีการกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงาน คือ ระดับความพึงพอใจและความผูกพันต่อบริษัทของลูกค้า จากผลการสำรวจประจำปี ทุกปี ดังนี้

1. ร้อยละความพึงพอใจโดยรวมของลูกค้า ≥ 95
2. ร้อยละความผูกพันต่อบริษัทโดยรวมของลูกค้า ≥ 80

สำหรับแนวทางการดำเนินงาน บริษัทมีการประสานความร่วมมือกับพันธมิตรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ในการดำเนินงาน โครงการต่าง ๆ โดยมีการเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้เข้ามามีส่วนร่วมเสนอข้อคิดเห็นสำหรับประเด็นต่าง ๆ ที่กำลังอยู่ในความสนใจอย่างโปร่งใสและเหมาะสม ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัท หรือตามช่องทางต่าง ๆ เช่น ศูนย์บริการข้อมูล และ/หรือ Social Media ของบริษัท เพื่อนำมาบูรณาการเข้ากับกระบวนการตัดสินใจและวางแผนการดำเนินงานของบริษัท รวมถึงเป็นการลดความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อภาพลักษณ์และการหยุดชะงักทางธุรกิจ ตลอดจนสร้างประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างสมดุล

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

บริษัทมีการสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ/คาดหวัง และความผูกพันของลูกค้าต่อบริษัทรายปี เป็นประจำทุกปี ในระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง โดยเป็นการวัดผลโดยรวม จากการสำรวจแยกรายด้าน 8 ด้าน ได้แก่

1. ด้านความสะดวก (Convenience)
2. ด้านความรวดเร็ว เชื่อถือได้ และตรงต่อเวลา (Quickness, Reliability and Punctuality)
3. ด้านความสบาย (Comfort)
4. ด้านความปลอดภัย (Safety)
5. ด้านข้อมูล ข่าวสาร (Information)
6. ด้านบุคลากร : เจ้าหน้าที่ประจำสถานี (Station Operator)
7. ด้านบุคลากร : เจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจสัมภาระ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ทำความสะอาด (Checkpoints Officer, Guard, Cleaner)
8. ด้านบุคลากร : เจ้าหน้าที่ศูนย์บริการข้อมูล (Information Service Center Officer)

โดยผลการดำเนินงานในปี 2565 เป็นดังนี้

ระบบราง

ระบบ	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน ปี 2565
รถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน	ร้อยละความพึงพอใจโดยรวม ของผู้โดยสาร	≥ 95	99.88 (เพิ่มขึ้น 0.51% จากปี 2564)
	ร้อยละความผูกพันต่อบริษัท โดยรวมของผู้โดยสาร	≥ 80	86.25 (เพิ่มขึ้น 4.95% จากปี 2564)
รถไฟฟ้า สายสีม่วง	ร้อยละความพึงพอใจโดยรวม ของผู้โดยสาร	≥ 95	99.87 (ลดลง 0.06% จากปี 2564)
	ร้อยละความผูกพันต่อบริษัท โดยรวมของผู้โดยสาร	≥ 80	87.32 (เพิ่มขึ้น 3.39% จากปี 2564)

ระบบทางพิเศษ

บริษัทมีแผนในการพิจารณาความเหมาะสมในการขยายงานการสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ/คาดหวัง และความผูกพันต่อบริษัท ให้ครอบคลุมลูกค้าระบบทางพิเศษต่อไป

โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

บริษัทมีการดำเนินงานโครงการที่น่าสนใจและประสบความสำเร็จ ซึ่งสามารถสร้างความพึงพอใจและความผูกพันต่อบริษัทกับลูกค้า ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ ในด้านต่าง ๆ ในปี 2565 ดังนี้

1. โครงการ “Happy Journey with BEM”



บริษัทร่วมกับพันธมิตรที่สำคัญ อาทิ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) จัดโครงการ ‘Happy Journey with BEM’ ซึ่งเป็นโครงการสำคัญที่บริษัทได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนนโยบายการท่องเที่ยวของภาครัฐ และให้ความสำคัญในเรื่องการเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนและวิสาหกิจชุมชนรอบเส้นทาง ทั้งยังสามารถกระตุ้นจำนวนการใช้งานของผู้ใช้บริการจากการเดินทางท่องเที่ยวอันจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนและบริษัทร่วมไปด้วยกัน นอกจากนี้บริษัทยังมุ่งมั่นให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวไปในทิศทางที่ยั่งยืน ผ่านความสุข ความประทับใจ และความทรงจำดี ๆ ของลูกค้า ทั้งผู้ใช้ทางและผู้โดยสารด้วยเช่นกัน



โดยในปี 2565 บริษัทมีแผนจัดทริปเส้นทางท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์พร้อมให้ความรู้แก่ผู้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 5 เส้นทาง ภายใต้โครงการ ‘Happy Journey with BEM’ รถไฟฟ้าขบวนแห่งความสุข ได้แก่ เส้นทางท่องเที่ยวโดยรอบสถานีวัดมังกร สถานีสนามไชย สถานีสามย่าน สถานีหัวลำโพง และสถานีอิสรภาพ โดยกำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมเส้นทางละประมาณ 50 คน และเกณฑ์ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานในรูปแบบการวัดความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ที่ระดับร้อยละความพึงพอใจ ≥ 90



ทริปที่

1

เส้นทางท่องเที่ยวโดยรอบสถานีวัดมังกร

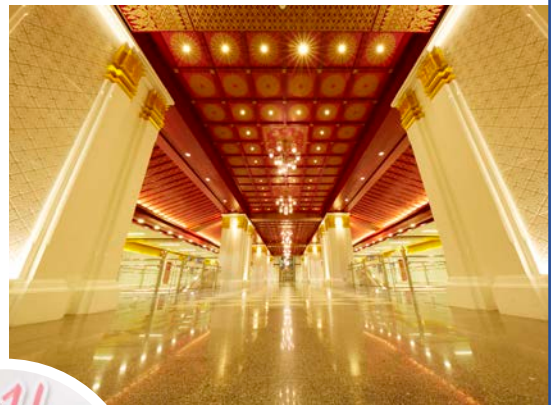
“ตะลุยโซนนำทาว์นเมืองไทย ท่องเที่ยวถนนสายมังกร”



ทริปที่

เส้นทางท่องเที่ยวโดยรอบสถานีสนามไชย

“ประตูเชื่อมท่องเที่ยวเกาะรัตนโกสินทร์”



เส้นทางท่องเที่ยวโดยรอบสถานีสามย่าน

“แคมป์ส ทัวร์ จุฬาฯ ร้อยห้าปี”

ครั้งที่

3



4

ครั้งที่

เส้นทางท่องเที่ยวโดยรอบสถานีหัวลำโพง

“Street Photo Walk สร้างสรรค์จินตนาการ
ย่าน MRT สถานีหัวลำโพง”



5 รอบที่

เดือนธันวาคม สถานีอิสราฟ

“ตามรอยพระเจ้าตากสิน
เที่ยวฝั่งธน ยลฝั่งพระนคร”



จากการจัดกิจกรรมดังกล่าวสามารถสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า ชุมชน และบริษัทได้โดยตรงและเป็นการสร้างมูลค่าของงานประชาสัมพันธ์ที่ดีต่อองค์กรเป็นอย่างมากเมื่อเทียบกับสื่อของการเผยแพร่โฆษณา และถือเป็นการประสบความสำเร็จของการจัดกิจกรรมเนื่องจากสามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย และเกิดการค้นหาคำ **‘Happy Journey with BEM’** ผ่าน Google Search อันเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและมูลค่าแบรนด์ขององค์กร **“BEM”** ให้บริษัทในฐานะเจ้าของและผู้จัดกิจกรรม โดยโครงการนี้ประสบความสำเร็จในเรื่องการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมถึงการสร้างความรู้ผ่านการจัดกิจกรรมพิเศษ เพื่อสร้าง Brand Loyalty ความประทับใจ และมีทัศนคติเชิงบวกต่อบริษัท

สำหรับเกณฑ์ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานในรูปแบบการวัดความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่ระดับความพึงพอใจ ≥ 90 ซึ่งความสำเร็จของโครงการวัดผลได้จากเสียงตอบรับของผู้เข้าร่วมกิจกรรมแต่ละทริป จากผลสำรวจภายหลังการจัดกิจกรรม **Happy Journey with BEM** ด้านความเหมาะสมของช่องทางการประชาสัมพันธ์ ด้านความน่าสนใจของสถานที่จัดกิจกรรม และด้านวันและเวลาการจัดกิจกรรม มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ระดับพึงพอใจมาก โดยมีความพึงพอใจด้านสถานที่ท่องเที่ยวสูงสุดที่ร้อยละ 91.30 โดยกิจกรรมที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ กิจกรรม

เส้นทางท่องเที่ยวรอบสถานีหัวลำโพง ที่มีการเพิ่มเติมนกิจกรรมเสริมในรูปแบบเวิร์กช็อปถ่ายภาพร่วมกับวิทยากรที่มีชื่อเสียง ทั้งนี้บริษัทยังได้ทำการสำรวจรูปแบบกิจกรรมจากผู้สนใจโครงการต้องการให้โครงการ **Happy Journey with BEM** จัดกิจกรรมในรูปแบบอื่น ๆ โดยสำรวจผ่านแบบสอบถาม ซึ่งจากผลสำรวจส่วนใหญ่ จะให้ความสนใจในรูปแบบ ‘สายกิน ร้านอร่อย ร้านดัง ร้านลับ’ รายรอบเส้นทาง

จากการบริหารงานและดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่องของบริษัท เป็นผลให้บริษัทได้รับรางวัลสุดยอดแบรนด์ขององค์กรไทย (**“ASEAN and Thailand’s Top Corporate Brands 2022”**) หมวดขนส่งและโลจิสติกส์ ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ซึ่งเป็นรางวัลที่ส่งเสริมให้ผู้บริหารของแต่ละภาคธุรกิจให้ความสำคัญต่อการพัฒนาแบรนด์องค์กรเพื่อความสำเร็จอย่างยั่งยืนของบริษัทในระยะยาว

สำหรับในปี 2566 บริษัทได้วางแผนการจัดกิจกรรมให้มีความหลากหลายเพิ่มขึ้น และเจาะกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT กลุ่มแฟนตัวยงของ Facebook Fanpage BEM รวมทั้งกลุ่ม MRT Club โดยจะมีการรวบรวมข้อมูลเพื่อจัดกลุ่มความสนใจโดยเฉพาะ เป็นประโยชน์ในการรวบรวมและรับทราบถึงความสนใจของลูกค้าเฉพาะกลุ่มเพิ่มมากขึ้น

2. โครงการ BEM ห่วงใย สู้ภัยโควิด-19

BEM ห่วงใย สู้ภัยโควิด-19 มอบวัคซีน ให้แก่ประชาชน ฟรี

เพื่อสนับสนุนมาตรการของรัฐในการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID-19 โดยการสร้างภูมิคุ้มกันให้แก่ประชาชน บริษัทจึงมีการประสานความร่วมมือกับพันธมิตรทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ในการกำหนดแผนงานการจัดกิจกรรมให้บริการฉีดวัคซีนฟรีกับประชาชน ตั้งแต่ปลายปี 2564 ถึงตลอดปี 2565 ตามสถานที่ต่างๆ โดยมีเป้าหมายการมอบวัคซีนให้กับประชาชนทั่วไป ประมาณ 30,000 เข็ม รวมถึงเป้าหมายร้อยละความพึงพอใจและความผูกพันต่อบริษัทของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ≥ 95 และ ≥ 80 ตามลำดับ

ผลการดำเนินงาน

ความพึงพอใจ
ของผู้เข้าร่วมกิจกรรม



95.65%

ความผูกพัน
ต่อบริษัท



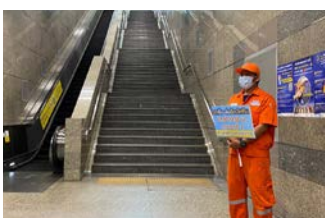
99.79%

บริษัทร่วมกับพันธมิตรสามารถจัดสรรวัคซีนฟรีให้กับประชาชนได้มากกว่า 30,000 เข็ม ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจร้อยละ 95.65 และความผูกพันต่อบริษัทร้อยละ 99.79 สรุปกิจกรรมภายใต้โครงการ BEM ห่วงใยสู้ภัยโควิด-19 ดังนี้



1. “BEM ห่วงใย สู้ภัยโควิด-19” มอบวัคซีน “ซิโนฟาร์ม” ให้แก่ประชาชน ฟรี

บริษัทร่วมกับ รพม. และ CK ให้บริการฉีดวัคซีน “ซิโนฟาร์ม” จำนวน 2,000 โดส ให้แก่ประชาชนทั่วไปที่มีสัญชาติไทย และชาวต่างชาติที่มีภูมิลำเนาและพักอาศัยอยู่ในประเทศไทย ที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป และยังไม่เคยได้รับการฉีดวัคซีนเข็มแรก ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีรัชดาภิเษก พร้อมทั้งขยายเวลาการฉีดวัคซีน “โมเดอร์นา” ให้ครอบคลุมและทั่วถึงประชาชนในเขตจังหวัดกรุงเทพฯ ฝั่งธนบุรี โดยโรงพยาบาลบางปะกอก 9 ซึ่งเป็นวัคซีนเข็มที่ 2 ต่อเนื่องจากปี 2564





2. BEM ใจดีมอบโมเดอร์นา ฟรี! เสริมภูมิคุ้มกัน ก่อมหยุคสงกรานต์อย่างปลอดภัย

บริษัทร่วมกับ รฟม. CK NECL และบริษัท เดอะมอลล์ กรุ๊ป จำกัด เปิดให้บริการฉีดวัคซีน “Moderna” ฟรี รวมจำนวน 3,000 เข็ม ให้แก่ประชาชนทั่วไป เพื่อสนับสนุนมาตรการของรัฐในการป้องกันการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ณ MCC HALL ชั้น 4 เดอะมอลล์บางแค ใกล้กับรถไฟฟ้า MRT สถานีหลักสอง



3. “ทะลุ 10,000 เข็ม” กับโครงการ “BEM ห่วงใย สู้ภัยโควิด-19”

บริษัทร่วมกับ CK และ NECL มอบวัคซีนป้องกัน COVID-19 สู่ประชาชน ครั้งที่ 5 เปิดให้บริการฉีดวัคซีน “Moderna” ฟรี เป็นจำนวน 3,000 เข็ม โดยดำเนินโครงการต่อเนื่องมาแล้วจำนวน 5 ครั้ง สามารถมอบวัคซีนให้กับประชาชนมาแล้วกว่า 10,000 เข็ม เพื่อสนองรับนโยบายเปิดเมืองปลอดภัยให้มีความยั่งยืน สอดรับกับ 4 มาตรการสำคัญ ได้แก่ 1.ฉีดวัคซีนตามเป้าหมาย 2.ป้องกันตนเองขั้นสูงสุด (Universal Prevention) 3.ตรวจ ATK และ 4.การดำเนินการตาม COVID Free Setting



4. CK & BEM มอบวัคซีน “30,000 เข็มแทนใจสร้างภูมิคุ้มกันให้ประชาชน”

บริษัทร่วมกับ CK และ NECL พร้อมเคียงข้างประชาชนยังคงผนึกกำลังเดินทางมอบวัคซีนฟรี ภายใต้โครงการ “CK & BEM ห่วงใย สู้ภัย COVID-19” อย่างต่อเนื่อง โดยจัดฉีดวัคซีนโมเดอร์นาให้กับประชาชน ภายในรถไฟฟ้า MRT สถานีสวนจตุจักร โดย CK & BEM ได้ดำเนินโครงการมอบวัคซีน ฟรี! มาอย่างต่อเนื่องให้กับประชาชนมาแล้วมากกว่า 30,000 เข็ม





5. โครงการแจกสเปรย์แอลกอฮอล์ Be safe Be happy 1 ล้านชิ้น

การระบาดใหญ่ของเชื้อ COVID-19 ก่อให้เกิดภาวะฉุกเฉินด้านสุขภาพไปทั่วโลก หลายองค์กรธุรกิจต่างตกอยู่ในความยากลำบากและพยายามแก้ไขปัญหาค้างคั่ง



บริษัทได้ยึดมั่นในการปฏิบัติตามนโยบายทางด้านสุขภาพและโภชนาการ รวมถึงอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน พันธมิตรทางธุรกิจ รวมถึงลูกค้าผู้ใช้บริการทางพิเศษ ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT โรงเรียน ชุมชนรอบเขตทาง ฯลฯ เมื่อเกิดภาวะวิกฤตทางด้านสุขภาพ อนามัย บริษัทยังตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องดังกล่าวครอบคลุมไปถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยต่อยอดความห่วงใยจากโครงการแจกหน้ากาก 1 ล้านชิ้น จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ช่วงเริ่มต้นที่มีความจำเป็นและมีความต้องการหน้ากากอย่างมากในขณะนั้น เมื่อสถานการณ์คลี่คลาย บริษัทเห็นหน้าสนองนโยบายภาครัฐ **‘เปิดเมืองปลอดภัย’** แจกสเปรย์แอลกอฮอล์ภายใต้แนวคิด **‘Be Safe Be Happy’** จุดเด่นอยู่ที่ดีไซน์ทันสมัย ใช้งานง่าย และมีกลิ่นที่เป็นเอกลักษณ์ โดยแจกให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง รวมถึงผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา ทางพิเศษประจิมรัถยา รวมถึงหน่วยงานพันธมิตรต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ชุมชน และโรงเรียนรอบเขตทางพิเศษ และรถไฟฟ้า MRT จำนวน 1 ล้านชิ้น



3. โครงการ MRT ส่งความสุข รับวันเด็กประจำปี 2565

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาสิ่งแวดล้อม พร้อมกับการพัฒนาสังคมที่มั่นคงและยั่งยืน บริษัทจึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเด็กและเยาวชน ซึ่งนับเป็นกำลังสำคัญของชาติ ให้มีโอกาสร่วมสร้างทักษะการเรียนรู้นอกห้องเรียน ส่งเสริมการมีปฏิสัมพันธ์ของครอบครัว ชุมชน และสังคมโดยรวม อีกทั้งได้มีความรู้เกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้า MRT ซึ่งจะเป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่สำคัญของประเทศชาติต่อไป

ในอนาคต บริษัทได้จัดกิจกรรม **“MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก”** ประจำปี 2565 โดยเป็นการจัดกิจกรรมส่งความสุขรับวันเด็กรูปแบบ Online มอบของขวัญมากมาย แบ่งปันความสุขและเป็นการกำลังใจในช่วงการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ประกอบด้วย การส่งมอบของขวัญให้แก่น้องๆ เยาวชนในพื้นที่ชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ทั้งสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง พร้อมจัดกิจกรรมร่วมสนุกกับเกมความคิดสร้างสรรค์ส่งภาพถ่ายในหัวข้อ **“ครอบครัวสุขใจ ห่างไกลโควิด-19”** ชวนครอบครัวสร้างสรรค์ภาพถ่ายส่งมาได้ที่แฟนเพจรถไฟฟ้า MRT

ทั้งนี้ เนื่องในวันเด็กแห่งชาติประจำปี 2565 รฟม. และบริษัทได้ร่วมกันส่งมอบความสุขให้เด็ก ๆ ด้วยการโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี 2 สาย ได้แก่ MRT สายสีน้ำเงิน และ MRT สายสีม่วง สำหรับเด็กที่มีอายุไม่เกิน 14 ปี และมีความสูงไม่เกิน 140 ซม. เพื่อเป็นการเสริมสร้างประสบการณ์ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะให้แก่เด็ก ๆ



4. โครงการ BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้

บริษัทเล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษารายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าและโครงการทางพิเศษ จึงกำหนดจัดกิจกรรม **“BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้”** เพื่อปรับปรุงและพัฒนาสถานศึกษารายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าและโครงการทางพิเศษ ให้มีความพร้อมเป็นแหล่งเรียนรู้ที่ทันสมัย สร้างความน่าสนใจให้แก่เด็กและเยาวชน โดยมีการส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานเข้าร่วมกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับเด็กและเยาวชน ตลอดจนเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทกับโรงเรียน ชุมชน และหน่วยงานภาครัฐ ทั้งนี้มีการตั้งเป้าหมายสถานที่ดำเนินการ 1 แห่ง และเป้าหมายร้อยละความพึงพอใจและความผูกพันต่อบริษัทของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ≥ 95 และ ≥ 80 ตามลำดับ

ผลการดำเนินงานในปี 2565 บริษัทร่วมกับสำนักงานเขตบางซื่อ ได้จัดกิจกรรม **“BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้”** ประจำปี 2565 ร่วมกับชุมชนรายรอบเส้นทาง พนักงาน และจิตอาสา เพื่อปรับปรุงพัฒนาพื้นที่ศูนย์พัฒนาเด็กก่อนวัยเรียน พร้อมมอบสื่อการเรียนการสอน เครื่องใช้ไฟฟ้า ของเล่นเสริมพัฒนาการเด็ก และมอบทุนการศึกษารวมมูลค่ากว่า 60,000 บาท พร้อมจัดชุดอาหารกลางวันให้แก่น้องๆ ณ ศูนย์พัฒนาเด็กก่อนวัยเรียน ชุมชนซอยสีน้ำเงิน 1 โดยศูนย์ฯ แห่งนี้ตั้งอยู่ใกล้กับโครงการรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน (สถานีบางโพ) และทางพิเศษ ประจิมรัชยา (ด่านสะพานพระราม 7) เพื่อเป็นการส่งเสริมและ

พัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษารายรอบเส้นทางให้แก่เด็กและเยาวชนรายรอบเส้นทางให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนรายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้า MRT และโครงการทางพิเศษ และเป็นการเปิดโอกาสให้พนักงานของบริษัทได้มีจิตสำนึกในการร่วมสนับสนุนชมและสิ่งของเครื่องใช้ที่จำเป็นนำมามอบให้กับน้องๆ อีกด้วย ทั้งนี้จากผลการสำรวจ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจร้อยละ 98 และความผูกพันต่อบริษัทร้อยละ 100 เกินกว่าเป้าหมายที่กำหนด



5. โครงการ MRT พาน้องพิชิต TCAS ปีที่ 14 by BEM



บริษัทให้ความสำคัญในการพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษารายรอบเส้นทางให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่อง จึงได้กำหนดจัดโครงการ **“MRT พาน้องพิชิต TCAS ปีที่ 14 by BEM”** ร่วมกับพันธมิตร เพื่อเปิดโอกาสให้เยาวชนในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายได้รับการแนะแนวการศึกษา เสริมสร้างความรู้ทางวิชาการ และพัฒนาความคิดที่เป็นประโยชน์ในการสอบคัดเลือกเข้าศึกษาต่อในระดับอุดมศึกษา โดยเชิญนักเรียนจากโรงเรียนทั่วประเทศและสถานศึกษารายรอบเส้นทางรถไฟฟ้าเข้าร่วมกิจกรรม และกำหนดเป้าหมายร้อยละความพึงพอใจและความผูกพันต่อบริษัทของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ≥ 95 และ ≥ 80 ตามลำดับ

ผลการดำเนินงานในปี 2565 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจร้อยละ 96.35 และความผูกพันต่อบริษัทร้อยละ 97.66 เกินกว่าเป้าหมายที่กำหนด โดย บริษัทร่วมกับ รฟม. และ BMN รวมพลังติดอาวุธทางปัญญา สร้างต้นกล้าที่เป็นเด็กดีเด็กเก่งให้กับแผ่นดินกับโครงการดีๆ ตัวฟรี ! สุดพรีเมียม **“MRT พาน้องพิชิต TCAS ปีที่ 14 by BEM”** ภายใต้ Concept **“TCAS66 ตัวทะลุมิติ สู้จักรวาลเหนือจินตนาการ”** โดยคุณครูสมศรี ธรรมสารโสภณ (“คุณครูสมศรี”) ที่มาแนะนำข้อสอบในวิชา TGAT1/ A-Level ภาษาอังกฤษ พร้อมด้วยคุณครูวิเศษ กัสสุพันธ์ (ครูพีเอ) และคุณครูสุรเชษฐ์ พิชิตพงศ์เผ่า (ครูพี่ยู) ที่มาเพิ่มทักษะความรู้ และเทคนิคการเตรียมตัวก่อนสอบในวิชา A-Level คณิตศาสตร์ประยุกต์ 1 ภาษาไทย TGAT 2, 3 นอกจากนี้ ดร.พีระพงศ์ ตริยเจริญ อดีตผู้จัดการระบบ TCAS ที่ประชุมอธิการบดีแห่งประเทศไทย ได้ร่วมชี้แจงถึงการเปลี่ยนแปลงระบบการสอบของ TCAS66 ให้น้องๆ สอบถามจนหมดข้อสงสัย ณ ศูนย์การประชุม ซี อารีนา อาคารไฮเบอร์เวิลด์ และทางออนไลน์ผ่าน Facebook Live และ Metaverse เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2565 โดยสามารถดู VDO การสอนย้อนหลังพร้อมดาวน์โหลดหนังสือคู่มือการเตรียมสอบทั้ง 3 รายวิชา ได้ที่ www.mrttcas.com

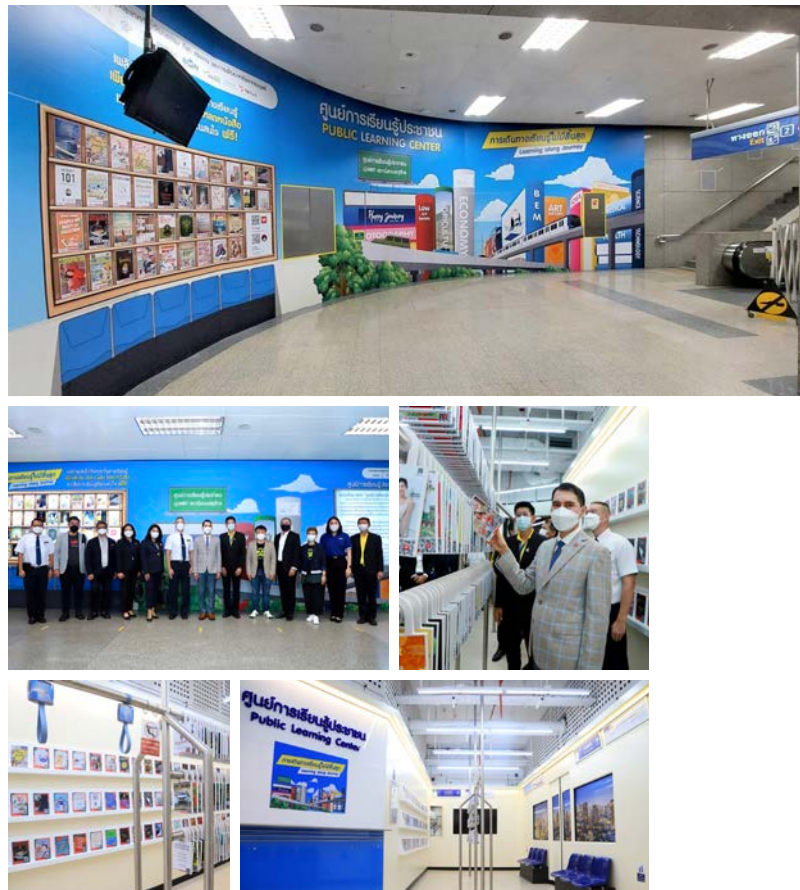


นอกจากนี้ บริษัทยังส่งมอบหนังสือคู่มือการเตรียมสอบ พร้อม VDO สื่อการสอน MRT พาน้องพิชิต TCAS ทั้ง 3 รายวิชา ไปยังโรงเรียนทั่วประเทศรวมกว่า 70 โรงเรียน เพื่อให้น้องๆ นักเรียนในต่างจังหวัดสามารถเข้าถึงการแนะนำเตรียมตัวก่อนสอบ TCAS ได้มากยิ่งขึ้นอีกด้วย

6. โครงการ “ศูนย์การเรียนรู้ประชาชน”

เพื่อสนับสนุนแนวทางการปฏิรูปประเทศของรัฐบาล โดยคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านวัฒนธรรม กีฬา แรงงาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในการพัฒนาการเรียนรู้และเศรษฐกิจชุมชนบนฐานวัฒนธรรมแบบบูรณาการ ซึ่งมีแนวคิดที่จะจัดให้มีพื้นที่การเรียนรู้ หรือพื้นที่อ่านหนังสือภายในสถานีรถไฟฟ้าหรือสถานีส่งสาธารณะ รวมทั้งอาคารของภาครัฐ ให้เด็กและเยาวชน ตลอดจนผู้ที่ประสงค์จะหาความรู้จากหนังสืออิเล็กทรอนิกส์ได้มีพื้นที่ใช้บริการได้อย่างสะดวกและทั่วถึง บริษัทจึงได้ร่วมเป็นคณะกรรมการด้านการพัฒนาศูนย์การเรียนรู้ของประชาชนตามแนวทางการปฏิรูปประเทศและมีกำหนดจัดทำโครงการ **“ศูนย์การเรียนรู้ประชาชน”** ภายในบริเวณชั้นร้านค้า ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีสวนจตุจักร โดยได้เปิดอย่างเป็นทางการในปี 2565

บริษัทร่วมกับคณะกรรมการด้านการพัฒนาศูนย์การเรียนรู้ของประชาชนตามแนวทางการปฏิรูปประเทศ รฟม. CK BMN ราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์ สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้ (OKMD) และสถาบันอุทยานการเรียนรู้ (TK Park) เปิด **“ศูนย์การเรียนรู้ประชาชน PUBLIC LEARNING CENTER”** ใน Concept **“การเดินทางเรียนรู้ไม่มีสิ้นสุด”** ขวนเปิดประสบการณ์เรียนรู้และสร้างแรงบันดาลใจใหม่ ๆ ให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน โดยมีศาสตราจารย์ นายแพทย์นิธิ มหานนท์ เลขาธิการราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์ ประธานกรรมการปฏิรูปประเทศด้านวัฒนธรรม กีฬา แรงงาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิด ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีสวนจตุจักร เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2565



สำหรับรูปแบบการดำเนินการเป็นการจัดสรรพื้นที่ใน Metro Mall สถานีสวนจตุจักร และภายในขบวนรถไฟฟ้าให้กลายเป็นห้องสมุดดิจิทัล ประกอบไปด้วยหนังสือที่น่าสนใจทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จากห้องสมุดดิจิทัลที่เคอาร์ค สำหรับวิธีการ

ใช้งานเพียงสแกน QR Code ดาวน์โหลดหนังสือ E-book จากศูนย์การเรียนรู้ประชาชน @Metro Mall สถานีสวนจตุจักร จากในขบวนรถไฟฟ้า หรือจากสื่อประชาสัมพันธ์ของโครงการ ก็สามารถอ่านตัวอย่างหนังสือที่สนใจ และหากต้องการยืมหนังสือ เพียงแค่ดาวน์โหลดแอปพลิเคชัน **“TK Read”** บน iOS และ Android และสมัครสมาชิกห้องสมุดดิจิทัลที่เคพาร์ค ก็จะสามารถ

อ่านหนังสือและสื่อการเรียนรู้กับหมิ่นเล่มได้ ฟรี! พิเศษสำหรับผู้ใช้งาน ศูนย์การเรียนรู้ประชาชน @Metro Mall สถานีสวนจตุจักร สามารถเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตความเร็วสูงผ่านบริการ Wi-Fi ของ AIS 5G ได้ฟรี โดยได้รับการสนับสนุนจาก AIS เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงแหล่งความรู้ได้ง่าย เพลิดเพลินไปกับการเดินทางเรียนรู้ไม่มีสิ้นสุดใน Public Learning Center

7.

โครงการกิจกรรม ชุมชนสัมพันธ์

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญในการเสริมสร้างความผูกพันกับชุมชนอย่างยั่งยืน โดยมุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่มเป้าหมายที่อยู่รายรอบเส้นทางของระบบทางพิเศษและระบบรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง เพื่อสร้างการรับรู้ในการใช้บริการระบบทางพิเศษ และ/หรือระบบรถไฟฟ้าอย่างถูกต้อง และเน้นย้ำเรื่องความปลอดภัย ตลอดจนให้ความรู้ด้านสาธารณสุขและการดูแลสุขภาพของประชาชน เพื่อสร้างความพึงพอใจ/ความผูกพันกับกลุ่มเป้าหมาย และ/หรือเพื่อลดข้อขัดแย้งกับกลุ่มเป้าหมายที่เป็นกลุ่มชุมชนผู้ได้รับผลกระทบหรือประชาชนที่มีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบโดยตรง จากการดำเนินงานหรือกิจกรรมของบริษัท

ทั้งนี้ บริษัทมีการกำหนดแผนงานการจัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ **“แทนความห่วงใยขอบคุณจากใจ BEM”** กิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ **“BEM สร้างสุขสู่สังคม”** และกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์อื่น ๆ โดยมีการสำรวจและวิเคราะห์ความต้องการความคาดหวังของชุมชน เพื่อความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่ และกำหนดเป้าหมายดำเนินกิจกรรมสำเร็จ และ/หรือร้อยละความพึงพอใจและความผูกพันต่อบริษัทของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ≥ 95 และ ≥ 80 ตามลำดับ

ผลการดำเนินงานในปี 2565 บริษัทมีการจัดกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ สรุปดังนี้

(1) “แทนความห่วงใยขอบคุณจากใจ BEM” ครั้งที่ 1 - ชุมชนหมู่บ้านรางบัววิลล์

บริษัทส่งมอบความสุขพร้อมทั้งดูแลสุขภาพให้แก่ชุมชน ในรูปแบบการจัดกิจกรรมนำพากลุ่มผู้สูงอายุของหมู่บ้านรางบัววิลล์ ชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT เดินทางท่องเที่ยวพร้อมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยตามเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และเข้าร่วมงาน **“Healthcare 2022 จักรวาลสูงวัย”** ซึ่งจัดขึ้นโดยบริษัท ร่วมกับ บมจ. มติชน และโรงพยาบาลบ้านแพ้ว รวมถึงหน่วยงานพันธมิตรชั้นนำ เพื่อรับการตรวจสุขภาพฟรี อาทิ การตรวจหาต่อมไทรอยด์ การตรวจคัดกรองมะเร็งปอดด้วยสื่อยอดนวัตกรรม AI ณ ศูนย์การค้าสามย่านมิตรทาวน์ ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจและความผูกพันต่อบริษัทร้อยละ 97.36 และร้อยละ 100 ตามลำดับ



(2) “แผนความห่วงใยขอบคุนจากใจ BEM” ครั้งที่ 2 - ชุมชนโค้งรถไฟยมราช

บริษัทจัดกิจกรรมนำคณะผู้แทนจากชุมชนโค้งรถไฟยมราช ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับด่านยมราชทางพิเศษศรีรัชเดินทางท่องเที่ยวให้ความรู้ตามเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และเข้าร่วมงาน “วันต่อต้านโรคมะเร็งแห่งชาติ” เพื่อรับการตรวจคัดกรองมะเร็งปากมดลูกฟรี ภายในกิจกรรมมีบูธต่าง ๆ มากมาย ให้ผู้เข้าร่วมงานได้รับความรู้เกี่ยวกับการป้องกันโรคมะเร็ง พร้อมรับฟังการเสนาความรู้ในการดูแลและป้องกันมะเร็ง ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีลาดพร้าว ทั้งนี้ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจและความผูกพันต่อบริษัทร้อยละ 96 และร้อยละ 100 ตามลำดับ



(3) “BEM สร้างสุขสู่สังคม”

เนื่องจากทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่ชุมชนหน้าวัดสนามในมีความชำรุดทรุดโทรม อาจทำให้เกิดอันตรายแก่ผู้สัญจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจร เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างชุมชนรายรอบเส้นทาง และเปิดโอกาสให้พนักงานของบริษัทได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมเพื่อสังคม บริษัทจึงได้ดำเนินการบูรณะทางเท้าให้กลับมามีสภาพสมบูรณ์ สะดวกปลอดภัย พร้อมใช้งาน พร้อมทั้งปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่โดยรอบ โดยนำต้นไม้หลากหลายชนิดเข้ามาตกแต่งบริเวณทางเข้าวัด เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวให้มีความร่มรื่นสวยงาม



(4) “ส่งมอบเรือยนต์เพื่อสาธารณประโยชน์”

บริษัทส่งมอบเรือยนต์ จำนวน 3 ลำ ให้แก่ศูนย์อาสาสมัครป้องกันฝ่ายพลเรือน (อพพ.ร.) เพื่อนำไปใช้ในกิจกรรมสาธารณประโยชน์ของชุมชนในพื้นที่เขตธนบุรี อาทิ ช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย บรรเทาปัญหาสาธารณภัยของประชาชน พร้อมทั้งมอบกำลังใจแก่ผู้ประสบภัย และอาสาสมัครผู้ปฏิบัติหน้าที่ทุกคน





(5) “งานทอดกฐินสามัคคี”

บริษัทได้ร่วมสืบสานวัฒนธรรมประเพณีอันดีงาม และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา โดยจัดงานทอดกฐินสามัคคีเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2565 จัดขึ้น ณ วัดเชิงกระบือ อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี (ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีบางอ้อ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และด่านบางกรวย ทางพิเศษประจิมรัชยา) โดยได้รวบรวมปัจจัยเงินทำบุญ เพื่อสมทบทุนบูรณะวัดเชิงกระบือ และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา

(6) “พิธีอัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุ”

บริษัทเข้าร่วมพิธีอัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุ ในงานประเพณีชักพระวัดนางชี ประจำปี 2565 ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีบางไผ่ ซึ่งประเพณีชักพระวัดนางชีถือเป็นงานเทศกาลประจำปีของชาวชุมชนฝั่งธนบุรี และถือเป็นพิธีอันศักดิ์สิทธิ์ที่มีประชาชนและผู้เลื่อมใสศรัทธา มาร่วมใจกันนำเรือมาแห่พระบรมสารีริกธาตุไปตามแม่น้ำลำคลอง โดยยึดถือเป็นประเพณีสืบเนื่องกันมาจนถึงปัจจุบัน และในปี 2565 ได้มีการอัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุ ผ่านมายังรถไฟฟ้า MRT สถานีบางไผ่ และสถานีบางขุนนนท์ เพื่อความเป็นสิริมงคลและเป็นการร่วมกันสืบสานวัฒนธรรมประเพณีอันทรงคุณค่ากับพุทธศาสนิกชนสืบไป



(3) การสื่อสารให้เข้าถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ

• ความสำคัญ

การสื่อสารให้เข้าถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียถือเป็นสิ่งสำคัญ สำหรับการเผยแพร่ข้อมูลการดำเนินงานของบริษัท ทั้งในด้านการให้บริการ การส่งเสริมการตลาดและพัฒนาเชิงพาณิชย์ รวมถึงโครงการที่น่าสนใจต่าง ๆ ตลอดจนเป็นเครื่องมือสำคัญในการแลกเปลี่ยนข้อมูล รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ระหว่างบริษัทกับผู้มีส่วนได้เสียอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน สามารถสร้างเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกันอย่างเหมาะสม

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

บริษัทมีวัตถุประสงค์ในการสร้างเสริมความสัมพันธ์ที่ดีกับสื่อมวลชน และส่งเสริมการพัฒนาช่องทางการสื่อสารผ่านสื่อโซเชียลของ บริษัทอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สื่อมวลชนและสื่อโซเชียลของ บริษัท เป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมต่าง ๆ ภายในบริษัทต่อกลุ่มเป้าหมาย ผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ และ/หรือสาธารณชนได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว เชื่อถือได้ และทันสมัย ตลอดจนประชาสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อส่งเสริมและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรตามแนวนโยบายของบริษัท

ทั้งนี้ บริษัทมีกลยุทธ์การประชาสัมพันธ์เชิงรุก โดยกำหนดเป้าหมายปี 2565 ในการเยี่ยมเยียนสื่อมวลชนในโอกาสสำคัญต่าง ๆ ไม่น้อยกว่า 40 ราย และมีการพัฒนาเนื้อหาการสื่อสารเพื่อกระตุ้นจำนวนผู้ติดตามในสื่อโซเชียลมีเดีย Facebook ให้เพิ่มจากปีก่อนหน้าคือปี 2564 ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 (ปี 2564 ผู้ติดตาม Facebook ของบริษัทมีจำนวน 177,623 ราย)

สำหรับแนวทางการดำเนินงานของบริษัท เป็นดังนี้

1. มีการออกแบบเนื้อหา (Content) และรูปแบบการสื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการสื่อสาร
2. มีการกระตุ้นการประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมเพื่อให้เข้าถึงผู้รับข่าวสารให้มากที่สุด
3. มีการประสานงานและดำเนินการเข้าเยี่ยมชมสื่อมวลชนในโอกาสสำคัญต่าง ๆ

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

ในปี 2565 ผลการดำเนินงานเป็นไปตามที่กำหนด ดังนี้

1. บริษัทมีการพบปะสื่อมวลชนในโอกาสสำคัญต่าง ๆ ตลอดทั้งปี จำนวน 40 ราย
2. ผู้ติดตาม Facebook ของบริษัทมีจำนวน 195,702 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2564 ประมาณ 10.18% มากกว่าเป้าหมายที่กำหนด (เพิ่มจากปี 2564 จำนวน 18,079 ราย)

โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

1. โครงการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างสื่อมวลชนและบริษัท

เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างบริษัทกับสื่อมวลชนและเพื่อเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัทให้กับสื่อมวลชน มีความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยสื่อมวลชนสามารถเข้าถึงข้อมูลแหล่งข่าวของบริษัทโดยตรง เป็นประโยชน์ในการนำเสนอข่าวของสื่อมวลชนอย่างถูกต้อง รวดเร็ว และทันสมัย บริษัทจึงกำหนดแผนงานการพบปะบรรณาธิการและนักข่าว ในวันครบรอบสื่อ วันเทศกาลตรุษจีน วันสงกรานต์ และ/หรือวันปีใหม่ รวมถึงการเชิญสื่อมวลชนเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ โดยมีการให้ข่าวเกี่ยวกับบริษัท และกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้น ผ่านงานแถลงข่าว งานขอบคุณสื่อ กิจกรรมสำคัญ หรือช่องทางต่าง ๆ ตามความเหมาะสม

ผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยบริษัทมีการเยี่ยมชมสื่อมวลชนจำนวน 40 ราย ตามแผนงาน

2. โครงการจัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ผ่าน Social Media

บริษัทเล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนากลยุทธ์การสื่อสารผ่านสื่อโซเชียลของ บริษัท สำหรับทั้งระบบทางพิเศษและระบบรางให้มีประสิทธิภาพและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมต่าง ๆ ภายในบริษัทได้อย่างถูกต้องรวดเร็ว ตลอดจนประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มเป้าหมายรับทราบและเชื่อมั่นว่า บริษัท คือ ผู้ให้บริการระบบทางพิเศษและระบบรางที่มีคุณภาพและความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลระดับโลก เป็นการส่งเสริมและสร้างเสริมภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรตามแนวนโยบายของบริษัท

ในปี 2565 บริษัทมีแผนงานในการสร้างความรู้สึกลึก ๆ เกี่ยวกับตราสัญลักษณ์ หรือแบรนด์ (Brand) BEM สร้างการรับรู้ข่าวสารและกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทให้เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายในวงกว้างมากขึ้น และมีการปรับภาพลักษณ์ของ Social Platform ให้น่าสนใจมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ บริษัทมีการรวมเพจ Facebook : MRT Bangkok Metro และ Facebook : Bangkok Expressway เข้าด้วยกัน และเปลี่ยนชื่อเป็น Facebook: BEM Bangkok Expressway and Metro โดยมีเป้าหมายจำนวนผู้ติดตาม Facebook ของบริษัทเพิ่มขึ้น $\geq 2\%$ เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

ผลการดำเนินงานปี 2565 จำนวนผู้ติดตาม Facebook ของบริษัทมีจำนวน 195,702 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2564 จำนวน 18,079 ราย หรือ 10.18% มากกว่าเป้าหมายที่กำหนด

BEM ได้รับรางวัลชนะเลิศ ของกลุ่มรางวัล Best Brand Performance on Social Media สาขา Transportation สำหรับแบรนด์ที่มีความเป็นเลิศในการส่งเสริมการใช้ Social Media อย่างสร้างสรรค์



(2.2) การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับพนักงาน

• ความสำคัญ

ความผูกพันที่พนักงานมีต่องานและองค์กร เป็นสภาวะที่พนักงานรู้สึกมีพลังและแรงจูงใจที่จะมุ่งมั่นทุ่มเททำงานด้วยความกระตือรือร้น รู้สึกรักในองค์กรและงานที่รับผิดชอบถือเป็นหัวใจสำคัญของการดึงดูด พัฒนา และรักษา Talent ขององค์กร รวมไปถึงการมีส่วนร่วมของพนักงาน การสร้างแรงจูงใจให้พนักงานตั้งใจทำงานออกมาให้ดีที่สุดจนรู้สึกเหมือนเป็นเจ้าขององค์กรร่วมกัน ซึ่งสิ่งนี้จะนำไปสู่การเกิดความรักดีต่อองค์กร เพราะพนักงานที่มี employee engagement จะนำความรู้สึกผูกพันต่องานและองค์กรมาสร้างเป็นพฤติกรรมเชิงบวกที่สำคัญ ดังนี้

1. การพูด (Say) คือพูดถึงองค์กร งาน และเพื่อนร่วมงานของตัวเองในทางบวก
2. การอยู่ (Stay) คืออยากอยู่ทำงานให้องค์กรเดิมต่อไปแม้ว่าจะได้รับข้อเสนอจากองค์กรอื่น
3. การพยายามสุดความสามารถ (Strive) คือ ทุ่มเททำงานอย่างเต็มที่ คอยคิดค้นหรือริเริ่มไอเดียใหม่ๆ พร้อมทั้งจะทำงานเกินความคาดหวังเพื่อให้งานออกมาประสบความสำเร็จ

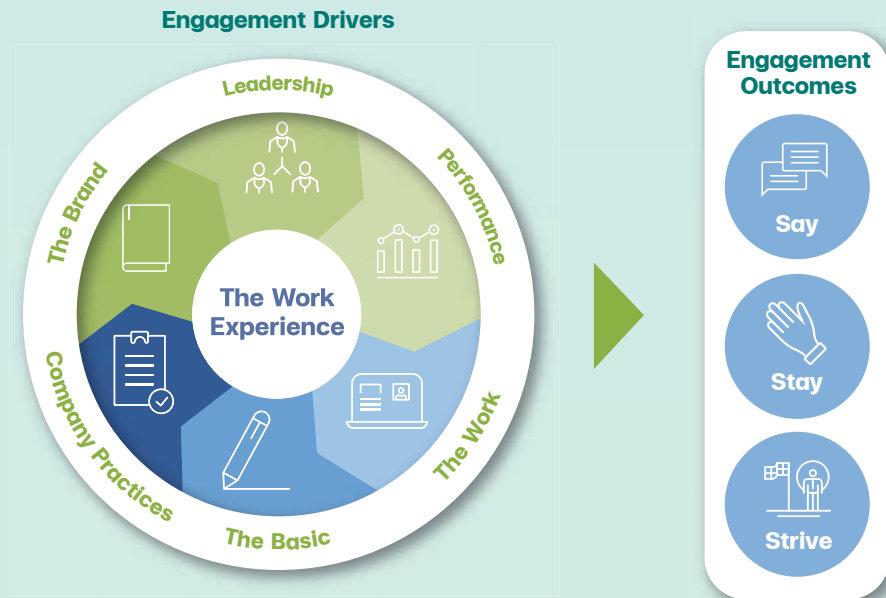
• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการรักษาพนักงานที่มี engagement สูงไว้ในบริษัท และให้ความสำคัญกับการพัฒนา employee engagement เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการทำงานให้กับบริษัท ลดอัตราการลาออกของพนักงาน และสร้างภาพลักษณ์ด้าน employer branding ที่ดีให้กับบริษัท

โดยบริษัทกำหนดเป้าหมายที่จะจัดทำโครงการที่เป็นความต้องการพื้นฐานของพนักงานในการทำงาน เพื่อเป็นปัจจัยและเป็นแรงขับเคลื่อน (Engagement Drivers) อันจะนำไปสู่การแสดงออกถึงความผูกพันที่มีต่อบริษัท (Engagement Outcomes) ในส่วนที่เกี่ยวข้อง 6 ด้าน เป็นระยะเวลา 5 ปี ได้แก่

1. Brand (องค์กร)
2. Leadership (ผู้บังคับบัญชาและหัวหน้างาน)
3. Performance (เงินเดือน / ค่าตอบแทน / สวัสดิการ)
4. The Work (ลักษณะงาน / หน้าที่ความรับผิดชอบ)
5. The Basics (การบริหารงานและเรื่องส่วนตัว)
6. Company Practices (ความมั่นคงในการทำงาน)

และกำหนดเป้าหมายร้อยละความผูกพันของพนักงานที่มีต่อบริษัท แยกตามหน่วยงาน $\geq 80\%$ ต่อเนื่องทุกปี โดยบริษัทมีแนวทางการดำเนินงานในการจัดทำแผนดำเนินการและสื่อสารด้าน Engagement รวมถึงกิจกรรมสร้างความผูกพันในองค์กร และมีการสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงานที่มีต่อองค์กรแบบรายปี (Employee Engagement Annual Surveys) ภายใต้ชื่อ “ใจเราผูกกัน” (Stay Interview) ทุกปี และนำแนวคิดจาก Aon Hewitt (Empower Results) มาใช้เป็นตัวตั้งต้นในการสำรวจ ตั้งคำถามและวิเคราะห์ข้อมูล โดย Model นี้จะกล่าวถึงปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อน (Engagement Drivers) อันจะนำไปสู่การแสดงออกถึงความผูกพันที่มีต่อองค์กร (Engagement Outcomes) ทุก 3 ปี ได้แก่



• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

1. แผนดำเนินการและสื่อสารด้าน Engagement รวมถึงกิจกรรมสร้างความผูกพันในองค์กรได้รับความเห็นชอบและดำเนินการครบถ้วนตามแผนงาน
2. ผลการสำรวจความผูกพันและความสุขของพนักงานประจำปี 2565 ร้อยละ 86



โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

1. โครงการจัดอบรมหลักสูตรการพัฒนาผู้บริหารระดับต้น

เนื่องจากการเป็นหัวหน้างานที่ดีมีประสิทธิภาพและได้รับการยอมรับ ต้องใช้ทักษะความรู้และคุณสมบัติหลายด้านมาประกอบกัน หัวหน้างานนอกจากจะต้องทำงานในส่วนที่ตนเองรับผิดชอบแล้ว ยังต้องทำหน้าที่บริหารทรัพยากร จัดการข้อมูล และดูแลผู้ใต้บังคับบัญชาให้ทำงานได้สำเร็จลุล่วง โดยสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกับวัตถุประสงค์ และนโยบายของบริษัท การพัฒนาทักษะหัวหน้างานจึงมีความจำเป็น เพื่อให้หัวหน้างานมีความรู้ความเข้าใจ สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปรับตัวให้ทันกับสภาพแวดล้อมในการแข่งขันทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและตลอดเวลา

บริษัทจึงกำหนดแผนงานการจัดอบรม 4 หลักสูตรที่สำคัญ ให้กับผู้บริหารระดับต้น ระยะเวลาการอบรมรวม 10 ชั่วโมง ประกอบด้วย

1. หลักสูตรทักษะการเป็นหัวหน้างานคุณภาพและสั่งงาน มอบหมายงาน ติดตามงาน
2. หลักสูตรการสื่อสาร นำเสนอจูงใจผู้อื่น ลดข้อขัดแย้ง
3. หลักสูตรเทคนิคการวางแผนงานสู่เป้าหมายและแก้ปัญหาตัดสินใจ
4. หลักสูตรการสอนงาน การให้คำปรึกษา และการให้ข้อมูลป้อนกลับ (Feedback)

โดยมีเกณฑ์การวัดผล ดังนี้

1. กรณีเรียนรู้ด้วยตนเองผ่านระบบออนไลน์ (Online)
 - ผ่านการเรียนรู้ Conceptual ครบทุกหลักสูตรรวม 4 ชั่วโมง (1 ชม./1 รายวิชา)
 - Workshop บนความรู้ความเข้าใจที่ได้จากการอบรมระบบ Online และนำส่งครบถ้วนตามที่ระบุในหลักสูตร
2. กรณีการฝึกอบรม (Offline/Classroom) ระยะเวลารวม 6 ชั่วโมง
3. เวลาเข้ารับการฝึกอบรมไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 ตลอดหลักสูตร

ทั้งนี้ เพื่อมุ่งเน้นให้ผู้เข้ารับการอบรมเข้าใจในบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของหัวหน้างาน การสร้างทัศนคติสำหรับตัวเองและวิธีการสร้างแรงจูงใจให้กับผู้ใต้บังคับบัญชา รวมถึงการวางแผน การทำงานเป็นทีม การแก้ปัญหาและการตัดสินใจ เพื่อสร้างความมั่นใจและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหารทีมงาน ตาม Managerial Competency ที่บริษัทกำหนดไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ซึ่งผลการดำเนินงานในปี 2565 ผู้บริหารระดับต้นทุกคนผ่านเกณฑ์การวัดผลครบทุกหลักสูตร

2. โครงการบริหารความสามารถพนักงาน (Competency Management)

ปัจจุบัน Competency หรือระบบสมรรถนะถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารจัดการและเสริมสร้างระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลในด้านต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น ระบบการสรรหาและคัดเลือก ระบบการพัฒนาศักยภาพ ระบบการประเมินผลการปฏิบัติงาน ระบบการวางแผนและพัฒนาความก้าวหน้าในอาชีพ เป็นต้น ซึ่งการกำหนด Competency จำเป็นต้องกำหนดให้สอดคล้อง เชื่อมโยง และสนับสนุนต่อวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) ค่านิยมร่วม (Shared Value) และแผนกลยุทธ์ขององค์กร (Business Strategy) รวมทั้งการกำหนด Competency ให้ตรงกับงานที่ต้องปฏิบัติ ทั้งนี้เพื่อเป็นมาตรฐานให้กับบุคลากรในตำแหน่งงานนั้นๆ ผู้บังคับบัญชา และผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ ได้ใช้เป็นแนวทางในการบริหารทรัพยากรบุคคลต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา Competency ให้กับบุคลากรในองค์กรให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ และได้ผลลัพธ์ตรงตามเป้าหมายขององค์กร

บริษัทจึงกำหนดแผนงานในการจัดทำระบบการบริหารความสามารถพนักงาน โดยให้มีการประเมินความสามารถเชิงปฏิบัติ (Gap Competency) เพื่อนำข้อมูลมาจัดทำเป็นเส้นทางการฝึกอบรมตามความสามารถ (Competency Road Map) และการพัฒนาความสามารถรายบุคคล (Individual Development Plan) ในลำดับต่อไป โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างความเข้าใจให้เกิดขึ้นร่วมกัน ในความสามารถหลักของพนักงาน (Core Competency) และความสามารถหลักตามหน้าที่งาน (Functional Competency) ตามระดับของขีดความสามารถ (Proficiency Level) ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาพนักงานเป็นไปได้อย่างมีขั้นตอน ชัดเจนเป็นระบบ ซึ่งผลการดำเนินงานในปี 2565 พนักงานทุกหน่วยงานได้รับการประเมินความสามารถเชิงปฏิบัติ (Gap Competency) ตามแผนงาน และได้รับการฝึกอบรมความรู้เป็นจำนวนชั่วโมงเฉลี่ย 47.66 ชั่วโมง/คน/ปี

3. กิจกรรมการส่งเสริมและสนับสนุนการจ้างงานคนพิการเชิงสังคมสนับสนุนโครงการรณรงค์วันตระหนักรู้ออทิสติกโลก

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาศักยภาพและส่งเสริมให้บุคคลออทิสติกและผู้พิการ โดยบริษัทมีนโยบายให้การสนับสนุนกิจกรรมการจัดหางาน กระทั่งแรงงาน ในโครงการส่งเสริมการจ้างคนพิการเชิงสังคม โดยการจัดจ้างเหมาะสมช่วงงาน หรือจ้างเหมาบริการจากคนพิการ หรือผู้ดูแลคนพิการ เพื่อประโยชน์ในสังคม พร้อมส่งเสริมการจ้างงานคนพิการเชิงสังคมให้มีงานทำ มีอาชีพ มีรายได้ที่เหมาะสมและยั่งยืน

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทปฏิบัติตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ โดยการส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการตามมาตรา 34 และเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2565 บริษัทรับมอบโล่ในฐานะหน่วยงานที่สนับสนุนส่งเสริมพัฒนาคุณภาพชีวิตบุคคลออทิสติก จากสมาคมผู้ปกครองบุคคลออทิสติก (ไทย) และมูลนิธิออทิสติกไทย ในงานรณรงค์วันตระหนักรู้ออทิสติกโลก World Autism Awareness Day (WAAD) เพื่อให้สังคมตระหนักถึงการสนับสนุน ยอมรับ และส่งเสริมบุคคลออทิสติก รวมทั้งมุ่งเน้นให้คนพิการมีอาชีพ มีรายได้ และมีความมั่นคงในการดำรงชีวิตอย่างยั่งยืน



3.6 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติบรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ

3.6.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านบรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจตามเจตนารมณ์ของบริษัท ที่คำนึงถึงหลักธรรมาภิบาล ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ เพื่อการเติบโตทางธุรกิจและการพัฒนาอย่างยั่งยืน พร้อมมุ่งสานประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม ควบคู่ไปกับการสร้างผลประโยชน์ที่ดีในทางเศรษฐกิจ อีกทั้งบริษัทยังวางแผนพัฒนาวัตกรรมโดยมีเป้าหมายลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสภาพภูมิอากาศและการตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ร่วมกับภาคีหุ้นส่วนในสายห่วงโซ่อุปทานขององค์กร จึงได้มีการกำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสื่อสารไปยังพนักงานทุกคน อันถือเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนธุรกิจในฐานะต้นทางแห่งความสุข เพื่อให้พนักงานนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง เป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน ส่งมอบคุณภาพของการบริการที่มุ่งเน้นในเรื่องของความปลอดภัยของผู้มีส่วนได้เสียอย่างแท้จริง โดยตระหนักถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บริษัทมีระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น นักลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย นำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยบริษัทยึดถือแนวปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท

3.6.2 ผลการดำเนินงานด้านบรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ

(1) ความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน

• ความสำคัญ

การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมภายนอกเป็นไปอย่างรวดเร็วและรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้มีแนวโน้มที่จะเกิดเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อโอกาส (Opportunity) หรือผลกระทบซึ่งเป็นภัยคุกคาม (Threat) ที่ทำให้เกิดความเสี่ยง (Risk) ต่อการดำเนินงานของบริษัท

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

บริษัทจึงให้ความสำคัญกับการชี้บ่ง ประเมินความเสี่ยงและโอกาสที่อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน เพื่อพิจารณาการบริหารจัดการความเสี่ยง (risk management) กำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม เพื่อลดความเสียหายหากบริษัทอาจต้องเผชิญกับเหตุการณ์ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งในอนาคตและสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ บริษัทกำหนดเป้าหมายร้อยละของระดับความเสี่ยงที่บริษัทชี้บ่งอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ คือ 100 และมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1. ติดตามการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมภายนอกและภายในที่อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและทบทวนบริบท ความเสี่ยงที่ชี้บ่ง และมาตรการจัดการความเสี่ยงในปัจจุบัน เพื่อให้ทันตามสถานการณ์ปัจจุบัน (Phase I ปี 2565)
2. ติดตามการปฏิบัติงาน และประเมินความสอดคล้องตามมาตรการจัดการความเสี่ยง เพื่อยืนยันว่าความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ (Phase I ปี 2565)
3. ปรับปรุงกระบวนการจัดการความเสี่ยงองค์กร ขั้นตอนและเอกสารที่เกี่ยวข้อง (Phase II ปี 2566)

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

ดัชนีชี้วัด	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
ร้อยละของระดับความเสี่ยงที่บริษัทชี้บ่งอยู่ในระดับที่ยอมรับได้	100	92

ความเสี่ยง 1 เรื่อง ที่ระดับความเสี่ยงไม่อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ คือความเสี่ยงเรื่องการเกิดโรคระบาดร้ายแรง



โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

1. การทบทวนบริบท ความเสี่ยง และมาตรการจัดการความเสี่ยงองค์กร รวมถึงจัดทำแผนผังโครงสร้างความสัมพันธ์ของความเสี่ยงระดับธุรกิจ ระดับงาน ระดับฝ่าย และระดับส่วน

เพื่อตรวจสอบความครบถ้วน ถูกต้อง ของการชี้บ่งความเสี่ยงในแต่ละระดับ รวมถึงตรวจสอบมาตรการจัดการความเสี่ยงในปัจจุบัน โดยบริษัทมีแผนงานดังนี้

1. จัดทำแผนผังโครงสร้างความสัมพันธ์ของความเสี่ยงภายในบริษัท
2. ทบทวนความเสี่ยง และมาตรการจัดการความเสี่ยง และประเมินความสอดคล้องตามมาตรการจัดการความเสี่ยง เพื่อยืนยันว่าความเสี่ยงอยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้

ซึ่งผลการดำเนินงานพบว่า บริษัทได้ทบทวน/ปรับปรุงบริบท ความเสี่ยง และมาตรการจัดการความเสี่ยงองค์กร พร้อมทั้งประเมินความสอดคล้องตามมาตรการจัดการความเสี่ยงเพื่อยืนยันว่าความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ประจำปี 2565 แล้วเสร็จ รวมถึงจัดทำแผนผังโครงสร้างความสัมพันธ์ของความเสี่ยงในแต่ละระดับ (Phase I ปี 2565) และสื่อสารเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินการตามมาตรการจัดการความเสี่ยงที่ได้กำหนดไว้

โดยในปี 2566 บริษัทเตรียมปรับปรุงกระบวนการจัดการความเสี่ยงองค์กร ขึ้นตอนและเอกสารที่เกี่ยวข้อง (Phase II ปี 2566) และนำแผนผังโครงสร้างความสัมพันธ์ของความเสี่ยงมาทบทวนความเสี่ยง และมาตรการจัดการความเสี่ยงที่ต้องรับผิดชอบร่วมกันในหลายหน่วยงาน (Phase II ปี 2566)

(2) การรักษาคุณภาพการให้บริการ

• ความสำคัญ

บริษัทมีภารกิจหลักในการให้บริการขนส่งมวลชนจึงได้ตระหนักถึงความสำคัญของคุณภาพการให้บริการมากที่สุด การให้บริการอย่างมีคุณภาพเป็นความสามารถในการให้บริการที่จะตอบสนองต่อความต้องการหรือความคาดหวังของผู้ใช้บริการเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ซึ่งนับเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญ และเพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ บริษัทจึงมีการรักษาคุณภาพการให้บริการตามมาตรฐานสากลและมีการพัฒนาการให้บริการให้ดียิ่ง ๆ ขึ้นอย่างต่อเนื่อง

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

บริษัทให้ความสำคัญกับการให้บริการทั้งระบบทางพิเศษและระบบราง เพื่อให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานที่ได้รับสัมปทานมาจากภาครัฐ และเพื่อให้ผู้ใช้บริการทั้งผู้โดยสาร และ/หรือผู้ใช้ทาง ได้รับการบริการที่มีคุณภาพและความปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล บริษัทจึงต้องรักษาคุณภาพการให้บริการที่ดี เพื่อให้มั่นใจว่า โครงสร้างทางด่วน อุโมงค์ ราง รถไฟฟ้า ระบบ และอุปกรณ์ต่าง ๆ รวมถึงความพร้อมของพนักงานในการให้บริการ สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้บริการได้เป็นอย่างดี ทำให้เกิดความพึงพอใจและความผูกพันในการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ บริษัทมีการกำหนดเป้าหมายด้านการให้บริการเป็นตัวชี้วัดต่าง ๆ ทั้งในส่วนของการควบคุมและพัฒนาคุณภาพพนักงาน และกิจกรรมการทำงานทั้งด้านการบริการและด้านการซ่อมบำรุง ตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยและด้านบริการ รวมถึงมาตรฐานด้านงานซ่อมบำรุงไว้ โดยมีเกณฑ์อย่างน้อยตามสัญญาสัมปทาน และบริษัทมีการใช้กลยุทธ์ในการบริหารทรัพย์สินตลอดช่วงอายุของอุปกรณ์ (Whole Life Asset Management) โดยใช้หลักการบริหารความเสี่ยง (Risk based Management) ในการซ่อมบำรุงทรัพย์สิน ทั้งการซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และการซ่อมบำรุงตามสภาพ (Condition based Maintenance) รวมถึงการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ซึ่งใช้เทคนิคในการวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงงานซ่อมบำรุงต่าง ๆ เพื่อให้อุปกรณ์ทั้งหมดที่ใช้ในการให้บริการสามารถทำงานได้อย่างปลอดภัย มีความเชื่อถือได้ และมีความสะดวก ความรวดเร็ว และตรงเวลาแก่ผู้ใช้บริการ

เป้าหมายด้านคุณภาพการให้บริการ เป็นดังนี้

ระบบราง

• รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ตลอดอายุสัญญาสัมปทาน)

1. ความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถ (Train Service Availability) (BL) $\geq 99.20\%$
2. ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 2 นาที (Train Service Punctuality) (2 min) (BL) $\geq 99.20\%$
3. ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 5 นาที (Train Service Punctuality) (5 min) (BL) $\geq 99.20\%$
4. ความพร้อมของรถไฟฟ้า (Train Availability) (BL) $\geq 99.70\%$
5. ดัชนีคุณภาพของสถานี (สภาพแวดล้อม ผู้โดยสาร อุปกรณ์) (Station Quality Index) (environment, passenger, equipment (BL)) ≥ 0.90

• รถไฟฟ้าสายสีม่วง (ตลอดอายุสัญญาสัมปทาน)

6. ความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถ (Train Service Availability) (PPL) $\geq 99.25\%$
7. ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 2 นาที (Train Service Punctuality) (2 min) (PPL) $\geq 99.25\%$
8. ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 5 นาที (Train Service Punctuality) (5 min) (PPL) $\geq 99.25\%$
9. ความพร้อมของรถไฟฟ้า (Train Availability) (PPL) $\geq 99.75\%$
10. ดัชนีคุณภาพของสถานี (สภาพแวดล้อม ผู้โดยสาร อุปกรณ์) (Station Quality Index) (environment, passenger, equipment (PPL)) ≥ 0.90

ระบบทางพิเศษ

1. ความพร้อมใช้งานช่องทาง Easy Pass $\geq 99.90\%$
2. การเข้าถึงจุดเกิดเหตุของงานกู้ภัย ภายใน 12 นาที $\geq 95.00\%$

แนวทางและขั้นตอนการดำเนินงาน มีดังต่อไปนี้

1. ปรับปรุง/แก้ไขคุณภาพของการให้บริการตามผลสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้บริการที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง
2. วิเคราะห์งานแจ้งซ่อม และแนวโน้มของงานแจ้งซ่อมที่เกิดขึ้น มีการวางแผนการซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน เพื่อบริหารจัดการงานซ่อมบำรุง ในการป้องกันและแก้ไขอุปกรณ์ก่อนที่อุปกรณ์จะเสีย หรือก่อนเกิดเหตุ
3. ทบทวนรายการความเสี่ยง (Hazard log) เป็นประจำ เพื่อควบคุมความเสี่ยงในระบบอย่างมีประสิทธิภาพ
4. บริหารจัดการทรัพย์สินให้ไม่ล้าสมัย และดูแลและไหล่คงคลังให้ได้อย่างเพียงพอ ตลอดช่วงอายุสัมปทาน

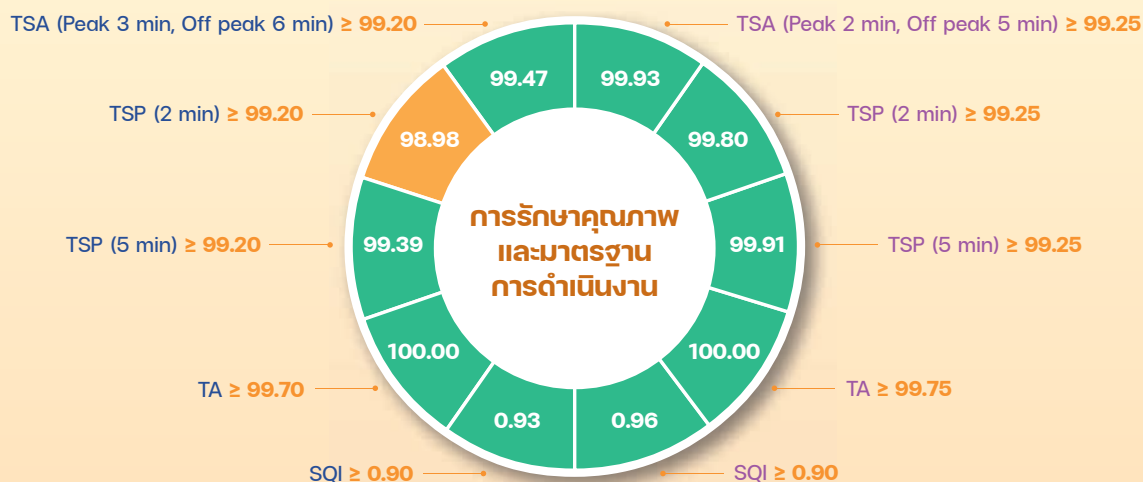
• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

ระบบราง

สำหรับระบบรางมีตัวชี้วัดหลักและผลการดำเนินงานในปี 2565 ดังนี้

ลำดับ	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
ระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			
1	ความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถ (Train Service Availability) (BL)	$\geq 99.20\%$	99.47%
2	ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 2 นาที (Train Service Punctuality) (2 min) (BL)	$\geq 99.20\%$	98.98%
3	ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 5 นาที (Train Service Punctuality) (5 min) (BL)	$\geq 99.20\%$	99.39%
4	ความพร้อมของรถไฟฟ้าในการให้บริการ (Train Availability) (BL)	$\geq 99.70\%$	100%
5	ดัชนีคุณภาพของสถานี (สภาพแวดล้อม ผู้โดยสาร อุปกรณ์) (Station Quality Index) (environment, passenger, equipment (BL))	≥ 0.90	0.93

ลำดับ	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงาน
ระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง			
6	ความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถ (Train Service Availability) (BL)	$\geq 99.25\%$	99.93%
7	ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 2 นาที (Train Service Punctuality) (2 min) (BL)	$\geq 99.25\%$	99.80%
8	ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 5 นาที (Train Service Punctuality) (5 min) (BL)	$\geq 99.25\%$	99.91%
9	ความพร้อมของรถไฟฟ้าในการให้บริการ (Train Availability) (BL)	$\geq 99.75\%$	100%
10	ดัชนีคุณภาพของสถานี (สภาพแวดล้อม ผู้โดยสาร อุปกรณ์) (Station Quality Index) (environment, passenger, equipment (BL))	≥ 0.90	0.96



จากผลการดำเนินงานในปี 2565 ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 2 นาที ของระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ยังต่ำกว่า เกณฑ์เล็กน้อย ซึ่งบริษัทจะมีแผนงานเพื่อพัฒนาการให้บริการให้เป็นไปตามเป้าหมายต่อไป

ระบบทางพิเศษ

สำหรับระบบทางพิเศษมีตัวชี้วัดหลักและผลการดำเนินงานในปี 2565 ดังนี้



โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

ระบบราง

1. โครงการพัฒนาระบบการให้บริการเดินรถ

เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารจัดการเดินรถในภาวะปกติและกรณีมีเหตุขัดข้องต่างๆ พร้อมทั้งพัฒนาเทคนิค การจัดการสถานการณ์ต่างๆ บริษัทจึงมีการกำหนดแผนงานในการดำเนินการฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งตั้งเป้าหมายเกี่ยวกับหัวข้อในการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการเดินรถในภาวะปกติและกรณีมีเหตุ ขัดข้องต่างๆ

ผลการดำเนินงานในปี 2565 บริษัทมีการฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ร่วมกันระหว่างหน่วยงานเพื่อให้มั่นใจว่าการจัดการ เหตุการณ์จะเกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการเดินรถในหัวข้อต่างๆ ให้เกิดการแก้ไขและ จัดการปัญหาได้อย่างรวดเร็ว และชัดเจนตอนที่ซับซ้อน เป็นไปตามเป้าหมายที่ระบุไว้

2. โครงการพัฒนาคุณภาพงานบริการจากข้อคิดเห็นของผู้โดยสาร และพัฒนาระบบการตรวจสอบคุณภาพงานบริการ

เพื่อหาแนวทางปรับปรุงคุณภาพงานบริการและพัฒนาสื่อและเทคนิคการสอนงานบริการของพนักงาน พร้อมทั้งพัฒนาคุณภาพของหัวหน้างานในการตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติงาน บริษัทจึงมีการนำสถิติข้อคิดเห็นของผู้โดยสารและผลสำรวจความพึงพอใจมาวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพงานบริการ โดยกำหนดเป้าหมายการดำเนินการตามแผนงานการปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการฝึกอบรมปรับตำแหน่ง และแผนงานการปรับปรุงประสิทธิภาพของภาระงานประจำตำแหน่ง ทั้งนี้ ในปี 2565 บริษัทมีผลการดำเนินงานตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีการจัดทำรายงานสรุปผลการปรับปรุงเพื่อติดตามผลการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานงานบริการที่ได้กำหนด



3. โครงการพัฒนาระบบการซ่อมบำรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการงานซ่อมบำรุงประจำวัน ให้สามารถรองรับงานได้มากขึ้น มีทางเลือกในการซ่อมบำรุงทั้งเข้าตรวจสอบอุปกรณ์ที่สถานีและการตรวจสอบผ่านระบบ Monitoring พร้อมแก้ไขผ่านระบบเชื่อมต่อระยะไกล (Remote) บริษัทจึงได้ดำเนินการโครงการเพิ่มประสิทธิภาพ กระบวนการซ่อมบำรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) ด้วยระบบ AFC Call Center และ Work order Online System ซึ่งจากผลการดำเนินงานโครงการดังกล่าว สามารถลดเวลากระบวนการซ่อมบำรุงระบบ AFC ลงได้คิดเป็นร้อยละ 94.10 ของระยะเวลาการซ่อมบำรุงระบบ AFC ต่อ 1 งาน ทำให้การบริหารจัดการต้นทุนงานซ่อมบำรุงด้านการจัดสรรกำลังคนและอุปกรณ์สำนักงานที่มีมูลค่าสูงมีประสิทธิภาพดีขึ้นมาก



4. โครงการ BEM QCC Award และโครงการ CI (Continuous Improvement) 2565

เพื่อเป็นการส่งเสริมให้พนักงานได้มีเวทีในการนำเสนอผลงานโครงการปรับปรุงกระบวนการทำงาน ซึ่งส่งผลให้เกิดการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ และพนักงานได้รับการพัฒนาขีดความรู้ความสามารถเพิ่มขึ้น มีการเผยแพร่ผลงานเพื่อขยายขอบเขตการปรับปรุงงานไปยังงานที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน รวมถึงส่งเสริมวัฒนธรรมการปรับปรุงกระบวนการทำงานภายในบริษัทอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกัน

บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมการประกวดโครงการปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2565 มีตัวอย่างผลงานโครงการปรับปรุงกระบวนการทำงาน เช่น

- การปรับปรุงกระบวนการ เรื่องการวางแผนซ่อมบำรุง เพื่อควบคุมการใช้งานพัสดุระบายอากาศ TVF และ UPE ในอุโมงค์ให้สอดคล้องกับกิจกรรมซ่อมบำรุง
- การปรับปรุงกระบวนการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการซ่อมบำรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ
- การปรับปรุงการปฏิบัติงานระบายน้ำพื้นที่ฝ้าระวางช่วงเวลาฝนตก

และบริษัทได้จัดส่งกลุ่มพนักงานซึ่งเป็นทีมที่ได้รับรางวัลจากการประกวดโครงการปรับปรุงกระบวนการทำงานไปแข่งขันในงาน Thailand Kaizen Award 2022 ประเภท Project Kaizen ซึ่งจัดโดยสถาบันส่งเสริมเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น โดยเป็นการเข้าร่วมแข่งขันครั้งแรก ผลการแข่งขันบริษัทได้รับรางวัลในระดับ Bronze



5. โครงการลดการใช้พลังงานอย่างสร้างสรรค์ [ACMD: Asset Condition Monitoring & Diagnosis's (Water & ECS)]

เพื่อลดการใช้พลังงานอย่างสร้างสรรค์ บริษัทได้ดำเนินการด้านนวัตกรรม โดยการพัฒนาปรับปรุงนำเทคโนโลยีสื่อสารที่มีอยู่แล้วมาประยุกต์ผสมผสานร่วมกับอุปกรณ์ตรวจวัดที่ติดตั้งเพิ่มเติมในระบบอุปกรณ์ เพื่อใช้ให้เกิดประโยชน์ในการตรวจการทำงานจากระบบ ลดความเสี่ยงต่าง ๆ และเพื่อการอนุรักษ์พลังงานหรือการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานอย่างเป็นรูปธรรม

ในปี 2565 บริษัทมีการดำเนินงานโครงการ ACMD: Asset Condition Monitoring & Diagnosis's (Water & ECS) โดยหลักการคือ การติดตั้งอุปกรณ์เพื่อเฝ้าตรวจติดตามการทำงานของอุปกรณ์ ว่ามีประสิทธิภาพในการทำงาน หรือเป็นไปตามฟังก์ชันการใช้งาน (Function) ที่กำหนดหรือไม่ หรือเรียกว่า Basic Function Power Meter ได้เกิดขึ้นในระบบเพื่อวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบประสิทธิภาพของอุปกรณ์ระบบหลัก คือ ระบบปรับอากาศขนาดใหญ่ (Chiller plant) ที่มีสัดส่วนการใช้พลังงานไฟฟ้าในพื้นที่มากถึง 65% ซึ่งประกอบไปด้วย ระบบเครื่องทำน้ำเย็น (Chiller) ระบบเครื่องส่งลมเย็น (AHU: Air Handling Unit) ระบบหอน้ำระบายความร้อน (Cooling Tower) และระบบเครื่องสูบน้ำภายในอุโมงค์ วิธีการตรวจสอบประสิทธิภาพขณะทำงาน หากพบว่าอุปกรณ์ใดมีค่าไม่เป็นไปตามที่กำหนด จะรีบเข้าตรวจสอบแก้ไขดำเนินการให้เป็นไปตามที่กำหนดทันที เพื่อลดการใช้พลังงานไฟฟ้าในระบบ และลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในระบบ รวมทั้ง เป็นข้อมูลในการนำไปประเมินวางแผนงานซ่อมบำรุงในอนาคต หรือเป็นข้อมูลในการปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่ เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทยังมีการขยายโครงการ ACMD: Asset Condition Monitoring & Diagnosis's ไปใช้พัฒนาการเฝ้าตรวจติดตามระบบเครื่องสูบน้ำภายในอุโมงค์ที่มีสองทิศทาง ที่มีระยะทางไปและกลับรวมกันประมาณ 52 กิโลเมตร ซึ่งถือว่าเป็นพื้นที่ที่ยากต่อการเฝ้าตรวจและควบคุม รวมถึงพื้นที่ดังกล่าวมีกระบวนการเข้าตรวจสอบและเข้าถึงได้ยาก เพราะการเข้าพื้นที่มีขีดจำกัดเรื่องความปลอดภัย เนื่องจากมีรถไฟวิ่งตลอดเวลาในช่วงเวลาให้บริการและนอกการให้บริการ บริษัทจึงมีแนวคิดนำระบบโครงการ ACMD: Asset Condition Monitoring & Diagnosis's เข้ามาใช้งานเพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น หากระบบเครื่องสูบน้ำภายในอุโมงค์ไม่ทำงาน หรือทำงานตลอดเวลา จากเดิมบริษัทจะไม่ว่าสถานะเครื่องสูบน้ำว่าเป็นเช่นไร ทำงานหรือไม่ทำงาน หรือทำงานตลอดเวลา เพราะสาเหตุอะไร ซึ่งโดยปกติเครื่องสูบน้ำจะทำงานก็ต่อเมื่อถึงจุดกำหนดที่ตั้งไว้ ระบบเครื่องสูบน้ำที่มีการพัฒนาใหม่จะทำให้บริษัทรู้ว่า สถานะปัจจุบันของเครื่องสูบน้ำเป็นเช่นไร ทั้งนี้ หากบริษัทไม่รู้ว่าสถานะของเครื่องสูบน้ำเป็นอย่างไร อาจนำมาซึ่งผลกระทบต่อการเดินทางรถไฟฟ้า หากอุโมงค์มีน้ำท่วมขังจากเครื่องสูบน้ำไม่ทำงาน และ/หรือเครื่องสูบน้ำทำงานตลอดเวลาที่มีผล คือการใช้พลังงานเพิ่มขึ้น และหากพบว่า เครื่องสูบน้ำไม่ทำงานหรือทำงานตลอดเวลาบริษัทจะมีการวางแผนการเข้าตรวจสอบทันที เพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นเป็นวงกว้าง และ/หรือลดการใช้พลังงาน

ระบบทางพิเศษ

1. โครงการติดตั้งเครื่อง EDC เพื่อการเติมเงิน Easy Pass ที่อาคารด่านด้วยบัตรเครดิต/เดบิต

การชำระค่าผ่านทางด้วยระบบ Easy Pass เป็นช่องทางที่สะดวกและรวดเร็ว โดยเฉพาะในสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ผู้ใช้บริการทางพิเศษเปลี่ยนรูปแบบการชำระค่าผ่านทางเป็นระบบ Easy Pass มากขึ้น เพื่อลดการสัมผัส โดยสัดส่วนการชำระค่าผ่านทางด้วยระบบ Easy Pass ทุกสายทางของ กทพ. เพิ่มขึ้น 50.07% โดยช่องทางในการเติมเงิน Easy Pass มีหลากหลายช่องทาง โดยเฉพาะช่องทางออนไลน์ แต่การเติมเงินที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ยังคงมีการใช้บริการอยู่ประมาณร้อยละ 10 ของจำนวนการเติมเงินทั้งหมด ดังนั้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ในการเติมเงิน Easy Pass ด้วย QR-Code บัตรเครดิต และบัตรเดบิต บริษัทจึงเริ่มมีการติดตั้งเครื่อง EDC (Electronics Data Capture) ร่วมกับ ธนาคารกรุงไทย ที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ทุกอาคารด่านในทางพิเศษประจิมรัถยา โดยเปิดให้บริการในปี 2564 และต่อมาบริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย จะมีการขยายผลการติดตั้งเครื่อง EDC ไปยังทุกอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษในทางพิเศษทุกสายทาง



2. โครงการพัฒนากันชนโฟมอะลูมิเนียม สำหรับเพิ่มประสิทธิภาพด้านการป้องกันการชนของรถบริการทางถนน

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการป้องกันการชนของรถบริการทางถนน และเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางและพนักงานของบริษัท บริษัทร่วมมือกับศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ ประเทศไทย และมหาวิทยาลัยแคลิฟอร์เนีย สหราชอาณาจักร ดำเนินโครงการวิจัยร่วม เรื่อง การพัฒนากันชนโฟมอะลูมิเนียมสำหรับเพิ่มประสิทธิภาพด้านการป้องกันการชนของรถบริการทางถนน (Development of Aluminium Foam Crash Box for Crashworthiness Performance Improvement of Road Service Vehicle) โดยดำเนินการวิจัยและพัฒนาวัสดุดูดซับแรงกระแทกสำหรับติดตั้งที่กันชนท้ายของรถบรรทุกที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ แผนงานของโครงการดำเนินการมาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2563 และมีกำหนดแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2566 ซึ่งผลการดำเนินงานจะได้ชิ้นงานที่มีความเหมาะสมต่อการดูดซับแรงกระแทกตามเงื่อนไขที่กำหนด

3. โครงการระบบบริหารการจราจรขั้นสูง (Advanced Traffic Management System : ATMS)

เพื่อให้การตรวจสอบและการบริหารสภาพการจราจรของระบบทางพิเศษ มีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น บริษัทจึงมีแผนงานในการติดตั้งระบบ ATMS ซึ่งเป็นซอฟต์แวร์ที่ทำหน้าที่เชื่อมต่ออุปกรณ์อำนวยความสะดวกจราจรบนทางพิเศษ เพื่อแสดงสถานะการทำงานของอุปกรณ์ ได้แก่ ป้ายปรับเปลี่ยนข้อความ (VMS) ป้ายสัญลักษณ์จราจร (MS) ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน (ETS) และกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ซึ่งบริษัทอยู่ระหว่างการติดตั้งเพิ่มเติมจนครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของทางพิเศษศรีรัช มีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2566 และระบบ ATMS จะมีการเชื่อมต่อกับระบบ Intelligent Video Analytic (IVA) ซึ่งติดตั้งบริเวณ Ramp ทางลง เพื่อตรวจจับยานพาหนะที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ทางพิเศษ หรือขับซัดทิศทาง รวมถึงคน หรือสัตว์ เข้าสู่ทางพิเศษ โดยจะมีการแจ้งเตือนเมื่อตรวจพบเหตุการณ์ผิดปกติดังกล่าวบนทางพิเศษ นอกจากนี้ระบบ ATMS ยังสามารถแสดงแผนที่เส้นทางจำลอง (Schematic Map) ด้วยการแสดงเจดสี เพื่อบ่งบอกสภาพการจราจรบริเวณนั้น โดยมีสัญลักษณ์ของอุปกรณ์แสดงบนแผนที่จำลอง ซึ่งอ้างอิงจากตำแหน่งจริงบนทางได้อีกด้วย

ผลการดำเนินงานในปี 2565 บริษัทมีการติดตั้งระบบ ATMS ภายในห้องสื่อสาร ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัชเรียบร้อยแล้ว



4. โครงการปรับปรุงซอฟต์แวร์ระบบ Easy Pass ระดับศูนย์ควบคุม

บริษัทดำเนินการปรับปรุงซอฟต์แวร์ระบบ Easy Pass ระดับศูนย์ควบคุม เพื่อปรับปรุงกระบวนการประมวลผลข้อมูล Full list ซึ่งศูนย์ควบคุมของบริษัทได้รับข้อมูลดังกล่าวจากระบบส่วนกลาง (Central System) ของ กทพ. วันละ 4 รอบ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวใช้ในการปรับปรุง (update) สถานะบัตร Easy Pass และยอดเงินสำรองในบัญชี Easy Pass ให้เป็นปัจจุบัน ก่อนการปรับปรุงซอฟต์แวร์ ระบบ Easy Pass ใช้เวลาในการประมวลผลข้อมูล Full List ประมาณ 20-45 นาทีต่อรอบ หากมีการเติมเงินสำรอง Easy Pass หรือมีการผ่านทางในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้ยอดเงินสำรองยังไม่ถูกปรับปรุงที่ช่องทาง Easy Pass จึงมีข้อร้องเรียนจากผู้ใช้ทางว่าเติมเงินสำรอง Easy Pass แล้วผ่านทางไม่ได้ ซึ่งพบว่าเป็นการเติมเงินสำรองก่อนเข้าช่องทางในช่วงเวลาสั้นๆ

ผลการดำเนินงาน บริษัทดำเนินการปรับปรุงซอฟต์แวร์ระบบ Easy Pass ระดับศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยาแล้วเสร็จในช่วงปลายปี 2565

5. โครงการพัฒนาซอฟต์แวร์ระดับช่องทางของระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด (Manual Toll Collection System)

เพื่อนำมาใช้งานทดแทนซอฟต์แวร์ระดับช่องทางของ ผู้รับจ้าง ซึ่งนอกจากจะมีค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างพัฒนาซอฟต์แวร์แล้วยังพบว่าไม่ยืดหยุ่นต่อการใช้งานกับฮาร์ดแวร์ที่มีการเปลี่ยนแปลง ไม่สะดวกต่อการแก้ไขหรือเพิ่มเติมฟังก์ชันการใช้งาน บริษัทจึงมีการพัฒนาซอฟต์แวร์ระดับช่องทางของระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด (Manual Toll Collection System) โดยพนักงานของบริษัทเอง ซึ่งการพัฒนาซอฟต์แวร์ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดที่เป็นของบริษัท นอกเหนือจากการประหยัดค่าใช้จ่าย ยังเป็นการลดการผูกขาดจากผู้รับจ้างและไม่ผูกมัดกับฮาร์ดแวร์เฉพาะผลิตภัณฑ์ใดผลิตภัณฑ์หนึ่ง อันเป็นการเพิ่มความยั่งยืนในการบำรุงรักษาระบบเก็บค่าผ่านทางและส่งเสริมบริการที่มีคุณภาพ ถูกต้อง และรวดเร็วแก่ผู้ใช้บริการด้วย

สำหรับในปี 2565 บริษัทมีการนำซอฟต์แวร์ดังกล่าวไปใช้งานที่ด่านงามวงศ์วาน 2 ด้านบางซื่อ 2 ด้านโอศิก 2 และด้านเชียงรากขาออก และบริษัทมีแผนจะขยายไปยังด่านอื่นๆ ในปี 2566

(3) ความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

(3.1) การเตรียมความพร้อมด้าน Cyber Security



• ความสำคัญ

ปัจจุบันรูปแบบการดำเนินชีวิตของผู้คนมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีการใช้งาน Internet ในชีวิตประจำวันมากขึ้นอย่างมาก เพื่อตอบสนองการใช้ในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการใช้เพื่อหาข่าวสารข้อมูล การติดต่อระหว่างกัน การทำธุรกรรมต่างๆ หรือใช้เพื่อการทำงาน ซึ่งข้อมูลต่างๆ ที่อยู่บนโลกออนไลน์ มีทั้งข้อมูลทั่วไปและข้อมูลที่เป็นความลับหรือข้อมูลส่วนบุคคล หากข้อมูลเหล่านี้มีการรั่วไหล และถูกนำไปใช้อย่างไม่ถูกต้อง ผิดกฎหมาย ย่อมสร้างความเสียหายให้เกิดขึ้น ดังนั้น Cyber Security คือ สิ่งที่จะเข้ามาช่วยป้องกันและเป็นทางออกให้กับปัญหาอาชญากรรมทางไซเบอร์ที่กำลังน่าเป็นห่วง บริษัทจึงได้พิจารณาความสำคัญของความปลอดภัยทางไซเบอร์และการป้องกันข้อมูลส่วนบุคคลรั่วไหลเป็นกรณีพิเศษ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความมั่นใจในการเดินทางและใช้บริการของบริษัทในประเภทต่างๆ ได้อย่างปลอดภัย

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

ด้วยความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันการเกิดเหตุละเมิดทางไซเบอร์ บริษัทจึงมีเป้าหมายในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีความปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในองค์กร โดยให้มีความสอดคล้องตามมาตรฐานสากล ISO/IEC 27001 อย่างต่อเนื่อง เริ่มจากระบบ Internet Access ภายในองค์กร ที่บริษัทได้รับการรับรองตั้งแต่ปี 2564 และจะขยายไปยังระบบอื่นๆ ในปีถัดไป โดยให้ครอบคลุมในทุกธุรกิจของบริษัท อีกทั้งบริษัทยังได้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์การกำกับดูแลความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology Risk) ในการควบคุมดูแลความเสี่ยงในระบบจัดการค่าโดยสาร และระบบที่มีความสำคัญในบริษัท โดยมีเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานดังนี้

ปี 2566 - 2567

1. โครงการฝึกอบรมการบริหารความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ

ส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ ความสามารถที่เหมาะสม และมีจิตสำนึก เกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง บริษัทมีแผนงานการฝึกอบรม หรือให้ความรู้เกี่ยวกับการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศของระบบต่างๆ กับผู้ดูแลและเกี่ยวข้องกับระบบนั้นๆ เพิ่มเติมจากพนักงานที่มีหน้าที่ดูแลด้าน Cyber Security

2. โครงการฝึกอบรม ISO 27001 Auditor

ส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ความสามารถ เป็นผู้ตรวจติดตามมาตรฐาน ISO27001 ภายในองค์กร เพื่อให้สามารถตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศของระบบต่างๆ ตามมาตรฐาน ISO27001

3. โครงการปรับปรุงพื้นฐานระบบความปลอดภัยด้านไอที (Improve IT Security Baseline)

ดำเนินการปรับปรุง IT Security Baseline เพื่อให้มั่นใจว่าความปลอดภัยของระบบและการควบคุมระบบ มีสถานะการกำหนดค่าเป็น “ปลอดภัยที่สุด”

<p>ปี 2566 - 2568</p>	<p>โครงการประเมินความเสี่ยงด้านไอทีและการตรวจสอบภายในของระบบที่สำคัญภายในบริษัท</p> <p>ดำเนินการประเมินความเสี่ยงเพิ่มเติมในระบบที่สำคัญของบริษัท และดำเนินการตรวจสอบภายในของระบบเหล่านั้น อาทิ ระบบที่สำคัญ เช่น ระบบจัดเก็บค่าโดยสาร ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบ Communication ระบบ SCADA ระบบ CASH System Management</p>
<p>ปี 2567 - 2568</p>	<p>โครงการตรวจประเมินช่องโหว่ประจำปี</p> <p>เพื่อให้มีการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศในระบบที่มีความสำคัญ บริษัทมีแผนงานการตรวจประเมินช่องโหว่อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยทีมงานที่มีความรู้ความชำนาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพิ่มเติมในระบบที่สำคัญอื่น ๆ นอกเหนือจากระบบที่ได้ดำเนินการแล้ว เช่น ระบบ CASH System Management</p>
<p>ปี 2566 - 2569</p>	<p>โครงการเสริมสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยไซเบอร์สำหรับพนักงาน</p> <p>เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีความตระหนักด้านความปลอดภัยไซเบอร์ และเกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยในโลกไซเบอร์ของพนักงานทุกคนในบริษัท</p>

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

ปี 2565 ระบบ Internet Access ภายในองค์กร ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001 ต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา

โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

1. โครงการตรวจประเมินช่องโหว่ประจำปี

เพื่อให้มีการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศในระบบที่มีความสำคัญ บริษัทมีแผนงานการตรวจประเมินช่องโหว่อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยทีมงานที่มีความรู้ความชำนาญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ในระบบจัดเก็บค่าโดยสาร ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบ Communication และระบบ SCADA ซึ่งในปี 2565 บริษัทได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วตามแผนงาน

2. โครงการฝึกอบรมการบริหารความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ

เพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการเกี่ยวกับ Cyber Security มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับ Cyber Security และการบริหารความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ บริษัทจึงดำเนินการฝึกอบรมพนักงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการดังกล่าวได้แก่ คณะทำงานกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยด้านข้อมูลสารสนเทศ จนทำให้บริษัทได้รับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001 ตามแผนงาน

(3.2) การคุ้มครองความเป็นส่วนตัวของลูกค้า/ผู้โดยสาร/ผู้ให้บริการ

• ความสำคัญ

ปัจจุบันมีการใช้งานระบบสารสนเทศผ่านทาง Internet เพื่อตอบสนองการใช้ในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการใช้เพื่อหาข่าวสารข้อมูล การติดต่อระหว่างกัน การทำธุรกรรมต่าง ๆ หรือใช้ในการทำงาน ซึ่งข้อมูลต่าง ๆ เหล่านี้ มีทั้งข้อมูลทั่วไปและข้อมูลที่เป็นความลับหรือข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งอาจต้องมีการรวบรวม จัดเก็บ ใช้ หรือเผยแพร่ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเป็นการป้องกันการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานสำคัญในความเป็นส่วนตัว (Privacy Right) ของประชาชนที่ต้องได้รับการคุ้มครองอันจะทำให้มีความมั่นใจในการใช้งานระบบสารสนเทศต่าง ๆ รวมถึงการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

• วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ

ด้วยความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันการเกิดเหตุละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล บริษัทจึงมีเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้สอดคล้องตาม “พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562” ให้มีความปลอดภัยเพื่อป้องกันการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานสำคัญในความเป็นส่วนตัว (Privacy Right) โดยบริษัทมีการแต่งตั้งคณะทำงานด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อกำหนดหรือทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล กำหนดมาตรการบริหารจัดการเสี่ยงและการบริหารจัดการความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคล กำกับดูแล ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง สำหรับแนวทางการดำเนินงานในปี 2565 บริษัทมีการจัดฝึกอบรมพนักงานให้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และบริษัทมีแผนการดำเนินงานในปี 2566 ดังนี้

ปี 2566

โครงการปรับปรุงการเข้ารหัสข้อมูลที่มีความอ่อนไหว (ข้อมูลส่วนบุคคล)

ดำเนินการปรับปรุงระบบ KYC (Know Your Customer) ที่มีการเก็บข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสารที่ถือบัตรโดยสาร ตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 โดยจะดำเนินการเข้ารหัสข้อมูลดังกล่าว เพื่อเป็นการป้องกัน หากเกิดการรั่วไหล แต่ข้อมูลดังกล่าวจะไม่สามารถถอดรหัสได้โดยง่าย และจะดำเนินการเข้ารหัสข้อมูลที่มีความอ่อนไหว (ข้อมูลส่วนบุคคล) ในระบบอื่น ๆ ที่มีข้อมูลประเภทนี้

• ตัวชี้วัดและผลการดำเนินงาน

ปี 2565 ไม่มีการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล และข้อมูลสำคัญของบริษัทไม่รั่วไหล



โครงการที่น่าสนใจ/ประสบความสำเร็จ

1. โครงการปรับปรุงการเข้ารหัสข้อมูลที่มีความอ่อนไหว (ข้อมูลส่วนบุคคล)

ดำเนินการปรับปรุงระบบ KYC (Know Your Customer) ที่มีการเก็บข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสารที่ถือบัตรโดยสารตามพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 ต่อเนื่อง และมีการเตรียมการเข้ารหัสข้อมูลดังกล่าว ในปี 2566 เพื่อเป็นการป้องกัน หากเกิดการรั่วไหล

2. โครงการฝึกอบรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

เพื่อให้พนักงานทุกระดับมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ “พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562” ในภาพรวมและแนวทางการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานอย่างเหมาะสม บริษัทจึงมีแผนการสร้างเสริมความรู้ด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลให้กับพนักงานทุกระดับตามรูปแบบที่เหมาะสม ในหลากหลายช่องทาง อาทิ การฝึกอบรม การประชุมชี้แจง และสื่อประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

ผลการดำเนินงานในปี 2565 สรุปดังนี้

- พนักงานระดับปฏิบัติการ

มีการจัดทำสื่อในการให้ความรู้กับพนักงาน ผ่านระบบอินทราเน็ต และโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อให้พนักงานทุกคนได้รับรู้รับทราบเกี่ยวกับกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล นอกจากนี้ มีการประชุมชี้แจงสื่อสารให้ข้อมูลกับแต่ละหน่วยงานในการแก้ไขระเบียบปฏิบัติงาน หรือเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานสอดคล้องตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

- พนักงานระดับบริหาร

มีการจัดฝึกอบรมผู้บริหาร โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ผู้บริหารนำความรู้ที่ได้รับไปอบรมและสื่อสารต่อกับพนักงานในหน่วยงาน ทั้งนี้ผู้บริหารทั้งระบบทางพิเศษและระบบรางที่ได้รับการอบรมแล้วจำนวน 210 คน คิดเป็น 92%

3.7 ตารางสรุปการดำเนินงานด้านความยั่งยืน

ลำดับ	ตัวชี้วัด/หน่วย	2562	2563	2564	2565	หมายเหตุ
ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม						
การปล่อยก๊าซเรือนกระจก	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก Scope 1 - 2 (ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า) (tons CO ₂ e)	87,352	116,341	114,196	100,398	ไม่รวมระบบทางพิเศษ
การส่งเสริมการใช้สินค้าและบริการที่ไม่กระทบสิ่งแวดล้อม	มูลค่าการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (บาท)	5,296,024.62	9,008,658.27	16,524,230.19	28,004,020.52	ไม่รวมระบบทางพิเศษ
ประเด็นด้านสังคม						
ความปลอดภัยในการให้บริการต่อลูกค้า สังคม ชุมชน	ความปลอดภัยของผู้โดยสาร/ พนักงาน/ ผู้รับเหมา : การเสียชีวิต (ครั้ง) Passenger/ Staff/ Contractor Safety : Fatality	0	0	0	0	ระบบราง
	ความปลอดภัยของผู้โดยสาร : จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสต่อผู้โดยสาร 1,000,000 คน Passenger Safety : Number of serious injuries per 1,000,000 passengers	0	0	0	0	ระบบราง
	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่มีสาเหตุจากการดำเนินการของบริษัท (ครั้ง)	0	0	0	0	ระบบทางพิเศษ
ความปลอดภัยทางไซเบอร์	ระบบ Internet Access ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001 ต่อเนื่อง	-	-	ได้รับการรับรอง ISO/IEC 27001	ได้รับการรับรอง ISO/IEC 27001	-
การรักษาคุณภาพการให้บริการ	ความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถ (Train Service Availability) (BL)	93.14%	99.46%	99.88%	99.47%	ปี 2562 ทดสอบเดินรถและทดสอบเก็บข้อมูล BL เติมรูปแบบ
	ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 2 นาที (Train Service Punctuality) (2 min) (BL)	N/A	98.91%	99.64%	98.98%	ปี 2562 ทดสอบเดินรถและทดสอบเก็บข้อมูล BL เติมรูปแบบ
	ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 5 นาที (Train Service Punctuality) (5 min) (BL)	98.67%	99.89%	99.90%	99.39%	ปี 2562 ทดสอบเดินรถและทดสอบเก็บข้อมูล BL เติมรูปแบบ
	ความพร้อมของรถไฟฟ้าในการให้บริการ (Train Availability) (BL)	99.99%	99.99%	100%	100%	ปี 2562 ทดสอบเดินรถและทดสอบเก็บข้อมูล BL เติมรูปแบบ
	ดัชนีคุณภาพของสถานี (สภาพแวดล้อม ผู้โดยสาร อุปกรณ์) (Station Quality Index) (environment, passenger, equipment (BL))	0.83	0.90	0.89	0.93	ปี 2562 ทดสอบเดินรถและทดสอบเก็บข้อมูล BL เติมรูปแบบ

ลำดับ	ตัวชี้วัด/หน่วย	2562	2563	2564	2565	หมายเหตุ
	ความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถ (Train Service Availability) (PPL)	99.97%	99.97%	99.91%	99.93%	-
	ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 2 นาที (Train Service Punctuality) (2 min) (PPL)	99.96%	99.95%	99.86%	99.80%	-
	ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ 5 นาที (Train Service Punctuality) (5 min) (PPL)	N/A	99.98%	99.88%	99.91%	-
	ความพร้อมของรถไฟฟ้าในการให้บริการ (Train Availability) (PPL)	100%	100%	100%	100%	-
	ดัชนีคุณภาพของสถานี (สภาพแวดล้อม ผู้โดยสาร อุปกรณ์) (Station Quality Index) (environment, passenger, equipment) (PPL)	0.98	0.98	0.97	0.96	-
ประเด็นด้านบริษัทภิบาลและเศรษฐกิจ						
การรักษาคุณภาพการให้บริการ	ความพร้อมใช้งานช่องทาง Easy Pass	N/A	N/A	N/A	99.98%	ระบบทางพิเศษ
	การเข้าถึงจุดเกิดเหตุของงานกู้ภัย ภายใน 12 นาที	N/A	N/A	N/A	98.50%	ระบบทางพิเศษ
การประเมินการกำกับดูแลกิจการ	ได้รับผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียน จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในระดับ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว	ได้รับผลการประเมินในระดับ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว	ได้รับผลการประเมินในระดับ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว	ได้รับผลการประเมินในระดับ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว	ได้รับผลการประเมินในระดับ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว	-
การประกาศรายชื่อหุ้นยั่งยืน	ได้รับการประกาศรายชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน” หรือ Thailand Sustainability Investment (THSI) จากตลาดหลักทรัพย์ฯ	ได้รับการประกาศรายชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน”	ได้รับการประกาศรายชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน”	ได้รับการประกาศรายชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน”	ได้รับการประกาศรายชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน”	-
คุณภาพในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี	ได้รับการประเมินคุณภาพในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี (AGM Checklist) จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทยในระดับ “ดีเยี่ยม”	ได้รับการประเมินระดับ “ดีเยี่ยม”	ได้รับการประเมินระดับ “ดีเยี่ยม”	ได้รับการประเมินระดับ “ดีเยี่ยม”	ได้รับการประเมินระดับ “ดีเยี่ยม”	2563-2565 “ดีเยี่ยมสมควรเป็นตัวอย่าง”



4. การวิเคราะห์

และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

4.1 วิเคราะห์การดำเนินงานและฐานะการเงิน

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ลดความรุนแรงลง และภาครัฐได้ประกาศให้โควิด-19 เป็นเพียงโรคติดต่อเฝ้าระวัง รวมถึงการเปิดประเทศทำให้ปริมาณการเดินทางมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้าในปี 2565 เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบกับปีที่แล้ว โดยผู้ใช้ทางด่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.4 ผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 84.5

สำหรับปี 2565 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 2,436 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,426 ล้านบาท หรือร้อยละ 141.2

รายได้จากการดำเนินงาน จำนวน 14,030 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 3,304 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.8 โดยรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น จำนวน 1,742 ล้านบาท รายได้ค่าโดยสารและรับจ้างเดินรถเพิ่มขึ้น จำนวน 1,463 ล้านบาท และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น จำนวน 99 ล้านบาท

ต้นทุนการให้บริการ จำนวน 8,447 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,458 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.9 จากค่าซ่อมบำรุงทั้งทางด่วนและรถไฟฟ้า และค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนรถและผู้โดยสาร และสำหรับค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 1,160 ล้านบาท ซึ่งเป็นจำนวนใกล้เคียงกับปีก่อน

ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 2,148 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 200 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.3 เหตุผลสำคัญจากการวัดมูลค่าเงินกู้และหุ้นกู้ตามมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (TFRS9) ทำให้การบันทึกดอกเบี้ยในงบกำไรขาดทุนงวดปัจจุบันมากกว่าดอกเบี้ยจ่ายจริง และอีกส่วนหนึ่งมาจากดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นของสินเชื่อที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

รายการ	ปี 2565	ปี 2564	ปี 65 เทียบปี 64 เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	ปี 2563	ปี 64 เทียบปี 63 เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	8,192	6,450	27.0	8,145	-20.8
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,917	3,454	42.4	4,520	-23.6
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	921	822	12.0	825	-0.4
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	14,030	10,726	30.8	13,490	-20.5
รายได้อื่น					
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	176	218	-19.3	277	-21.3
อื่นๆ	596	537	11.0	556	-3.4
รวมรายได้อื่น	772	755	2.3	833	-9.4
รวมรายได้ทั้งสิ้น	14,802	11,481	28.9	14,323	-19.8
ต้นทุนการให้บริการ	8,447	6,989	20.9	8,426	-17.1
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	1,160	1,160	-	1,347	-13.9
รวมค่าใช้จ่าย	9,607	8,149	17.9	9,773	-16.6
กำไรจากการดำเนินงาน	5,195	3,332	55.9	4,550	-26.8
ต้นทุนทางการเงิน	2,148	1,948	10.3	1,820	7.0
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	213	239	-10.9	293	-18.4
กำไรก่อนภาษีเงินได้	2,834	1,145	147.5	2,437	-53.0
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	398	134	-197.0	382	-64.9
กำไรก่อนรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและ NCI	2,436	1,011	140.9	2,055	-50.8
NCI	-	(1)	-100.0	(4)	75.0
กำไรส่วนที่เป็นของบริษัท	2,436	1,010	141.2	2,051	-50.8
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.16	0.07		0.13	

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 8,192 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,742 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.0 จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในทุกสายทาง เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ที่คลี่คลายลง ทำให้การดำเนินกิจกรรมของทั้งภาครัฐ ภาคธุรกิจ รวมถึงการเรียนการสอนค่อย ๆ กลับมาเป็นปกติ ส่งผลให้การเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ปีก่อนมีการแพร่ระบาดของโควิด-19 อย่างรุนแรง โดยปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในปี 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 1,040,000 เที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 22.4 นอกจากนี้การปรับค่าผ่านทางของสายทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ส่งผลให้การเติบโตของรายได้เพิ่มมากกว่าการเติบโตของปริมาณรถ

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ ประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว จำนวน 2,826 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 641 ล้านบาท หรือร้อยละ 29.3 สำคัญจากการเพิ่มขึ้นของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่สัมพันธ์กับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายในส่วนงานซ่อมบำรุงที่เริ่มทยอยดำเนินการในปี

2. ธุรกิจบรรจ

รายได้จากธุรกิจบรรจ จำนวน 4,917 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,463 ล้านบาท หรือร้อยละ 42.4 โดยรายได้ค่าโดยสารโครงการสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้น 1,213 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 81.4 และรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเพิ่มขึ้น 250 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยในปี 2565 อยู่ที่ 270,617 เที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว ร้อยละ 84.5 ซึ่งหากพิจารณาแนวโน้มในแต่ละเดือนจะพบว่าช่วงครึ่งหลังของปีมีการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง ผู้ใช้บริการเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 300,000 - 350,000 เที่ยวต่อวัน และในวันทำการมากกว่า 400,000 เที่ยวต่อวันและคาดการณ์ว่าในปี 2566 การเติบโตของผู้โดยสารยังคงมีอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยบวกของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น

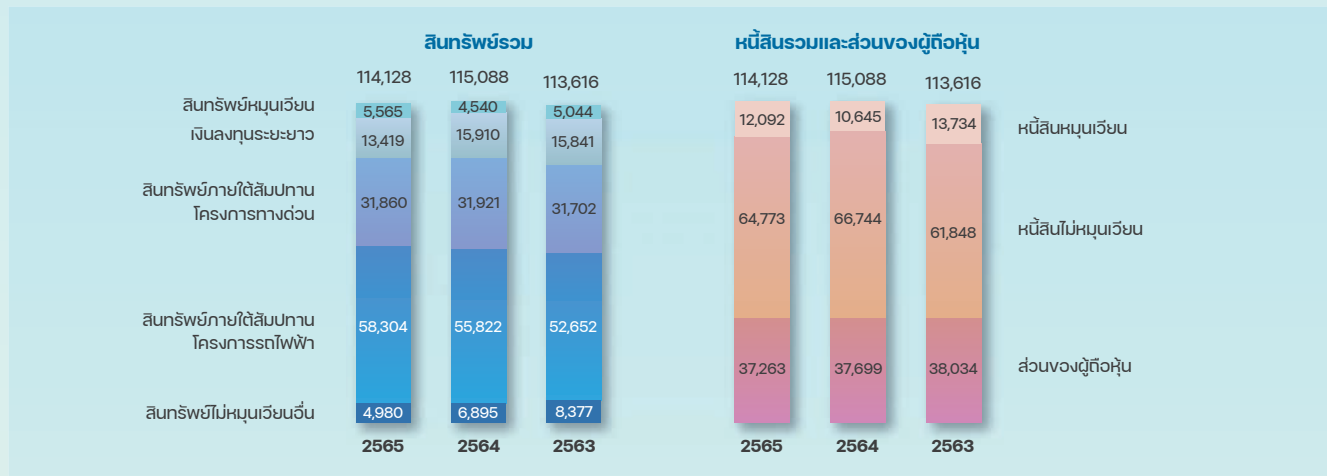
ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจบรรจ ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน จำนวน 5,278 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 758 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.8 สาระสำคัญมาจากค่าซ่อมบำรุงที่เลื่อนแผนมาทำในปี และค่าตอบแทนให้ รฟม. ที่เพิ่มขึ้นตามรายได้

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 921 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 99 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.0 ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าปลีกใน Metro Mall และรายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณาจากการพันธมิตรของเศรษฐกิจ นอกจากนี้ยังมีการปรับเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าบริการโครงข่ายตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ในส่วนต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 343 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 59 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.8 ตามการเพิ่มขึ้นของรายได้

ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม จำนวน 114,128 ล้านบาท ลดลง จำนวน 960 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2564 สาเหตุหลักมาจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินที่เป็นตราสารทุนที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ในส่วนของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สินรวม จำนวน 76,865 ล้านบาท ลดลง จำนวน 524 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.7 ส่วนใหญ่เป็นการลดลงของเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีการชำระคืนภายในปี ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 37,263 ล้านบาท ลดลง จำนวน 436 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.2 จากการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน ส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมลดลง

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ *

โดยภาพรวมอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทปรับตัวดีขึ้นกว่าปีก่อน เป็นผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ทำให้ผู้ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้ากลับมาใช้บริการเพิ่มขึ้นส่งผลให้รายได้และกำไรสุทธิเพิ่มขึ้น สำหรับอัตราส่วน Net IBD/E ใกล้เคียงกับปีที่แล้วและยังคงต่ำกว่าสัญญาสินเชื่อและหุ้นที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

* อ้างอิงอัตราส่วนทางการเงินตามข้อ 4.3

4.2 ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลต่อฐานะการเงินหรือการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

หลังจากสถานการณ์ระบาดของไวรัสโคโรนา (COVID-19) ผ่านคลายลงและประชาชนกลับมาดำเนินชีวิตตามปกติ ทำให้ปริมาณการเดินทางบนทางด่วนและระบบรถไฟฟ้าฟื้นตัวกลับมาได้ใกล้เคียงก่อนเกิดการระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้รายได้ของบริษัทฟื้นตัวกลับมาในทิศทางเดียวกัน นอกจากนี้ การเปิดให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ในอนาคต จะช่วยให้การเดินทางเชื่อมต่อกันเป็นโครงข่าย ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าโดยรวมเพิ่มมากขึ้น ส่งผลบวกต่อรายได้โดยเฉพาะรายได้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งมีแนวสายทางเป็นวงกลมรองรับการเดินทางของผู้โดยสารจากทุกสายทางที่เป็น feeder และหากไม่มีโรคระบาดใหม่ที่ร้ายแรงหรือเหตุการณ์ที่กระทบต่อการเดินทางของคนทั้งโลก รายได้ของบริษัทจะเติบโตไปตามการเติบโตของเศรษฐกิจ ในส่วนของอัตราดอกเบี้ยที่มีแนวโน้มสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อภาระการดำเนินงานและฐานะการเงินของบริษัท เนื่องจากบริษัทยังมีภาระหนี้สูงจากการลงทุนในช่วงต้นสัมปทานซึ่งเป็นปกติธุรกิจของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน อย่างไรก็ตามคาดว่าจะผลกระทบดังกล่าวไม่รุนแรงเนื่องจากบริษัทมีการบริหารจัดการหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวให้อยู่ในสัดส่วนที่เหมาะสม

4.3 ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน	2565		2564		2563	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,787,836,238	1.57	1,131,367,911	0.98	1,613,584,108	1.42
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	229,984,555	0.20	225,201,031	0.20	224,486,696	0.20
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	647,992,309	0.57	473,252,353	0.41	548,903,316	0.48
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,649,683,274	1.44	1,649,683,274	1.43	1,649,683,274	1.45
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	144,533,107	0.13	120,971,846	0.11	125,377,096	0.11
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	946,995,194	0.83	765,670,719	0.67	761,275,133	0.67
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น						
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	93,333,670	0.08	92,564,380	0.09	90,825,229	0.08
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ	-	-	44,566,316	0.03	17,783,816	0.02
อะไหล่	59,199,669	0.05	26,633,266	0.02	-	-
อื่นๆ	6,002,968	0.01	10,729,409	0.01	11,835,188	0.01
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	5,565,560,984	4.88	4,540,640,505	3.95	5,043,753,856	4.44
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,261,681,792	3.73	5,911,365,066	5.14	7,561,048,340	6.65
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	13,418,815,206	11.76	15,909,924,565	13.82	15,840,737,472	13.94
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120,357,493	0.10	120,357,493	0.10	120,357,493	0.11
อาคารและอุปกรณ์	337,931,815	0.30	383,984,663	0.33	379,278,437	0.33
สินทรัพย์สิทธิการใช้	171,595,613	0.15	139,696,152	0.12	86,514,411	0.08
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	31,860,051,536	27.92	31,920,531,506	27.74	31,701,521,503	27.90
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	45,245,877,915	39.64	45,368,623,475	39.42	44,683,719,344	39.33
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	656,677,998	0.58	676,752,990	0.59	660,436,487	0.58
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	12,400,550,604	10.86	9,775,518,134	8.49	7,307,904,942	6.43
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	33,948,492	0.03	48,351,411	0.04	63,165,051	0.06
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	19,994,793	0.02	16,310,587	0.01	13,651,112	0.01
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	35,143,010	0.03	276,442,889	0.25	153,669,851	0.14
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	108,562,626,267	95.12	110,547,858,931	96.05	108,572,004,443	95.56
รวมสินทรัพย์	114,128,187,251	100.00	115,088,499,436	100.00	113,615,758,299	100.00

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2565		2564		2563	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	2,000,000,000	1.74	3,000,000,000	2.64
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,762,804,876	1.55	1,492,413,420	1.30	1,744,651,781	1.53
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,173,244,069	3.66	3,544,204,069	3.08	3,745,161,069	3.30
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	67,763,943	0.06	44,749,169	0.04	45,512,736	0.04
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,500,000,000	4.82	3,000,000,000	2.61	4,615,000,000	4.06
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	243,947,482	0.21	221,885,631	0.19	228,290,262	0.20
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	93,486,147	0.08	86,567,897	0.08	87,727,497	0.08
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	11,603,425	0.01	27,693,411	0.02	41,623,582	0.04
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	11,860,783	0.01
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	105,052,472	0.09	102,555,542	0.09	64,602,760	0.06
หนี้สินหมุนเวียนอื่น						
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	54,922,110	0.05	52,830,593	0.05	64,913,271	0.06
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง	58,948,436	0.05	39,536,369	0.03	59,123,553	0.05
อื่น ๆ	19,956,115	0.02	33,041,963	0.02	25,094,642	0.02
รวมหนี้สินหมุนเวียน	12,091,729,075	10.60	10,645,478,064	9.25	13,733,561,936	12.09
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24,709,713,605	21.65	25,609,412,070	22.25	23,670,054,666	20.83
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	103,375,827	0.09	92,659,628	0.08	40,912,590	0.03
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	36,058,427,918	31.59	37,057,371,553	32.20	34,057,924,287	29.98
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	895,469	0.01	95,880,794	0.08	173,936,021	0.15
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	838,048,488	0.73	770,896,288	0.67	932,330,697	0.82
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,051,921,707	2.67	3,108,954,593	2.70	2,959,530,701	2.60
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	10,512,349	0.01	9,014,047	0.01	13,782,769	0.02
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	64,772,895,363	56.75	66,744,188,973	57.99	61,848,471,731	54.43
รวมหนี้สิน	76,864,624,438	67.35	77,389,667,037	67.24	75,582,033,667	66.52

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2565		2564		2563	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนเรือนหุ้น						
ทุนจดทะเบียน						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น						
มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	13.39	15,285,000,000	13.28	15,285,000,000	13.45
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น						
มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	13.39	15,285,000,000	13.28	15,285,000,000	13.45
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	5.09	5,816,938,084	5.05	5,816,938,084	5.12
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(346,046,294)	-0.30	(346,046,294)	-0.30	(264,641,165)	-0.23
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	1,528,500,000	1.34	1,502,600,000	1.31	1,464,000,000	1.29
ยังไม่ได้จัดสรร	16,451,236,957	14.41	15,193,997,725	13.20	15,572,592,087	13.71
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(1,473,687,797)	-1.29	244,792,547	0.21	117,510,065	0.10
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	37,261,940,950	32.64	37,697,282,062	32.75	37,991,399,071	33.44
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	1,621,863	0.01	1,550,337	0.01	42,325,561	0.04
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	37,263,562,813	32.65	37,698,832,399	32.76	38,033,724,632	33.48
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	114,128,187,251	100.00	115,088,499,436	100.00	113,615,758,299	100.00

งบกำไรขาดทุน	2565		2564		2563	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
รายได้						
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	8,191,799,140	55.34	6,450,160,064	56.18	8,144,975,668	56.87
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,916,979,561	33.22	3,454,408,377	30.09	4,519,840,374	31.56
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	920,660,523	6.22	822,153,949	7.16	824,644,414	5.76
รายได้อื่น						
ดอกเบี้ยรับ	187,223,397	1.26	227,222,451	1.98	296,044,829	2.07
เงินปันผลรับ	551,535,569	3.73	492,182,682	4.29	482,715,660	3.37
อื่น ๆ	33,275,793	0.23	35,461,769	0.30	54,340,236	0.37
รวมรายได้	14,801,473,983	100.00	11,481,589,292	100.00	14,322,561,181	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,893,315,303	12.79	1,498,829,128	13.05	1,738,365,018	12.14
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	4,877,034,831	32.95	4,335,390,944	37.76	4,713,365,429	32.91
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	275,713,008	1.86	223,855,683	1.95	226,069,501	1.58
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	933,228,251	6.30	686,150,894	5.98	1,389,661,862	9.70
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	467,772,833	3.16	245,443,987	2.14	359,429,944	2.51
ค่าใช้จ่ายในการขาย	126,823,156	0.86	91,863,188	0.80	169,847,473	1.19
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,032,991,990	6.98	1,068,048,787	9.30	1,176,670,273	8.21
รวมค่าใช้จ่าย	9,606,879,372	64.90	8,149,582,611	70.98	9,773,409,500	68.24
กำไรจากการดำเนินงาน	5,194,594,611	35.10	3,332,006,681	29.02	4,549,151,681	31.76
ต้นทุนทางการเงิน	(2,360,679,969)	-15.95	(2,187,044,061)	-19.05	(2,112,506,968)	-14.75
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	2,833,914,642	19.15	1,144,962,620	9.97	2,436,644,713	17.01
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(397,658,573)	-2.69	(133,911,711)	-1.16	(381,919,095)	-2.66
กำไรสำหรับปี	2,436,256,069	16.46	1,011,050,909	8.81	2,054,725,618	14.35
การแบ่งปันกำไร						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2,436,184,543	16.45	1,010,097,493	8.80	2,051,090,045	14.32
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	71,526	0.01	953,416	0.01	3,635,573	0.03
	2,436,256,069	16.46	1,011,050,909	8.81	2,054,725,618	14.35
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.16		0.07		0.13	

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2565		2564		2563	
	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%	จำนวนเงิน	%
กำไรสำหรับปี	2,436,256,069	16.46	1,011,050,909	8.81	2,054,725,618	14.35
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น						
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	170,438,852	1.15	71,932,808	0.63	(58,489,304)	-0.41
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	170,438,852	1.15	71,932,808	0.63	(58,489,304)	-0.41
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วย						
มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น - สุทธิจากภาษีเงินได้	(1,819,164,507)	-12.29	55,349,674	0.48	(1,359,788,928)	-9.49
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย - สุทธิจากภาษีเงินได้	-	-	178,424,063	1.55	26,618,808	0.18
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	(1,819,164,507)	-12.29	233,773,737	2.03	(1,333,170,120)	-9.31
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(1,648,725,655)	-11.14	305,706,545	2.66	(1,391,659,424)	-9.72
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	787,530,414	5.32	1,316,757,454	11.47	5,773,144,823	28.29
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	787,458,888	5.31	1,315,788,120	11.46	659,430,621	4.60
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	71,526	0.01	969,334	0.01	3,635,573	0.03
	787,530,414	5.32	1,316,757,454	11.47	663,066,194	4.63

งบกระแสเงินสด	2565	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรก่อนภาษี	2,833,914,642	1,144,962,620	2,436,644,713
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าเสื่อมราคาอาคารและอุปกรณ์	76,065,745	77,203,850	75,043,049
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้	68,496,825	65,702,216	42,435,548
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,430,296,365	959,333,945	1,713,731,110
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	14,402,919	26,366,367	26,769,855
ตัดจำหน่ายหนี้สูญ	369,373	-	-
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	(1,292,240)	2,809,203	(548,274)
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายตัดจำหน่าย	-	1,060,664	605,265
ขาดทุน (กำไร) จากการขายเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน	44,760	-	(3,530,367)
กำไรจากการปรับมูลค่าธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน	(1,369,235)	(4,395,586)	(14,508,454)
กำไรจากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน			
ภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(3,045,993)	(6,071,738)	(2,876,113)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	421,101,751	220,635,284	350,690,055
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	-	61,467,080
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	95,848,906	93,139,079	109,639,862
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	179,699	(283,854)	22,541
ผลกระทบจากการปรับลดค่าเช่า	-	(3,381,343)	(19,715)
ดอกเบี้ยรับ	(187,223,397)	(227,222,451)	(296,044,829)
เงินปันผลรับ	(551,535,569)	(492,182,682)	(482,715,660)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	2,327,131,223	2,163,893,619	2,080,911,700
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์			
และหนี้สินดำเนินงาน	6,523,385,774	4,021,569,193	6,097,717,366
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(4,783,524)	(714,335)	(18,789,610)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(172,798,401)	106,486,620	(55,567,070)
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	27,632,706	(44,981,746)	5,158,404
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(7,145,686)	(2,232,967)	11,443,912
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(2,998,854,922)	(2,679,657,407)	(2,559,221,912)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	253,415,423	(186,562,594)	157,100,847
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	22,061,851	(6,404,631)	16,055,838
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	6,918,250	(1,159,600)	7,780,700
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	10,914,667	14,230,241	(41,394,911)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	1,498,300	(4,768,722)	11,563,379
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(28,696,707)	(31,543,409)	(36,876,553)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,283,231,005	2,833,943,917	5,251,584,752
รับดอกเบี้ย	186,204,886	227,222,838	296,045,709
รับคืนภาษีหัก ณ ที่จ่าย	358,669,287	2,931,708	6,931,088
จ่ายภาษีเงินได้	(195,569,220)	(194,699,585)	(196,270,863)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,632,535,958	2,869,398,878	5,351,359,598

งบกระแสเงินสด (ต่อ)	2565	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	870,000,000	-	3,904,702,827
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	(1,050,000,000)	-	(3,492,504,112)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	334,321,496	-	2,310,374
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	-	(526,342,927)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	(123,149,687)	(11,470,313)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์และสินทรัพย์สิทธิการใช้	4,373,953	7,848,476	5,355,862
ซื้ออุปกรณ์	(31,104,242)	(87,435,912)	(127,506,633)
รับเงินปันผล	551,535,569	492,182,682	482,715,660
เงินสดจ่ายค่าจ้างปรับปรุงทางด่วน	(796,809,743)	(845,461,302)	(827,337,637)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(447,753,901)	(1,102,154,189)	(2,987,424,067)
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(31,829,054)	(61,270,758)	(39,120,693)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	-	-	(90,275,175)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(37,916)	(11,515,081)	(17,419,060)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(597,303,838)	(1,730,955,771)	(3,724,315,894)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	8,100,000,000	5,200,000,000	9,300,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(10,100,000,000)	(6,200,000,000)	(9,550,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,000,000,000	5,000,000,000	5,299,998,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(3,544,204,069)	(3,403,941,069)	(2,853,940,069)
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(70,714,108)	(67,283,541)	(44,427,542)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	4,500,000,000	6,000,000,000	3,000,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(3,000,000,000)	(4,615,000,000)	(2,500,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(16,007,795)	(25,042,356)	(8,815,078)
จ่ายดอกเบี้ย	(2,025,037,821)	(1,980,892,338)	(1,984,375,214)
จ่ายเงินปันผล	(1,222,800,000)	(1,528,500,000)	(1,375,650,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,378,763,793)	(1,620,659,304)	(717,209,903)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	656,468,327	(482,216,197)	909,833,801
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,131,367,911	1,613,584,108	703,750,307
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,787,836,238	1,131,367,911	1,613,584,108

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	2565	2564	2563
อัตราส่วนสภาพคล่อง				
(LIQUIDITY RATIO)				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.37	0.32	0.28
2. อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.34	0.29	0.26
3. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.39	0.09	0.31
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร				
(PROFITABILITY RATIO)				
4. อัตรากำไรขั้นต้น	%	39.79	34.84	37.53
5. อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	%	46.86	39.33	45.21
6. อัตราส่วนรายได้เงินต่อรายได้รวม	%	5.28	6.70	5.93
7. อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	%	57.91	23.74	56.16
8. อัตรากำไรสุทธิ	%	16.66	8.97	14.60
9. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	6.50	2.67	5.35
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
(EFFICIENCY RATIO)				
10. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	2.26	0.95	2.00
11. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	5.18	2.77	5.16
12. อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.14	0.11	0.14
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน				
(FINANCIAL POLICY RATIO)				
13. อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.91	1.87	1.76
14. อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.66	1.65	1.52
15. อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.06	2.17	3.38
16. อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	10.40	16.16	10.56
17. อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.89	1.15	1.98
18. อัตราการจ่ายเงินปันผล	เท่า	75.29	121.06	74.52
ข้อมูลต่อหุ้น (ส่วนของบริษัท ไม่รวม NCI)				
(PER SHARE DATA)				
19. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	2.44	2.47	2.49
20. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.16	0.07	0.13
21. เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	0.12 ⁽¹⁾	0.08	0.10

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566

บริษัทไม่ได้แสดงอัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ ระยะเวลาชำระหนี้ และ Cash Cycle เนื่องจากเป็นอัตราส่วนที่ไม่เหมาะสมสำหรับการพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากบริษัทมีลูกหนี้การค้า และเจ้าหนี้การค้าอยู่ในระดับที่ไม่มีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินข้างต้นไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน



5. ข้อมูลทั่วไป

และข้อมูลสำคัญอื่น

5.1 ข้อมูลทั่วไป

01



นายกะเบียนหลักทรัพย์

บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2009 9382

โทรสาร : 0 2009 9476

02



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

03



ที่ปรึกษากฎหมาย

เดอะลิจิสต์ กรุป

อาคารอับดุลราฮิม ชั้น 9 เลขที่ 990 ถนนพระราม 4 แขวงสีลม

เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์ : 0 2636 1111

โทรสาร : 0 2636 0000

04



ที่ปรึกษาทางการเงิน

บริษัท แอดไวเซอร์ พลัส จำกัด

1550 อาคารธนภูมิ ชั้น 10 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2652 7858-64

โทรสาร : 0 2652 7867

05



นายทะเบียนหุ้นกู้

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

อาคาร จี ทาวเวอร์ แกรนด์ พระราม 9 ชั้น 15 ฝั่งปีกเหนือ
 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

06



ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

อาคาร จี ทาวเวอร์ แกรนด์ พระราม 9 ชั้น 17 ฝั่งปีกเหนือ
 9 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
 โทรศัพท์ : 0 2128 2316-7
 โทรสาร : 0 2128 4621

5.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

-ไม่มี-

5.3 ข้อพิพาททางกฎหมาย

-ไม่มี-

5.4 ตลาดรองกรณีจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- ไม่มี -

5.5 สถาบันการเงินที่ติดต่อประจำ

- **ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)**
 333 ถนนสีลม แขวงสีลม
 เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
 โทรศัพท์ : 0 2230 1036
 โทรสาร : 0 2230 2722
- **ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)**
 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมทอง
 เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
 โทรศัพท์ : 0 2299 2469
 โทรสาร : 0 2299 2758
- **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

2

ส่วนที่ • การกำกับดูแลกิจการ



6. นโยบาย

การกำกับดูแลกิจการ

6.1

ภาพรวมของนโยบาย
และแนวปฏิบัติ
การกำกับดูแลกิจการ



คณะกรรมการและฝ่ายบริหารตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งประกอบด้วย บทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กร ที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอันจะนำไปสู่การดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน การมีระบบการบริหารจัดการและการควบคุมภายในที่ดี การมีกลไกการควบคุมและการถ่วงดุลอำนาจ เพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างโปร่งใสตรวจสอบได้ การเคารพในสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น โดยส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล และการบริหารกิจการที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเพิ่มมูลค่าและผลตอบแทนสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทในระยะยาวอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มและ พัฒนาการที่ทำให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงความเข้าใจของคณะกรรมการในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย โอกาส และความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินกิจการ คณะกรรมการได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ โดยมีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ ทุกปี อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยบริษัทได้เผยแพร่แนวนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการบนเว็บไซต์ของบริษัทที่ <http://www.bemplc.co.th> เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับทราบแนวทางปฏิบัติและการดำเนินธุรกิจของบริษัท และสื่อสารไปยังกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัท เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการ

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บริษัทมีระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ ช่วยสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้ถือหุ้น นักลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย นำไปสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยบริษัทยึดถือแนวปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการ 8 หมวด คือ

1. ทบทวนความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กร

ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความตระหนักและเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในฐานะผู้นำ กำกับดูแลให้มีการบริหารจัดการที่ดี สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตามขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบด้วยความระมัดระวัง และซื่อสัตย์สุจริต ดำเนินงานตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติการประชุม

2. วัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจของบริษัทเพื่อความยั่งยืน

กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจที่สอดคล้องและสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนให้แก่บริษัท ผู้มีส่วนได้เสีย และสังคม พร้อมทั้งติดตามดูแลการกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจ โดยการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้อย่างเหมาะสม

3. เสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิภาพ

กำหนดและทบทวนโครงสร้างคณะกรรมการเพื่อให้มีขนาด องค์ประกอบ และสัดส่วนกรรมการอิสระที่เหมาะสม มีกระบวนการสรรหาโปร่งใสและชัดเจน มีโครงสร้างค่าตอบแทนเหมาะสมกับความรับผิดชอบ มีการส่งเสริมการพัฒนาทักษะความรู้สำหรับการปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการกำหนดจำนวนบริษัทจดทะเบียนที่กรรมการบริษัทจะไปดำรงตำแหน่ง เพื่อให้เกิดการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ

4. การสรรหาและพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและการบริหารทรัพยากรบุคคล

มีกระบวนการสรรหาและพัฒนาผู้บริหารระดับสูงให้มีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ และคุณลักษณะที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมาย มีโครงสร้างค่าตอบแทนที่เหมาะสม และมีการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีความรู้ ทักษะ และประสบการณ์

5. ส่งเสริมนวัตกรรมและการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

ส่งเสริมและพัฒนาการสร้างวัฒนธรรม การพัฒนานวัตกรรมภายในองค์กร เพื่อเพิ่มคุณค่าให้แก่ธุรกิจตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายใน และภายนอก

6. ระบบควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม

ระบบการบริหารความเสี่ยงและระบบการควบคุมภายในมีความเหมาะสม กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทให้บรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ มีกระบวนการจัดการความขัดแย้งและป้องกันการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ข้อมูล โอกาส และการทำธุรกรรมกับผู้ที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

7. ความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล

การเปิดเผยข้อมูลสำคัญทางการเงิน และข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงินมีความถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอ ทันเวลา โปร่งใส ตามกฎเกณฑ์ มาตรฐาน และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง มีการสื่อสารข้อมูลกับผู้มีส่วนได้เสียโดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเผยแพร่อย่างเหมาะสม รวมทั้งมีการปกป้องข้อมูลที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ เพื่อให้ข้อมูลที่เปิดเผยสามารถสะท้อนการปฏิบัติหรือการสร้างคุณค่าแก่กิจการอย่างยั่งยืน

8. สนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น

กำกับดูแลให้กระบวนการสร้างความมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของผู้ถือหุ้นในเรื่องสำคัญของบริษัท ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปฏิบัติและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐาน ให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม พร้อมทั้งส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และดูแลผู้ถือหุ้นมากกว่าสิทธิตามที่กฎหมายกำหนด ไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น

6.1.1 นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับคณะกรรมการ

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบและบทบาทในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดีซึ่งครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์นโยบายการดำเนินงาน การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญ และเพียงพอเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนติดตาม ประเมินผล และดูแลการรายงานผลการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับกฎหมาย ข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น อันนำไปสู่การดำเนินงานและสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. โครงสร้างคณะกรรมการ

บริษัทได้พิจารณาถึงขนาด องค์ประกอบ สัดส่วนกรรมการอิสระ ทักษะ ประสบการณ์ การศึกษา ความสามารถและคุณลักษณะเฉพาะด้าน ตลอดจนเพศและอายุ ที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการนำพากลยุทธ์วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้

- คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วย กรรมการอย่างน้อยห้า (5) คน และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดนั้นต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และกรรมการของบริษัทจะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด
- คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 คน ซึ่งสามารถให้ความเห็นเกี่ยวกับการทำงานของฝ่ายบริหารได้อย่างอิสระ โดยมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์คุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ” ตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและมีขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
- คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการตัวแทนตามสัญญาสัมปทานจากการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) และกรรมการตัวแทนตามสัญญาสัมปทานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
- คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วย บุคคลในวงการธุรกิจ นักวิชาการ และจากหลายสาขาอาชีพ มีคุณสมบัติ ทักษะ ประสบการณ์ในงานบริหารและงานปฏิบัติการที่เป็นประโยชน์กับบริษัท มีความรู้ด้านสัญญาสัมปทานโดยมีกรรมการอย่างน้อย 1 คน ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหรืออุตสาหกรรมหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่

- ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน

2. บทบาทหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีบทบาทและหน้าที่กำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึง วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจ งบประมาณของบริษัท การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอ ตลอดจนกำกับดูแลและติดตามให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน อันนำมาซึ่งการประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

3. บทบาทหน้าที่ของประธานกรรมการ

ประธานกรรมการบริษัท มีหน้าที่ในการพิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหารอย่างมีประสิทธิภาพ ให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจผ่านคณะกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งยังมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องนโยบายของบริษัท โดยสนับสนุนให้กรรมการของบริษัททุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระและดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัด คำนึงถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น และความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายเป็นสำคัญ

4. ความเป็นอิสระของคณะกรรมการจากฝ่ายบริหาร

โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัทมีสัดส่วนระหว่างกรรมการอิสระ กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และกรรมการที่เป็นผู้บริหาร ที่สะท้อนอำนาจถ่วงดุลกันอย่างเหมาะสม โดยกรรมการอิสระและกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสามารถให้ความเห็นเกี่ยวกับการทำงานของฝ่ายบริหารได้อย่างอิสระ พร้อมทั้งฝ่ายบริหารยังมีอิสระในการเสนอเรื่องที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้าสู่การประชุม ทั้งนี้ บริษัทยังจัดให้มีการประชุมสำหรับกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารตามความจำเป็น เพื่ออภิปรายปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับการบริหารจัดการ โดยไม่มีฝ่ายบริหารร่วมด้วย และได้แจ้งผลการประชุมดังกล่าวให้กรรมการผู้จัดการทราบ

5. การทำหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบายกำกับดูแล และการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน

6. คณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทได้จัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะเพื่อติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารอย่างใกล้ชิดและรายงานต่อคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบริษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน และคณะกรรมการบริหาร โดยกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุด

7. พิจารณากำหนดการดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น

เพื่อให้กรรมการ กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูงแต่ละคนสามารถทุ่มเทเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการพิจารณากำหนดจำนวนบริษัทจดทะเบียน สำหรับการเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ ของกรรมการ กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารแต่ละคน ดังนี้

- การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นของกรรมการ เมื่อรวมบริษัทแล้วจะต้องไม่เกิน 5 แห่ง เพื่อให้เกิดการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ
- การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นของกรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูง เมื่อรวมบริษัทแล้วจะต้องไม่เกิน 5 แห่ง โดยกรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูงต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท

8. การสรรหากรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะสรรหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมทั้งในด้านทักษะ และประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์กับบริษัท เพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งทั้งกรณีที่มาออกก่อนครบวาระและที่ครบกำหนดออกตามวาระตามหลักเกณฑ์ โดยจะพิจารณาคุณสมบัติที่ต้องการสรรหาจากทักษะที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ในคณะกรรมการ และคุณสมบัติสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

9. วาระการดำรงตำแหน่ง

ตามข้อบังคับบริษัทกำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้นกรรมการบริษัท จึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ ซึ่งบริษัทไม่ได้กำหนดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการ แต่จะพิจารณาความเหมาะสมในการแต่งตั้งกรรมการที่ครบวาระเข้าดำรงตำแหน่งอีก

10. การประชุมคณะกรรมการ

ตามข้อบังคับของบริษัทกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง โดยบริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมคณะกรรมการพร้อมระเบียบวาระหลักประจำปีให้คณะกรรมการได้รับทราบเป็นการล่วงหน้า และในการประชุมต้องมีกรรมการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม ซึ่งระเบียบวาระการประชุมจะกำหนดขึ้นจากการพิจารณาร่วมกันระหว่างประธานกรรมการ และกรรมการผู้จัดการ โดยประธานกรรมการจะทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม และผู้บริหารจะเข้าประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลในฐานะผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรง

รวมทั้ง การจัดให้มีการประชุมระหว่างกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารและไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง ทั้งนี้ เพื่อให้กรรมการได้มีการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยอิสระและสามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการ และผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่ายบริหารจะแจ้งให้กรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น ๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสีย ซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำรายงานดังกล่าวตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย เพื่อเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวต่อประธานกรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2565 คณะกรรมการบริษัทมีการประชุม 6 ครั้ง โดยบริษัทส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม ซึ่งมีการกำหนดชัดเจนก่อนการประชุมล่วงหน้า 7 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุมเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการก่อนการประชุม เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาก่อนเข้าประชุม

11. การประเมินตนเองของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย / กรรมการรายบุคคล

คณะกรรมการมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเอง (Self-Assessment) ของคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อยโดยรวม และกรรมการรายบุคคลอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียน ทั้งนี้ คณะกรรมการยังได้กำหนดให้มีการทบทวนหัวข้อประเมินเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และสอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้

12. การประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

คณะกรรมการได้กำหนดจรรยาบรรณบริษัท เพื่อเป็นหลักการและเป้าหมายของการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแนวทางการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน

บริษัทได้จัดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนมีการประเมินผลการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัททุกปี ทั้งนี้ เพื่อเป็นการโน้มน้าว กระตุ้น และจูงใจให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานร่วมมือร่วมใจสร้างคุณค่าให้แก่กิจการ พร้อมทั้งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นว่า สหิทธิตามกฎหมายของผู้มีส่วนได้เสียได้รับความคุ้มครอง และมีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม รวมทั้งเพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนมีความรับผิดชอบที่จะทำความคุ้นเคยและปฏิบัติตามจรรยาบรรณ ตลอดจนนโยบายที่เกี่ยวข้องของบริษัทที่จะออกมาเพิ่มเติม

13. การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการทุกคนยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน กำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

14. ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

• ค่าตอบแทนกรรมการ :

บริษัทกำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อยทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลับกรอง ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

• ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ :

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณา ค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการ ให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทตามเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) และผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเพื่อนำเสนอ คณะกรรมการพิจารณาในแต่ละปี

• ค่าตอบแทนผู้บริหาร :

ค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการ และนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลประโยชน์การปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน

15. การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

• การอบรมสำหรับกรรมการและผู้บริหาร

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

• การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

คณะกรรมการกำหนดแนวปฏิบัติให้บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยบริษัทจัดเอกสารพร้อมจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจและการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการได้มอบหมายให้เลขานุการบริษัท และสำนักกรรมการมีหน้าที่ในการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยจัดให้มีการประชุมร่วมกันกับกรรมการ และ/หรือผู้บริหาร และ/หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงและตอบข้อซักถาม

ในปี 2565 มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ 2 คน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติ โดยบรรยายสรุปข้อมูลบริษัท พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสรุปให้กรรมการใหม่ได้รับทราบ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณของบริษัท อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ กำหนดการประชุมคณะกรรมการทั้งปี พร้อมกันนี้บริษัทจัดให้กรรมการได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตรตามข้อเสนอแนะของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

16. แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการได้กำหนดให้มีการจัดทำและรายงานเกี่ยวกับแผนการสืบทอดตำแหน่งงาน (Succession Plan) สำหรับตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูง และตำแหน่งงานในสายงานหลัก โดยพิจารณาจากผลการปฏิบัติงาน ศักยภาพและความพร้อมของแต่ละบุคคลเป็นหลัก ทั้งนี้ บริษัทได้จัดให้มีการเตรียมความพร้อมสำหรับบุคคลที่เป็น Successor ในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะที่จำเป็นตามตำแหน่งงาน เพื่อสืบทอดงานในกรณีที่กรรมการผู้จัดการหรือผู้บริหารในตำแหน่งสำคัญไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้

โดยแต่ละปีจะกำหนดให้มีการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อพัฒนาบุคลากรที่มีผลการปฏิบัติงานที่ดีและมีศักยภาพได้เติบโตในตำแหน่งที่สูงขึ้นตามลำดับขั้นของทั้งผู้บริหารระดับกลางและพนักงาน โดยคณะกรรมการ

พิจารณาประกอบด้วย กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป หรือผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ในส่วนของการดำเนินกลยุทธ์และการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ของผู้บริหารระดับสูงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระการดำรงตำแหน่งหรือเกษียณอายุ ที่ประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้ทบทวนหลักการ ตลอดจนคัดเลือกผู้มีความรู้ความสามารถและมีคุณสมบัติเหมาะสม โดยมีคณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ และคณะกรรมการบริหารพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไป

17. การกำกับดูแลบริษัทย่อย

คณะกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางในการกำกับดูแล รวมถึงควบคุมการบริหารจัดการของบริษัทย่อย เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทย่อยเป็นไปตามนโยบายการดำเนินธุรกิจสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทและผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดให้บริษัทย่อยดำเนินการทบทวนระบบการควบคุมภายในให้มีความเพียงพอและเหมาะสมเป็นประจำทุกปี โดยสำนักตรวจสอบภายในของบริษัทจะเป็นผู้สอบทาน ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการควบคุมภายในที่ได้อย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดไว้ในแผนการตรวจสอบประจำปี คณะกรรมการได้แต่งตั้งนางสาวปาหนัน ไตรสุวรรณถาวร รองกรรมการผู้จัดการ บัญชีและการเงิน และนายอนวัช สุวรรณฤทธิ์ รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจและปฏิบัติการทางพิเศษ เป็นตัวแทนบริษัทเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของ NECL และ BMN เพื่อดูแลบริษัทย่อยให้มีหลักเกณฑ์ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีลักษณะเดียวกับหลักเกณฑ์ของบริษัท รวมถึงกำกับดูแลให้มีการจัดเก็บข้อมูลและบันทึกบัญชีของบริษัทย่อยให้บริษัทตรวจสอบและรวบรวมมาจัดทำงบการเงินรวมได้ทันกำหนด

6.1.2 นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย

นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม โดยมีการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้น และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิในเรื่องต่าง ๆ ในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจหรือตัดสินใจในเรื่องที่มีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท รวมไปถึงการสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น โดยสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตนอย่างเต็มที่ผ่านการประชุมผู้ถือหุ้น และไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิด หรือลิดรอนสิทธิ ดังนี้

กำหนดการจัดประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทได้กำหนดให้มีการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นปีละครั้งภายในเวลาไม่เกิน 4 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท และในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนต้องเสนอวาระเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งเป็นเรื่องที่กระทบหรือเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นหรือเกี่ยวข้องกับเงื่อนไขหรือกฎเกณฑ์ กฎหมายที่ใช้บังคับที่ต้องได้รับการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นแล้ว บริษัทจะเรียกประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเป็นกรณีไป

ในปี 2565 บริษัทได้จัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 และการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2565 โดยการประชุมทั้งสองครั้งจัดในรูปแบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) ซึ่งผู้ถือหุ้นสามารถเข้าร่วมประชุมได้โดยไม่ต้องเดินทาง และไม่ต้องเสี่ยงในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

ทั้งนี้ แม้จะอยู่ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 บริษัทยังคงปฏิบัติตามแนวทางของโครงการประเมินคุณภาพการประชุมผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) ของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียน และสำนักงาน ก.ล.ต. โดยในปี 2565 บริษัทได้รับคะแนนเต็ม 100 คะแนน เป็นปีที่ 3 ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2563 ซึ่งบริษัทได้มีการดำเนินการ ดังนี้

1. การดำเนินการก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

1.1 การให้ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการดูแลให้บริษัทมีการให้ข้อมูลก่อนการประชุมทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทั้งคนไทยและต่างชาติ ดังนี้

- แจ้งกำหนดการประชุมพร้อมวาระ และความเห็นของคณะกรรมการในแต่ละวาระต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามเกณฑ์การเปิดเผยข้อมูลและเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทภายในวันทำการถัดไป

- จัดทำหนังสือเชิญประชุม ซึ่งมีรายละเอียดคำชี้แจงข้อเท็จจริงและเหตุผลประกอบในแต่ละวาระ วัน เวลา สถานที่ รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานประกอบการเข้าร่วมประชุม พร้อมกันนี้ได้แจ้งกฎเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ ที่ใช้ในการประชุม ขั้นตอนการออกเสียงลงมติ รวมทั้งสิทธิการออกเสียงลงคะแนนให้แก่ผู้ถือหุ้นทราบเป็นการล่วงหน้า
- เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นบนเว็บไซต์บริษัท โดยในปี 2565 มีการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้น บนเว็บไซต์ของบริษัทล่วงหน้า 30 วัน ตั้งแต่วันที่ 4 มีนาคม 2565 พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด (TSD) จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 17 วันก่อนประชุม คือวันที่ 18 มีนาคม 2565 และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ติดต่อกันต่อเนื่อง 3 วัน ก่อนวันประชุม คือวันที่ 21-23 มีนาคม 2565 สำหรับการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 ได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทล่วงหน้า 21 วัน คือตั้งแต่วันที่ 7 พฤศจิกายน 2565 พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 17 วันก่อนประชุม คือวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565 และได้ทำการประกาศลงในหนังสือพิมพ์รายวันติดต่อกันต่อเนื่อง 3 วัน ก่อนวันประชุม คือวันที่ 21-23 พฤศจิกายน 2565 เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีเวลาพิจารณารายละเอียดของแต่ละวาระ และดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยไม่มีการเพิ่มระเบียบวาระที่ไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าในที่ประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่าง ๆ

1.2 การคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย

เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถใช้สิทธิในการเสนอเรื่องเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท บริษัทมีนโยบายเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะเสนอระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการศึกษาแต่งตั้งเป็นกรรมการผ่านช่องทางที่ประกาศไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท โดยเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิได้ล่วงหน้าในช่วงระยะเวลา 3 เดือนก่อนสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี

ทั้งนี้ คณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของการบรรจุหรือไม่บรรจุระเบียบวาระการประชุมตามที่ผู้ถือหุ้นเสนอ และสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการ ฝ่ายบริหารจะนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป นอกจากนี้ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิลงคะแนนในการแต่งตั้งกรรมการเป็นรายบุคคลสำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

1.3 การส่งเสริมการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้นโดยคณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการไว้ชัดเจนว่า บริษัทส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ และผู้ถือหุ้นประเภทสถาบัน ได้ใช้สิทธิของตนโดยไม่จำกัดเฉพาะสิทธิที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น โดยบริษัทไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น และส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ซึ่งการประชุมในรูปแบบผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) ถือเป็นรูปแบบการประชุมที่อำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นในการเข้าร่วมประชุมได้ไม่ว่าจะอยู่ที่ใด โดยไม่ต้องเดินทางซึ่งเป็นวิถีปฏิบัติในโลกปัจจุบัน

1.4 การมอบฉันทะเพื่อการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น

กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สะดวกมาเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทได้อำนวยความสะดวก โดยจัดเตรียมหนังสือมอบฉันทะในรูปแบบที่ผู้ถือหุ้นสามารถเป็นผู้กำหนดแนวทางการลงคะแนนของตนได้ และสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระของบริษัทที่บริษัทเสนอชื่อไว้ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับการมอบฉันทะของผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนนแทนในแต่ละวาระ โดยจัดทำหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบตามที่กฎหมายกำหนดพร้อมทั้งเปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ตามความเหมาะสม ดังนี้

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

ทั้งนี้ TSD ได้มีระบบ e-Proxy Voting แบบมอบฉันทะ ข สำหรับผู้ถือหุ้นประเภทกองทุน และแบบมอบฉันทะ ค สำหรับ Custodian โดยบริษัทได้อำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทมอบฉันทะผ่านระบบดังกล่าวเพิ่มเติมด้วย นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดเตรียมเอกสารแนบไปบริการแก่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมแทนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

บริษัทดำเนินการตามนโยบายของตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยได้ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นมีการมอบฉันทะให้กรรมการอิสระ ซึ่งการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 มีผู้ถือหุ้นมอบฉันทะให้กรรมการอิสระ 1,373 ราย เป็นจำนวน 2,404,042,508 หุ้นและการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2565 มีผู้ถือหุ้นมอบฉันทะให้กรรมการอิสระ 2,303 ราย เป็นจำนวน 2,978,321,096 หุ้น

1.5 การอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียง

บริษัทได้จัดการประชุมในรูปแบบ E-Meeting ซึ่งเป็นการจัดประชุมตามพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เรื่องมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 โดยผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะที่จะเข้าร่วมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ต้องลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม และยืนยันตัวตน โดยยื่นแบบคำร้องเข้าร่วมประชุมผ่าน Web browser หรือสแกน QR Code เพื่อเข้าสู่ระบบโดยการยื่นคำร้องล่วงหน้า 7 วันทำการก่อนวันประชุมจนถึงการประชุมเสร็จสิ้น ซึ่งบริษัทได้เปิดให้ผู้ถือหุ้นลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ตั้งแต่วันที่ 24 มีนาคม ถึงวันที่ 4 เมษายน 2565 และลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2565 ตั้งแต่วันที่ 17-28 พฤศจิกายน 2565 (ยกเว้นวันหยุดราชการ)

1.6 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามเป็นการล่วงหน้า

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

สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอระเบียบวาระหรือส่งคำถามเป็นการล่วงหน้าผ่านทางเว็บไซต์ได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบโดยทั่วกันผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ

2. การดำเนินการในวันประชุมผู้ถือหุ้น

การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 และการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 บริษัทได้ดำเนินการในรูปแบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) โดยเป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.1 การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการประชุม

บริษัทใช้ระบบประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Cisco Webex Meeting) และระบบ Inventech Connect รองรับ Web browser, PC, iOS และ android การใช้ระบบ Cisco Webex Meeting และระบบ Inventech Connect และประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมและการนับคะแนน ทั้งนี้ เพื่อความถูกต้องแม่นยำและความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งสามารถแสดงผลการนับคะแนนได้ทันทีแบบรวดเร็ว

2.2 การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของกรรมการ

การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 มีกรรมการเข้าร่วมในการประชุมจำนวน 16 คน จากกรรมการทั้งหมด 16 คน (สัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมร้อยละ 100) และการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 มีกรรมการเข้าร่วมในการประชุมจำนวน 16 คน จากกรรมการทั้งหมด 17 คน (สัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมร้อยละ 94.12) โดยประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการชุดย่อยต่างๆ กรรมการผู้จัดการ และคณะผู้บริหารของบริษัทได้เข้าร่วมประชุมเพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ และรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้น

2.3 การดำเนินการประชุม

ก่อนเริ่มการประชุมผู้ถือหุ้น เลขานุการบริษัทจะแนะนำคณะกรรมการ คณะผู้บริหาร ผู้สอบบัญชีของบริษัท และที่ปรึกษากฎหมาย ซึ่งทำหน้าที่เป็นคนกลางและสักขีพยานให้ที่ประชุมรับทราบ แล้วจึงชี้แจงกติกาทั้งหมด รวมถึงวิธีการนับคะแนนเสียง

ของผู้ถือหุ้นที่ต้องลงมติในแต่ละวาระตามข้อบังคับของบริษัท รวมถึงการใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระอย่างชัดเจน และเมื่อมีการให้ข้อมูลตามระเบียบวาระแล้ว ประธานฯ จะเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมทุกรายแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และถามคำถามในแต่ละวาระโดยประธานฯ และผู้บริหารจะตอบข้อซักถามอย่างชัดเจน ตรงประเด็น และให้ความสำคัญกับทุกคำถาม แล้วจึงให้ที่ประชุมออกเสียงลงมติในวาระนั้นๆ

ในการออกเสียงลงคะแนน ใช้วิธีลงคะแนนโดยหุ้น 1 หุ้น มีเสียง 1 เสียง (one share one vote) จะเป็นการออกเสียงลงคะแนนในการประชุมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งผู้ถือหุ้นสามารถออกเสียงลงคะแนน “เห็นด้วย” “ไม่เห็นด้วย” หรือ “งดออกเสียง” ในกรณีปกติให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในวาระการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผ่านด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม สำหรับกรณีอื่นคะแนนเสียงให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง และวาระเพื่อทราบไม่มีการลงมติ

2.4 การตรวจนับหรือตรวจสอบคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

เพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับบริษัทได้จัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจนับหรือตรวจสอบการนับคะแนน เพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ โดยบริษัทจะมีการแนะนำผู้ตรวจสอบการนับคะแนนต่อที่ประชุมและจัดให้มีการบันทึกไว้ในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ในการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระ บริษัทใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการบันทึกข้อมูลเพื่อให้สามารถแสดงผลมติต่อที่ประชุมภายในเวลาที่รวดเร็ว และจะแสดงผลทั้งหมดเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย โดยบริษัทเปิดเผยมติพร้อมผลคะแนนในแต่ละวาระต่อที่ประชุมและเผยแพร่มติดังกล่าวผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งเผยแพร่มติและรายงานการประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว

3. การจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการเปิดเผยมติการประชุม

บริษัทเปิดเผยมติการประชุมผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านระบบ SETLink และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทภายในวันที่มีการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติพร้อมคะแนนเสียงได้อย่างรวดเร็ว และมีการจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นโดยแยกวาระชัดเจน มีความถูกต้อง ครบถ้วน ประกอบด้วยข้อมูล รายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุม จำนวนผู้ถือหุ้น จำนวนหุ้นที่เข้าร่วมประชุม (ด้วยตนเอง/มอบฉันทะ) และคำชี้แจงโดยสรุปที่เป็นสาระสำคัญ เช่น ขั้นตอนการลงคะแนน และวิธีการแสดงผลคะแนนในที่ประชุม ทราบก่อนดำเนินการประชุม ชื่อผู้ถาม คำถาม-ตอบ หรือข้อคิดเห็น โดยสรุป และมติที่ประชุม โดยแยกเป็นคะแนนที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย และนำเสนอรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. ภายในกำหนด 14 วัน รวมทั้งเผยแพร่รายงานการประชุม และวิดีโอ บันทึกการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 และการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 ตั้งแต่วันที่ 18 เมษายน 2565 และวันที่ 9 ธันวาคม 2565 ตามลำดับ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.bemplc.co.th เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการรับทราบข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นในการพิจารณารายงานการประชุม

นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับผู้มีส่วนได้เสีย

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

1) กลุ่มลูกค้า :

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐานและเชื่อถือได้รวมทั้งคำนึงถึงสุขภาพ ความปลอดภัย ความเป็นธรรมการเก็บรักษาข้อมูลของลูกค้า การติดตามวัดผล ความพึงพอใจของลูกค้าเพื่อการพัฒนาปรับปรุงบริการ รวมทั้งการโฆษณาประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมการขาย โดยมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน และเส้นทางที่ลดระยะเวลาในการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และมีโครงการ/แผนงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงบริการทางพิเศษและบริการการเดินทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน

2) กลุ่มผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ :

บริษัทได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา กับ กทพ. และ รฟม. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด และเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัทด้วยหลักความเสมอภาคเท่าเทียมไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบกติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่างๆ ระหว่างกันและส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีด้วยไมตรีจิต ซึ่งได้กำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนไว้ในจรรยาบรรณของบริษัท ตลอดจนวิธีปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อดำเนินการร่วมกับ กทพ. และ รฟม. ในการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสม่ำเสมอ โดยบริษัทจัดให้มีการประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงานทุกเดือน เพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งผลการประเมินนั้นพบว่า ทั้ง กทพ. และ รฟม. มีความพอใจในการปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในระดับดีเยี่ยม

นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของบริษัท และของ กทพ. ทุกไตรมาส และประชุมร่วมกับ รฟม. ทุกเดือน ซึ่งนอกจากจะเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการแล้ว ยังลดข้อขัดแย้งหรือลดผลกระทบที่ก่อให้เกิดข้อพิพาทต่างๆ จากการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างสองหน่วยงาน

3) กลุ่มคู่ค้า / ผู้รับเหมา :

บริษัทมีความประสงค์ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธ์ภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระดับ และดำเนินการอย่างเป็นระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและเงื่อนไขสัญญาหรือข้อตกลงที่เป็นธรรม ตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 และ ISO 14001

4) คู่แข่ง :

บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม ตามกติกาและกรอบแห่งกฎหมายการแข่งขันทางการค้า

5) กลุ่มผู้ถือหุ้น :

บริษัทปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาสินเชื่อ การค้าประกัน การบริหารเงินทุนอย่างเคร่งครัด และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่สถาบันการเงิน ผู้สนับสนุนเงินทุน ตามโครงการของบริษัท และไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ตกลงกัน และจัดทำรายงานข้อมูลทางการเงินที่ถูกต้องและรักษาความน่าเชื่อถือให้กับผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา และสม่ำเสมอ

6) กลุ่มผู้ถือหุ้น :

บริษัทดำเนินการออกหุ้นกู้ตามข้อกำหนด กฎหมาย และประกาศต่าง ๆ ของสำนักงาน ก.ล.ต. และปฏิบัติตามนโยบาย วัตถุประสงค์ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเคร่งครัด และให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบในการปฏิบัติตามข้อผูกพันตามข้อกำหนดด้วยสิทธิและหน้าที่ของผู้ถือหุ้น และเงื่อนไขตามสัญญาที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

7) กลุ่มพนักงาน :

บริษัทตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจและเป็นปัจจัยสำคัญหลักต่อความสำเร็จและเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงานอย่างชัดเจน เหมาะสมกับตำแหน่งงาน และเคารพสิทธิมนุษยชน เช่น การกำหนดค่าตอบแทนและค่าผลประโยชน์อื่น ๆ ที่เป็นธรรม การจัดสวัสดิการที่ไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือมากกว่าตามความเหมาะสม การดูแลสุขอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน การอบรมให้ความรู้ การพัฒนาศักยภาพและส่งเสริมความก้าวหน้า รวมถึงเปิดโอกาสให้พนักงานมีโอกาสนำเสนอความคิดเห็นที่สำคัญและจำเป็นที่เกี่ยวข้องกับการทำงานหรือด้านอื่น ๆ ด้วย เป็นต้น โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้ฝ่ายบริหารมีการติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติ และทบทวนทุกปี

8) กลุ่มสื่อมวลชน :

บริษัทมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารแก่สื่อมวลชนอย่างถูกต้อง โปร่งใส และรวดเร็วเพื่อสื่อสารสู่สาธารณชนได้อย่างถูกต้องและทันเหตุการณ์ และสร้างการมีส่วนร่วมกับสื่อมวลชนอย่างต่อเนื่องผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การเชิญเข้าร่วมงานแถลงข่าว หรือกิจกรรมเพื่อสังคมของบริษัท การรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อให้เกิดการพัฒนา และการสนับสนุนกิจกรรมของสื่อมวลชนบนพื้นฐานจรรยาบรรณวิชาชีพ

9) หน่วยงานภาครัฐ :

บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติไว้ในจรรยาบรรณและนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน โดยปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ไม่กระทำการใดที่อาจจูงใจให้พนักงานของภาครัฐมีการดำเนินการที่ไม่ถูกต้อง รวมถึงให้ความร่วมมือและการสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะหรือข้อร้องเรียนต่าง ๆ จากภาครัฐ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาปรับปรุงงาน

นอกจากนี้ คณะกรรมการยังกำหนดแนวปฏิบัติในการดูแลและคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ทั้งภายในและภายนอก โดยกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การกำกับดูแลกิจการที่ดี ในเรื่องดังต่อไปนี้

• การป้องกันการใช้อิทธิพลภายใน

บริษัทได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่ดีเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน โดยมีการกำหนดแนวทางการป้องกันการใช้อิทธิพลภายในและสื่อสารให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคนปฏิบัติตามที่ระบุในคู่มือบรรษัทภิบาลของบริษัทอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ยังมีนโยบายให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานที่ล่วงรู้ข้อมูลงบการเงิน หรือข้อมูลอื่นใดที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ดําเนินการซื้อขายหลักทรัพย์ในช่วงอย่างน้อย 1 เดือนก่อนที่งบการเงินของบริษัทจะเผยแพร่ต่อสาธารณชน (Blackout Period) โดยมีการออกหนังสือแจ้งเตือนกรรมการ และผู้บริหารก่อนช่วงเวลาดังกล่าว

• การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทกำหนดให้มีการเปิดเผยข้อมูลและกำหนดนโยบายให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนหลีกเลี่ยงการทำการค้าที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตัวกับบริษัท (Conflict of Interest) และหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ผิดกฎหมายและไม่เหมาะสมที่อาจก่อให้เกิดผลประโยชน์ที่ทับซ้อน โดยบุคลากรของบริษัททุกระดับจะต้องปฏิบัติตามนโยบายและแนวทางที่บริษัทได้เปิดเผยตามคู่มือบรรษัทภิบาลอย่างเคร่งครัด

- **การรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร**

คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย โดยให้เปิดเผยข้อมูลการดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลอื่น และข้อมูลการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่น กรณีที่ถือเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ทั้งของผู้รายงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการมีข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการต่าง ๆ ของบริษัท และบริษัทย่อยได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเลขาธิการบริษัทเป็นผู้ที่รักษารายงานการมีส่วนได้เสีย พร้อมทั้งจัดส่งสำเนารายงานให้ประธานกรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทได้รับรายงานจากกรรมการและผู้บริหาร

- **การเข้าร่วมประชุมของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย**

คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมและออกเสียงในวาระนั้น โดยเลขาธิการบริษัทจะแจ้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียให้ทราบเป็นการล่วงหน้าเพื่อไม่เข้าร่วมประชุม หรือออกเสียงในวาระนั้น ๆ ทั้งนี้ การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสียซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยรายงานดังกล่าวต่อประธานกรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ

- **การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน**

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน และการป้องกันการกระทำทุจริตทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ไว้ในจรรยาบรรณบริษัท

- **มาตรการดำเนินการกับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติของบริษัท**

การฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามนโยบาย และแนวปฏิบัติของบริษัท นอกจากอาจทำให้ผู้ฝ่าฝืนมีความผิดตามกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และในบางกรณีอาจส่งผลให้บริษัทต้องรับผิดชอบตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับดังกล่าว ในกรณีมีการฝ่าฝืนจนเป็นผลเช่นนั้น ผู้ฝ่าฝืนนอกจากจะต้องได้รับโทษตามกฎหมายแล้ว อาจได้รับโทษทางวินัย ตามระเบียบข้อบังคับของบริษัทจนถึงขั้นไล่ออก หรือปลดออก โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

การรวบรวมข้อเท็จจริง

กรรมการอิสระจะแต่งตั้งมอบหมายคณะทำงานให้ดำเนินการรวบรวมเรื่องราวร้องเรียน

การประมวลผล และกลั่นกรองข้อมูล

คณะทำงานที่ได้รับการมอบหมายประมวลผล และกลั่นกรองข้อมูล เพื่อพิจารณาขั้นตอน และเสนอวิธีการจัดการที่เหมาะสมในแต่ละเรื่อง

มาตรการดำเนินการ

คณะทำงานที่ได้รับมอบหมายนำเสนอมาตรการดำเนินการระงับการฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่าง ๆ ให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเพื่อบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยคำนึงถึงความเดือดร้อนเสียหายโดยรวมทั้งหมด

การรายงานผล

ประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการอิสระ หรือเลขาธิการบริษัทรายงานต่อคณะกรรมการ เพื่อทราบและรายงานผลให้ผู้มีส่วนได้เสียซึ่งเป็นผู้ร้องเรียนทราบ หากผู้ร้องเรียนเปิดเผยตนเอง



6.2

จรรยาบรรณ ธุรกิจ

บริษัทได้มีการจัดทำจรรยาบรรณธุรกิจขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่ดีและเหมาะสม เพื่อให้ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนของบริษัทยึดถือปฏิบัติ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ และพันธกิจของบริษัท รวมทั้งบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตของพนักงาน จรรยาบรรณฉบับนี้จะได้รับการพิจารณาทบทวน หรือปรับปรุงให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าแนวทางที่ให้อึดถือปฏิบัติเป็นไปด้วยความสุจริตเที่ยงมืออาชีพ และมีมาตรฐานในระดับสูงตลอดไป โดยครอบคลุมถึงประเด็น ดังนี้

- > การโน้มน้าว กระตุ้น และจูงใจให้ผู้บริหารและพนักงาน ร่วมมือร่วมใจสร้างคุณค่าให้แก่กิจการ
- > สร้างความเชื่อมั่นว่า สิทธิตามกฎหมายของผู้มีส่วนได้เสีย ได้รับความคุ้มครอง
- > การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม
- > การส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนมีความรับผิดชอบที่จะทำความคุ้นเคย และปฏิบัติตามจรรยาบรรณ ตลอดจนนโยบายที่เกี่ยวข้องของบริษัทที่จะออกมาเพิ่มเติม

6.3

การเปลี่ยนแปลงและ พัฒนาการที่สำคัญ ของนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการ กำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีหน้าที่ในการกำกับและควบคุมดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทดำเนินธุรกิจที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน ได้กำหนดให้มีการทบทวนความเหมาะสมของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืนเป็นผู้พิจารณาและประเมินผลการปรับใช้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาและติดตามดูแลให้การนำกลยุทธ์ของบริษัทไปปฏิบัติ ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการทุกไตรมาสคณะกรรมการได้ติดตามผลการดำเนินงานของฝ่ายบริหาร และกำหนดให้มีการรายงานผลการดำเนินงานและผลประกอบการของบริษัท โดยเฉพาะในส่วนของการเงินและแผนงานต่าง ๆ เพื่อให้เป็นไปตามกลยุทธ์ที่วางไว้ ทั้งนี้ ในปี 2565 บริษัทมีการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

6.3.1 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญเกี่ยวกับการ ทบทวนนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการ หรือกฎบัตรคณะกรรมการในรอบปีที่ผ่านมา

1. กำหนดนโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Personal Data Protection Policy) และแต่งตั้งเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Data Protection Officer : DPO)

ด้วยความตระหนักถึงความสำคัญของการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและเพื่อให้การดำเนินงานด้านการคุ้มครองข้อมูลเกิดประสิทธิภาพและสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนดบริษัทจึงได้กำหนดนโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และแนวปฏิบัติด้านคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของบริษัท พร้อมแต่งตั้งนายอลวิน จี รองกรรมการผู้จัดการบริหาร ให้ดำรงตำแหน่งเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของบริษัท โดยมีขอบเขตอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบ ดังนี้

- ให้คำแนะนำแก่ ผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล พนักงาน และ/หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562
- ตรวจสอบการดำเนินงานของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล ผู้ประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล พนักงาน และ/หรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562
- ประสานงานและให้ความร่วมมือกับสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการเก็บรวบรวม ใช้ หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562
- รักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคลที่ตนล่วงรู้หรือได้มาเนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562
- ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับมาตรการเพื่อป้องกันการละเมิดมิให้ผู้อื่นใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลโดยมิชอบ รวมทั้งทบทวนหรือปรับปรุงกระบวนการและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวม จัดเก็บ ใช้ และเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล
- ภารกิจอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายโดยไม่ขัดแย้งต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562
- ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลกำหนด

2. การขยายขอบเขตงานของคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง

ปัจจุบันการดำเนินธุรกิจต้องปรับตัวและพัฒนาตนเองให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน มีระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพควบคู่กับการดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งการพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืนจึงเป็นเรื่องสำคัญที่บริษัทควรมีการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรม ในปี 2565 คณะกรรมการบริษัทจึงได้พิจารณา ดังนี้

- ขยายขอบเขตความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์กรในภาพรวม

- แกไขชื่อ “คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง” เป็น “คณะกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน”
- อนุมัติกฎบัตรคณะกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

3. การทบทวนและปรับปรุงนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการบริษัทได้ทบทวนนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อแสดงความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ ตามหลักการความยั่งยืนที่ก่อให้เกิดความสมดุล ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมุ่งประสานประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียในทุกมิติและทุกกลุ่ม เป็นสำคัญอย่างเหมาะสม ดังนี้

- การนำองค์กรด้วยแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผ่านการสื่อสารและการแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของบริษัท
- ดำเนินการให้แนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นหนึ่งเดียวกับทุกกระบวนการทำงาน และกระบวนการตัดสินใจของบริษัท
- ปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการ และนโยบายการบริหารความเสี่ยง รวมถึงนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัท ตลอดจนคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม/ชุมชนที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านสิทธิมนุษยชน ความปลอดภัย และสุขอนามัย ตลอดห่วงโซ่มูลค่าธุรกิจของบริษัท
- ส่งเสริมการฝึกอบรม การให้ความรู้ และการให้คำแนะนำ ที่มุ่งเน้นวิธีปฏิบัติตามแนวทางด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- สนับสนุนการดำเนินงาน และสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน
- ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนของบริษัท เพื่อการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง พร้อมกับเปิดเผยข้อมูลด้านความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

4. บททวนกฎบัตรคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการบริษัท โดยในปี 2565 ได้เพิ่มเติมข้อกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับการลงมติ โดยกำหนดจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการบริษัทจะลงมติในที่ประชุมต้องมีกรรมการอยู่ไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด

6.3.2 การปฏิบัติตามหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560

บริษัทนำหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ที่ออกโดยสำนักงาน ก.ล.ต. มาปรับใช้ตามความเหมาะสมของธุรกิจของบริษัท

ในปี 2565 มีเรื่องที่บริษัทยังไม่ได้ปฏิบัติและมีมาตรการแทนที่ หรือแผนงานที่เหมาะสม ดังนี้

1. การกำหนดวาระดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระ

คณะกรรมการไม่ได้กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปี เนื่องจากคณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การแต่งตั้งกรรมการอิสระให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องได้จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และผู้ถือหุ้น เนื่องจากกรรมการที่ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องจะมีความรู้ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท และสร้างมูลค่าของกิจการให้กับผู้ถือหุ้นได้ดีกว่า ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทยังไม่มีกรรมการอิสระคนใดคนดำรงตำแหน่งกรรมการเกินกว่า 9 ปี

2. ประธานกรรมการของบริษัทควรเป็นกรรมการอิสระ

สืบเนื่องจากในปี 2563 ประธานกรรมการซึ่งเป็นกรรมการอิสระได้ลาออกจากตำแหน่ง โดยมีรองประธานกรรมการบริษัทรักษาการประธานกรรมการบริษัทต่อเนื่องมา ในปี 2565 คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งนายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ ให้ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัท โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2565 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ ถึงแม้ประธานกรรมการบริษัทไม่ได้เป็นกรรมการอิสระแต่ได้ทำหน้าที่ โดยเน้นประโยชน์ต่อบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียเป็นสำคัญ และกรรมการทุกคนสามารถแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ

6.3.3 ข้อมูลการปฏิบัติตามหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีเพื่อรองรับการประเมิน

บริษัทได้มีการทบทวนนโยบายการค้ากับดูแลกิจการที่ดี พร้อมแนวปฏิบัติเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นการสร้างคุณค่าให้แก่องค์กรอย่างยั่งยืน ซึ่งจากผลการดำเนินงานที่ผ่านมา บริษัทยึดถือและปฏิบัติตามหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าวข้างต้นเป็นผลให้ในปี 2565 บริษัทได้รับผลการประเมินและได้รับรางวัลด้านการการค้ากับดูแลกิจการ ดังนี้

- ได้รับการประเมินการค้ากับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว ติดต่อกันอย่างต่อเนื่อง จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตามโครงการสำรวจการค้ากับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนไทย ประจำปี 2565
- ได้รับการประเมินการค้ากับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนในอาเซียน (ASEAN CG Scorecard) ประเภทรางวัล ASEAN Asset Class PLCs ถือเป็นบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social and Governance หรือ ESG)
- ได้รับการประเมินคุณภาพในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 (AGM Checklist 2022) จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย ในระดับ “ดีเยี่ยม” สมควรเป็นตัวอย่างเป็นปีที่ 3 ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2563
- ได้รับการประกาศชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน” ประจำปี 2565 (Thailand Sustainability Investment 2022) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 6 กลุ่มบริการ ในฐานะบริษัทจดทะเบียนที่มีการบริหารจัดการที่ดี ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environment, Social และ Governance หรือ ESG) ส่งมอบบริการที่มีประสิทธิภาพ ยกย่องคุณภาพชีวิต สร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน
- ได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brand 2022 บริษัทที่มีมูลค่าแบรนด์องค์กรสูงสุด ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ประจำปี 2565 จากคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในงาน ASEAN and Thailand's Top Corporate Brands 2022 เป็นการสะท้อนความสำเร็จอย่างยั่งยืนในระยะยาว

7. โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ

และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการ
คณะกรรมการชด่วยย ผู้ช่วยบริหาร พนักงานและอื่นๆ

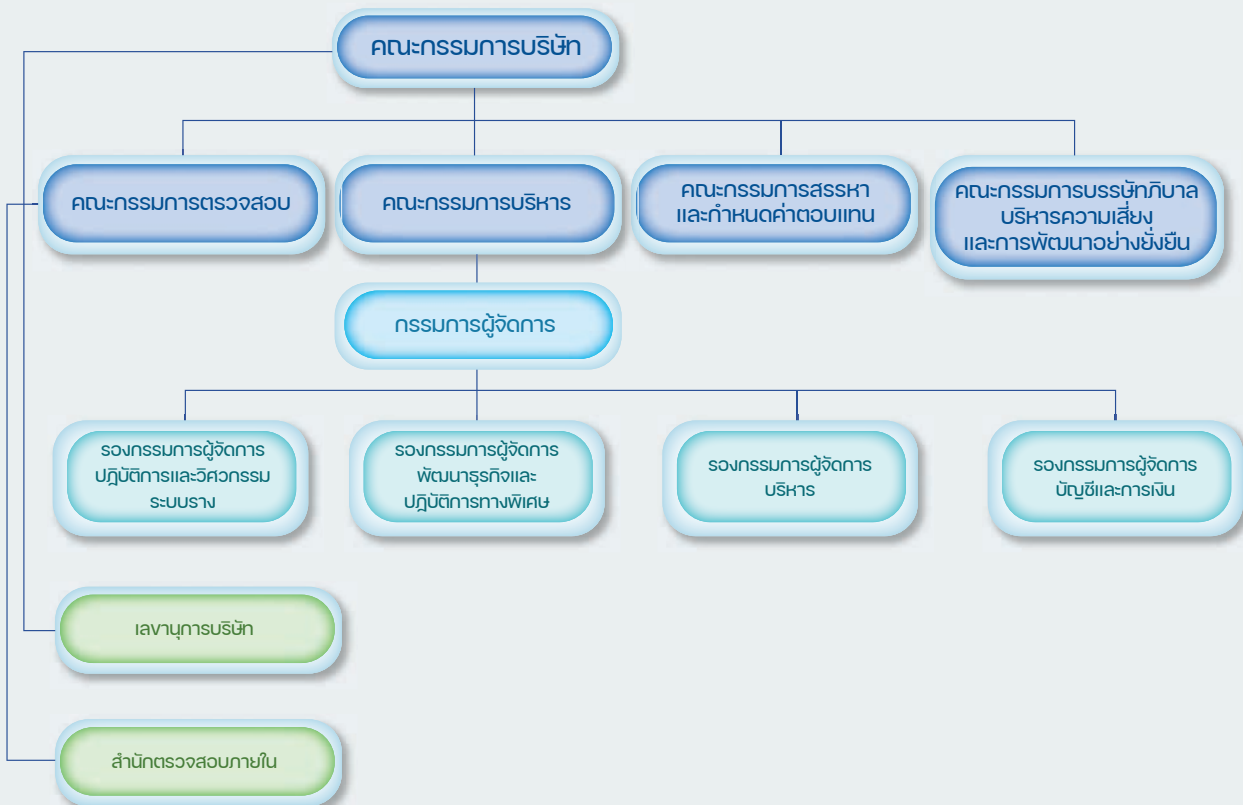
7.1

โครงสร้าง การกำกับดูแลกิจการ



บริษัทได้กำหนดและทบทวนโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยตระหนักถึงบทบาทและหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ ยังกำหนดให้คณะกรรมการมีหน้าที่ดูแลให้กรรมการและผู้บริหารทุกคนปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบระมัดระวัง (duty of care) ซื่อสัตย์สุจริตต่อองค์กร (duty of loyalty) และดูแลให้การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

โครงสร้างประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชด่วยยที่ได้รับแต่งตั้งเพื่อช่วยกำกับดูแลการบริหารงานของบริษัทในด้านต่างๆ อีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีกรรมการผู้จัดการเป็นผู้บริหารสูงสุดของทีมผู้บริหาร โดยมีผังโครงสร้างองค์กร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ดังนี้



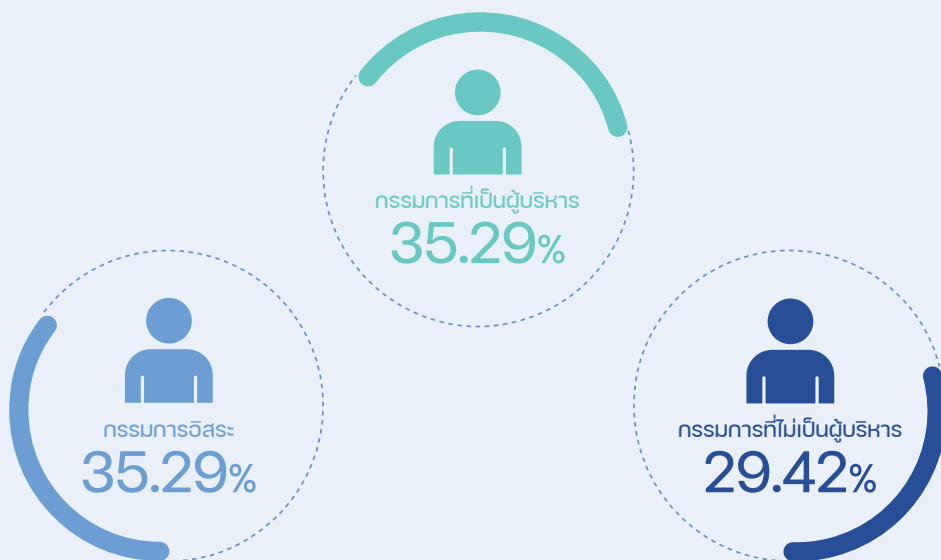
7.2

ข้อมูลเกี่ยวกับ คณะกรรมการ

7.2.1 องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท

บริษัทได้พิจารณาถึงขนาด องค์ประกอบ สัดส่วนกรรมการอิสระ ทักษะ ประสบการณ์ การศึกษา ความสามารถและคุณลักษณะเฉพาะด้าน ตลอดจนเพศและอายุ ที่เหมาะสมและ จำเป็นต่อการนำพางค์กรสู่วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้

- คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วย กรรมการจำนวน 17 คน มีกรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน คิดเป็น 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ตามเกณฑ์ที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 5 คน ซึ่ง 3 คน มีประสบการณ์ ในธุรกิจหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 6 คน ซึ่งในจำนวน กรรมการทั้งหมด 17 คน มีกรรมการที่เป็นผู้หญิง 6 คน
- กรรมการตรวจสอบ 3 คน มีความเป็นอิสระ มีบทบาทหน้าที่ตามที่กำหนด ไว้ในข้อบังคับตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยมีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทาน ความน่าเชื่อถือของงบการเงิน 2 คน
- ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการ แบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการ และกรรมการ ผู้จัดการอย่างชัดเจน



องค์ประกอบความรู้ความชำนาญของกรรมการ (Board Skills Matrix)

รายชื่อกรรมการ	เพศ	ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ			การศึกษาและประสบการณ์				
	(ช / หญิง)	ระบบทางพิเศษ	ระบบราง	งานสื่อโฆษณา/พัฒนาเชิงพาณิชย์	ความรู้ด้านวิศวกรรมศาสตร์	ความรู้ด้านการเงินและการบัญชี	ความรู้ด้านเศรษฐศาสตร์	ความรู้ด้านรัฐศาสตร์/นิติศาสตร์	ความรู้ด้านบริหารธุรกิจ
1. นายปลิว ตริวิศเวทย์	ช	•	•	•	•				•
2. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	ช	•	•	•		•			•
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ช	•	•	•				•	
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไญญสรวง	ช	•	•	•				•	•
5. ดร.อรรถนิพ ตันละมัย	ช	•	•	•	•	•			•
6. นางวัลลภา อัสสกุล	ญ	•	•	•		•	•		•
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	ช	•	•	•	•			•	
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาทิกิจ	ช	•	•	•	•				•
9. นายพงษ์สฤยต์ ตันติสุวณิชย์กุล	ช	•	•	•	•	•			•
10. นางเพียว มริตตะนพร	ญ	•	•	•		•			•
11. ดร.สุภามาส ตริวิศเวทย์	ญ	•	•	•				•	•
12. นางสาวอาริสรา ธรรมธัช	ญ	•	•	•		•	•		•
13. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	ช	•	•	•		•	•		•
14. นายปิยกร อภิบาลศรี	ช	•	•	•		•	•		•
15. นางทศานุช ธรรมโชติ	ญ	•	•	•		•		•	•
16. นางสาวจิรนนท์ วรจักร	ญ		•	•		•	•	•	•
17. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	ช	•	•	•	•	•			•
		16	17	17	6	11	5	6	15

7.2.2 ข้อมูลคณะกรรมการบริษัทและผู้มีอำนาจควบคุมบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการจำนวน 17 คน ดังนี้

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ
1. นายปลิว ตริวิศเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท ⁽¹⁾ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
2. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ

รายชื่อกรรมการ	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไญ้ส่วง	ประธานกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และ การพัฒนอย่งยั่งยืน กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ
5. ดร.อรรณพ ตันละมัย	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ
6. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนอย่งยั่งยืน	กรรมการอิสระ
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ
8. นายสุพงศ์ ชยุติสาหกิจ	กรรมการบริหาร	กรรมการที่ผู้บริหาร
9. นายพงษ์สฤทธิ์ ตันติสุนธิ์กุล	กรรมการบริหาร กรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนอย่งยั่งยืน	กรรมการที่ผู้บริหาร
10. นางเพียว มิตตนะพร	กรรมการบริหาร	กรรมการที่ผู้บริหาร
11. ดร.สุภามาส ตริวิศวะเวทย์ ⁽²⁾	กรรมการบริหาร	กรรมการที่ผู้บริหาร
12. นางสาวอาริศา ธรรมธัช	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่ผู้บริหาร
13. นายปณิต ทุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่ผู้บริหาร
14. นายปิยกร อภิบาลศรี	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่ผู้บริหาร
15. นางทศานุช ธรรมโชติ	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่ผู้บริหาร
16. นางสาวจิรนนท์ วรจักร ⁽³⁾	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่ผู้บริหาร
17. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร กรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนอย่งยั่งยืน กรรมการผู้จัดการ	กรรมการที่ผู้บริหาร

หมายเหตุ : รายละเอียดกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ปากฎตามเอกสารแนบ 1 โดยระหว่างปี
มีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

(1) นายปลิว ตริวิศวะเวทย์ ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565

(2) ดร.สุภามาส ตริวิศวะเวทย์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ และกรรมการบริหาร เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2565

(3) นางสาวจิรนนท์ วรจักร ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2565 แทนนายวิทยา พันธุ์มงคล
ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565

7.2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการ

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริษัท

1. กำกับดูแล และจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ภายใต้ขอบวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และรักษาผลประโยชน์ของบริษัทและผู้ถือหุ้น บนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต.
2. กำหนดนโยบาย ทิศทางการดำเนินธุรกิจ งบประมาณของบริษัท และควบคุมกำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
3. กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ และกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย โดยมีการทบทวนและอนุมัติร่วมกับฝ่ายบริหารเป็นประจำ
4. จัดให้มีกฎบัตรคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย โดยทบทวนให้สอดคล้องเหมาะสมกับกฎระเบียบเป็นประจำ
5. จัดให้มีการรายงานข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท และข้อมูลทั่วไปที่สำคัญต่อผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และเพียงพอ และยืนยันการตรวจสอบรับรองข้อมูลที่รายงาน
6. จัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และมาตรการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิผล รวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ
7. จัดให้มีคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อการกำกับดูแลกิจการที่ดี
8. พิจารณาการกำหนดและแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการสื่อสารบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบดังกล่าว ต่อคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ฝ่ายบริหาร และพนักงานของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
9. แต่งตั้งบุคคลอื่นใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริษัท หรือมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการเห็นสมควร และคณะกรรมการบริษัทอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นได้ตามความเหมาะสม

10. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านเลขานุการบริษัท โดยให้คำแนะนำแก่กรรมการเกี่ยวกับข้อกฎหมาย กฎเกณฑ์ และระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับบริษัท ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี พร้อมทั้งสนับสนุนการจัดให้กรรมการและผู้บริหารมีการฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของประธาน กรรมการบริษัท

1. พิจารณากำหนดวาระการประชุมคณะกรรมการบริษัท ร่วมกับฝ่ายบริหาร และดูแลให้กรรมการบริษัทได้รับข้อมูลอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ชัดเจน และทันเวลาก่อนการประชุม เพื่อให้กรรมการบริษัทสามารถตัดสินใจได้อย่างเหมาะสมและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ
2. เป็นประธานในการประชุมคณะกรรมการบริษัท
 - 2.1 ดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริษัทตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย
 - 2.2 จัดสรรเวลาอย่างเพียงพอ และส่งเสริมให้กรรมการบริษัททุกคนอภิปราย แลกเปลี่ยนความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ เป็นอิสระ และใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างครบถ้วน
 - 2.3 กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยไม่มีกรรมการบริษัทที่มาจากฝ่ายบริหาร
3. เป็นประธานในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียม และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
4. สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณ
5. เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร และสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหารตามนโยบายของบริษัท
6. กำกับดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและการจัดการอย่างโปร่งใสในกรณีที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
7. กำกับดูแลให้คณะกรรมการบริษัทมีโครงสร้างและองค์ประกอบที่เหมาะสม
8. กำกับดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะกรรมการชุดย่อย และกรรมการบริษัทแต่ละคน เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ

1. ดำเนินการควบคุม และบริหารธุรกิจหลักของบริษัท โดยดูแลกิจการทั้งปวงของบริษัทให้เป็นไปตามมติและนโยบายที่ได้รับมอบจากคณะกรรมการบริษัท และตามคำแนะนำของคณะกรรมการบริษัท
2. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ และมีอำนาจพิจารณาอนุมัติโครงการต่างๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร
3. ให้มีอำนาจที่จะมอบอำนาจให้พนักงานระดับบริหารของบริษัท ได้แก่ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่า ปฏิบัติหน้าที่แทนกรรมการผู้จัดการในเฉพาะเรื่อง (เช่น การสั่งซื้อ การจัดจ้าง การส่งจ่ายเงิน) ได้ตามที่เห็นสมควร
4. ในกรณีกรรมการผู้จัดการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการผู้จัดการแต่งตั้งรองกรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นเป็นผู้รักษาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นคราวๆ ไป โดยผู้รักษาการมีอำนาจหน้าที่เท่ากับกรรมการผู้จัดการ

5. มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลหรือคณะบุคคลให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของกรรมการผู้จัดการ หรืออาจมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจดำเนินการตามที่กรรมการผู้จัดการเห็นสมควร และมีอำนาจเปลี่ยนแปลงแก้ไข ยกเลิกเพิกถอนอำนาจนั้นๆ ได้

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

บริษัทได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 6 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายพงษ์สวัสดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ นางเพียว มริตตะนพร และ ดร.สุภามาส ตรีวิศวะเวทย์ โดยกรรมการสองในหกคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

7.3

ข้อมูลเกี่ยวกับ คณะกรรมการ ชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทจัดให้มีคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบริหารทั่วไป บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน และคณะกรรมการบริหาร โดยกฎบัตรของคณะกรรมการชุดย่อยได้เผยแพร่ไว้บนเว็บไซต์บริษัท (www.bemplc.co.th)

1. คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยได้แต่งตั้งให้นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 คน ดังนี้

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

หมายเหตุ : * เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และรวมถึงเสนอคำตอบแทนและเลิกจ้างบุคคลดังกล่าว การเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานกรรมการตรวจสอบ
7. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานภารกิจขอบเขตการปฏิบัติงาน ความเป็นอิสระ และแผนการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรตรวจสอบภายในให้ก้าวหน้าต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและมาตรฐานสากล รวมถึงการพิจารณาและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี
8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายอย่างเป็นอิสระในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะสอดคล้องกับข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์ฯ
9. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการของบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
 - (ก) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (ข) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (ค) การฝ่าฝืนกฎหมายด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
10. แต่งตั้งให้ผู้อำนวยการฝ่าย หรือตำแหน่งเทียบเท่าของสำนักตรวจสอบภายในของบริษัททำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อช่วยสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

2. คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยได้แต่งตั้งให้พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งกำหนดว่าประธานคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

1. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ)
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ)
3. นายปลิว ตรวิศวะเวทย์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไหญ่สว่าง	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ)

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ

1. พิจารณาหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาแต่งตั้ง หรือพิจารณานำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อขออนุมัติแต่งตั้งกรรมการต่อไป
2. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
4. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
5. พิจารณากำหนดเงินเดือนและการปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

3. คณะกรรมการบรรษัทภิบาล บริหาร ความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ และเพื่อให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการพิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

ในปี 2565 คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาขยายขอบเขตความรับผิดชอบของคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหาร ความเสี่ยงให้ครอบคลุมงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์กรในภาพรวม โดยเปลี่ยนชื่อให้สอดคล้องกับหน้าที่ เป็น “คณะกรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน” โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการ บรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง | ประธานกรรมการ บรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และ การพัฒนาอย่างยั่งยืน (กรรมการอิสระ) |
| 2. นางวัลลภา อัสสกุล | กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และ การพัฒนาอย่างยั่งยืน (กรรมการอิสระ) |
| 3. นายพงษ์สฤทธ์ ตันติสุนธิ์กุล | กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และ การพัฒนาอย่างยั่งยืน |
| 4. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ | กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และ การพัฒนาอย่างยั่งยืน |

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบด้านบรรษัทภิบาล

- ศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติ ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทาง ในการดำเนินงานของบริษัท
- พัฒนาและเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
- ติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ของบริษัท พร้อมทั้งรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ

ด้านบริหารความเสี่ยง

- พิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหาร ความเสี่ยงเพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา
- ดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัย ของความเสี่ยงทุกประเภท เพื่อจัดการความเสี่ยงให้อยู่ใน ระดับที่ยอมรับได้ให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหาร ความเสี่ยงของบริษัท
- รายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยง ต่อคณะกรรมการบริษัท

ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน

- กำหนดเป้าหมายนโยบาย และแผนการดำเนินงานด้าน การพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทในด้านการกำกับดูแล กิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง การกำกับการปฏิบัติตาม กฎเกณฑ์ และการสร้างคุณค่าในระยะยาวให้แก่ผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
- ให้คำแนะนำและส่งเสริมให้การดำเนินงานของบริษัท สอดคล้องกับนโยบายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประสิทธิภาพสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ ตลอดจน สนับสนุนให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ปฏิบัติตนตามแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัท อย่างมีประสิทธิภาพ
- ประเมินและทบทวนเป้าหมาย นโยบาย และแผนการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนให้เหมาะสมกับสถานะการ ดำเนินธุรกิจ สอดคล้องกับกฎหมายหรือแนวทางปฏิบัติ ที่ดีในระดับสากล
- ดูแล ติดตาม และประเมินผลการพัฒนาอย่างยั่งยืน ให้มี ความสมดุลและมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุดกับ บริษัทและผู้มีส่วนได้เสีย พร้อมทั้งรายงานความก้าวหน้า ของการดำเนินการต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อทราบ เป็นระยะ
- กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและ จริยธรรมธุรกิจ และนำเสนอคณะกรรมการ เพื่อพิจารณา อนุมัติ พร้อมทั้งให้คำแนะนำและส่งเสริมให้มีการปฏิบัติ ในทุกระดับ และทบทวนให้นโยบายดังกล่าวมีความ เหมาะสมสอดคล้องกับกฎหมายและแนวปฏิบัติที่ดี ในระดับสากลเป็นประจำทุกปี ตลอดจนดูแลให้มีการ ประเมินผลและรายงานการปฏิบัติตามนโยบายด้าน การกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรมธุรกิจอย่างสม่ำเสมอ
- พิจารณาทบทวนเกี่ยวกับกฎบัตรนี้ เพื่อให้มีความ เหมาะสมและทันสมัยอยู่เสมอ
- เปิดเผยรายงานการดำเนินงานของคณะกรรมการ บรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่าง ยั่งยืนไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท

4. คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 6 คน ดังนี้

1. นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสุพงศ์ ชยุตสาห์กิจ	กรรมการบริหาร
3. นายพงษ์สวัสดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริหาร
4. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร
5. นางเพียว มริตตนะพร	กรรมการบริหาร
6. ดร.สุภามาส ตรีวิศวะเวทย์ *	กรรมการบริหาร

หมายเหตุ : * ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริหาร เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2565

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ

1. ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหาร
2. กำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่าง ๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

อำนาจอนุมัติ

ผู้มีอำนาจอนุมัติ	รายละเอียด
คณะกรรมการบริษัท	มีอำนาจอนุมัติเป็นไปตามวัตถุประสงค์ และตามข้อบังคับของบริษัท ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเข้าทำรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขออนุมัติจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
คณะกรรมการบริหาร	วงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
กรรมการผู้จัดการ	วงเงินไม่เกิน 5 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง

3. ตรวจสอบติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่าง ๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
4. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการลงทุนโครงการใหม่ ๆ เพื่อขยายและต่อยอดธุรกิจ
5. มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใด ๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสียกับบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ตามประกาศของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
6. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไป แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
7. คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือ กำหนดระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
8. รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ

7.4

ข้อมูลเกี่ยวกับ ผู้บริหาร

7.4.1 รายชื่อผู้บริหาร

(1) ผังโครงสร้างผู้บริหาร

ผังโครงสร้างผู้บริหารของบริษัท ได้รายงานในข้อ 7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ

(2) รายชื่อผู้บริหาร

ผู้บริหารตามโครงสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีจำนวน 5 คน ซึ่งเป็นผู้บริหารตามคำนิยาม “ผู้บริหาร” ของ ก.ล.ต. ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการผู้จัดการ
2. นายวิฑูรย์ หทัยรัตน	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง
3. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจและปฏิบัติการทางพิเศษ
4. นายอัครวิณ จี	รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร
5. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	รองกรรมการผู้จัดการ บัญชีและการเงิน

หมายเหตุ : รายละเอียดผู้บริหาร ปรากฏตามเอกสารแนบ 1

7.4.2 นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหาร

การพิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารด้วยระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS)

7.4.3 จำนวนค่าตอบแทนผู้บริหาร

ในปี 2565 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหาร ดังนี้

(1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ค่าตอบแทนผู้บริหารในปี 2565 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนประกอบด้วย เงินเดือนและโบนัส ให้กับผู้บริหารโดยเปรียบเทียบย้อนหลัง 3 ปี ตามรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทน	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
จำนวนผู้บริหาร (คน)	5	9	10
เงินเดือนและโบนัส (ล้านบาท)	45	62	103

(2) ค่าตอบแทนอื่น

บริษัทได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาว เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานของบริษัทหรือเมื่อเกษียณอายุ โดยผู้บริหารจ่ายเงินสะสมในอัตราส่วนร้อยละ 5-10 ของเงินเดือนตามอายุงาน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราเดียวกัน เข้าเป็นเงินกองทุน ทั้งนี้ อัตราเงินสมทบของบริษัทเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ซึ่งพิจารณาตามความสามารถในการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของบริษัทเป็นสำคัญ

โดยในปี 2565 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหาร โดยเปรียบเทียบย้อนหลัง 3 ปี ตามรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทน	ปี 2565		ปี 2564		ปี 2563	
	จำนวน ราย	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน ราย	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน ราย	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	5	1.63	9	3.38	10	5.22

7.5

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

7.5.1 จำนวนพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีจำนวนพนักงานทั้งหมด 3,750 คน โดยแบ่งเป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานในสายงานหลัก และสายงานสนับสนุน โดยแยกตามกลุ่มธุรกิจ ดังนี้



จำนวนพนักงานของบริษัทย่อย

- NECL ไม่มีการจ้างผู้บริหารและพนักงานประจำ แต่ประกอบธุรกิจบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา โดยจ้างให้ BEM เป็นผู้ดำเนินการภายใต้สัญญาจ้างบริหารโครงการ
- BMN มีพนักงานในแต่ละฝ่ายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) จำนวน 212 คน ประกอบด้วย ฝ่ายขาย ฝ่ายการตลาด ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ ฝ่ายการเงิน และฝ่ายปฏิบัติการ

ในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมา จำนวนพนักงานของบริษัทไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ และไม่มีข้อพิพาททางด้านแรงงาน

7.5.2 ค่าตอบแทนพนักงาน

เพื่อให้การกำหนดค่าตอบแทนเป็นไปอย่างเหมาะสมและแข่งขันได้ในการรักษาพนักงานที่ดีมีความสามารถให้อยู่กับองค์กร บริษัทได้เข้าร่วมสำรวจค่าจ้างและค่าตอบแทนของบริษัท เพื่อเปรียบเทียบกับตลาดแรงงานและบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกัน รวมทั้งมีการทบทวนค่าจ้างเริ่มต้น (Starting Salary) สำหรับผู้ที่จบใหม่และเงินเดือนมูลฐาน (Base Salary) ตามค่าของงานผ่านสถาบันที่ดำเนินการสำรวจค่าจ้างเป็นประจำทำให้มั่นใจได้ว่า บริษัทมีโครงสร้างและการกำหนดค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงาน ในการพิจารณาปรับค่าจ้างประจำปี คณะกรรมการบริหารเป็นผู้พิจารณา โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทผ่านตัวชี้วัดระดับองค์กร (Competency KPIs) และความสามารถในการจ่าย

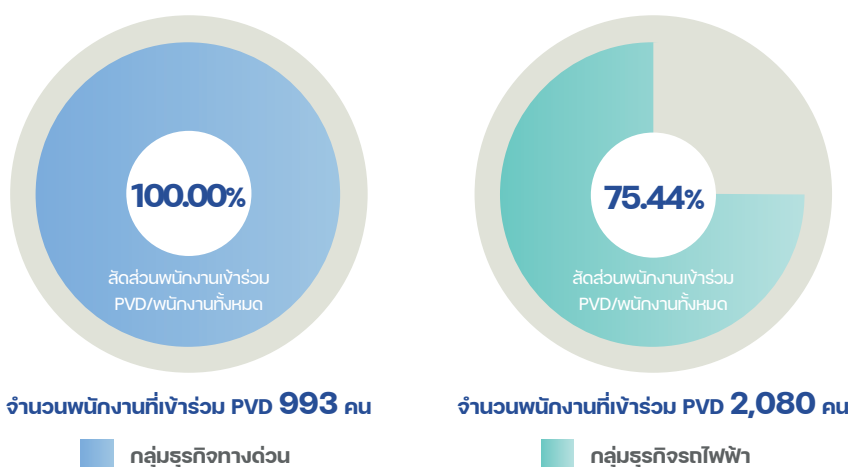
นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับดูแลพนักงานในระยะยาว เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานในการร่วมงานกับบริษัท อีกทั้งยังเป็นการสร้างวินัยการออมให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่พนักงานจะได้มีเงินออมจำนวนมากพอเมื่อถึงวันเกษียณอายุ และมีชีวิตในวัยเกษียณอย่างมีคุณภาพซึ่งพนักงานสามารถสมัครเป็นสมาชิกได้ โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 5 ถึง 15 ของเงินเดือนตามความสามารถในการออม และบริษัทสมทบให้อัตราร้อยละ 5 ถึง 10 ตามอายุงานและข้อกำหนดของกองทุน ซึ่งพนักงานที่เป็นสมาชิกของกองทุนจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่เกิดจากการบริหารตามสัดส่วนของเงินที่แต่ละคนมีอยู่ในกองทุน อีกทั้ง บริษัทยังได้จัดทำประกันกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวของพนักงานด้วย โดยมีรายละเอียดค่าตอบแทนพนักงาน ดังนี้

จำนวนพนักงานและค่าตอบแทนแบ่งตามกลุ่มธุรกิจ

ในปี 2565 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่พนักงาน จำนวนทั้งสิ้น 2,129 ล้านบาท ซึ่งค่าตอบแทน ได้แก่ เงินเดือน ค่าล่วงเวลา เงินโบนัส เงินประกันสังคม และเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เป็นต้น โดยในปี 2563-2565 มีรายละเอียด ดังนี้

กลุ่มธุรกิจ	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563
กลุ่มธุรกิจทางด่วน (คน)	993	1,016	1,041
กลุ่มธุรกิจรถไฟฟ้า (คน)	2,757	2,860	2,996
รวม (คน)	3,750	3,876	4,037
ค่าตอบแทนพนักงานรวม (ล้านบาท)	2,129	1,752	1,891

จำนวนพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (Provident Fund - PVD)



7.6

ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

7.6.1 บุคคลที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ในด้านต่างๆ

เลขาธิการบริษัท และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 5/2564 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564 ได้มีมติแต่งตั้งนางมนัสวีร์ ทรัพย์ชวโรจน์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ งานกฎหมายและกำกับดูแล ผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสม มีความรู้ความเข้าใจกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่บังคับใช้กับบริษัทจดทะเบียนเป็นอย่างดี ให้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการบริษัท ทั้งนี้ นางมนัสวีร์ ทรัพย์ชวโรจน์ ยังดำรงตำแหน่งหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานอีกตำแหน่งด้วย (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ 1)

หน้าที่ความรับผิดชอบด้านงานเลขาธิการบริษัท มีดังนี้

1. ให้คำแนะนำแก่กรรมการเกี่ยวกับข้อกฎหมาย กฎเกณฑ์ และระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. จัดให้มีการประชุมนิติศ ตลอดจนให้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่แก่กรรมการปัจจุบัน และกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่
3. ดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับบริษัท ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. จัดการประชุมตามที่กฎหมายและข้อบังคับกำหนด จัดทำและเก็บรักษารายงานการประชุม รวมถึงประสานงานให้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการหรือมติผู้ถือหุ้นอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการจัดทำและเก็บรักษาเอกสาร ดังต่อไปนี้
 - ทะเบียนกรรมการ
 - หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ รายงานการประชุมคณะกรรมการ และรายงานประจำปีของบริษัท
 - หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น
5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร
6. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศต่อหน่วยงานที่กำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
7. ติดต่อและสื่อสารกับผู้ถือหุ้น และหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ถือหุ้นสามารถสอบถามหรือขอข้อมูลต่างๆ ที่ต้องการทราบ โดยติดต่อสอบถามได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 0 2641 4611 หรือส่งคำถามผ่านทาง email ที่ companysecretary@bemplc.co.th
8. ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่
9. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด
10. ภารกิจอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

หน้าที่ความรับผิดชอบด้านกำกับดูแลการปฏิบัติงาน มีดังนี้

1. กำหนดกรอบการกำกับดูแลกิจการที่มีความสอดคล้องกับสภาพโครงสร้างการดำเนินงานของบริษัท โดยเทียบเคียงกับแนวปฏิบัติหรือหลักการที่เป็นสากล
2. ทบทวนความเหมาะสมและความเพียงพอของนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท และจรรยาบรรณบริษัท ตลอดจนปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล
3. สอดทานกับฝ่ายบริหารเกี่ยวกับการปฏิบัติตามหลักการของการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่บริษัทกำหนดและเปิดเผยในรายงานประจำปี

4. กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท กรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจัดทำสรุปข้อมูลผลการประเมิน และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
5. เสนอแนะการจัดทำแผนการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการของบริษัทให้สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่กำหนดไว้
6. ให้คำปรึกษา และเสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท
7. ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่กรรมการผู้จัดการมอบหมาย

ผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน

คณะกรรมการบริหารได้แต่งตั้งนางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร ผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชีและการเงิน ให้ดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้จัดการ บัญชีและการเงิน ซึ่งเป็นผู้ดำรงตำแหน่งบริหารสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ 1) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

1. วางแผนกลยุทธ์ทางการเงิน เพื่อสร้างความเติบโตทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งการจัดหาทรัพยากรเงินทุน เพื่อรองรับการเติบโตเชื่อมโยงกับกลยุทธ์การเติบโตของบริษัท และมูลค่าของกิจการ
2. ควบคุมและบริหาร Infrastructure ด้านข้อมูลการเงินและการบริหารการเงินของบริษัท เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการดำเนินงานของบริษัทให้บรรลุภารกิจ และเป้าหมายที่วางไว้
3. พัฒนาและบริหารเครื่องมือทางการเงิน เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการวิเคราะห์มูลค่ากิจการ
4. สื่อสารข้อมูลทางการเงินที่สำคัญขององค์กร เพื่อสร้างความเข้าใจ และความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน เกี่ยวกับความมั่นคง และโอกาสของบริษัท

ทั้งนี้ ในปี 2565 นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร รองกรรมการผู้จัดการ บัญชีและการเงิน ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) จำนวน 4 ครั้ง คือ ครั้งที่ 1/2022 “การยกระดับคุณภาพรายงานทางการเงินของบริษัทจดทะเบียนไทย” ครั้งที่ 2/2022 “Economic Update for CEO” ครั้งที่ 3/2022 “PDPA for Accounting and Finance” และครั้งที่ 8/2022 “ESG Bonds in Corporate Financing” จัดโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย รวมจำนวน 8 ชั่วโมง

ผู้ควบคุมดูแลการกำกับบัญชี

บริษัทได้มีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร คือ นางสาว ศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ ผู้ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในระบบบัญชีของบริษัท ให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีทั่วไป ซึ่งเป็นผู้ควบคุมดูแลการกำกับบัญชี (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ 1) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2565 นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีทั่วไป ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร Update TFRS ปี 2565 จัดโดยสมาคมนิสิตเก่าคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จำนวน 7 ชั่วโมง

ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทได้มีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร คือ นางสาว อรทัย เรืองอัมพร ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า เป็นผู้มีความรู้ความ ความสามารถ และประสบการณ์การทำงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานตรวจสอบภายในได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ 3)

7.6.2 รายชื่อหัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์

บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เพื่อเป็นตัวแทนบริษัทในการสื่อสารข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ และนักลงทุน โดยมอบหมายให้นายธนาวัฒน์ วรรณดิษฐ์ ผู้จัดการส่วนนักลงทุนสัมพันธ์ ทำหน้าที่สื่อสารและให้ข้อมูลเพื่อสร้างความเข้าใจที่ดี และความน่าเชื่อถือ ตลอดจนสร้างสัมพันธภาพ และดูแลทีมงานให้สื่อสารให้ถูกต้องในทิศทางเดียวกัน โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

- เป็นตัวแทนของบริษัทในการสื่อสารและให้ข้อมูล เพื่อสร้างความเข้าใจที่ดีต่อผู้ลงทุนทั้งสถาบันในประเทศ ต่างประเทศ และรายย่อยทั่วไป ทั้งตลาดเงิน (หุ้นกู้) และตลาดทุน (หุ้นทุน) เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้บริษัท ตลอดจนสร้างสัมพันธภาพที่ดีต่อผู้ลงทุน และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ
- สร้างสัมพันธภาพ และความเข้าใจที่ดีกับนักวิเคราะห์/นักลงทุน/ผู้ถือหุ้น ดูแลทีมงานให้สื่อสารถูกต้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

สำหรับปี 2565 บริษัทมีกิจกรรม Analyst Meeting, Conference Call, Press Conference, Press Interview ในรูปแบบออนไลน์ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์การแพร่ระบาด

ของเชื้อ COVID-19 โดยแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับสถาบันต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในรูปแบบออนไลน์ จำนวน 13 ครั้ง และจัดให้มีงานประชุมนักวิเคราะห์ จำนวน 4 ครั้ง นอกจากนี้ บริษัทได้เข้าร่วมให้ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ ในงาน Opportunity Day ทุกไตรมาส

ทั้งนี้ เพื่อชี้แจงผลการดำเนินงานตลอดจนความคืบหน้าของโครงการลงทุนอย่างเหมาะสม เพื่อให้ผู้บริหารตอบข้อซักถามกับผู้ลงทุนอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมให้ได้รับทราบโดยทั่วกัน ตลอดจนเพื่อให้ข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นอย่างถูกต้องสำหรับการตัดสินใจการลงทุนต่อบุคคลทั่วไปรวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์สถาบัน และบริษัทยังได้ทำการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนที่มีต่อคุณภาพของการสื่อสารและการดำเนินกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2565 (BEM IR SURVEY) เพื่อนำมาปรับปรุงการทำงาน

ทั้งนี้ ผู้สนใจลงทุนสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 0 2641 4611 หรือสามารถติดต่อนัดหมายเพื่อทำการประชุมผ่านทางโทรศัพท์ (Conference Call) หรือสมัครสมาชิกเพื่อรับข่าวสารเป็น Mailing list ผ่านทางเว็บไซต์ หรือฝากคำถาม หรือ email ที่ ir@bemplc.co.th

7.6.3 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีร่วมกับฝ่ายบริหารถึงความน่าเชื่อถือ ความเป็นอิสระ ความรู้ และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และความเหมาะสมของค่าตอบแทน โดยนำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี ซึ่งผู้สอบบัญชีตามรายชื่อที่เสนอนั้นจะต้องไม่มีความสัมพันธ์ และไม่มีส่วนได้เสียกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด

ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี แยกเป็น 2 ประเภท คือ

(1) ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (audit fee)

บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2565 ให้แก่บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนเงิน 4,324,000 บาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทจดทะเบียนอื่นในหมวดเดียวกันพบว่าค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทมีความเหมาะสม

บริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด มีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีปี 2565 เป็นจำนวนเงิน 1,009,000 บาท และบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด เป็นจำนวนเงิน 1,294,000 บาท

(2) ค่าบริการอื่น (non-audit fee)

ในปี 2565 บริษัทและบริษัทย่อยมีการใช้บริการอื่นจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด จำนวน 950,000 บาท ซึ่งเป็นค่าตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย จำนวน 850,000 บาท โดยเป็นค่าตอบแทนส่วนที่จะต้องจ่ายในอนาคต เนื่องจากยังให้บริการไม่แล้วเสร็จ และค่าบริการตรวจสอบจากการนำระบบ EMV มาใช้งาน จำนวน 100,000 บาท

8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญ

ด้านการกำกับดูแลกิจการ

8.1

สรุปผล การปฏิบัติหน้าที่ของ คณะกรรมการ



คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบและบทบาทในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมาย การดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอ เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนติดตาม ประเมินผล และดูแลการรายงานผลการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น อันนำไปสู่การดำเนินงานและสร้างคุณค่าให้แก่กิจการ อย่างยั่งยืน

ในปี 2565 คณะกรรมการได้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบาย กลยุทธ์ และแผนการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้สอดคล้องกับพันธกิจของบริษัท และเพื่อความยั่งยืนของธุรกิจ ดังนี้

- พิจารณายกขอบเขตความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์กรในภาพรวม เพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีและบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพควบคู่กับการดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความยั่งยืนอย่างเป็นรูปธรรม
- พิจารณาทบทวนและปรับปรุงนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในการประเมินตามโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการและแนวปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการที่กำหนดให้บริษัทมีการพัฒนาในมิติของสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (ESG) มากขึ้น และเพื่อยกระดับการกำกับดูแลให้ครอบคลุมถึงประเด็นความยั่งยืน และเป็นการเตรียมความพร้อมสู่การยอมรับและแข่งขันในระดับสากล
- พิจารณาการสอบทานระบบการควบคุมภายในและบริหารความเสี่ยงรวมถึงความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศของระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ
- พิจารณาการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันและจัดการการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 สำหรับงานปฏิบัติการ งานบุคลากร ให้สอดคล้องกับประกาศของภาครัฐ พร้อมทั้งพิจารณาเรื่องผลกระทบทางการเงิน
- พิจารณาเรื่องการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Bond) ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเป็น Clean Transportation ระบบขนส่งมวลชนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากการเดินทางโดยใช้รถยนต์ได้ และประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้สะดวก โดยประโยชน์ที่บริษัทได้รับนอกจากอัตราดอกเบี้ยที่ดี และเพิ่มความหลากหลายของนักลงทุนแล้วยังเป็นการดึงดูดนักลงทุนที่ให้ความสำคัญเรื่องสิ่งแวดล้อม
- คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาการเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ซึ่งเป็นการส่งเสริมธุรกิจโดยรวมของบริษัท จากการที่บริษัทจะมีพื้นที่การให้บริการที่ครอบคลุมมากขึ้น รวมถึงสร้างโอกาสในการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารของโครงการรถไฟฟ้าในปัจจุบัน ทั้งนี้ ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2565 มีมติให้บริษัทเข้าทำสัญญาร่วมลงทุนโครงการดังกล่าว กับ รฟม. ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติ

8.1.1 การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

(1) การสรรหากรรมการอิสระ

บริษัทกำหนดโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทโดยมีจำนวนกรรมการอิสระซึ่งเป็นบุคคลที่สามารถแสดงความเห็นได้อย่างอิสระและปฏิบัติหน้าที่ดูแลรักษาผลประโยชน์ของบริษัทและผู้ถือหุ้นอย่างดีที่สุดไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและไม่น้อยกว่า 3 คน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะสรรหากรรมการ โดยพิจารณาจากคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของกรรมการตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนฯ พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมถึงประกาศที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาคัดเลือกกรรมการอิสระที่มีทักษะ ประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์กับบริษัท ตามคุณสมบัติกรรมการอิสระ จากนั้นจะนำเสนอคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระของบริษัทต่อไป

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้น ๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อย ลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าว ไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความ

- สัมพันธ์ทางธุรกิจบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะ ดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติ เพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่า อสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืมค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัท หรือตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันโดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทและไม่ใช่ผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
 6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่ใช่ผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
 7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
 8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษา ที่รับเงินเดือนประจำหรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
 9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

(2) การสรรหากรรมการ

หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหากรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 คนจากจำนวนคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนทั้งหมด 4 คน จะพิจารณาสรรหาบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งทั้งกรณีที่มาออกก่อนครบวาระและที่ครบกำหนดออกตามวาระตามหลักเกณฑ์ดังนี้

1. พิจารณาคูบุคคลที่มีคุณสมบัติกรรมการอิสระ และ/หรือคุณสมบัติกรรมการบริษัทจดทะเบียนสอดคล้องตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ กฎของสำนักงาน ก.ล.ต. และกฎของตลาดหลักทรัพย์ฯ
2. พิจารณาคูบุคคลที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงิน และประกาศธนาคารแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจบริการชำระเงิน
3. พิจารณาคูบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์และเพิ่มมูลค่าให้แก่บริษัท โดยพิจารณาจากทักษะที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ในคณะกรรมการ และคุณสมบัติสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณาคูบุคคลที่มีคุณลักษณะที่สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่บริษัท อาทิ ความเป็นอิสระ กล้าแสดงความคิดเห็น ความคิดสร้างสรรค์ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์ อุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ เป็นต้น
5. กรณีที่เป็นกรรมการที่ออกตามวาระจะพิจารณาว่ามีประวัติการปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความระมัดระวังด้วยความซื่อสัตย์ และสามารถทุ่มเทอุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่
6. กรณีตำแหน่งกรรมการที่ว่างลงเป็นตำแหน่งกรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจาก กทพ. หรือ รฟม. ตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน บุคคลที่จะเสนอแต่งตั้งต้องเป็นบุคคลที่หน่วยงานดังกล่าวเสนอชื่อเพื่อเข้าร่วมเป็นกรรมการบริษัท

โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาแต่งตั้ง หรือพิจารณานำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการต่อไป ตามหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งกรรมการที่กำหนดไว้ในข้อบังคับบริษัท

ทั้งนี้ตามข้อบังคับบริษัทกำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วน

ไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้น กรรมการบริษัท จึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ ซึ่งบริษัทไม่ได้กำหนดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการ แต่จะพิจารณาความเหมาะสมในการแต่งตั้งกรรมการที่ครบวาระเข้าดำรงตำแหน่งอีก

ในปี 2565 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 ได้มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งเข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนน อนุมัติแต่งตั้งกรรมการรายเดิม ทั้ง 6 คน ได้แก่ นางสาวอารีศรา ธรรมธัช นายวิทยา พันธุ์มงคล นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายพงษ์สฤณี ตันตสิริวิชัยกุล และ ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอีกวาระหนึ่ง โดยในการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการ บริษัทให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล โดยให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงทั้งหมดที่ตนมีอยู่เลือกบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการทีละคน

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้ง กรรมการบริษัทแทนตำแหน่งที่ว่างลงระหว่างกาลจำนวน 2 คน คือ ดร.สุภามาส ตรีวิศวะเวทย์ และนางสาวจิรนนท์ วรจักร โดยดำเนินการตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนด

(3) การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการ ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับสูงสุด ตามที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม กล่าวคือ เป็นผู้มีความรู้ความสามารถ มีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ และมีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทอย่างดี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง

(4) การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการมีนโยบายในการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและการให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท เพื่อให้มีการปรับปรุงและการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง

ในปี 2565 มีกรรมการบริษัทได้เข้ารับการอบรม ดังนี้

1. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร
หลักสูตร Value of Audit 2565 จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชี / สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง
หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) 191/2565 จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

3. นายปิยกร อภิบาลศรี

หลักสูตร Director Certification Program (DCP) 315/2565
จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

(5) การประเมินตนเองของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเอง (Self-Assessment) โดยรวมทั้งคณะของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย และแยกเป็นกรรมการรายบุคคลอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท และคณะกรรมการได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด ทั้งนี้ คณะกรรมการยังได้กำหนดให้มีการทบทวนหัวข้อประเมินเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และสอดคล้องกับแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งนี้เพื่อนำผลประเมินเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานต่อไป

ผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย / กรรมการรายบุคคล

ในปี 2565 ผลการประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมทั้งคณะ และผลการประเมินตนเองของกรรมการรายบุคคล สรุปรวมหัวข้อได้ดังนี้

1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ /

คณะกรรมการชุดย่อย : ผลประเมินอยู่ในเกณฑ์ดี มีความเหมาะสมกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยคณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้และประสบการณ์หลากหลายเพียงพอ และทำหน้าที่โดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เพื่อทำหน้าที่ช่วยในการกำกับดูแลกิจการ สรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง รวมถึงค่าตอบแทนที่เหมาะสมแข่งขันได้ ในการรักษากรรมการที่ดีมีความสามารถ กำหนดนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท จรรยาบรรณธุรกิจ รวมถึงการบริหารและจัดการความเสี่ยง ดูแลและให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหาร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี

2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ /

คณะกรรมการชุดย่อย : คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยมีการปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบ และที่ได้รับมอบหมายอย่างดี โดยได้ให้ความสำคัญและใช้เวลาอย่างเพียงพอในการพิจารณาเรื่องสำคัญเกี่ยวกับ

ทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท การทบทวนนโยบาย การกำกับดูแลกิจการของบริษัท ดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการได้ทบทวนระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการติดตามและดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการมอบหมาย มีการดูแลให้การจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป มีการพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท การพิจารณา นโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบป้องกันของความเสี่ยงทุกประเภท ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษาแก่ กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหาร การกำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ การตรวจสอบติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

3) การประชุมคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย :

การประชุมคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย อยู่ในเกณฑ์ดี โดยบริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระประจำปีให้กรรมการได้รับทราบล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดสรรเวลามาประชุมได้ทุกครั้ง โดยจำนวนครั้งของการประชุมและระเบียบวาระมีความเหมาะสม ช่วยให้คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างประสบความสำเร็จ นอกจากนี้ กรรมการจะได้รับเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้า และมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมตัวเข้าประชุม ซึ่งในเอกสารประกอบการประชุมจะมีข้อมูลอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการสามารถขอข้อมูลที่จำเป็นเพิ่มเติมเพื่อประกอบการตัดสินใจให้เป็นประโยชน์ต่อบริษัท อีกทั้งบรรยาการในการประชุมคณะกรรมการเอื้ออำนวยให้เกิดการแสดงความคิดเห็นอย่างสร้างสรรค์ของกรรมการทุกคน และไม่ถูกครอบงำโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่ง และกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญอย่างเต็มที่ในที่ประชุม

4) การทำหน้าที่ของกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย :

การทำหน้าที่ของกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย อยู่ในเกณฑ์ดี มีการเตรียมตัวและศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอ ก่อนการประชุมในแต่ละครั้ง และเข้าประชุมอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งกรรมการได้แสดงความคิดเห็นอย่าง เป็นอิสระ และมีความเป็นกลางในการพิจารณาเรื่องต่าง ๆ มีอิสระในการตัดสินใจ ลงมติ รวมถึงการให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจว่าประเด็นใดมีความสำคัญและใช้เวลาในการพิจารณา ประเด็นนั้น ๆ อย่างเหมาะสม และยอมรับความเห็นที่แตกต่างระหว่างกันโดยไม่เกิดความขัดแย้ง

5) **ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร** : ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารอยู่ในเกณฑ์ดี กรรมการสามารถหารือกับกรรมการผู้จัดการได้อย่างตรงไปตรงมาและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับฝ่ายบริหาร โดยกรรมการผู้จัดการสามารถขอคำแนะนำจากกรรมการได้เมื่อจำเป็น ซึ่งคณะกรรมการไม่ได้เข้าไปแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหาร อีกทั้งคณะกรรมการได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาแก้ไขปัญหอย่างเหมาะสม ในกรณีที่การปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กำหนดไว้

6) **การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร** : การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหารอยู่ในเกณฑ์ดี โดยกรรมการมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของการเป็นกรรมการ มีความรู้

ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทอย่างเพียงพอ มีความใส่ใจหาข้อมูลหรือติดตามข่าวที่สำคัญเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบต่าง ๆ และสภาพการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่กรรมการมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการทุกท่านได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ และเมื่อมีกรรมการใหม่ คณะกรรมการได้ดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจและการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ และคณะกรรมการได้มีการกำหนดแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อให้การทำหน้าที่ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

ในปี 2565 สรุปผลประเมินการปฏิบัติงานโดยรวมอยู่ในระดับ ดี-ดีเยี่ยม ดังนี้

ผลประเมิน / ผลสำรวจ	ปี 2565 ร้อยละ	ปี 2564 ร้อยละ
1. ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการโดยรวม		
- คณะกรรมการบริษัท	98.50	97.33
- คณะกรรมการตรวจสอบ	100.00	100.00
- คณะกรรมการบริหาร	98.25	97.48
- คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	100.00	100.00
- คณะกรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	96.00	92.23
2. ผลประเมินตนเองของกรรมการรายบุคคล	97.75	96.75
3. ผลสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณ		
- ปฏิบัติครบถ้วน	98.97	97.69
- ปฏิบัติบางส่วน	1.03	2.31

(6) การประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

คณะกรรมการได้กำหนดจรรยาบรรณบริษัท เพื่อเป็นหลักการและเป้าหมายของการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแนวทางการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน รายละเอียดตามที่เผยแพร่บนเว็บไซต์บริษัท (www.bemplc.co.th) โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทอย่างต่อเนื่องทุกปี

ทั้งนี้ ในปี 2565 ผลการประเมินสรุปโดยรวมกรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท มีการปฏิบัติตามครบถ้วนร้อยละ 98.97 และไม่มีกรณีการทำผิดเกี่ยวกับจริยธรรมและจรรยาบรรณบริษัท พร้อมกันนี้ บริษัทได้มีการสื่อสารด้านจรรยาบรรณให้กับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อให้เกิดความตระหนักผ่านทางระบบ intranet ของบริษัท

(7) การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการทุกคนยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปีตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

8.1.2 การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการรายบุคคล

(1) การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยปี 2565

ในปี 2565 คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยได้มีการเข้าร่วมประชุมทั้งรูปแบบการประชุมแบบ physical-meeting และ e-meeting โดยกรรมการแต่ละคนเข้าร่วมประชุม รายละเอียดดังนี้

รายชื่อกรรมการ	การเข้าประชุม (ครั้ง)																				
	EGM (1)			AGM (1)			BOD (6)			Ex-Com (12)			AC (6)			NRC (3)			CGRSD (2)		
	physical	e-meeting	soU	physical	e-meeting	soU	physical	e-meeting	soU	physical	e-meeting	soU	physical	e-meeting	soU	physical	e-meeting	soU	physical	e-meeting	soU
1. นายปลิว ตริวิศเวทย์	1	-	1/1	1	-	1/1	6	-	6/6	10	2	12/12				3	-	3/3			
2. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	1	-	1/1	1	-	1/1	6	-	6/6				4	2	6/6	3	-	3/3			
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	1	-	1/1	1	-	1/1	6	-	6/6				4	2	6/6	3	-	3/3			
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง	1	-	1/1	1	-	1/1	6	-	6/6							3	-	3/3	2	-	2/2
5. ดร.อรรถณพ ตันละมัย	-	1	1/1	-	1	1/1	4	2	6/6				4	2	6/6						
6. นางวัลลภา อัสสกุล	-	1	1/1	-	1	1/1	1	5	6/6										-	2	2/2
7. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	-	1	1/1	-	1	1/1	2	3	5/6												
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	1	-	1/1	-	1	1/1	4	2	6/6				10	2	12/12						
9. นายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชกุล	1	-	1/1	1	-	1/1	6	-	6/6	10	2	12/12	2	-	2/2						
10. นางพเยาว์ มริตตะนพร	-	1	1/1	-	1	1/1	4	2	6/6	10	2	12/12									
11. ดร.สุภามาส ตริวิศเวทย์ ⁽¹⁾	-	0	0/1	N/A			1	1	2/2	5	1	6/6									
12. นางสาวอาริศรา ธรรมธัช	-	1	1/1	-	1	1/1	2	4	6/6												
13. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	-	1	1/1	-	1	1/1	-	6	6/6												
14. นางสาวจิรนนท์ วรจักร ⁽²⁾				N/A																	
15. นายปิยกร อภิบาลศรี	-	1	1/1	-	1	1/1	2	4	6/6												
16. นางทศานุช ธรรมโชติ	-	1	1/1	-	1	1/1	2	4	6/6												
17. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	1	-	1/1	1	-	1/1	6	-	6/6												10
สัดส่วนการเข้าประชุมของกรรมการทั้งหมด (ร้อยละ)	94.12			100.00			98.91			100.00			100.00			100.00			100.00		

หมายเหตุ :

- (1) ดร.สุภามาส ตริวิศเวทย์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2565
- (2) นางสาวจิรนนท์ วรจักร ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2565 แทนนายวิทยา พันธุ์มงคล ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565

(2) ค่าตอบแทนกรรมการ

บริษัทกำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลับกรอง ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ โดยพิจารณาให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าตอบแทนคือ

- มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน เช่น การเป็นประธานกรรมการ ประธานคณะกรรมการย่อยชุดต่าง ๆ และการเป็นสมาชิกของคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบริษัท ภิบาลความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืนจะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มตามตำแหน่ง
- ค่าตอบแทนของกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอยู่ในระดับที่เหมาะสม และสามารถจูงใจ รวมทั้งรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อนำพองค์กรให้ไปสู่เป้าหมายทั้งระยะสั้นและระยะยาว

- องค์ประกอบของคำตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ
- มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลับกรองคำตอบแทนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม แข่งขันได้ และอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกัน ซึ่งเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการ และกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ในปี 2565 บริษัทได้จ่ายคำตอบแทนของกรรมการ ดังนี้

(1) คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- (1.1) คำตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย คำตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมคำตอบแทนของกรรมการบริษัท ในปี 2565 เป็นเงิน 27,708,460 บาท ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ที่อนุมัติ คำตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 30,600,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2564 ไม่เกิน 12,600,000 บาท และคำตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565 ไม่เกิน 18,000,000 บาท

(หน่วย : บาท)

รายชื่อกรรมการ	คำตอบแทนกรรมการปี 2565							คำตอบแทนกรรมการในการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทช่วย (NECL /BMN)
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	คณะกรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	รวมคำตอบแทนกรรมการทุกคณะ	โบนัสกรรมการปี 2564	
1. นายปลิว ตรีวิศเวทย์ ⁽¹⁾ ประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	1,875,000	1,000,000		175,000		3,050,000	1,420,000	NECL = 640,000
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	600,000		550,000	175,000		1,325,000	740,000	
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร กรรมการบริษัท ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	600,000		350,000	275,000		1,225,000	740,000	
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไญ้สว้าง ⁽²⁾ กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	600,000			175,000	250,000	1,025,000	106,959	
5. ดร.อรณพ ต้นละมัย กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ	600,000		350,000			950,000	620,000	
6. นางวัลลภา อัสสกุล ⁽³⁾ กรรมการบริษัท กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	600,000				150,000	750,000	658,137	
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์ กรรมการบริษัท	550,000					550,000	540,000	
8. นายสุพงศ์ ชัยุตสาหกิจ ⁽⁴⁾ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	600,000	500,000				1,100,000	856,274	NECL = 56,877 * (โบนัสกรรมการปี 2564)
9. นายพงษ์สฤทธ์ ตันติสุขวิชกุล กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	600,000	500,000			150,000	1,250,000	860,000	NECL = 370,000 BMN = 172,000

รายชื่อกรรมการ	คำตอบแทนกรรมการปี 2565							คำตอบแทนกรรมการในการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทย่อย (NECL /BMN)
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบริษัทกับบริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	รวมกรรมการทุกคน	โบนัสปี 2564	
10. นางเพ็ญวรี มริตตะนพพร ⁽⁵⁾ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	600,000	500,000				1,100,000	856,274	NECL = 56,877 * (โบนัสกรรมการปี 2564)
11. ดร.สุภามาส ตริวิศวะเวทย์ ⁽⁶⁾ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร	244,293	246,196				490,489		
12. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช กรรมการบริษัท	600,000					600,000	540,000	
13. นายปณิต ตัญย์วัฒนจิต กรรมการบริษัท	600,000					600,000	540,000	
14. นายปิยกร อภิบาลศรี ⁽⁷⁾ กรรมการบริษัท	600,000					600,000	97,644	
15. นางทศานุช ธรรมโชติ ⁽⁸⁾ กรรมการบริษัท	600,000					600,000	284,055	
16. นายวิทยา พันธุ์มงคล ⁽⁹⁾ กรรมการบริษัท	535,165					535,165	540,000	
17. นางสาวจิรนนท์ วรจักร ⁽¹⁰⁾ กรรมการบริษัท	9,066					9,066		
18. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริหารกิตติภาพ บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน กรรมการผู้จัดการ	600,000	500,000			150,000	1,250,000	860,000	NECL = 370,000 BMN = 124,000
19. นางณฐมน บุญนาค ⁽¹¹⁾ กรรมการบริษัท							439,397	
รวมจ่าย	11,013,524	3,246,196	1,250,000	800,000	700,000	17,009,720	10,698,740	1,789,754

หมายเหตุ :

- (1) นายปลิว ตริวิศวะเวทย์ ได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565
- (2) ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564 และดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทกิตติภาพ บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564
- (3) นางวัลลภา อัสสกุล ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2564 - 14 ธันวาคม 2564
- (4) นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ พ้นจากตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 และลาออกจากตำแหน่งกรรมการ NECL เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2564
- (5) นางเพ็ญวรี มริตตะนพพร พ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัทกิตติภาพและบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 และลาออกจากตำแหน่งกรรมการ NECL เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2564
- (6) ดร.สุภามาส ตริวิศวะเวทย์ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ และกรรมการบริหาร เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2565
- (7) นายปิยกร อภิบาลศรี ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564
- (8) นางทศานุช ธรรมโชติ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2564
- (9) นายวิทยา พันธุ์มงคล ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565
- (10) นางสาวจิรนนท์ วรจักร ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2565 แทนนายวิทยา พันธุ์มงคล ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565
- (11) นางณฐมน บุญนาค ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2564

(1.2) ในปี 2565 NECL ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ NECL ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมเป็นเงินจำนวน 2,433,123 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 2,490,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2564 ไม่เกิน 840,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565 ไม่เกิน 1,650,000 บาท

(1.3) ในปี 2565 BMN ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ BMN ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี และเบี้ยประชุม รวมเป็นเงินจำนวน 792,000 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565 ไม่เกิน 920,000 บาท

(2) ค่าตอบแทนอื่นของกรรมการ

-ไม่มี-

8.1.3 การกำกับดูแลบริษัทย่อย

เพื่อให้การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยเป็นไปตามนโยบายการดำเนินธุรกิจที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทและผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจึงได้กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางในการกำกับดูแล รวมถึงควบคุมการบริหารจัดการของบริษัทย่อย ดังนี้

1. ส่งเสริมให้บริษัทย่อยนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาปฏิบัติ
2. การคัดเลือกบุคคลเป็นตัวแทนของบริษัทย่อยจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทตามสัดส่วนของการถือหุ้น
3. กำกับดูแลบริษัทย่อย โดยผ่านกรรมการตัวแทนและผู้บริหาร และนโยบายที่กำหนดโดยบริษัทใหญ่
4. การพิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น กลยุทธ์ แผนธุรกิจ การเพิ่มทุน หรือลดทุน การเลิกบริษัท รวมทั้งนโยบายที่สำคัญต่าง ๆ นอกจากนี้ยังได้กำหนดแนวทางการใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนในการประชุมผู้ถือหุ้น ดังนี้

แนวทางการใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนน

(1) การรับรองรายงานการประชุมสามัญ/วิสามัญผู้ถือหุ้น

- เห็นด้วยหากร่างรายงานการประชุมที่เสนอ สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น คราวนั้น
- งดออกเสียงหากในการประชุมผู้ถือหุ้นคราวนั้น ไม่มีตัวแทนบริษัทเข้าร่วมประชุมด้วย

(2) การรับรองงบการเงินประจำปี

- เห็นด้วยในกรณีที่ผู้สอบบัญชีแสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขหรือมีเงื่อนไขในประเด็นที่ไม่มีสาระสำคัญต่อการเงิน และไม่มีผลกระทบต่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นโดยรวม
- ไม่เห็นด้วยในกรณีมีความเห็นหรือข้อสังเกตของผู้สอบบัญชีว่ามีส่วนใดของงบการเงินที่มีข้อสงสัยว่าอาจแสดงข้อมูลไม่ถูกต้อง

(3) การแต่งตั้งกรรมการ

- เห็นด้วยกรณีบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อ มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจ และสามารถอุทิศเวลาให้บริษัทที่ตนเป็นกรรมการได้อย่างเพียงพอ และเอาใจใส่ในการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ โดยให้พิจารณาเป็นรายบุคคล
- ไม่เห็นด้วยหากเป็นการเสนอกรรมการเดิมให้กลับเข้าดำรงตำแหน่ง และกรรมการท่านนั้น มีประวัติการเข้าร่วมประชุมกรรมการน้อยกว่า 75% โดยไม่มีเหตุอันควร

(4) การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

- เห็นด้วยกรณีค่าตอบแทนกรรมการที่เสนอเหมาะสมกับหน้าที่ ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการที่ส่งผลกระทบที่สำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท
- งดออกเสียงกรณีเป็นการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษที่ไม่เปิดเผยจำนวนเงินหรือการให้ ESOP ที่เกิด Dilution อย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท และไม่เป็นไปตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานที่ดูแล

(5) การแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดค่าตอบแทน

- เห็นด้วยกรณีที่พิจารณาแล้วเห็นว่า ผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชี มีความน่าเชื่อถือ สามารถทำหน้าที่ตรวจสอบ และสอบทานงบการเงินได้อย่างถูกต้องและสามารถให้ความเห็นได้อย่างอิสระจากทุกฝ่าย รวมถึงค่าสอบบัญชีที่เสนอมายู่ในระดับเทียบเคียงได้กับค่าสอบบัญชีสำหรับบริษัทที่ใกล้เคียงกัน
- งดออกเสียงกรณีมีข้อสงสัยในความน่าเชื่อถือ หรือความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี หรือค่าสอบบัญชีแตกต่างกันมากอย่างมีนัยสำคัญกับปีก่อน โดยไม่มีเหตุผลสมควร

(6) การจัดสรรเงินกำไร

- เห็นด้วยตามที่คณะกรรมการบริษัทเสนอ โดย สอดคล้องกับนโยบายการจ่ายเงินปันผล และ ไม่ขัดต่อข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง
- ไม่เห็นด้วยกรณีการจ่ายปันผล ไม่สอดคล้องกับฐานะทางการเงิน และแผนงานในอนาคตของบริษัท

(7) การอนุมัติเรื่องอื่นนอกเหนือจากข้อ (1) - (6)

- เห็นด้วยกับวาระที่พิจารณาแล้วเป็นประโยชน์ต่อบริษัท หรือส่วนรวม เงื่อนไข และข้อเสนอต่างๆ มีความเป็นธรรม และสมเหตุสมผล รวมทั้งเป็นการดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม
- ไม่เห็นด้วยกรณีที่ลักษณะของการทำรายการไม่เป็นไปตามการดำเนินธุรกิจ และไม่มีการชี้แจงเหตุผล และความจำเป็นในการทำรายการดังกล่าว

(8) การพิจารณาเรื่องอื่น ซึ่งไม่ได้กำหนดล่วงหน้าในวาระประชุม

- ไม่เห็นด้วย โดยเฉพาะวาระที่สำคัญ ซึ่งต้องใช้เวลาศึกษาข้อมูลต่อการตัดสินใจ ทั้งนี้ อาจเสนอให้นำวาระหรือประเด็นดังกล่าวเข้าสู่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นในครั้งถัดไป

การมอบหมายบุคคลเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นแทนบริษัท

- มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลที่ได้มอบหมายเข้าไปดูแลบริษัทนั้น ในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้น

5. ติดตามผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหาร คณะกรรมการบริหาร เพื่อรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
6. ดูแลให้บริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล รวมถึงมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป บริษัทมีการกำหนดให้บริษัทย่อยดำเนินการทบทวนระบบการควบคุมภายในให้มีความเพียงพอ และเหมาะสมเป็นประจำทุกปี โดยสำนักตรวจสอบภายในของบริษัทจะเป็นผู้สอบทาน ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการควบคุมภายในที่ดีอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดไว้ในแผนการตรวจสอบประจำปี

นอกจากนี้ บริษัทยังได้กำหนดระเบียบให้บุคคลที่ได้มอบหมายเข้าไปดูแลบริษัทย่อยในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ต้องดูแลให้บริษัทย่อยมีข้อบังคับในเรื่องการทำรายการเกี่ยวโยง การได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ หรือการทำรายการสำคัญอื่นของบริษัทย่อยให้ครบถ้วนถูกต้อง และใช้หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูล และการทำรายการข้างต้นในลักษณะเดียวกับหลักเกณฑ์ของบริษัท รวมถึงกำกับดูแลให้มีการจัดเก็บข้อมูลและบันทึกบัญชีของบริษัทย่อยให้บริษัทตรวจสอบและรวบรวมมาจัดทำงบการเงินรวมได้ทันกำหนด

ทั้งนี้ บริษัทได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลที่ได้มอบหมายเข้าไปดูแลบริษัทย่อยในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยได้มีการแต่งตั้งบุคคลที่ได้รับมอบหมายเข้าไปเป็นกรรมการหรือผู้บริหาร เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามแผนงาน และสอดคล้องกับนโยบายของบริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ อนึ่ง บริษัทไม่มีข้อตกลงอื่นกับผู้ถือหุ้นรายย่อยในบริษัทย่อยในการบริหารจัดการ

8.1.4 การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

1. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทได้กำหนดนโยบายว่า กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนควรหลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตัว และผลประโยชน์ของบริษัท ในการติดต่อกับคู่ค้า และบุคคลอื่นในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการนั้น ให้มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวข้องกันต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับความสมเหตุสมผลและประโยชน์ต่อบริษัท ก่อนเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการบริษัท ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดในปี 2565 บริษัทไม่มีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันกับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน

2. การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทมีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกำหนดไว้เป็นนโยบาย ซึ่งได้มีการสื่อสารนโยบายดังกล่าวให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานรับทราบและถือเป็นแนวปฏิบัติ โดยสรุปดังนี้

- กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงาน และ/หรือบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำงบการเงินและงบดุลบริษัท และ/หรือบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทที่รู้หรือควรรู้ว่าบริษัทจะมีการเผยแพร่ข้อมูลซึ่งมีสาระสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท งดทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท ในช่วง 1 เดือนก่อนมีการเปิดเผยงบการเงิน และ/หรือก่อนที่ข้อมูลดังกล่าวเผยแพร่ต่อสาธารณชน
- กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัทครั้งแรก และรายงานการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ทุกครั้งที่มีการซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ.2535 ภายใน 3 วันทำการหลังจากวันที่ซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทมีการแจ้งเตือนคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ และได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่รายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ หรือถือครองหลักทรัพย์ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส

ทั้งนี้ ในปี 2565 ที่ผ่านมา กรรมการและผู้บริหารได้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ไม่พบกรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายในตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต.

3. การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน และการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ผ่านทางจรรยาบรรณบริษัท และบริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชัน จึงได้กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

1. กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับของบริษัทต้องปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ และการปฏิบัติงานนั้นต้องถูกต้องตามกฎหมาย นโยบาย ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ หรือขั้นตอนการปฏิบัติที่ถูกต้อง
2. ส่งเสริมและสนับสนุนให้ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างทั่วถึงและเป็นธรรมด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติตามพันธสัญญาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท
3. ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปลูกจิตสำนึกของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานให้ละเว้นการทุจริตและตระหนักถึงโทษภัยของการทุจริตคอร์รัปชัน
4. ส่งเสริมและสนับสนุนให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่พึงรับ ยอมจะรับ หรือให้การเลี้ยงรับรองของขวัญ และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกินความจำเป็นและไม่เหมาะสมกับบุคคลที่ทำธุรกิจกับบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต

ซึ่งบริษัทได้มีการสอบทานความครบถ้วนเพียงพอของกระบวนการต่าง ๆ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดการทุจริตคอร์รัปชัน ผ่านกระบวนการตรวจสอบภายในตามแผนงานตรวจสอบภายใน รวมถึงการตรวจสอบเพิ่มเติมตามที่ได้รับมอบหมายเพิ่มจากฝ่ายจัดการเป็นประจำทุกปี

ในปี 2565 บริษัทมีการจัดส่งแบบสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท ประจำปี 2565 ผ่านระบบออนไลน์ให้กับพนักงานทุกระดับ เพื่อให้ประเมินตนเองและเกิดความตระหนักรู้ ไม่ละเมิดกฎระเบียบ หรือนโยบายของบริษัทที่จะส่งผลให้เกิดการทุจริตและความเสื่อมเสียแก่บริษัท รวมถึงหลีกเลี่ยงการรับสิ่งของหรือประโยชน์ใด ๆ จากคู่ค้า คู่สัญญา หรือผู้มีส่วนได้เสียกับธุรกิจของบริษัท รักษาไว้ซึ่งการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมบนหลักเกณฑ์การตัดสินใจ และเปรียบเทียบเงื่อนไขราคาคุณภาพ รวมไปถึงการบริการต่าง ๆ อย่างโปร่งใส และ

สามารถตรวจสอบได้ โดยไม่ว่าจะอยู่ในสถานการณ์ใดก็ตาม ห้ามมิให้มีการเรียกร้องให้คู่ค้าและคู่สัญญาให้หรือรับผลประโยชน์ใดในการดำเนินธุรกิจ พร้อมกันนี้ สำหรับพนักงานที่เข้าเริ่มงานใหม่ทุกคน บริษัทได้จัดให้มีการปฐมนิเทศเกี่ยวกับเรื่องกฎระเบียบและข้อบังคับในการทำงาน พร้อมบทลงโทษสำหรับการประพฤติปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องตามหลักจริยธรรม เพื่อให้กับพนักงานใหม่ได้รับทราบ และถือเป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติงานต่อไป

4. การแจ้งเบาะแส

บริษัทจัดให้มีช่องทางที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถติดต่อร้องเรียนในเรื่องที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อบริษัท หรือพบพฤติกรรมหรือเหตุการณ์ใด ๆ ที่อาจเป็นการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณนโยบายต่าง ๆ โดยสามารถรายงาน หรือร้องเรียนโดยตรงต่อประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการอิสระ หรือติดต่อผ่านเลขานุการบริษัท ตามช่องทางดังนี้

ที่อยู่ : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ
เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ : 0 2641 4611

อีเมล : companysecretary@bemplc.co.th

ในปี 2565 ไม่พบเบาะแสและข้อร้องเรียนเกี่ยวกับกรณีการทุจริตคอร์รัปชัน หรือละเมิดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท

5. การรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย โดยให้เปิดเผยข้อมูลการดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลอื่น และข้อมูลการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่น กรณีที่ถือเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ทั้งของผู้รายงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการมีข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการต่าง ๆ ของบริษัท และบริษัทย่อยได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเลขานุการบริษัทเป็นผู้เก็บรักษาข้อมูลการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการและผู้บริหารพร้อมทั้งจัดส่งสำเนารายงานให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทได้รับรายงาน

ทั้งนี้ กรรมการ ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชีจะมีหน้าที่ในการรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์และสัญญาซื้อขายล่วงหน้าของตนเอง คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะตามมาตรา 59 แห่ง พ.ร.บ.หลักทรัพย์และกฏการกรรมการและผู้บริหารที่มีการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ ต้องมีการรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ภายใน 3 วันทำการนับแต่วันที่มีการซื้อขายโอน หรือรับโอนหลักทรัพย์

บริษัทมีนโยบายกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารรายงานการซื้อขาย หรือถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทที่มีการเปลี่ยนแปลงเป็นรายไตรมาสให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบ รวมถึงมีการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานให้บริษัททราบถึงการมีส่วนได้เสียของตนหรือของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องด้วย โดยในปี 2565 มีกรรมการและผู้บริหารที่มีการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ ดังนี้

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ			
	ณ วันที่ 31 ธ.ค.2564	การเปลี่ยนแปลง ในปี 2565	ณ วันที่ 31 ธ.ค.2565	
			จำนวน	สัดส่วน (%)
กรรมการ				
1. นายปลิว ตรีวิศเวทย์	21,094,945	(1,000,000)	20,094,945	0.1315
คู่สมรส	2,402,527	-	2,402,527	0.0157
2. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	-	-	-	-
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	-	-	-	-
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไใหญ่สว่าง	-	-	-	-
5. ดร.อรรณพ ต้นละมัย	-	-	-	-
6. นางวัลลภา อัสสกุล	-	-	-	-
7. นายสุพงศ์ ชยุติสาหกิจ	-	-	-	-
8. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	-	-	-	-
9. นายพงษ์สฤทธ์ ดันติสุวณิชกุล	2,500,000	1,000,000	3,500,000	0.0229
10. นางเพ็ญวรี มริตตะนระพร	-	-	-	-
11. ดร.สุภามาส ตรีวิศเวทย์	-	-	-	-
12. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช	-	-	-	-
13. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	-	-	-	-
14. นางสาวจิรนนท์ วรจักร	-	-	-	-
15. นายปิยกร อภิบาลศรี	-	-	-	-
16. นางทศานุช ธรรมโชติ	-	-	-	-
17. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	2,999,141	-	2,999,141	0.0196
ผู้บริหาร				
18. นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา	-	-	-	-
19. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	-	-	-	-
20. นายอัลวิน จี	-	-	-	-
21. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	-	-	-	-

8.2

รายงาน ผลการปฏิบัติหน้าที่ ของคณะกรรมการ ตรวจสอบ

8.2.1 การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบ

ในรอบปี 2565 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม 6 ครั้ง (รายงานคณะกรรมการตรวจสอบปรากฏตามเอกสารแนบ 6) โดยสรุปการเข้าร่วมประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ	6/6
2. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	กรรมการตรวจสอบ	6/6
3. ดร.อรอนพ ต้นละมัย	กรรมการตรวจสอบ	6/6

8.3

รายงาน ผลการปฏิบัติหน้าที่ ของคณะกรรมการ ชุดย่อย

8.3.1 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน

ในรอบปี 2565 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้มีการประชุมรวม 3 ครั้ง (รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ปรากฏตามเอกสารแนบ 6) โดยสรุปการเข้าร่วมประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	3/3
2. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	3/3
3. นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	3/3
4. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไญ่สว่าง	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	3/3

8.3.2 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ในรอบปี 2565 คณะกรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้มีการประชุมรวม 2 ครั้ง (รายงาน คณะกรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ปรากฏตามเอกสารแนบ 6) โดยสรุปการเข้าร่วมประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1. ศ.(พิเศษ) อรรถพล ไหญ่สว่าง	ประธานกรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	2/2
2. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	2/2
3. นายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	2/2
4. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	2/2

8.3.3 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

ในรอบปี 2565 คณะกรรมการบริหารได้มีการประชุมรวม 12 ครั้ง โดยมีการปฏิบัติหน้าที่ในการติดตามการดำเนินงานตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดไว้ และมีการพิจารณาแผนธุรกิจ งบประมาณ และความเป็นไปได้ในการลงทุนโครงการต่างๆ เพื่อขยายธุรกิจ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัท โดยสรุปการเข้าร่วมประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1. นายปลิว ตรวิศวะเวทย์	ประธานกรรมการบริหาร	12/12
2. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริหาร	12/12
3. นายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริหาร	12/12
4. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร	12/12
5. นางเพียว มริตตะนพร	กรรมการบริหาร	12/12
6. ดร.สุภามาส ตรวิศวะเวทย์	กรรมการบริหาร	6/6

9. การควบคุมภายใน

และรายการระหว่างกัน

9.1

การควบคุมภายใน



คณะกรรมการบริษัทให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในที่ดีและมีประสิทธิผล รวมทั้งแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทอย่างต่อเนื่อง เพราะเชื่อว่าการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี คือการมีกระบวนการปฏิบัติงาน แผนการจัดองค์กร และระบบงานที่ดี สามารถนำมาใช้เพื่อช่วยให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์หรือภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ช่วยลดความเสี่ยงและป้องกันความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระดำเนินการสอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายในให้มีประสิทธิผล โดยมีสำนักตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่สอบทานระบบการปฏิบัติงานในฝ่ายงานต่าง ๆ ของบริษัทตามแผนการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ของบริษัทอย่างคุ้มค่า สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันได้ มีการควบคุมการดำเนินงานและการรายงานทางการเงินที่มีความถูกต้อง เชื่อถือได้ และทันเวลา รวมทั้ง มีการปฏิบัติตามนโยบายและเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย และข้อบังคับของทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการทบทวนความมีประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานความเป็นธรรมด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบยังมีหน้าที่ในการพิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและคำตอบแทนผู้สอบบัญชี พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทให้มีความถูกต้องครบถ้วนในกรณีที่เกิดรายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในจากแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน โดยเปิดเผยไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (56-1 One Report) ซึ่งเป็นแบบประเมินตามแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ซึ่งกำหนดขึ้นตามตามกรอบแนวทางปฏิบัติของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) โดยมีการพิจารณาถึงด้านต่าง ๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบการติดตาม สรุปความเห็นได้ว่า บริษัทมีการปฏิบัติครบถ้วนตามแบบประเมิน มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ และเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจไม่พบข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน และทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รายงานทางการเงินของบริษัทมีความถูกต้องเชื่อถือได้ สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วน

รวมทั้งสำนักตรวจสอบภายในได้สอบทานระบบงานต่าง ๆ ตามแผนงานตรวจสอบประจำปี 2565 ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 4/2564 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2564 เพื่อประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน การควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน และการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่บริษัทกำหนดไว้ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผลการสอบทานเห็นว่า บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ มีการปฏิบัติงานเป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับ สอดคล้องกับกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีมาตรการจัดการความเสี่ยง ไม่พบข้อบกพร่องหรือข้อบ่งชี้เกี่ยวกับการทุจริตคอร์รัปชันที่เป็นสาระสำคัญ รวมทั้งจัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ และติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยว่าสามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ ที่ผ่านมาบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายใน อย่างไรก็ตามสำนักตรวจสอบภายในได้มีข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ รวดเร็วยิ่งขึ้น ลดการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อน โดยได้เสนอแนะให้หน่วยงานผู้รับการตรวจสอบรับทราบ และติดตามการดำเนินการ และรายงานผลการติดตามในที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทุกครั้ง ซึ่งที่ผ่านมามีการดำเนินการปรับปรุงครบถ้วนตามที่สำนักตรวจสอบภายในได้เสนอแนะ

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้สอบบัญชี มีความเห็นสอดคล้องกันว่าการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพ สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้ในทางมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัท คือ นางสาวอรัญญา เรืองอัมพร ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าเป็นผู้มี ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งได้เข้ารับการอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง โดยในการแต่งตั้งตลอดจน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจะต้องได้รับการอนุมัติจาก คณะกรรมการตรวจสอบ โดยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในปรากฏในเอกสารแนบ 3

9.2

9.2.1 หลักการและขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกัน

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยกรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท จะพิจารณาความเหมาะสมผลของรายการ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องครบถ้วน

ในส่วนของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปที่บริษัทและบริษัทย่อยมี หรืออาจมีในอนาคต บริษัทได้ขออนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทแล้ว

9.2.2 นโยบายหรือแนวโ้มนการำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ในอนาคตอาจมีการว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา คณะกรรมการบริษัท โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็น และเหมาะสมผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบกับราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติ

การทำรายการ ทั้งนี้ บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน กสท. หากคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญ อิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของ คณะกรรมการบริษัท และ/หรือ คณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี โดยที่บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกัน ในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

9.2.3 รายการระหว่างกันของบริษั และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

1. รายการระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ("CK")

CK ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง รวมถึงการพัฒนา ลงทุน และบริหารโครงการสัมปทานระบบสาธารณูปโภค ขั้นพื้นฐานขนาดใหญ่ในประเทศและภูมิภาคอย่างครบวงจร เกี่ยวข้องกับบริษัท เนื่องจาก CK เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ถือหุ้นบริษัท ในสัดส่วนร้อยละ 32.37 ⁽¹⁾ CK และบริษัทมีกรรมกรร่วมกัน ได้แก่ (1) นายปลิว ตริวิศเวทย์ (2) นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร (3) นายพงษ์สุภดี ตันติสุวณิชย์กุล และ (4) นางสาวสุภามาส ตริวิศเวทย์

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)			ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563	
งานซ่อมแซม ปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษ				
<u>รายการกับบริษัท</u>				
- งานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ	827.77	758.12	814.24	บริษัทและบริษัทย่อยได้มีการว่าจ้างบริษัทผู้ชำนาญการในการ ตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษเป็นประจำทุกปีตามรอบระยะ เวลาที่กำหนด ครอบคลุมทุกสายทางที่รับผิดชอบ เพื่อให้มั่นใจว่าโครงสร้างพิเศษอยู่ในสภาพที่ดี หากพบข้อบกพร่อง ที่ต้องซ่อมแซม บริษัทและบริษัทย่อยจะขออนุมัติดำเนินการ ตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- ค่าซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษ	106.57	-	35.50	
- เจ้าหน้าที่การค้า	117.88	51.85	12.14	
<u>รายการกับบริษัทย่อย</u>				
- งานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ	17.17	69.13	-	ในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา บริษัทและบริษัทย่อยว่าจ้าง CK ในการ ซ่อมแซมปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ ดังนี้ 1) งานก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษศรีรัชและ ทางพิเศษประจิมรัถยา เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 มูลค่ารวม 780 ล้านบาท 2) รอบที่ 4 ระยะที่ 3 ทางพิเศษศรีรัชส่วนบี (อุรุพงษ์ - บางโคล่) และทางพิเศษประจิมรัถยา เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2562 มูลค่ารวม 233 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2563 ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน มูลค่า 4 ล้านบาท 3) งานก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบทางพิเศษ ศรีรัช เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2563 มูลค่ารวม 831 ล้านบาท 4) งานปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบ และงานรอบที่ 4 ระยะที่ 4 ทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษประจิมรัถยา เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2563 มูลค่ารวม 920 ล้านบาท และ ทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทย่อย มูลค่ารวม 86 ล้านบาท 5) งานซ่อมบำรุงและปรับปรุงโครงสร้างและงานระบบ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยา และทางพิเศษ อุดรรัถยา เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2565 มูลค่ารวม 1,078 ล้านบาท
- เจ้าหน้าที่การค้า	0.01	6.00	-	

⁽¹⁾ ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น วันที่ 31 ตุลาคม 2565

รายการ	ขนาดวงรายการ (ล้านบาท)			ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุผลของวงรายการ
	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563	
				คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การว่าจ้างดังกล่าวข้างต้นมีความสมเหตุผลผลประโยชน์ต่อบริษัทและบริษัทย่อย เนื่องจาก CK มีประสบการณ์การก่อสร้างทางพิเศษหลายโครงการ มีศักยภาพ ความสามารถ มีความพร้อมด้านเครื่องจักร อุปกรณ์และบุคลากร และราคาค่างานมีความเหมาะสมต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและวิศวกรที่ปรึกษาอิสระ
งานบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้า - ค่างานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล - งานเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าเครื่องกล - เจ้าหน้าที่การค้า	603.88 75.62 266.69	338.15 137.19 27.82	549.03 467.91 389.49	<p>เพื่อให้บริษัทมุ่งเน้นในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพสูงสุดลดภาระงานด้านซ่อมบำรุง การติดต่อกับผู้ให้บริการงานซ่อมบำรุงหลายราย ซึ่งบริษัทประสบปัญหาข้อโต้แย้งทำให้เสียเวลาและกำลังคน บริษัทจึงมีนโยบายว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลมาทำหน้าที่เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุง</p> <p>ในช่วงที่ผ่านมาบริษัทได้มีการว่าจ้าง CK ในการบริหารงานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล ดังนี้ 1) เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 ได้ทำสัญญาว่าจ้างในส่วนของการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นระยะเวลา 8 ปี สิ้นสุดปี 2566 โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,270 ล้านบาท เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2561 ได้ทำสัญญาว่าจ้างในส่วนของการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ระยะเวลา 8 ปี 6 เดือน สิ้นสุดปี 2570 และขยายระยะเวลาสัญญาของการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ออกไป 3 ปี 5 เดือน เพื่อให้สิ้นสุดพร้อมสัญญาของการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยมีมูลค่าสัญญารวม 2,778 ล้านบาท 2) เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 ได้ทำสัญญาว่าจ้างในส่วนของการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นระยะเวลา 8 ปี สิ้นสุดปี 2566 โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,520 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 ได้ว่าจ้างเพิ่มเติมในส่วนของการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โดยมีมูลค่าสัญญารวม 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปี สิ้นสุดปี 2566</p> <p>คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การว่าจ้างดังกล่าวข้างต้นมีความสมเหตุผลผลประโยชน์ต่อบริษัทเนื่องจาก CK เป็นบริษัทที่มีความพร้อม และเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร ตั้งแต่ต้น ทำให้มีความต่อเนื่องในการดำเนินงานและราคาค่างานมีความเหมาะสมต่ำกว่าราคาที่ประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ</p>

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)			ลักษณะรายการ / ความจำเป็น และความสมเหตุผลของรายการ
	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563	
<p>งานจ้างบริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าบริหารโครงการ - เจ้าหนี้การค้า 	- -	- -	1,523.14 -	<p>เพื่อให้การจัดทำ ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย แล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน และไม่เกิด Cost Overrun</p> <p>เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2560 ได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน วงเงินรวม 19,643 ล้านบาท</p> <p>เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561 ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติมในส่วนงานก่อสร้างและปรับปรุงอาคารบริหาร บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง และจัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (เพิ่มเติม) วงเงินรวม 558 ล้านบาท</p> <p>เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2561 ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพื่อเร่งรัดการเปิดให้บริการเดินรถให้เร็วขึ้นกว่ากำหนด และติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายวงเงินรวม 898 ล้านบาท</p> <p>เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2563 ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติมอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าและงาน Civil Work ที่ได้รับมอบจาก รฟม. ซึ่งอยู่นอกเหนือขอบเขตงานตามสัญญาเดิมวงเงินรวม 293 ล้านบาท</p> <p>คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า การว่าจ้างดังกล่าวข้างต้นมีความสมเหตุผลเป็นประโยชน์ต่อบริษัท เนื่องจาก CK มีศักยภาพ ประสบการณ์ และความรู้ความชำนาญ และเคยบริหารโครงการในการออกแบบ จัดทำและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าในลักษณะ Lump Sum Turnkey ให้กับบริษัทมาแล้ว โดยสามารถดำเนินการแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลา ตามงบประมาณ และได้ผลงานที่มีคุณภาพ ค่างานมีความเหมาะสมต่ำกว่าราคาประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ</p>
<p>การเช่าอาคารวิริยะถาวร 2</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน - เจ้าหนี้การค้า 	9.01 0.09	9.05 0.09	9.03 0.09	<p>บริษัทและบริษัทย่อยเช่าอาคารวิริยะถาวร 2 กับ CK ระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี สิ้นสุดภายในปี 2568 ในอัตราค่าเช่าสำนักงานดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้ให้เช่าคิดกับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอก</p>

2. รายการระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)

รฟม. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยและประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า และ รฟม. เกี่ยวข้องกับบริษัท เนื่องจากเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ในสัดส่วนร้อยละ 8.22 ⁽²⁾ และกรรมการและผู้บริหารของ รฟม. คือ (1) นายปิยกร อภิบาลศรี และ (2) นายวิทยา พันธุ์มงคล เป็นกรรมการของบริษัท

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)			ลักษณะรายการ / ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	ปี 2565	ปี 2564	ปี 2563	
เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ - ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ - ค่าตอบแทนรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า - ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง - เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	421.10 12,400.55 17.24 281.19	220.64 9,775.52 3.40 234.10	350.69 7,307.90 1.87 224.99	เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน
การเข้าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา - ค่าตอบแทนการใช้พื้นที่ - ค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	17.54 0.06	9.58 -	9.90 0.86	บริษัทย่อยเข้าพื้นที่ รฟม. ในอัตราค่าเช่าตามราคาตลาดเพื่อทำการพัฒนาเชิงพาณิชย์

⁽²⁾ ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น วันที่ 31 ตุลาคม 2565

หมายเหตุ : นายวิทยา พันธุ์มงคล ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 โดยได้แต่งตั้งนางสาวจิรนนท์ วรรณจักร เป็นกรรมการแทน เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2565



3

ส่วนที่ • งบการเงิน

งบการเงิน



รายงานความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดีให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทมีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2565 ของบริษัทและบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ในนามคณะกรรมการบริษัท

(ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์)

กรรมการผู้จัดการ

22 กุมภาพันธ์ 2566

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมรวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบ

ที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง และรายได้ค่าโดยสาร

กลุ่มบริษัทรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง และรายได้ค่าโดยสารตามนโยบายการบัญชีที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 4.1 บัญชีรายได้ดังกล่าวเป็นจำนวนที่มีสาระสำคัญที่สุดในงบกำไรขาดทุน ประกอบกับจำนวนรายการการให้บริการดังกล่าวมีจำนวนมากและมีอัตราค่าผ่านทางและค่าโดยสารที่แตกต่างกันออกไป ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสนใจเกี่ยวกับการตรวจสอบมูลค่าของรายการรายได้ที่กลุ่มบริษัทบันทึกในบัญชี

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัทโดยการประเมินและทดสอบระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับวงจรรายได้ซึ่งรวมถึงระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้องโดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและสุ่มเลือกตัวอย่างมาทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมภายในที่กลุ่มบริษัทได้ออกแบบไว้ รวมถึงการตรวจสอบความถูกต้องของมูลค่าและความครบถ้วนของข้อมูลรายได้ที่กลุ่มบริษัทใช้ในการบันทึกบัญชีโดยการทดลองเดินทางจริงและการเข้าสังเกตการณ์ปริมาณการจราจร รวมทั้งการสุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี นอกจากนี้ข้าพเจ้าได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชีโดยเฉพาะรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

การรับรู้รายจ่ายฝ่ายทุน

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีรายจ่ายฝ่ายทุน จำนวน 1,218 ล้านบาท ซึ่งถูกบันทึกรวมอยู่ในบัญชี "สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน" ตามที่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

ข้อ 15 และข้อ 16 ข้าพเจ้าพิจารณาว่าการรับรู้รายจ่ายฝ่ายทุนดังกล่าวเป็นสินทรัพย์เป็นรายการที่มีสาระสำคัญ นอกจากนี้ฝ่ายบริหารยังต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญในการพิจารณารายการรายจ่ายฝ่ายทุนที่เกิดขึ้นว่าเกี่ยวข้องโดยตรงและสามารถรับรู้เป็นต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสินทรัพย์ไม่มีตัวตน หากเข้าเงื่อนไขตามที่กำหนดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ข้าพเจ้าได้ประเมินการรับรู้รายจ่ายฝ่ายทุนของกลุ่มบริษัทที่เกิดขึ้นในระหว่างปี โดยการสอบถามฝ่ายบริหารเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับเกณฑ์และดุลยพินิจที่ฝ่ายบริหารใช้ในการพิจารณารายการที่จะถูกบันทึกเข้าเป็นสินทรัพย์ และการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน นอกจากนี้ ข้าพเจ้ายังได้อ่านรายงานการประชุมสัญญาและเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกันกับรายจ่ายฝ่ายทุนดังกล่าวทำการสุ่มตัวอย่างรายการเพื่อตรวจสอบเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับรายการที่ถูกบันทึกเป็นสินทรัพย์ในระหว่างปี ว่าเข้าเงื่อนไขการรับรู้รายการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินหรือไม่ และสอบทานการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในงบการเงินรวมเป็นจำนวน 45,246 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 39.64 ของสินทรัพย์รวม โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทฯ ได้เปิดให้บริการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกันมาตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2563 ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 โดยส่งผลกระทบโดยตรงต่อปริมาณผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการในโครงการ ซึ่งทำให้มีผลกระทบต่อรายได้ในโครงการอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้การประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างสูงในการคาดการณ์ผลการดำเนินงาน และประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่บริษัทฯ คาดว่าจะได้รับ รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลด และข้อสมมติอื่นที่เหมาะสมในการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าว

ข้าพเจ้าได้ประเมินการพิจารณาของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยทำความเข้าใจและประเมินกระบวนการพิจารณาแบบจำลองทางการเงินที่ฝ่ายบริหารเลือกใช้ ประเมินข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำแผนและประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตของสินทรัพย์ดังกล่าว โดยการทำความเข้าใจในกระบวนการที่ทำให้ได้มาซึ่งตัวเลขดังกล่าว เปรียบเทียบข้อสมมติดังกล่าวกับแหล่งข้อมูลภายนอกและภายในของกลุ่มบริษัท และสอบทานประมาณการกระแสเงินสดกับผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง ประเมินอัตราคิดลด

โดยวิเคราะห์ต้นทุนถัวเฉลี่ยของเงินทุนและข้อมูลอื่น ๆ และทดสอบการคำนวณประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตตามแบบจำลองทางการเงิน รวมถึงพิจารณาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญต่อประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตโดยเฉพาะอัตราคิดลด

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่อการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่น และข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าวและการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐาน

การสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่อการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระ และได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระและการดำเนินการเพื่อขจัดอุปสรรคหรือมาตรการป้องกันของข้าพเจ้า (ถ้ามี)

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะหรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้รับการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้

ปิรณ คางศรีธรรม

ศรัทธา ศรีเจริญทรัพย์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 5419

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 22 กุมภาพันธ์ 2566

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	1,787,836,238	1,131,367,911	1,410,945,524
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	8	229,984,555	225,201,031	229,984,555
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	9	647,992,309	473,252,353	800,027,621
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	10	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274
สินทรัพย์ภายใต้เงินได้ของงวดปัจจุบัน		144,533,107	120,971,846	142,532,837
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	11	946,995,194	765,670,719	946,995,194
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า		93,333,670	92,564,380	90,311,982
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ		-	44,566,316	-
อะไหล่		59,199,669	26,633,266	59,199,669
อื่นๆ		6,002,968	10,729,409	3,757,694
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		5,565,560,984	4,540,640,505	5,333,438,350
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สหกิจจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	10	4,261,681,792	5,911,365,066	4,261,681,792
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6	-	-	300,000,000
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	11	13,418,815,206	15,909,924,565	13,418,815,206
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	767,729,867
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	13	120,357,493	120,357,493	120,357,493
อาคารและอุปกรณ์	14	337,931,815	383,984,663	324,762,189
สินทรัพย์สิทธิการใช้	23	171,595,613	139,696,152	78,166,681
สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน	15	31,860,051,536	31,920,531,506	27,123,127,708
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	16	45,245,877,915	45,368,623,475	44,989,376,430
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	17	656,677,998	676,752,990	656,677,998
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	6	12,400,550,604	9,775,518,134	12,400,550,604
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	18	33,948,492	48,351,411	33,431,861
สินทรัพย์ภายใต้เงินได้รอการตัดบัญชี	32	19,994,793	16,310,587	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		35,143,010	276,442,889	15,192,677
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		108,562,626,267	110,547,858,931	104,489,870,506
รวมสินทรัพย์		114,128,187,251	115,088,499,436	110,210,353,671

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2565	2564	2565	2564
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน		-	2,000,000,000	-	2,000,000,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	19	1,762,804,876	1,492,413,420	1,703,436,123	1,422,538,023
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	4,173,244,069	3,544,204,069	3,461,764,069	2,861,764,069
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	23	67,763,943	44,749,169	44,010,119	25,374,022
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	21	5,500,000,000	3,000,000,000	5,500,000,000	3,000,000,000
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	8	243,947,482	221,885,631	243,947,482	221,885,631
เงินมัดจำค่าบริการโดยสารแบบสะสมมูลค่า		93,486,147	86,567,897	93,486,147	86,567,897
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		11,603,425	27,693,411	-	-
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น		105,052,472	102,555,542	101,692,473	95,813,158
หนี้สินหมุนเวียนอื่น					
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย		54,922,110	52,830,593	50,879,372	36,124,502
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง		58,948,436	39,536,369	54,979,700	37,340,349
อื่นๆ		19,956,115	33,041,963	19,773,525	32,193,082
รวมหนี้สินหมุนเวียน		12,091,729,075	10,645,478,064	11,273,969,010	9,819,600,733
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจาก					
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	24,709,713,605	25,609,412,070	23,072,321,974	23,275,884,296
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	23	103,375,827	92,659,628	35,034,289	25,628,758
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	21	36,058,427,918	37,057,371,553	36,058,427,918	37,057,371,553
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน		895,469	95,880,794	895,469	95,880,794
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	22	-	-	6,871,964	8,120,323
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	24	838,048,488	770,896,288	806,946,344	744,829,551
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	32	3,051,921,707	3,108,954,593	3,051,921,707	3,108,954,593
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		10,512,349	9,014,047	7,272,200	6,348,700
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		64,772,895,363	66,744,188,973	63,039,691,865	64,323,018,568
รวมหนี้สิน		76,864,624,438	77,389,667,037	74,313,660,875	74,142,619,301

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว				
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084
ส่วนค่าว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(346,046,294)	(346,046,294)	-	-
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย	25	1,528,500,000	1,502,600,000	1,502,600,000
ยังไม่ได้จัดสรร		16,451,236,957	15,193,997,725	8,246,983,467
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		(1,473,687,797)	244,792,547	4,632,226,430
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		37,261,940,950	37,697,282,062	35,509,647,981
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		1,621,863	1,550,337	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		37,263,562,813	37,698,832,399	35,509,647,981
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		114,128,187,251	115,088,499,436	109,823,308,856

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2565	2564	2565	2564
รายได้					
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ		8,191,799,140	6,450,160,064	7,008,021,427	5,490,299,714
รายได้จากธุรกิจระบบราง		4,916,979,561	3,454,408,377	4,916,979,561	3,454,408,377
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		27 920,660,523	822,153,949	811,397,020	745,500,142
รายได้อื่น					
ดอกเบี้ยรับ		187,223,397	227,222,451	185,487,663	225,696,287
เงินปันผลรับ		6 551,535,569	492,182,682	551,535,569	492,182,682
ค่าบริหารและซ่อมบำรุงโครงการ		6 -	-	772,709,325	228,000,000
อื่นๆ		33,275,793	35,461,769	26,695,071	22,713,778
รวมรายได้		14,801,473,983	11,481,589,292	14,272,825,636	10,658,800,980
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ		1,893,315,303	1,498,829,128	1,603,119,588	1,310,602,267
ต้นทุนธุรกิจระบบราง		4,877,034,831	4,335,390,944	4,877,034,831	4,335,390,944
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		275,713,008	223,855,683	364,532,355	332,797,919
ค่าจัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน		15 933,228,251	686,150,894	703,338,200	504,626,835
ค่าจัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน		16 467,772,833	245,443,987	419,933,226	197,331,449
ค่าใช้จ่ายในการขาย		126,823,156	91,863,188	63,206,281	37,074,946
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		1,032,991,990	1,068,048,787	1,285,119,860	993,062,770
รวมค่าใช้จ่าย		9,606,879,372	8,149,582,611	9,316,284,341	7,710,887,130
กำไรจากการดำเนินงาน		5,194,594,611	3,332,006,681	4,956,541,295	2,947,913,850
ต้นทุนทางการเงิน		30 (2,360,679,969)	(2,187,044,061)	(2,276,594,977)	(2,101,847,890)
กำไรก่อนรายได้ภาษีเงินได้		2,833,914,642	1,144,962,620	2,679,946,318	846,065,960
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		32 (397,658,573)	(133,911,711)	(366,507,052)	(74,203,093)
กำไรสำหรับปี		2,436,256,069	1,011,050,909	2,313,439,266	771,862,867
การแบ่งปันกำไร					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		2,436,184,543	1,010,097,493	2,313,439,266	771,862,867
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ		71,526	953,416		
		2,436,256,069	1,011,050,909		
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน					
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		33 0.16	0.07	0.15	0.05

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กำไรสำหรับปี	2,436,256,069	1,011,050,909	2,313,439,266	771,862,867
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไรจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้	170,438,852	71,932,808	170,438,852	71,932,808
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้	170,438,852	71,932,808	170,438,852	71,932,808
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น - สุทธิจากภาษีเงินได้	(1,819,164,507)	55,349,674	(1,819,164,507)	55,349,674
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย - สุทธิจากภาษีเงินได้	24	-	-	173,600,711
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้	(1,819,164,507)	233,773,737	(1,819,164,507)	228,950,385
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(1,648,725,655)	305,706,545	(1,648,725,655)	300,883,193
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	787,530,414	1,316,757,454	664,713,611	1,072,746,060
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	787,458,888	1,315,788,120	664,713,611	1,072,746,060
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	71,526	969,334		
	787,530,414	1,316,757,454		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม										
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ										
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	ส่วนต่ำกว่าทุนจากการ เปลี่ยนแปลงสัดส่วน การถือหุ้นในบริษัทย่อย	กำไรสะสม		องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น				ส่วนของผู้มีส่วนได้เสีย ที่ไม่มีอำนาจควบคุม ของบริษัทฯ	รวม
						กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		รวม	รวม		
				การป้องกันความเสี่ยง	สำรองสำหรับ	องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ				
ของส่วนของผู้ถือหุ้น	มูลค่าสุทธิรวม	ในกระแสเงินสด	สำรองสำหรับ	ของส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ	ของบริษัทย่อย	ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	15,285,000,000	5,816,938,084	(264,641,165)	1,464,000,000	15,572,592,087	(148,637,443)	266,147,508	117,510,065	37,991,399,071	42,325,561	38,033,724,632
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	1,010,097,493	-	-	-	1,010,097,493	953,416	1,011,050,909
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	178,408,145	71,932,808	55,349,674	127,282,482	305,690,627	15,918	305,706,545
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	1,188,505,638	71,932,808	55,349,674	127,282,482	1,315,788,120	969,334	1,316,757,454
ลงทุนในบริษัทย่อย (หมายเหตุ 12)	-	-	(81,405,129)	-	-	-	-	-	(81,405,129)	(41,744,558)	(123,149,687)
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 25)	-	-	-	38,600,000	(38,600,000)	-	-	-	-	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 34)	-	-	-	-	(1,528,500,000)	-	-	-	(1,528,500,000)	-	(1,528,500,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	15,285,000,000	5,816,938,084	(346,046,294)	1,502,600,000	15,193,997,725	(76,704,635)	321,497,182	244,792,547	37,697,282,062	1,550,337	37,698,832,399
											-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	15,285,000,000	5,816,938,084	(346,046,294)	1,502,600,000	15,193,997,725	(76,704,635)	321,497,182	244,792,547	37,697,282,062	1,550,337	37,698,832,399
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	2,436,184,543	-	-	-	2,436,184,543	71,526	2,436,256,069
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	170,438,852	(1,819,164,507)	(1,648,725,655)	(1,648,725,655)	-	(1,648,725,655)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	2,436,184,543	170,438,852	(1,819,164,507)	(1,648,725,655)	787,458,888	71,526	787,530,414
โอนไปกำไรสะสม (หมายเหตุ 11)	-	-	-	-	69,754,689	-	(69,754,689)	(69,754,689)	-	-	-
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 25)	-	-	-	25,900,000	(25,900,000)	-	-	-	-	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 34)	-	-	-	-	(1,222,800,000)	-	-	-	(1,222,800,000)	-	(1,222,800,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	15,285,000,000	5,816,938,084	(346,046,294)	1,528,500,000	16,451,236,957	93,734,217	(1,567,422,014)	(1,473,687,797)	37,261,940,950	1,621,863	37,263,562,813

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น							รวม
	กำไรสะสม				กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		รวม	
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไรสะสม		สำรองสำหรับ			
			จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	การป้องกันความเสี่ยง ในกระแสเงินสด	สำรองสำหรับ มูลค่ายุติธรรม		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	15,285,000,000	5,816,938,084	1,464,000,000	7,651,651,354	(148,637,443)	6,454,536,315	6,305,898,872	36,523,488,310
กำไรสำหรับปี	-	-	-	771,862,867	-	-	-	771,862,867
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	-	-	-	173,600,711	71,932,808	55,349,674	127,282,482	300,883,193
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	945,463,578	71,932,808	55,349,674	127,282,482	1,072,746,060
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 25)	-	-	38,600,000	(38,600,000)	-	-	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 34)	-	-	-	(1,528,500,000)	-	-	-	(1,528,500,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	15,285,000,000	5,816,938,084	1,502,600,000	7,030,014,932	(76,704,635)	6,509,885,989	6,433,181,354	36,067,734,370
								-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	15,285,000,000	5,816,938,084	1,502,600,000	7,030,014,932	(76,704,635)	6,509,885,989	6,433,181,354	36,067,734,370
กำไรสำหรับปี	-	-	-	2,313,439,266	-	-	-	2,313,439,266
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	-	-	-	-	170,438,852	(1,819,164,507)	(1,648,725,655)	(1,648,725,655)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	2,313,439,266	170,438,852	(1,819,164,507)	(1,648,725,655)	664,713,611
โอนไปกำไรสะสม (หมายเหตุ 11)	-	-	-	152,229,269	-	(152,229,269)	(152,229,269)	-
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 25)	-	-	25,900,000	(25,900,000)	-	-	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 34)	-	-	-	(1,222,800,000)	-	-	-	(1,222,800,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	15,285,000,000	5,816,938,084	1,528,500,000	8,246,983,467	93,734,217	4,538,492,213	4,632,226,430	35,509,647,981

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	2,833,914,642	1,144,962,620	2,679,946,318	846,065,960
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาอาคารและอุปกรณ์	76,065,745	77,203,850	71,496,009	65,541,064
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้	68,496,825	65,702,216	43,182,793	44,640,953
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,430,296,365	959,333,945	1,152,566,707	729,697,348
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่น	14,402,919	26,366,367	12,244,384	24,121,546
ตัดจำหน่ายหนี้สูญ	369,373	-	96,981	-
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	(1,292,240)	2,809,203	(945,225)	2,305,818
รับรู้รายได้จากรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	-	-	(1,248,360)	(1,248,360)
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายตัดจำหน่าย	-	1,060,664	-	-
ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน	44,760	-	44,760	-
กำไรจากการปรับมูลค่าธุรกรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน	(1,369,235)	(4,395,586)	(1,369,235)	(4,395,586)
กำไรจากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์ และสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน				
ภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(3,045,993)	(6,071,738)	(3,740,530)	(6,100,477)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	421,101,751	220,635,284	421,101,751	220,635,284
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	95,848,906	93,139,079	90,813,499	88,678,311
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	179,699	(283,854)	179,699	(283,854)
ผลกระทบจากการปรับลดค่าเช่า	-	(3,381,343)	-	(65,488)
ดอกเบี้ยรับ	(187,223,397)	(227,222,451)	(185,472,961)	(225,696,287)
เงินปันผลรับ	(551,535,569)	(492,182,682)	(551,535,569)	(492,182,682)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	2,327,131,223	2,163,893,619	2,243,252,859	2,079,408,674
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	6,523,385,774	4,021,569,193	5,970,613,880	3,371,122,224
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(4,783,524)	(714,335)	(4,783,524)	(714,335)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(172,798,401)	106,486,620	(323,280,922)	69,254,207
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	27,632,706	(44,981,746)	20,856,598	(40,886,213)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(7,145,686)	(2,232,967)	(4,940,429)	(1,390,114)
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(2,998,854,922)	(2,679,657,407)	(2,998,854,922)	(2,679,657,407)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	253,415,423	(186,562,594)	400,072,303	(254,182,507)
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	22,061,851	(6,404,631)	22,061,851	(6,404,631)
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	6,918,250	(1,159,600)	6,918,250	(1,159,600)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	10,914,667	14,230,241	25,853,980	12,227,398
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	1,498,300	(4,768,722)	923,500	(4,617,708)
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(28,696,707)	(31,543,409)	(28,696,707)	(31,543,409)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,283,231,005	2,833,943,917	4,736,427,132	2,081,731,179
รับดอกเบี้ย	186,204,886	227,222,838	184,410,161	225,696,626
รับคืนภาษีถูกหัก ณ ที่จ่าย	358,669,287	2,931,708	358,669,287	-
จ่ายภาษีเงินได้	(195,569,220)	(194,699,585)	(142,532,837)	(115,868,135)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,632,535,958	2,869,398,878	5,136,973,743	2,191,559,670

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด (ต่อ)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	870,000,000	-	870,000,000	-
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	(1,050,000,000)	-	(1,050,000,000)	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	334,321,496	-	334,321,496	-
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	(123,149,687)	-	(123,149,687)
เงินสดจ่ายเงินให้ผู้มีระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	(300,000,000)	-
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	4,373,953	7,848,476	4,114,514	7,848,476
ซื้ออุปกรณ์	(31,104,242)	(87,435,912)	(36,534,733)	(80,109,505)
รับเงินปันผล	551,535,569	492,182,682	551,535,569	492,182,682
เงินสดจ่ายค่างานปรับปรุงทางด่วน	(796,809,743)	(845,461,302)	(645,308,363)	(733,058,659)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(447,753,901)	(1,102,154,189)	(415,607,952)	(1,088,137,240)
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(31,829,054)	(61,270,758)	(31,829,054)	(61,270,758)
สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(37,916)	(11,515,081)	(37,916)	(11,494,081)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(597,303,838)	(1,730,955,771)	(719,346,439)	(1,597,188,772)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	8,100,000,000	5,200,000,000	8,100,000,000	5,200,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(10,100,000,000)	(6,200,000,000)	(10,100,000,000)	(6,200,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,000,000,000	5,000,000,000	3,000,000,000	5,000,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(3,544,204,069)	(3,403,941,069)	(2,861,764,069)	(3,091,761,069)
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(70,714,108)	(67,283,541)	(44,345,722)	(47,488,832)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	4,500,000,000	6,000,000,000	4,500,000,000	6,000,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(3,000,000,000)	(4,615,000,000)	(3,000,000,000)	(4,615,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(16,007,795)	(25,042,356)	(16,007,795)	(25,042,356)
จ่ายดอกเบี้ย	(2,025,037,821)	(1,980,892,338)	(1,957,738,222)	(1,904,696,102)
จ่ายเงินปันผล	(1,222,800,000)	(1,528,500,000)	(1,222,800,000)	(1,528,500,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,378,763,793)	(1,620,659,304)	(3,602,655,808)	(1,212,488,359)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	656,468,327	(482,216,197)	814,971,496	(618,117,461)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,131,367,911	1,613,584,108	595,974,028	1,214,091,489
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,787,836,238	1,131,367,911	1,410,945,524	595,974,028
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม				
รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย				
เจ้าหนี้การค้าอุปกรณ์เพิ่มขึ้น	-	966,134	-	672,774
ต้นทุนงานปรับปรุงทางด่วนที่ยังไม่จ่ายชำระเพิ่มขึ้น	75,940,257	55,179,489	-	47,976,289
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมที่ยังไม่จ่ายชำระเพิ่มขึ้น	-	16,430,973	-	16,430,973
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้นจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	100,974,285	119,270,679	70,163,649	38,357,588

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งจัดตั้งจากการจดทะเบียนควบบริษัทตามกฎหมายไทยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 และมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯ มีบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ที่อยู่ตามที่จดทะเบียนของบริษัทฯตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร และมีสำนักงานสาขา 4 แห่ง

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักคือ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ บริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า และธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก. ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กลุ่มบริษัทได้รับสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

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

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

เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัทฯและกทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วน
ขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) โดยบริษัทฯได้รับการขยายระยะเวลาสิ้นสุดของสัญญาโครงการระบบ
ทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบี และ ส่วนซี) ซึ่งเดิมสิ้นสุดวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 และสัญญา
เพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) ซึ่งเดิมสิ้นสุดวันที่ 21 เมษายน 2570
ออกไปสิ้นสุดพร้อมกันในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทั้งนี้บริษัทฯยังคงมีสิทธิในการขอเจรจา
ต่อขยายระยะเวลาการให้บริการตามสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม ซึ่งระยะเวลาที่เหลือ
ตามสิทธิของสัญญาเดิมของสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 คือ 4 ปี 4 เดือน และสัญญา
เพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) คือ 11 ปี 6 เดือน นับจากวันสิ้นสุด
ระยะเวลาของสัญญาฉบับแก้ไข ในส่วนของการปรับขึ้นค่าผ่านทางเป็นแบบคงที่ทุกระยะเวลา
10 ปี นับจากวันที่ 1 กันยายน 2561 ตามอัตราที่ระบุในสัญญา

- ก.2 โครงการทางพิเศษประจิมรัถยา ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก
กรุงเทพมหานครในการดำเนินการลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและ
บำรุงรักษา

บริษัทฯในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ
และบำรุงรักษาทางพิเศษประจิมรัถยา รวมทั้งเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตลอด
อายุสัมปทาน โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 บริษัทฯมีสิทธิ
ในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นที่เกี่ยวข้องตลอดอายุสัมปทาน ทั้งนี้บริษัทฯ
ตกลงแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่ กทพ. ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน

โครงการทางพิเศษประจิมรัถยาเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559

- ก.3 โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในการ
ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนของบริษัทย่อย

บริษัทย่อยในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ
รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยมี
ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 โดยกทพ. เป็นผู้มิตสิทธิในการจัดเก็บ
รายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางดังกล่าวตามอัตราที่กำหนดใน
สัญญาให้แก่บริษัทย่อยตลอดอายุสัมปทาน นอกจากนี้บริษัทย่อยมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยาย
กำหนดเวลาของสัญญาสัมปทานไปได้อีก 2 ช่วง ช่วงละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและ
เงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย

เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัทชื่อย่อและกทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนสาย บางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) โดยบริษัทชื่อย่อได้รับการขยายระยะเวลาสิ้นสุดของสัญญา จากเดิมที่จะสิ้นสุดในวันที่ 26 กันยายน 2569 ออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทั้งนี้บริษัท ชื่อย่อยังคงมีสิทธิในการขอเจรจาต่อขยายระยะเวลาการให้บริการตามสัญญาให้ครบตามที่ระบุ ในสัญญาเดิม ซึ่งระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิของสัญญาเดิม คือ 10 ปี 11 เดือน นับจากวันสิ้นสุด ระยะเวลาของสัญญฉบับแก้ไข ในส่วนของการปรับขึ้นค่าผ่านทางเป็นแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี นับจากวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 ตามอัตราที่ระบุในสัญญา

ข. ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทฯได้รับสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

ข.1 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน”)

บริษัทฯในฐานะผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสาย สีน้ำเงินช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) ภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เป็นผู้ลงทุนในอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า พร้อมทั้งเป็นผู้ให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าเป็นเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547

เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กับรฟม. มีระยะเวลาประมาณ 33 ปี ตามหลักเกณฑ์ Build, Transfer and Operate โครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานี หัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานี หัวลำโพง-สถานีหลักสอง และช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ)

สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังได้ระบุว่าสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า มหานครสายเฉลิมรัชมงคล ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินนี้ โดยให้มีผลบังคับใช้ต่อไปจนกว่าจะครบระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า มหานครสายเฉลิมรัชมงคล เฉพาะสิทธิหน้าที่และข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร อัตรา ค่าโดยสาร และการจ่ายเงินตอบแทนให้แก่รฟม.

บริษัทฯในฐานะผู้รับสัมปทานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีหน้าที่ใน การดำเนินการจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย (สัญญาระยะที่ 1 มีระยะเวลา 36 เดือน) และดำเนินการให้บริการโครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) (สัญญาระยะที่ 2 มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ ทั้งสาย) บริษัทฯมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในรายได้จากการให้บริการพัฒนา

เชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน ทั้งนี้บริษัทฯเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดอายุสัมปทาน และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ผลประโยชน์แก่กรม. ตามจำนวนที่ได้ตกลงกันในสัญญา

บริษัทมีหน้าที่ทยอยเปิดดำเนินการให้บริการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานี หลักสอง ภายในระยะเวลา 30 เดือน และช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายในระยะเวลา 36 เดือน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายได้เปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์ครบทั้ง 3 ช่วงอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้การเดินรถใน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินต่อเนื่องเป็น โครงข่ายเดียวกัน (Through operation) และเป็นการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ ทั้งสายตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน โดยสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย (30 มีนาคม 2563)

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

บริษัทในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า โดยกรม.เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนจากรม.เป็น 2 ระยะ ซึ่งประกอบด้วย ค่างานระบบรถไฟฟ้า (สัญญาระยะที่ 1) และค่าจ้างงานบริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า (สัญญาระยะที่ 2) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

สัญญาระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯเป็นผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 1 พร้อมดอกเบี้ยเป็นจำนวนรวม 20,011 ล้านบาท ซึ่งกรม.จะจ่ายชำระค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นรายเดือนภายในระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯได้ส่งมอบอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาระยะที่ 1 ให้แก่กรม. และบันทึกค่าตอบแทนที่จะได้รับจากรม.ทั้งหมดในบัญชีลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 10

สัญญาระยะที่ 2 การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้า รวมถึงจัดให้มีการซ่อมบำรุงและการปรับปรุงอุปกรณ์และวัสดุต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบ นับจากวันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน และบริษัทฯ ต้องส่งคืนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบให้แก่ รฟม. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา โดยบริษัทฯ จะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 2 นี้ จากรฟม. เป็นรายเดือนจนถึงสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน (3 กันยายน 2586) เป็นจำนวนรวมประมาณ 57,208 ล้านบาท (ไม่รวมการปรับปรุงเนื่องจากเงินเฟ้อและการปรับปรุงเนื่องจากอัตราค่าไฟฟ้า)

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมจากรฟม. และในวันเดียวกันนี้ รฟม. ได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมอย่างเป็นทางการ

- ก. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ประกอบด้วย การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561 บริษัทฯ และบริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (บริษัทย่อย) ได้ตกลงยกเลิกสัญญาแก้ไขและแทนที่สัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ลงวันที่ 11 มีนาคม 2558 และยกเลิกสัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ในการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display: PID) ลงวันที่ 1 มกราคม 2553 ที่บริษัทฯ ได้ให้สิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลและบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูล (PID) ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลให้กับบริษัทย่อย โดยบริษัทย่อยมีสิทธิได้รับรายได้ค่าบริการพัฒนาเชิงพาณิชย์และแบ่งส่วนแบ่งรายได้ให้กับบริษัทฯ ตามอัตราที่กำหนดในสัญญาดังกล่าว และในวันเดียวกันนี้บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาว่าจ้างผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) กับบริษัทย่อย โดยบริษัทฯ ได้ให้บริษัทย่อยเป็นผู้แทนบริษัทฯ ในการดำเนินการบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ รวมทั้งดำเนินการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (PID) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินโดยให้มีระยะเวลาสิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2572 บริษัทฯ จะจ่ายค่าบริการให้แก่บริษัทย่อยตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

- 2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทย

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่ละได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

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

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น	
			2565 (ร้อยละ)	2564 (ร้อยละ)
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	ดำเนินงานและบริหาร โครงการ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	ไทย	99.99	99.99
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	บริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ในโครงการรถไฟฟ้าและทางพิเศษ	ไทย	99.67	99.67

- ข) บริษัทจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- จ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการโดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้มีการถือปฏิบัติตามข้อยกเว้นชั่วคราวตามการปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง สัญญาประกันภัย และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า สำหรับรายการที่ได้รับผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง ซึ่งรวมถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงกระแสเงินสดตามสัญญา หรือความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงไปใช้อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงอื่นแทน

การนำข้อยกเว้นชั่วคราวดังกล่าวมาถือปฏิบัติไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่าการปรับปรุงมาตรฐานนี้จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

ก) การรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการเสร็จสิ้น

ข) การรับรู้ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามเกณฑ์คงค้าง

ค) การรับรู้รายได้ค่าโดยสาร

รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารและเหรียญโดยสารจะถูกบันทึกเป็นรายได้เมื่อมีการให้บริการแก่ผู้โดยสารเสร็จสิ้น โดยเงินรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารประเภทสะสมมูลค่าที่ยังไม่ได้รับรู้รายได้จะบันทึกเป็นรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าซึ่งแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

ง) การรับรู้รายได้จากการให้บริการเดินรถ

รายได้จากการให้บริการเดินรถรับรู้ตลอดช่วงเวลาให้บริการ โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นไปตามอัตราค่าบริการที่กำหนดในสัญญา

จ) การรับรู้รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จะถือเป็นรายได้ตลอดช่วงเวลาให้บริการ

ฉ) การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่ายอื่น

รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

รายได้ดอกเบี้ยจากลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานจะรับรู้ตลอดระยะเวลาการผ่อนชำระตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยรับรู้ในวันที่ถึงกำหนดชำระค่างวดไม่ว่าจะเก็บเงินได้หรือไม่ โดยแสดงอยู่ภายใต้ดอกเบี้ยรับในส่วนของการขาดทุน

ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

ค่าใช้จ่ายอื่น

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

4.4 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

บริษัทบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้น บริษัทจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินรอการขาย

บริษัทรับรู้ผลต่างระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ในส่วนของการขายหรือขาดทุนในปีที่ตัดรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนออกจากบัญชี

4.5 อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

อาคารและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	5 ปี, 20 ปี
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และเครื่องใช้สำนักงาน	3 - 5 ปี
ยานพาหนะ	5 - 15, 30 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน โดยไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง

กลุ่มบริษัทคัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อกกลุ่มบริษัทคัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.6 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีจำนวนผลผลิตตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สิทธิในการใช้ประโยชน์สุทธิ x อัตราส่วนปริมาณรถที่ให้บริการสำหรับปี

อัตราส่วนปริมาณรถที่ให้บริการสำหรับปี =
$$\frac{\text{ปริมาณรถที่ให้บริการจริงสำหรับปี}}{(\text{ปริมาณรถที่ให้บริการจริงสำหรับปี} + \text{ประมาณการปริมาณรถที่ให้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน})}$$

อุปกรณ์งานปรับปรุงทางด่วนที่ซื้อในระหว่างอายุสัมปทานและมีอายุการใช้งานจำกัด ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณหรืออายุสัมปทานที่เหลืออยู่ แล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่าดังนี้

อุปกรณ์ระบบเก็บเงินค่าผ่านทางและระบบควบคุมการจราจร 7 ปี และตามอายุสัมปทาน

อุปกรณ์อื่น ๆ 5 - 15 ปี และตามอายุสัมปทาน

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุนโดยไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายงานระหว่างก่อสร้าง

4.7 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการจัดการและค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าที่ซื้อระหว่างอายุสัมปทาน ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นสินทรัพย์และจะตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ ดังนี้

อุปกรณ์งานระบบรดไฟฟ้า

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรดไฟฟ้าสายสินน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบรดไฟฟ้า ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีจำนวนผลผลิต ตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานสุทธิ x อัตราส่วนผู้โดยสารที่ใช้บริการสำหรับปี

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

อุปกรณ์งานระบบอื่นๆ

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรดไฟฟ้าสายสินน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบอื่นๆ เช่น อุปกรณ์สถานี ส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี อุปกรณ์โฆษณา เป็นต้น ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่ให้เช่าบริเวณสถานี 5 - 15 ปี และตามอายุสัมปทาน

อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม 5 ปี และตามอายุสัมปทาน

อุปกรณ์ระบบโฆษณา 5 - 7 ปี

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับอุปกรณ์งานระบบระหว่างการติดตั้ง

4.8 ต้นทุนโครงการรดไฟฟ้าสายคลองรัชชธรรมและค่าตัดจำหน่าย

ต้นทุนโครงการรดไฟฟ้าสายคลองรัชชธรรมแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการค้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี) ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการรดไฟฟ้าสายคลองรัชชธรรมคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัมปทาน

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับต้นทุนโครงการระหว่างการติดตั้ง

4.9 ค่าตอบแทนโครงการรดไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า

บริษัทฯ บันทึกค่าตอบแทนโครงการรดไฟฟ้าสายสินน้ำเงินเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในแต่ละปีตามอัตราส่วนประมาณการค่าตอบแทนจ่ายกับประมาณการรายได้รับตามโครงการรดไฟฟ้าสายสินน้ำเงินตลอดอายุสัมปทาน ส่วนค่าระหว่างค่าตอบแทนโครงการรดไฟฟ้าสายสินน้ำเงินที่บริษัทฯ นำส่งให้เกรฟม. และค่าตอบแทนโครงการรดไฟฟ้าสายสินน้ำเงินที่บริษัทฯ บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในแต่ละปีจะถูกบันทึกไว้ในบัญชีค่าตอบแทนโครงการรดไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้าในงบแสดงฐานะการเงิน

บริษัทจะทำการทบทวนอัตราส่วนประมาณการค่าตอบแทนจ่ายกับประมาณการรายได้รับตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

4.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นและค่าตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรกสินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด คือ คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ ซึ่งมีอายุการให้ประโยชน์ 3 ปี 5 ปี และ 10 ปี

4.11 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทใช้วิธีบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญา เว้นแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ประมาณการต้นทุนในการรื้อถอนและการขนย้ายสินทรัพย์อ้างอิง หรือการบูรณะสินทรัพย์อ้างอิงหรือสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อ้างอิง และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้คำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า ดังนี้

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	3 - 6 ปี
ยานพาหนะ	1 - 7 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

สัญญาชำระระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.12 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมกลุ่มบริษัท หรือถูกกลุ่มบริษัทควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับกลุ่มบริษัท

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกลุ่มบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

4.13 เงินตราต่างประเทศ

บริษัทฯ แสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.14 การค้ำของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการค้ำของอาคารและอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจค้ำ และจะทำการประเมินการค้ำของค่าความนิยมเป็นรายปี กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการค้ำเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการผลขาดทุนจากการค้ำในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.15 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสม และเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงานโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

4.16 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และกลุ่มบริษัทสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

4.17 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้ง ผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.18 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุนการทำรายการเฉพาะในกรณีที่สินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มียอดคงค้างเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ตราสารทุน)

ณ วันที่รับรู้รายการวันแรก กลุ่มบริษัทสามารถเลือกจัดประเภทเงินลงทุนในตราสารทุนซึ่งไม่ได้ถือไว้เพื่อค่าเป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยไม่สามารถเปลี่ยนการจัดประเภทในภายหลังได้ ทั้งนี้ การจัดประเภทรายการจะพิจารณาเป็นรายตราสาร

ผลกำไรและขาดทุนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของสินทรัพย์ทางการเงินนี้จะไม่สามารถโอนไปรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนได้ในภายหลัง

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นรายได้อื่นในส่วนของกำไรหรือขาดทุน เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการได้รับคืนของต้นทุนการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินอย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการนั้นในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

นอกจากนี้ เงินลงทุนในตราหุ้นที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไม่มีข้อกำหนดให้ประเมินการด้อยค่า

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน จะแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงส่วนลดหรือส่วนเกินมูลค่า รวมถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแสเงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญากับกระแสเงินสดทั้งหมดที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การ

รับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทพิจารณาว่าความเสี่ยงด้านเครดิตจะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อมีการค้างชำระการจ่ายเงินตามสัญญาเกินกว่า 30 วัน และพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินนั้นมีการด้อยค่าด้านเครดิตหรือมีการผิดสัญญา เมื่อมีการค้างชำระการจ่ายเงินตามสัญญาเกินกว่า 90 วัน อย่างไรก็ตาม ในบางกรณี กลุ่มบริษัทอาจพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินนั้นมีการเพิ่มขึ้นของความเสี่ยงด้านเครดิตอย่างมีนัยสำคัญและมีการผิดสัญญา โดยพิจารณาจากข้อมูลภายในหรือข้อมูลภายนอกอื่น เช่น อันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตของผู้ออกตราสาร

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า

การคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นข้างต้นอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

4.19 ตราสารอนุพันธ์ และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

บริษัทฯ ใช้ตราสารอนุพันธ์ประเภทสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย และอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ย ตามลำดับ

บริษัทฯ รับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังซึ่งรวมถึงดอกเบี้ยรับในส่วนของการกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บริษัทฯ แสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

บริษัทฯ แสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

เพื่อวัตถุประสงค์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง บริษัทฯ จัดประเภทของการป้องกันความเสี่ยง ดังนี้

- การป้องกันความเสี่ยงในมูลค่ายุติธรรม ในกรณีที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชี หรือสัญญาผูกมัดที่ยังไม่ได้รับรู้
- การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ในกรณีที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากผันผวนของกระแสเงินสด ซึ่งเกิดจากความเสี่ยงเฉพาะของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชีหรือรายการที่คาดการณ์ไว้ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง บริษัทฯ ต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่บริษัทฯ ใช้ในการประเมินประสิทธิผลของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิผล และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริงและปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

บริษัทฯ บันทึกการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงทุกข้อ ดังนี้

การป้องกันความเสี่ยงในมูลค่ายุติธรรม

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ส่วนการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่ป้องกัน จะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น พร้อมกับรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในมูลค่ายุติธรรมที่เกี่ยวข้องกับรายการที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย การปรับปรุงมูลค่าตามบัญชีของรายการนั้นจะถูกตัดจำหน่ายเข้าส่วนของกำไรหรือขาดทุนตลอดระยะเวลาที่เหลืออยู่ของการป้องกันความเสี่ยงด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ การตัดจำหน่ายนั้นอาจเริ่มต้นทันทีที่มีการปรับปรุงเกิดขึ้น หรือก่อนที่จะยุติการปรับปรุงการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง หากมีการตัดรายการของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น บริษัทจะรับรู้ส่วนของมูลค่ายุติธรรมที่ยังไม่ได้ตัดจำหน่ายเข้าส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

เมื่อมีการกำหนดสัญญาผูกมัดซึ่งยังไม่ได้รับรู้ให้เป็นรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง บริษัทจะรับรู้ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมในภายหลังของสัญญาผูกมัดสำหรับความเสี่ยงที่ป้องกันเป็นสินทรัพย์หรือหนี้สิน พร้อมกับรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกี่ยวข้องในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

บริษัทจะรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลเป็นสำรอง สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลเข้าส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด จะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสัมบูรณ์ของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กิจกรรมจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรกหรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่น ๆ กิจกรรมจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกิจการคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง บริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

4.20 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

- ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง
 - ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม
 - ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น
- ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลาการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

สัญญาเช่า

การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่าโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมิใช่ระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

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

ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯ พิจารณาการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย โดยฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากเงินลงทุนนั้น รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ และต้องทำการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้นๆ ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวข้องกับสินทรัพย์นั้นๆ

ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว ฝ่ายบริหารต้องประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน โดยถือพื้นฐานประมาณการปริมาณรถที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระและทำการปรับปรุงโดยการเปรียบเทียบกับปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจแตกต่างไปจากประมาณการขึ้นอยู่กับ การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจร

ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน โดยต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ เช่น แบบจำลองจราจร โครงข่ายรถไฟฟ้า ค่าน้ำมันเฉลี่ยและโครงสร้างค่าโดยสาร เป็นต้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจะต้องพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินหากมีข้อบ่งชี้ และบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้นๆ

ในการทดสอบการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์หรือหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ ทั้งนี้ กระแสเงินสดประมาณการบนพื้นฐานของข้อมูลการดำเนินงาน

ที่มีอยู่ ณ ปัจจุบัน ซึ่งฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับข้อสมมติเกี่ยวกับจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุสัมปทาน รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์หรือหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดนั้น โดยประมาณการกระแสเงินสดดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงได้เนื่องจากพฤติกรรมการใช้ระบบขนส่งมวลชนของผู้บริโภคในอนาคต ภาวะการแข่งขัน การเปลี่ยนแปลงของอัตราค่าโดยสาร โครงสร้างต้นทุน การเปลี่ยนแปลงของอัตราคิดลด ภาวะอุตสาหกรรมและภาวะตลาดที่เกี่ยวข้อง

สินทรัพย์ภายในเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภายในเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภายในเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาระ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

6. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ

ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันในช่วงปีสามารถสรุปได้ดังนี้

รายชื่อกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน)	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่
การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	ผู้ถือหุ้น
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีกรรมกร่วมกัน
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีกรรมกร่วมกัน
บริษัท ทีดินบางปะอิน จำกัด	บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน โดยมีกรรมกร่วมกัน

รายการธุรกิจที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2565	2564	2565	2564	
<u>รายการธุรกิจกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่</u>					
ค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการรถไฟฟ้า	76	137	76	137	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายสำหรับงานปรับปรุงระบบทางด่วน	845	827	828	758	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมระบบทางด่วนและซ่อมบำรุงโยธา	710	338	710	338	ราคาตามสัญญา
ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน	9	9	-	-	ราคาตามสัญญา
<u>รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย</u>					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	4	3	ราคาตามสัญญา
รายได้ค่าบริการและซ่อมบำรุงโครงการ	-	-	773	228	ราคาตามสัญญา
ค่าตอบแทนจ่ายการบริหารงานพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	240	240	ราคาตามสัญญา
ซื้อขายพาหนะ	-	-	7	-	ตามที่ตกลงร่วมกัน
<u>รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน</u>					
รายได้ดอกเบี้ยรับค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	176	218	176	218	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนดต่อปี
เงินปันผลรับ	552	492	552	492	ตามที่ประกาศจ่าย
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	18	10	-	-	ตามที่ตกลงร่วมกัน
ค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	394	203	394	203	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	27	18	27	18	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าภาษีโรงเรือน	17	3	17	3	ตามอัตราที่เรียกเก็บโดยกรุงเทพมหานคร
ค่าสาธารณูปโภค	2	2	2	2	ราคาตามสัญญา

ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น (หมายเหตุ 9)				
ลูกหนี้การค้า				
บริษัทย่อย	-	-	311	148
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	220,806	183,672	220,806	183,672
รวม	220,806	183,672	221,117	183,820
ลูกหนี้อื่น				
บริษัทย่อย	-	-	51,870	20,330
รายได้ค้างรับ				
บริษัทย่อย	-	-	144,140	72
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	207,605	172,386	207,605	172,386
รวม	207,605	172,386	351,745	172,458
เงินประกันจ่ายการใช้พื้นที่				
ผู้ถือหุ้นใหญ่	1,914	1,914	-	-
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ				
ผู้ถือหุ้นใหญ่	-	37,611	-	35,036
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน (หมายเหตุ 10)				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	5,911,365	7,561,049	5,911,365	7,561,049
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	12,400,551	9,775,518	12,400,551	9,775,518
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น (หมายเหตุ 19)				
บริษัทย่อย	-	-	23,779	21,443
ผู้ถือหุ้นใหญ่	384,664	85,757	384,563	79,667
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	281,515	234,429	281,511	234,425
รวม	666,179	320,186	689,853	335,535
เงินประกันผลงาน				
ผู้ถือหุ้นใหญ่	87,354	87,990	87,354	84,862
เงินประกันรับการใช้พื้นที่				
บริษัทย่อย	-	-	723	723
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา (หมายเหตุ 22)				
บริษัทย่อย	-	-	8,119	9,369

เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ยอดคงค้างของเงินให้กู้ยืมระยะยาวระหว่างบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 และการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินให้กู้ยืมดังกล่าวซึ่งแสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)				
เงินให้กู้ยืม	ลักษณะความสัมพันธ์	ยอดคงเหลือ	เพิ่มขึ้น	ยอดคงเหลือ
		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	ระหว่างปี	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย	-	300,000	300,000

เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวกำหนดวงเงินกู้เท่ากับ 2,000 ล้านบาท มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเท่ากับ FDR บวกส่วนต่างที่กำหนดต่อปี และครบกำหนดชำระคืนภายในวันที่ 30 ธันวาคม 2573

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ผลประโยชน์ระยะสั้น	87,306	106,457	72,460	90,435
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	4,038	7,300	3,147	6,448
รวม	91,344	113,757	75,607	96,883

7. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินสด	41,219	39,732	38,070	36,435
เงินฝากธนาคาร	1,746,617	1,091,636	1,372,876	559,539
รวม	1,787,836	1,131,368	1,410,946	595,974

บริษัทฯ ได้จำนำบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (หมายเหตุ 10) และบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไว้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมของบริษัทฯ รวมทั้งโอนสิทธิในการหักหรือถอนเงินฝากบนบัญชีดังกล่าวเพื่อชำระหนี้เงินกู้และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 20

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯมียอดคงเหลือของบัญชีดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1.46 ล้านบาท (2564: 1.27 ล้านบาท)

8. เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า

เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าเป็นบัญชีเงินฝากธนาคารที่บริษัทฯต้องดำรงไว้ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทยที่บังคับใช้กับผู้ประกอบธุรกิจบัตรเครดิตอิเล็กทรอนิกส์ และบริษัทฯไม่สามารถนำไปใช้สำหรับวัตถุประสงค์อื่น นอกจากใช้ชำระค่าโดยสารเท่านั้น

9. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
<u>ลูกหนี้การค้า</u>				
ลูกหนี้การค้า				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	220,806	183,672	221,117	183,820
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	166,759	112,043	130,763	93,550
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(1,907)	(3,199)	(1,751)	(2,696)
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	385,658	292,516	350,129	274,674
<u>ลูกหนี้อื่น</u>				
ลูกหนี้อื่น				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	-	-	51,870	20,330
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	2,761	2,263	2,157	1,934
รายได้ค้างรับ				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	207,605	172,386	351,745	172,458
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	51,968	6,087	44,127	5,439
รวมลูกหนี้อื่น	262,334	180,736	449,899	200,161
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	647,992	473,252	800,028	474,835

ยอดคงเหลือของลูกหนี้การค้าของกลุ่มบริษัทโดยส่วนใหญ่ยังไม่ถึงกำหนดชำระหรือค้างชำระไม่เกิน 3 เดือน ลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้คงค้างเกินวันที่ถึงกำหนดชำระมากกว่า 1 ปี ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีจำนวนประมาณ 0.6 ล้านบาท (2564: งบการเงินรวม 1.1 ล้านบาท งบการเงินเฉพาะกิจการ: 0.8 ล้านบาท)

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดคงเหลือต้นปี	3,199	390	2,696	390
สำรองผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	2,809	-	2,306
โอนกลับสำรองผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(1,020)	-	(945)	-
ตัดจำหน่าย	(272)	-	-	-
ยอดคงเหลือปลายปี	1,907	3,199	1,751	2,696

10. ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี	7,561,049	9,210,732
รับชำระ	(1,649,684)	(1,649,683)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี	5,911,365	7,561,049
หมุนเวียน	1,649,683	1,649,683
ไม่หมุนเวียน	4,261,682	5,911,366
รวมลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	5,911,365	7,561,049

ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเป็นลูกหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมระยะที่ 1 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 1 ข.2 ซึ่งรฟม. จะทยอยจ่ายชำระค่างานเป็นรายเดือนให้แก่บริษัทฯ พร้อมดอกเบี้ยภายในปี 2569 บริษัทฯ ได้โอนสิทธิในการรับเงินจากลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานไปให้แก่ผู้ให้สินเชื่อเพื่อใช้ในการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 20 รายละเอียดเงินกู้ยืมข้อ 20.1 และ 20.2

รายได้ดอกเบี้ยรับค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีจำนวนรวม 176 ล้านบาท (2564: 218 ล้านบาท)

11. สินทรัพย์ทางการเงินอื่น

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
<u>สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย</u>		
- บัตรเงินฝาก	350,000	-
รวม	350,000	-
<u>สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</u>		
<u>ผ่านกำไรหรือขาดทุน</u>		
- หน่วยลงทุน	596,995	765,671
รวม	596,995	765,671
<u>ตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</u>		
<u>ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</u>		
ตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน		
- บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	6,235,547	7,148,954
- บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	6,632,100	8,326,970
ตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน		
- บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด	434,000	434,000
รวม	13,301,647	15,909,924
<u>ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ใน</u>		
<u>การป้องกันความเสี่ยง</u>		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	117,168	-
รวม	117,168	-
รวมสินทรัพย์ทางการเงินอื่น - สุทธิ	14,365,810	16,675,595
หมุนเวียน	946,995	765,671
ไม่หมุนเวียน	13,418,815	15,909,924
รวมสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	14,365,810	16,675,595

ตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ได้แก่ เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนและเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน ซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาว่าเป็นการลงทุนในเชิงกลยุทธ์

บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)

ในระหว่างปี 2565 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นสามัญของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวนรวม 62 ล้านหุ้น รวมเป็นเงินจำนวน 334 ล้านบาท โดยมีกำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนสุทธิจากภาษีเงินได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมเป็นจำนวนเงิน 70 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 152 ล้านบาท) ภายหลังการจำหน่ายเงินลงทุนทำให้สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 17.59 เป็นร้อยละ 16.82

12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

รายละเอียดของเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		(หน่วย: ล้านบาท)	
							ราคาทุน	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
					(ร้อยละ)			
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	6,000	6,000	5,250	5,250	99.99	99.99	2,604	2,604
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	254	254	254	254	99.67	99.67	630	630
รวมราคาทุน							3,234	3,234
ค่าเผื่อการด้อยค่า							(2,466)	(2,466)
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ							768	768

ในเดือนพฤษภาคม 2564 บริษัทฯได้เข้าซื้อหุ้นสามัญของบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) จำนวน 2.3 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.15 ของหุ้นทั้งหมดของ BMN จากผู้ถือหุ้นเดิมในราคารวม 123 ล้านบาท ภายหลังการเข้าซื้อหุ้นดังกล่าวทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯเพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 90.52 เป็นสัดส่วนร้อยละ 99.67

รายการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ซึ่งแสดงอยู่ในงบการเงินรวมมีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)
ราคาซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	123,150
หัก: ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยที่ถูกปรับปรุง	(41,745)
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	81,405

13. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนซึ่งเป็นที่ดินที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 346 ล้านบาท (2564: 321 ล้านบาท)

มูลค่ายุติธรรมประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์ราคาตลาด

14. อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และ เครื่องใช้ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ ระหว่างติดตั้ง	รวม
ราคาทุน					
1 มกราคม 2564	92,998	258,636	467,504	68,464	887,602
ซื้อเพิ่ม	17,621	6,476	41,431	22,875	88,403
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(978)	(41,796)	-	(42,774)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	6,616	2,037	7,553	(20,981)	(4,775)
31 ธันวาคม 2564	117,235	266,171	474,692	70,358	928,456
ซื้อเพิ่ม	752	8,173	18,663	2,552	30,140
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(8,954)	(21,129)	-	(30,083)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	65,305	-	4,579	(66,997)	2,887
31 ธันวาคม 2565	183,292	265,390	476,805	5,913	931,400
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
1 มกราคม 2564	65,764	194,887	247,673	-	508,324
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	10,720	24,747	41,737	-	77,204
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(940)	(40,057)	-	(40,997)
จัดประเภทใหม่	-	(60)	-	-	(60)
31 ธันวาคม 2564	76,484	218,634	249,353	-	544,471
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	24,502	16,848	34,716	-	76,066
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(8,929)	(20,450)	-	(29,379)
จัดประเภทใหม่	-	-	2,310	-	2,310
31 ธันวาคม 2565	100,986	226,553	265,929	-	593,468
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ					
31 ธันวาคม 2564	40,751	47,537	225,339	70,358	383,985
31 ธันวาคม 2565	82,306	38,837	210,876	5,913	337,932
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี					
2564 (45 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					77,204
2565 (39 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					76,066

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และ เครื่องใช้ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ ระหว่างติดตั้ง	รวม
ราคาทุน					
1 มกราคม 2564	62,436	199,164	457,689	63,749	783,038
ซื้อเพิ่ม	17,396	3,283	38,920	21,183	80,782
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(945)	(41,796)	-	(42,741)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	6,616	2,037	7,553	(16,266)	(60)
31 ธันวาคม 2564	86,448	203,539	462,366	68,666	821,019
ซื้อเพิ่ม	582	7,507	25,328	2,446	35,863
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(8,839)	(18,257)	-	(27,096)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	65,305	-	2,887	(65,305)	2,887
31 ธันวาคม 2565	152,335	202,207	472,324	5,807	832,673
ค่าเสื่อมราคาสะสม					
1 มกราคม 2564	50,905	143,635	241,799	-	436,339
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	6,746	18,049	40,746	-	65,541
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(936)	(40,057)	-	(40,993)
จัดประเภทใหม่	-	(60)	-	-	(60)
31 ธันวาคม 2564	57,651	160,688	242,488	-	460,827
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	21,908	15,055	34,533	-	71,496
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(8,839)	(17,883)	-	(26,722)
จัดประเภทใหม่	-	-	2,310	-	2,310
31 ธันวาคม 2565	79,559	166,904	261,448	-	507,911
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ					
31 ธันวาคม 2564	28,797	42,851	219,878	68,666	360,192
31 ธันวาคม 2565	72,776	35,303	210,876	5,807	324,762
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี					
2564 (37 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					65,541
2565 (35 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					71,496

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีส่วนปรับปรุงสำนักงานและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินรวม 386 ล้านบาท (2564: 364 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทฯจำนวน 315 ล้านบาท (2564: 284 ล้านบาท)

15. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	สิทธิในการใช้ประโยชน์		
	บนงานก่อสร้าง ทางด่วนที่เสร็จแล้ว	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
ราคาทุน			
1 มกราคม 2564	86,969,996	691,283	87,661,279
ซื้อเพิ่ม	118,124	782,517	900,641
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	191,300	(186,780)	4,520
31 ธันวาคม 2564	87,279,420	1,287,020	88,566,440
ซื้อเพิ่ม	324,404	548,345	872,749
โอนเข้า (ออก)	1,287,020	(1,287,020)	-
31 ธันวาคม 2565	88,890,844	548,345	89,439,189
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2564	55,959,758	-	55,959,758
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	686,151	-	686,151
31 ธันวาคม 2564	56,645,909	-	56,645,909
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	933,228	-	933,228
31 ธันวาคม 2565	57,579,137	-	57,579,137
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2564	30,633,511	1,287,020	31,920,531
31 ธันวาคม 2565	31,311,707	548,345	31,860,052
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2564			686,151
2565			933,228

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	สิทธิในการใช้ประโยชน์		
	บนงานก่อสร้าง ทางด่วนที่เสร็จแล้ว	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
ราคาทุน			
1 มกราคม 2564	74,120,276	690,903	74,811,179
ซื้อเพิ่ม	92,741	688,294	781,035
โอนเข้า (ออก)	190,920	(190,920)	-
31 ธันวาคม 2564	74,403,937	1,188,277	75,592,214
ซื้อเพิ่ม	211,590	373,202	584,792
โอนเข้า (ออก)	1,188,277	(1,188,277)	-
31 ธันวาคม 2565	75,803,804	373,202	76,177,006
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2564	47,845,912	-	47,845,912
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	504,627	-	504,627
31 ธันวาคม 2564	48,350,539	-	48,350,539
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	703,339	-	703,339
31 ธันวาคม 2565	49,053,878	-	49,053,878
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2564	26,053,398	1,188,277	27,241,675
31 ธันวาคม 2565	26,749,926	373,202	27,123,128
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2564			504,627
2565			703,339

16. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(หน่วย: พันบาท)

รายการ	งบการเงินรวม		
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน		
	งานระหว่างติดตั้ง	รวม	
ราคาทุน			
1 มกราคม 2564	47,960,660	1,512,545	49,473,205
ซื้อเพิ่ม	160,306	770,489	930,795
ตัดจำหน่าย	-	(642)	(642)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	1,747	(1,552)	195
31 ธันวาคม 2564	48,122,713	2,280,840	50,403,553
ซื้อเพิ่ม	322,428	23,224	345,652
ตัดจำหน่าย	(7,781)	-	(7,781)
โอนเข้า (ออก)	2,273,850	(2,273,850)	-
31 ธันวาคม 2565	50,711,210	30,214	50,741,424
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2564	4,789,486	-	4,789,486
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	245,444	-	245,444
31 ธันวาคม 2564	5,034,930	-	5,034,930
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	467,773	-	467,773
ตัดจำหน่าย	(7,157)	-	(7,157)
31 ธันวาคม 2565	5,495,546	-	5,495,546
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2564	43,087,783	2,280,840	45,368,623
31 ธันวาคม 2565	45,215,664	30,214	45,245,878
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2564			245,444
2565			467,773

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้		
	สัญญาสัมปทานโครงการ		
	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	งานระหว่างติดตั้ง	รวม
ราคาทุน			
1 มกราคม 2564	47,288,819	1,511,461	48,800,280
ซื้อเพิ่ม	146,607	769,529	916,136
โอนเข้า (ออก)	1,487	(1,487)	-
31 ธันวาคม 2564	47,436,913	2,279,503	49,716,416
ซื้อเพิ่ม	306,386	7,119	313,505
โอนเข้า (ออก)	2,272,890	(2,272,890)	-
31 ธันวาคม 2565	50,016,189	13,732	50,029,921
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2564	4,423,281	-	4,423,281
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	197,331	-	197,331
31 ธันวาคม 2564	4,620,612	-	4,620,612
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	419,933	-	419,933
31 ธันวาคม 2565	5,040,545	-	5,040,545
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2564	42,816,301	2,279,503	45,095,804
31 ธันวาคม 2565	44,975,644	13,732	44,989,376
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2564			197,331
2565			419,933

17. ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้า		
	สายฉลองรัชธรรม	งานระหว่างติดตั้ง	รวม
ราคาทุน			
1 มกราคม 2564	703,300	70,060	773,360
ซื้อเพิ่ม	-	77,701	77,701
ลดลง	(1)	(33,644)	(33,645)
โอนเข้า (ออก)	36,416	(36,416)	-
31 ธันวาคม 2564	739,715	77,701	817,416
ซื้อเพิ่ม	7,898	1,322	9,220
โอนเข้า (ออก)	77,701	(77,701)	-
31 ธันวาคม 2565	825,314	1,322	826,636
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2564	112,924	-	112,924
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	27,739	-	27,739
31 ธันวาคม 2564	140,663	-	140,663
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	29,295	-	29,295
31 ธันวาคม 2565	169,958	-	169,958
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2564	599,052	77,701	676,753
31 ธันวาคม 2565	655,356	1,322	656,678
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2564			27,739
2565			29,295

18. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นที่เป็นคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ราคาทุน	223,484	223,484	209,262	209,262
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(189,536)	(175,133)	(175,830)	(163,586)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	33,948	48,351	33,432	45,676

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นสำหรับปี 2565 และ 2564 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
มูลค่าตามบัญชีต้นปี	48,351	63,165	45,676	58,266
ซื้อเพิ่ม	-	11,553	-	11,532
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(14,403)	(26,367)	(12,244)	(24,122)
มูลค่าตามบัญชีปลายปี	33,948	48,351	33,432	45,676

19. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	586,698	305,189	608,899	320,538
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	293,037	370,747	279,201	354,761
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	79,481	14,997	80,954	14,997
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	535,585	549,428	468,153	482,024
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	251,392	227,327	251,049	226,928
เจ้าหนี้อื่น	16,612	24,725	15,180	23,290
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,762,805	1,492,413	1,703,436	1,422,538

20. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

เงินกู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ)	ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้	(หน่วย: พันบาท)			
					งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
					2565	2564	2565	2564
20.1 Tranche A (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	13,557	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าสายคลองรัชชธรรม	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569	1,541,760	7,034,274	1,541,760	7,034,274
20.2 Tranche B (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	62	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าสายคลองรัชชธรรม	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569	3,982,880	32,126	3,982,880	32,126
20.3 เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	14,000	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย	6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสเริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม 2564 ถึงเดือนธันวาคม 2578	13,749,993	13,949,997	13,749,993	13,949,997
20.4 เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	5,000	เพื่อชำระคืนหนี้เดิมและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายงวด 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนเมษายน 2565 ถึงเดือนเมษายน 2569	3,880,000	5,000,000	3,880,000	5,000,000
20.5 เงินกู้ยืมเพื่อความยั่งยืน (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	3,000	เพื่อชำระคืนเงินกู้หรือหุ้นกู้ และเพื่อนำไปใช้ในโครงการที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสังคม	อัตราคงที่	ชำระคืนเป็นรายปี เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2566 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2570	3,000,000	-	3,000,000	-
20.6 เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	3,630	เพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมให้กับบริษัทฯ	6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสภายในเดือนธันวาคม 2568	2,323,200	3,005,640	-	-
รวม	39,249							
หัก : ค่าไรจากสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย					(1,052)	-	(1,052)	-
รวม					28,476,781	29,022,037	26,153,581	26,016,397
หัก: เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(4,173,244)	(3,544,204)	(3,461,764)	(2,861,764)
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดบัญชี					(59,196)	(65,534)	(59,196)	(65,534)
บวก: ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี					465,373	197,113	439,701	186,785
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					24,709,714	25,609,412	23,072,322	23,275,884

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดคงเหลือต้นปี	29,022,037	27,425,978	26,016,397	24,108,158
บวก: กู้เพิ่ม	3,000,000	5,000,000	3,000,000	5,000,000
หัก: จ่ายคืนเงินกู้	(3,544,204)	(3,403,941)	(2,861,764)	(3,091,761)
หัก: กำไรจากสัญญาอัตราแลกเปลี่ยน				
สกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	(1,052)	-	(1,052)	-
ยอดคงเหลือปลายปี	28,476,781	29,022,037	26,153,581	26,016,397

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 20.1 และ 20.2

บริษัทฯ นำบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่างานระบบรถไฟฟ้าสายคลองรัชธรรมตามสัญญา ระยะที่ 1 (หมายเหตุ 10) รวมทั้งโอนสิทธิในการรับเงินค่างานดังกล่าวให้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ เพื่อเป็นหลักประกันในการค้ำประกันเงินกู้ยืม ทั้งนี้ บริษัทฯ มีดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญานี้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวนเงิน 176 ล้านบาท (2564: 218 ล้านบาท)

ภายใต้สัญญากู้ยืมนี้ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 20.3

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมนี้บางส่วน จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทฯ เลือกใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงกับรายการดังกล่าว

บริษัทฯ นำบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์บนระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หมายเหตุ 7) รวมทั้งโอนสิทธิในการรับเงินให้กับผู้ให้สินเชื่อ เพื่อเป็นหลักประกันในการค้ำประกันเงินกู้ยืม

ภายใต้สัญญากู้ยืมนี้ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 20.4

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง และได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมทั้งจำนวน จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทฯ เลือกใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงกับรายการดังกล่าว

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินเชื่อที่กำหนด (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 20.5

บริษัทฯ ได้ทำสัญญากู้ยืมเงินเพื่อความยั่งยืนกับสถาบันการเงินในประเทศแห่งหนึ่งเป็นสกุลเงินบาท หรือสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยวงเงินกู้ยืมเทียบเท่าเงินบาทไม่เกิน 3,000 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยคงที่

ในระหว่างปี บริษัทฯ ได้เบิกเงินกู้ยืมจำนวน 91 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเทียบเท่า 3,000 ล้านบาท และในวันเบิกเงินกู้ยืมนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ยกับสถาบันการเงินเดียวกันจากเงินกู้ยืมระยะยาวสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวสกุลเงินบาทในอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ THOR บวกส่วนต่างที่กำหนด เพื่อป้องกันความเสี่ยงในเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยดังกล่าว โดยบริษัทฯ เลือกใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงกับรายการดังกล่าว

ภายใต้สัญญากู้ยืมนี้ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผลและเงื่อนไขการชำระคืนเงินเชื่อที่กำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น และเงื่อนไขอื่น ๆ ตามที่กำหนดในสัญญา

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 20.6

เงินกู้ยืมนี้เป็นเงินกู้ยืมของบริษัทย่อยแห่งหนึ่ง โดยภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินเชื่อที่กำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

21. หุ้นกู้

หุ้นกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

					(หน่วย: พันบาท)	
					งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
ประเภทหุ้นกู้	อายุหุ้นกู้	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	2565	2564
1. ครั้งที่ 1/2559						
- ลำดับที่ 3	7 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2566	3.00	2,000,000	2,000,000
- ลำดับที่ 4	10 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2569	3.30	3,335,000	3,335,000
- ลำดับที่ 5	12 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2571	3.61	2,750,000	2,750,000
2. ครั้งที่ 2/2559	12 ปี	11 สิงหาคม 2559	24 มิถุนายน 2571	3.61	500,000	500,000
3. ครั้งที่ 3/2559						
- ลำดับที่ 2	9 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2568	3.78	2,500,000	2,500,000
- ลำดับที่ 3	11 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2570	3.95	3,000,000	3,000,000
4. ครั้งที่ 1/2560						
- ลำดับที่ 1	5 ปี	7 กันยายน 2560	7 กันยายน 2565	2.65	-	2,000,000
- ลำดับที่ 2	7 ปี	7 กันยายน 2560	7 กันยายน 2567	3.10	3,000,000	3,000,000
5. ครั้งที่ 1/2561						
- ลำดับที่ 2	5 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2566	2.46	3,500,000	3,500,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2568	3.01	3,500,000	3,500,000
6. ครั้งที่ 1/2562						
- ลำดับที่ 1	3 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2565	2.65	-	1,000,000
- ลำดับที่ 2	5 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2567	3.18	2,000,000	2,000,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2569	3.59	1,000,000	1,000,000
- ลำดับที่ 4	10 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2572	3.84	1,000,000	1,000,000
7. ครั้งที่ 1/2563						
- ลำดับที่ 1	4 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2567	2.88	1,000,000	1,000,000
- ลำดับที่ 2	10 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2573	3.50	1,300,000	1,300,000
- ลำดับที่ 3	12 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2575	3.78	700,000	700,000
8. ครั้งที่ 1/2564						
- ลำดับที่ 1	3 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2567	1.56	2,000,000	2,000,000
- ลำดับที่ 2	5 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2569	2.24	2,000,000	2,000,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2571	2.91	1,000,000	1,000,000
- ลำดับที่ 4	10 ปี	28 เมษายน 2564	28 เมษายน 2574	3.33	1,000,000	1,000,000
9. ครั้งที่ 1/2565						
- ลำดับที่ 1	3 ปี	5 กันยายน 2565	5 กันยายน 2568	2.76	1,000,000	-
- ลำดับที่ 2	5 ปี	5 กันยายน 2565	5 กันยายน 2570	3.33	1,500,000	-
- ลำดับที่ 3	10 ปี	5 กันยายน 2565	5 กันยายน 2575	4.01	1,000,000	-
- ลำดับที่ 4	12 ปี	5 กันยายน 2565	5 กันยายน 2577	4.15	1,000,000	-
รวม					41,585,000	40,085,000
หัก: หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(5,500,000)	(3,000,000)
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี					(25,242)	(26,288)
หัก: ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี					(1,330)	(1,340)
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					36,058,428	37,057,372

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ยอดคงเหลือต้นปี	40,085,000	38,700,000
ออกหุ้นกู้	4,500,000	6,000,000
ไถ่ถอนหุ้นกู้	(3,000,000)	(4,615,000)
ยอดคงเหลือปลายปี	41,585,000	40,085,000

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2565 บริษัทฯ ได้ออกจำหน่ายหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Bond) ครั้งที่ 1/2565 วงเงินรวม 4,500 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับการจ่ายชำระคืนหนี้เดิมและ/หรือเงินลงทุน (Refinance) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

หุ้นกู้ของบริษัทฯ ทั้งหมดเป็นหุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันและไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ (ยกเว้นหุ้นกู้ข้อที่ 6 ถึงข้อที่ 9 ที่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้) โดยมีกำหนดจ่ายชำระดอกเบี้ยทุกหกเดือน ตลอดอายุหุ้นกู้ หุ้นกู้นี้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

22. รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา

บริษัทฯ ได้รับคำตอบแทนการให้สิทธิการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 1 ค. จากบริษัทย่อย เป็นจำนวนเงิน 35 ล้านบาท ณ วันที่ทำสัญญา (1 มกราคม 2553) สิทธิดังกล่าวมีระยะเวลาสิ้นสุดในเดือน กรกฎาคม 2572 ซึ่งบริษัทฯ แสดงเป็นรายการต่างหากในงบแสดงฐานะการเงินภายใต้รายการ “รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา” และตัดจำหน่ายเป็นรายได้ตลอดอายุของสัญญา

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณามีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ยอดคงเหลือต้นปี	9,369	10,618
รับรู้เป็นรายได้ในระหว่างปี	(1,248)	(1,249)
ยอดคงเหลือปลายปี	8,121	9,369
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	(1,249)	(1,249)
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	6,872	8,120

23. สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าทำสัญญาเช่าสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยมีอายุสัญญา ระหว่าง 1 - 7 ปี

ก) สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	32,810	53,704	86,514
เพิ่มขึ้น	116,838	2,433	119,271
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(46,909)	(19,180)	(66,089)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	102,739	36,957	139,696
เพิ่มขึ้น	92,392	8,582	100,974
จัดประเภทใหม่	-	(577)	(577)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(51,161)	(17,336)	(68,497)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	143,970	27,626	171,596

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	8,295	50,139	58,434
เพิ่มขึ้น	35,925	2,433	38,358
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(26,956)	(18,072)	(45,028)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	17,264	34,500	51,764
เพิ่มขึ้น	61,581	8,582	70,163
จัดประเภทใหม่	-	(577)	(577)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(26,955)	(16,228)	(43,183)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	51,890	26,277	78,167

ข) หนี้สินตามสัญญาเช่า

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า	177,487	142,299	81,557	53,064
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(6,347)	(4,890)	(2,513)	(2,061)
รวม	171,140	137,409	79,044	51,003
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(67,764)	(44,749)	(44,010)	(25,374)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	103,376	92,660	35,034	25,629

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดคงเหลือต้นปี	137,409	86,425	51,003	58,512
เพิ่มขึ้น	100,974	119,266	70,163	38,352
ดอกเบี้ยที่รับรู้	3,471	2,764	2,224	2,074
จ่ายค่าเช่า	(70,714)	(67,284)	(44,346)	(47,489)
ผลกระทบจากการปรับลดค่าเช่า	-	(3,762)	-	(446)
ยอดคงเหลือปลายปี	171,140	137,409	79,044	51,003

การวิเคราะห์การครบกำหนดของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าเปิดเผยข้อมูลอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 40 ภายใต้วหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในส่วนของการก่อหนี้หรือขาดทุน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	68,497	66,089	43,183	45,028
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	3,471	2,764	2,224	2,074
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ	17,375	20,369	16,295	19,333

ง) อื่น ๆ

กลุ่มบริษัทมีกระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดของสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 88 ล้านบาท (2564: 88 ล้านบาท) (เฉพาะบริษัทฯ: 61 ล้านบาท 2564: 67 ล้านบาท) ซึ่งรวมถึงกระแสเงินสดจ่ายของสัญญาเช่าระยะสั้น และสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

24. ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	770,896	932,331	744,830	904,696
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	80,321	78,889	75,812	75,075
ต้นทุนดอกเบี้ย	15,528	14,250	15,001	13,603
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก				
คณิตศาสตร์ประกันภัย				
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ				
ด้านประชากรศาสตร์	-	(26,526)	-	(26,167)
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	-	(144,168)	-	(145,518)
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	-	(52,337)	-	(45,316)
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(28,697)	(31,543)	(28,697)	(31,543)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	838,048	770,896	806,946	744,830

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้าเป็นจำนวนประมาณ 12 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 11 ล้านบาท) (2564: จำนวน 18 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 18 ล้านบาท))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 10.91 - 16.42 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 10.91 - 16.42 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
อัตราคิดลด	1.7 - 2.2	1.7 - 2.2	1.7, 2.2	1.7, 2.2
อัตราการขึ้นเงินเดือน	1.0 - 5.0	1.0 - 5.0	1.0, 1.5, 4.0	1.0, 1.5, 4.0
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน (ขึ้นกับช่วงอายุ)	2.0 - 14.0	2.0 - 14.0	2.0 - 6.0	2.0 - 6.0

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	2565			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(72)	85	(69)	81
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	92	(80)	88	(76)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(76)	54	(72)	53

(หน่วย: ล้านบาท)

	2564			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(68)	80	(65)	76
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	77	(67)	74	(64)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(71)	50	(68)	49

25. ดำรงตามกฎหมาย

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

26. รายได้ค่าผ่านทาง

- 26.1 ตามสัญญาการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 1 ก. กลุ่มบริษัทได้ลงนามในสัญญาฉบับแก้ไขทั้งสองสัญญา ซึ่งมีการขยายอายุสัญญาสัมปทานออกไป โดย กทพ. ตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่กลุ่มบริษัทในสัดส่วนดังต่อไปนี้

	กลุ่มบริษัท (ร้อยละ)	กทพ. (ร้อยละ)
โครงข่ายในเขตเมือง (ระบบทางด่วนชั้นที่ 1 และระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนเอและส่วนบี)	40	60
โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนซี)	100	ไม่มี
โครงข่ายนอกเขตเมือง (ระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดี)	100	ไม่มี
ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	100	ไม่มี

- 26.2 ตามสัญญาสัมปทาน โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่ กทพ. ดังนี้

	บริษัทฯ (ร้อยละ)	กทพ. (ร้อยละ)
<u>โครงการทางพิเศษประจิมรัชยา</u>		
นับจากวันที่การก่อสร้างแล้วเสร็จของส่วนใดส่วนหนึ่ง จนถึงวันสิ้นสุดของสัญญา (14 ธันวาคม 2585)	100	ไม่มี

27. รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ในงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 811 ล้านบาท (2564: 745 ล้านบาท) ได้รวมการรับรู้รายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใต้สัญญาสัมปทานในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจำนวน 769 ล้านบาท (2564: 693 ล้านบาท)

28. รายได้จากการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมและให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม

รายได้จากการให้บริการ โครงข่ายโทรคมนาคมและให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคมของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	2565	2564
ใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคม แบบที่สอง ที่มีโครงข่าย		
เป็นของตนเอง	271,854	243,768
รายได้จากการให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม	12,840	14,100
	<u>284,694</u>	<u>257,868</u>

29. เงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

29.1 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

บริษัทฯ ตกลงแบ่งรายได้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เงินตอบแทนจากกำไรที่เกินอัตราที่กำหนดและส่วนแบ่งของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกู้เงินได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าที่ระบุในสัญญา

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 1 ข.1 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งในสัญญาได้ระบุให้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และให้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลมีผลบังคับใช้ต่อไปจนกว่าจะครบระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เฉพาะสิทธิ หน้าที่และข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสาร และการจ่ายเงินตอบแทนให้แก่ รฟม.

เงินตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่บริษัทฯ ต้องนำส่งให้แก่ รฟม. สรุปไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 29.2 ส่วนที่ 1

29.2 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

บริษัทฯ ตกลงแบ่งผลประโยชน์เป็นเงินตอบแทนจากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินลงวันที่ 31 มีนาคม 2560 ให้แก่ รฟม. เป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1: เงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก) เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

จำนวนเงินรายปี

บริษัทฯ ตกลงแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. เป็นรายปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2557 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 43,567 ล้านบาท (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยแบ่งจ่ายให้แก่ รฟม. ในแต่ละปีตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ จ่ายเงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารแบบรายปีสะสมเป็นจำนวนเงิน 14,424 ล้านบาท (2564: 11,704 ล้านบาท)

จำนวนเงินเป็นร้อยละ

บริษัทฯ ตกลงแบ่งเงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสารในอัตราร้อยละ 1 ถึงร้อยละ 15 ของรายได้ค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 โดยบริษัทฯ จะนำส่งรายได้ดังกล่าวให้แก่ รฟม. เป็นรายเดือน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ จ่ายเงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสารแบบร้อยละเป็นจำนวนเงิน 236 ล้านบาท (2564: 58 ล้านบาท)

ข) เงินตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

จำนวนเงินรายปี

บริษัทฯ ตกลงแบ่งเงินตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. เป็นรายปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 930 ล้านบาท (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยแบ่งจ่ายให้แก่ รฟม. ในแต่ละปีตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ จ่ายเงินตอบแทนจากรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์แบบรายปีสะสมเป็นจำนวนเงิน 605 ล้านบาท (2564: 555 ล้านบาท)

จำนวนเงินเป็นร้อยละ

บริษัทฯ ตกลงแบ่งเงินตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในอัตราร้อยละ 7 ของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 โดยบริษัทฯ จะนำส่งรายได้ดังกล่าวให้แก่ รฟม. เป็นรายเดือน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ จ่ายเงินตอบแทนจากพัฒนาเชิงพาณิชย์แบบร้อยละเป็นจำนวนเงิน 46 ล้านบาท (2564: 40 ล้านบาท)

ส่วนที่ 2 : เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 และในระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2572 จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

บริษัทฯ ตกลงจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เมื่อบริษัทฯ มีผลตอบแทนการลงทุนจากการดำเนินงานในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 และโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2572 จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเกินกว่าอัตราผลตอบแทนการลงทุนตามที่ระบุในสัญญา

30. ต้นทุนทางการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมและหุ้นกู้	2,173,180	1,938,158	2,090,549	1,854,363
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	3,471	2,764	2,224	2,074
ดอกเบี้ยจ่ายของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	150,480	222,972	150,480	222,972
ต้นทุนทางการเงินอื่น	33,549	23,150	33,342	22,439
รวม	2,360,680	2,187,044	2,276,595	2,101,848

31. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	1,589,262	1,128,606	1,279,490	864,001
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงานกลุ่มบริษัท	2,380,027	2,291,569	2,253,683	2,176,786
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงาน กทพ.	1,026,358	723,744	832,102	590,348
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	2,535,739	2,017,741	2,512,965	1,978,223
ค่าสาธารณูปโภค	898,022	765,942	877,313	745,985
ค่าตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทาน	421,102	220,635	421,102	220,635
ค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกและ ความปลอดภัยบนทางพิเศษและภายในสถานี	537,263	582,538	514,028	547,048
ค่าเบี้ยประกันภัย	154,692	146,504	147,615	139,508

32. ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	34,946	63,607	-	-
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	11,249	(33)	11,359	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่าง				
ชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	351,464	70,338	355,148	74,203
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	397,659	133,912	366,507	74,203

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับ:				
- กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกัน				
ความเสี่ยงในกระแสเงินสด	42,610	17,983	42,610	17,983
- กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงิน				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(491,234)	13,837	(491,234)	13,837
- กำไรจากการประมาณการตามหลัก				
คณิตศาสตร์ประกันภัย	-	44,606	-	43,400
รวม	(448,624)	76,426	(448,624)	75,220

รายการกระหนดยอดระหว่างกำไรทางบัญชีกับค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	2,833,915	1,144,963	2,679,946	846,066
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	566,783	228,993	535,989	169,213
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	11,249	(33)	11,359	-
ผลกระทบจากรายการตัดบัญชีในการจัดทำงบการเงินรวม	-	(377)	-	-
รายการปรับปรุงหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(11,137)	-	(11,137)	-
ผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีที่ยังไม่รับรู้ในงวดก่อนซึ่งนำมาใช้ลดค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(57,357)	-	(57,357)	-
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
รายได้ที่รับยกเว้น	(110,307)	(98,437)	(110,307)	(98,437)
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	1,506	3,442	1,139	3,442
ค่าใช้จ่ายที่มีสิทธิหักได้เพิ่มขึ้น	(3,367)	(1,947)	(2,920)	(1,071)
อื่น ๆ	289	2,271	(259)	1,056
รวม	(111,879)	(94,671)	(112,347)	(95,010)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	397,659	133,912	366,507	74,203

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
ประมาณการโบนัส	40,887	43,616	32,760	35,132
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น	2,603	3,195	2,176	2,780
ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	381	640	350	539
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	167,610	154,179	161,389	148,966
สัญญาเช่า	399	265	345	233
ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	92,809	39,155	87,674	37,089
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	278,854	666,171	278,854	666,171
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	179	19,176	179	19,176
ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	57,357	-	57,357	-
รวม	641,079	926,397	621,084	910,086

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
หนี้สินภายใต้การตัดบัญชี				
ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สิทธิในการใช้ประโยชน์				
บนงานก่อสร้างทางด่วน	745,041	642,408	745,041	642,408
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	1,789,649	1,766,752	1,789,649	1,766,752
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	23,433	-	23,433	-
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	14,002	17,766	14,002	17,766
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	1,100,881	1,592,115	1,100,881	1,592,115
รวม	3,673,006	4,019,041	3,673,006	4,019,041
การแสดงรายการในงบการเงิน				
สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี	19,995	16,311	-	-
หนี้สินภายใต้การตัดบัญชี	(3,051,922)	(3,108,955)	(3,051,922)	(3,108,955)
	(3,031,927)	(3,092,644)	(3,051,922)	(3,108,955)

33. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

34. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วย

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลรวม (ล้านบาท)	เงินปันผลต่อหุ้น (บาท)	วันที่จ่ายเงินปันผล
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565				
เงินปันผลสำหรับปี 2564	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565	1,223	0.08	27 เมษายน 2565
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564				
เงินปันผลสำหรับปี 2563	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2564	1,529	0.10	25 พฤษภาคม 2564

35. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับการลงทุนในกิจการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน ตามบัตรส่งเสริมการลงทุนเลขที่ 60-1074-1-00-1-0 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2560 ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ สิทธิพิเศษดังกล่าวรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น (วันที่ 11 สิงหาคม 2560)

รายได้ของบริษัทฯ จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม		รวม	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	-	-	7,008,021	5,490,300	7,008,021	5,490,300
รายได้จากธุรกิจระบบราง	2,704,260	1,491,633	2,212,720	1,962,775	4,916,980	3,454,408
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	811,397	745,500	811,397	745,500
รายได้อื่น	-	744	1,536,428	967,849	1,536,428	968,593
รวมรายได้	2,704,260	1,492,377	11,568,566	9,166,424	14,272,826	10,658,801

36. ข้อมูลทางการเงินจำแนกส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานที่นำเสนอต่อประธานบริหารของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งมีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานเพื่อใช้ตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน กลุ่มบริษัทจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของผลิตภัณฑ์และบริการ กลุ่มบริษัทมีส่วนงานที่รายงานทั้งสิ้น 4 ส่วนงาน ดังนี้

- 1) ส่วนงานธุรกิจทางพิเศษ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ
- 2) ส่วนงานธุรกิจระบบราง เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ โครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า
- 3) ส่วนงานพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการให้เช่าพื้นที่ร้านค้า การให้บริการโฆษณาและการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสาร โทรคมนาคมภายในและภายนอกสถานีรถไฟฟ้าและบนทางพิเศษ
- 4) ส่วนงานการดำเนินงานอื่นๆ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการว่าจ้างให้บริษัทฯเป็นผู้บริหาร โครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดของบริษัทย่อย

ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดสอบทานผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยธุรกิจแยกจากกันเพื่อวัตถุประสงค์ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการจัดสรรทรัพยากรและการประเมินผลการปฏิบัติงาน บริษัทฯประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงาน โดยพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานและสินทรัพย์รวมซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานและสินทรัพย์รวมในงบการเงิน

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และกำไรหรือขาดทุน และสินทรัพย์รวมของส่วนงานของกลุ่มบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ธุรกิจทางพิเศษ		ธุรกิจระบบราง		ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		การดำเนินงานอื่น ๆ		รวมส่วนงาน		การตัดรายการบัญชีระหว่างกัน		งบการเงินรวม	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
รายได้จากภายนอก	8,192	6,450	4,917	3,454	921	822	-	-	14,030	10,726	-	-	14,030	10,726
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	-	-	246	243	773	228	1,019	471	(1,019)	(471)	-	-
รายได้ทั้งสิ้น	8,192	6,450	4,917	3,454	1,167	1,065	773	228	15,049	11,197	(1,019)	(471)	14,030	10,726
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานตามส่วนงาน	5,365	4,265	(361)	(1,066)	578	538	-	-	5,582	3,737	-	-	5,582	3,737
รายได้และค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้เป็นส่วน:														
ดอกเบี้ยรับ													187	227
รายได้อื่น													585	528
ค่าใช้จ่ายในการขาย													(127)	(92)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร													(1,033)	(1,068)
ต้นทุนทางการเงิน													(2,360)	(2,187)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้													(398)	(134)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย													-	(1)
กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ													2,436	1,010
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	31,860	31,921	-	-	-	-	-	-	31,860	31,921	-	-	31,860	31,921
สินทรัพย์ภายใต้สัญญาสัมปทาน														
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	-	-	43,620	43,984	1,626	1,385	-	-	45,246	45,369	-	-	45,246	45,369
- โครงการรถไฟฟ้าสายคลองรัชชธรรม	-	-	657	677	-	-	-	-	657	677	-	-	657	677
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	5,911	7,561	-	-	-	-	5,911	7,561	-	-	5,911	7,561
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	-	-	12,023	9,460	378	316	-	-	12,401	9,776	-	-	12,401	9,776
สินทรัพย์ส่วนกลาง	-	-	-	-	-	-	19,344	20,599	19,344	20,599	(1,291)	(815)	18,053	19,784
รวมสินทรัพย์													114,128	115,088

กลุ่มบริษัทใช้เกณฑ์ในการกำหนดราคาระหว่างกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 6

ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้น รายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

37. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพทิสโก้ร่วมทุน 2 ซึ่งจดทะเบียนแล้ว และได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยกลุ่มบริษัทและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 10 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน ทิสโก้ จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากราชการตามระเบียบว่าด้วยกองทุน ในระหว่างปี 2565 กลุ่มบริษัทได้รับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินรวมเป็นจำนวน 108 ล้านบาท (2564: 113 ล้านบาท) และบริษัทฯรับรู้ในงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นจำนวน 105 ล้านบาท (2564: 110 ล้านบาท)

38. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

38.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

กลุ่มบริษัทมีรายจ่ายฝ่ายทุนที่เกี่ยวข้องกับรายการต่างๆดังนี้

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	2564
ก) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดเก็บค่าโดยสาร	51 ล้านบาท และ 4 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา	66 ล้านบาท และ 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
ข) การซื้ออุปกรณ์	120 ล้านบาท	16 ล้านบาท
ค) การติดตั้งอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า	116 ล้านบาท	242 ล้านบาท
ง) งานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ	305 ล้านบาท	172 ล้านบาท
จ) งานอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม	-	120 ล้านบาท
ฉ) ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนอื่นๆ	9 ล้านบาท	10 ล้านบาท

38.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการระยะยาว

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันตามสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า สัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของโครงการระบบรถไฟฟ้าซึ่งจะสิ้นสุดลงในระหว่างปี 2566 ถึงปี 2572

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าบริการตามสัญญาดังกล่าวซึ่งยังไม่รวมการปรับอัตราค่าจัดหาอุปกรณ์โครงการตามดัชนีราคาผู้บริโภคดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม									
	2565					2564				
	บาท	ดอลลาร์สหรัฐ	ยูโร	สิงคโปร์	เยน	บาท	ดอลลาร์สหรัฐ	ยูโร	สิงคโปร์	เยน
จ่ายชำระ:										
ภายใน 1 ปี	1,709	-	4	-	379	1,600	-	4	-	379
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	4,328	2	15	1	980	5,059	2	17	1	1,360
มากกว่า 5 ปี	1,284	1	7	-	-	2,061	2	11	-	-

38.3 ภาระผูกพันจากสัญญาบริการต่างๆ

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายค่าบริการตามสัญญาบริการต่างๆ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	2564
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	486	381
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	338	244

38.4 ภาระผูกพันจากสัญญาเช่าดำเนินงาน

กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงานและอุปกรณ์ที่เป็นสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ อายุของสัญญามีระยะเวลาตั้งแต่ 2 ถึง 4 ปี

กลุ่มบริษัทมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้นภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	2564
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	12	8
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 4 ปี	14	3

38.5 การค้ำประกัน

บริษัทมีหลักประกันตามสัญญาและหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในนามของบริษัทฯคงเหลืออยู่ดังต่อไปนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	2564
ก) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการปฏิบัติตามเงื่อนไขในการยื่นซองข้อเสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	2,000	-
ข) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทาน		
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	210	210
- โครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	200	200
ค) ค้ำประกันต่อการไฟฟ้านครหลวงสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้า	118	118
ง) ค้ำประกันอื่นๆ	3	3

38.6 ภาระผูกพันอื่นๆ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทมีภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนที่ยังไม่ได้เรียกชำระของบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด จำนวน 750 ล้านบาท

39. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรม โดยแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
สินทรัพย์ทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรหรือขาดทุน				
- หน่วยลงทุน	-	597	-	597
สินทรัพย์ทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
- ตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน	12,868	-	-	12,868
- ตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	434	434

(หน่วย: ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
ตราสารอนุพันธ์				
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	117	-	117
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
หนี้สินทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรหรือขาดทุน				
ตราสารอนุพันธ์				
- สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	-	1	-	1
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	346	346
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
เงินกู้ยืม	-	-	4,021	4,021
หุ้นกู้	-	41,802	-	41,802

(หน่วย: ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
สินทรัพย์ทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรหรือขาดทุน				
- หน่วยลงทุน	-	766	-	766
สินทรัพย์ทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
- ตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน	15,476	-	-	15,476
- ตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	434	434
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	96	-	96
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	321	321
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
เงินกู้ยืม	-	-	5,208	5,208
หุ้นกู้	-	41,092	-	41,092

40. เครื่องมือทางการเงิน

40.1 ตราสารอนุพันธ์ และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

บริษัทฯ กำหนดให้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยผันแปร การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยผันแปร (อันได้แก่ จำนวนเงินต้น วันครบกำหนด วันที่จ่ายชำระ และวันที่มีการปรับอัตราดอกเบี้ย) บริษัทฯ ได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่มีการป้องกัน นอกจากนี้ ในการทดสอบความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง บริษัทฯ ได้ใช้อนุพันธ์เสมือน พร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่มีการป้องกัน

การป้องกันความเสี่ยงในมูลค่ายุติธรรม

บริษัทฯ ได้กำหนดให้สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเงินกู้ยืมระยะยาวสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ในอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยบริษัทฯ แลกเปลี่ยนเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 91 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เป็นสกุลเงินบาทจำนวน 3,000 ล้านบาท และได้รับดอกเบี้ยคงที่ในอัตราร้อยละ 2.875 และ 3.346 ต่อปี และจ่ายดอกเบี้ยในอัตราผันแปรเท่ากับ THOR บวกส่วนต่างที่กำหนดต่อปีของจำนวนเงินตามสัญญา

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ (อันได้แก่ จำนวนเงินต้น วันครบกำหนด วันที่จ่ายชำระ และวันที่มีการปรับอัตราดอกเบี้ย) บริษัทฯ ได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ยเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่มีการป้องกัน

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- อัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคิดลดรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงและรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน

ทั้งนี้ ส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงที่รับรู้ในส่วนของการค้าหรือขาดทุนมีจำนวนที่ไม่เป็นสาระสำคัญ

40.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเงินลงทุน เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น หนี้สินตามสัญญาเช่า เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน และหุ้นกู้ กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายในการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเงินฝากกับธนาคารและสถาบันการเงิน และเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน ยกเว้นตราสารอนุพันธ์ซึ่งได้เปิดเผยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียไว้ในหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงโดยกำหนดให้มีนโยบายและขั้นตอนในการควบคุมการให้สินเชื่ออย่างเหมาะสม ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะเกิดผลขาดทุนทางการเงินที่มีสาระสำคัญ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทมีการติดตามยอดคงค้างของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานอย่างสม่ำเสมอ

กลุ่มบริษัทพิจารณาการด้อยค่าทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน อัตราการตั้งสำรองของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณโดยพิจารณาจากอายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระสำหรับกลุ่มลูกค้าที่มีรูปแบบของความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน โดยจัดกลุ่มลูกค้าตามประเภทของลูกค้า การคำนวณผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนึงถึงผลของความน่าจะเป็นถ่วงน้ำหนัก มูลค่าของเงินตามเวลาและข้อมูลที่มีความสมเหตุสมผลและสามารถสนับสนุนได้ที่มีอยู่ ณ วันที่รายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอดีต สภาพการณ์ปัจจุบันและการคาดการณ์สภาวะเศรษฐกิจในอนาคต

เครื่องมือทางการเงินและเงินฝากธนาคาร

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับยอดคงเหลือกับธนาคารและสถาบันการเงินโดยจะลงทุนกับคู่สัญญาที่ได้รับการอนุมัติแล้วเท่านั้นและอยู่ในวงเงินสินเชื่อที่กำหนดให้กับคู่สัญญาแต่ละราย โดยวงเงินสินเชื่ออาจมีการปรับปรุงในระหว่างปี การกำหนดวงเงินดังกล่าวเป็นการช่วยลดความเสี่ยงของการกระจุกตัวและบรรเทาผลขาดทุนทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นจากผิดนัดชำระของคู่สัญญา

กลุ่มบริษัทที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตของตราสารหนี้และตราสารอนุพันธ์ไม่สูงมากนักเนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

ความเสี่ยงด้านตลาด

กลุ่มบริษัทที่มีความเสี่ยงด้านตลาด 2 ประเภท ได้แก่ ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน และความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเจ้าหนี้ค่างาน โครงการและการกู้ยืม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมียอดคงเหลือของเจ้าหนี้ค่างาน โครงการที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ จำนวนเงินประมาณ 107 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 0.1 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ (2564: 99 ล้านดอลลาร์ 0.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 0.1 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์) ซึ่งไม่ได้มีการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (หนี้สินส่วนใหญ่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) สำหรับการกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศ บริษัทบริหารความเสี่ยงโดยการทำสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินจากเงินกู้ยืมระยะยาวสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวสกุลเงินบาท (หมายเหตุ 20)

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินกู้ยืมระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยโดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะแลกเปลี่ยนระหว่างดอกเบี้ยตามอัตราผันแปรและดอกเบี้ยตามอัตราคงที่ ซึ่งอ้างอิงจากมูลค่าเงินต้นและอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดรวมกันไว้ ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 20

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	2565						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย		อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาลาด	ดอกเบี้ย	รวม	(ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	1,725	63	1,788	0.05 - 1.00
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	230	-	230	0.05 - 2.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	648	648	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	5,911	-	5,911	หมายเหตุ 10
สินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	-	-	14,366	14,366	-
	-	-	-	7,866	15,077	22,943	
หนี้สินทางการเงิน							
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,763	1,763	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,008	2,479	-	25,396	-	28,883	หมายเหตุ 20
หนี้สินตามสัญญาเช่า	68	103	-	-	-	171	หมายเหตุ 23
หุ้นกู้	5,493	25,815	10,250	-	-	41,558	หมายเหตุ 21
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	1	1	-
หนี้สินทางการเงินอื่น	-	-	-	-	105	105	-
	6,569	28,397	10,250	25,396	1,869	72,481	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	2564						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มีอัตรา		อัตราดอกเบี้ย
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง	ดอกเบี้ย	รวม	ที่แท้จริง
				ตามราคาลาด			(ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	1,056	75	1,131	0.10 - 0.50
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	225	-	225	0.05 - 1.45
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	473	473	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	7,561	-	7,561	หมายเหตุ 10
สินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	-	-	16,676	16,676	-
	-	-	-	8,842	17,224	26,066	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,000	-	-	-	-	2,000	0.01
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,492	1,492	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,120	3,871	-	24,163	-	29,154	หมายเหตุ 20
หนี้สินตามสัญญาเช่า	44	80	13	-	-	137	หมายเหตุ 23
หุ้นกู้	3,000	25,835	11,222	-	-	40,057	หมายเหตุ 21
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	96	96	-
หนี้สินทางการเงินอื่น	-	-	-	-	103	103	-
	6,164	29,786	11,235	24,163	1,691	73,039	

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ							
2565							
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาดาล	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย		
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	1,351	60	1,411	0.05 - 1.00
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	230	-	230	0.05 - 2.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	800	800	-
เงินให้ผู้มีระยะยาวแก่กิจการที่							
เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	300	-	300	2.30
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	5,911	-	5,911	หมายเหตุ 10
สินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	-	-	14,366	14,366	-
	-	-	-	7,792	15,226	23,018	
หนี้สินทางการเงิน							
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,703	1,703	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,008	2,479	-	23,047	-	26,534	หมายเหตุ 20
หนี้สินตามสัญญาเช่า	44	35	-	-	-	79	หมายเหตุ 23
หุ้นกู้	5,493	25,815	10,250	-	-	41,558	หมายเหตุ 21
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	1	1	-
หนี้สินทางการเงินอื่น	-	-	-	-	102	102	-
	6,545	28,329	10,250	23,047	1,806	69,977	

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ							
2564							
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาดาล	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย		
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	528	68	596	0.10 - 0.50
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	225	-	225	0.05 - 1.45
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	475	475	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	7,561	-	7,561	หมายเหตุ 10
สินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	-	-	16,676	16,676	-
	-	-	-	8,314	17,219	25,533	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,000	-	-	-	-	2,000	0.01
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,423	1,423	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,120	3,871	-	21,147	-	26,138	หมายเหตุ 20
หนี้สินตามสัญญาเช่า	25	26	-	-	-	51	หมายเหตุ 23
หุ้นกู้	3,000	25,835	11,222	-	-	40,057	หมายเหตุ 21
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	96	96	-
หนี้สินทางการเงินอื่น	-	-	-	-	96	96	-
	6,145	29,732	11,222	21,147	1,615	69,861	

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อกำไรก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 แสดงได้ดังนี้

สกุลเงิน	2565			2564		
	เพิ่มขึ้น/ ลดลง (ร้อยละ)	ผลกระทบต่อ		เพิ่มขึ้น/ ลดลง (ร้อยละ)	ผลกระทบต่อ	
		กำไรก่อนภาษี	ส่วนของผู้ถือหุ้น		กำไรก่อนภาษี	ส่วนของผู้ถือหุ้น
บาท	+0.25	(47,239)	(28,083)	+ 0.25	(39,045)	(47,279)
	- 0.25	47,273	28,083	- 0.25	39,141	47,560

การวิเคราะห์ผลกระทบข้างต้นจัดทำขึ้นโดยใช้สมมติฐานว่าจำนวนเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด และตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ตลอด 1 ปี และยังถือเสมือนว่าอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดของเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวไม่ได้มีอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้แล้ว ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจึงมีผลกระทบต่อดอกเบี้ยที่ต้องชำระตลอด 12 เดือนเต็ม

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินประมาณร้อยละ 16.0 ที่จะครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เมื่อเทียบกับมูลค่าตามบัญชีทั้งหมดของหนี้สินดังกล่าวที่แสดงอยู่ในงบการเงิน (2564: ร้อยละ 13.9) (เฉพาะบริษัทฯ: ร้อยละ 15.4 (2564: ร้อยละ 13.4)) กลุ่มบริษัทได้ประเมินการกระจุกตัวของความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินเพื่อนำไปชำระหนี้สินเดิมและได้ข้อสรุปว่าความเสี่ยงดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ กลุ่มบริษัทมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งของเงินทุนที่หลากหลายอย่างเพียงพอ

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,763	-	-	1,763
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	71	106	-	177
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	4,173	11,554	12,750	28,477
หุ้นกู้	-	5,500	25,835	10,250	41,585
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	-	11,507	37,495	23,000	72,002
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	-	1	-	1
รวมตราสารอนุพันธ์	-	-	1	-	1

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,703	-	-	1,703
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	46	36	-	82
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	3,462	9,942	12,750	26,154
หุ้นกู้	-	5,500	25,835	10,250	41,585
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	-	10,711	35,813	23,000	69,524
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	-	1	-	1
รวมตราสารอนุพันธ์	-	-	1	-	1

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	2,000	-	-	2,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,492	-	-	1,492
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	47	82	13	142
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	3,544	12,529	12,949	29,022
หุ้นกู้	-	3,000	25,835	11,250	40,085
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	-	10,083	38,446	24,212	72,741
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	-	96	-	96
รวมตราสารอนุพันธ์	-	-	96	-	96

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	2,000	-	-	2,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,423	-	-	1,423
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	27	26	-	53
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	2,862	10,205	12,949	26,016
หุ้นกู้	-	3,000	25,835	11,250	40,085
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	-	9,312	36,066	24,199	69,577
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	-	96	-	96
รวมตราสารอนุพันธ์	-	-	96	-	96

40.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีหนี้สินทางการเงินประเภทระยะยาวที่มูลค่าตามบัญชีแตกต่างจากมูลค่ายุติธรรม คือ หนี้กู้ยืมซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 41,585 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 41,802 ล้านบาท (2564: มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 40,085 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 41,092 ล้านบาท) และเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 4,051 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 4,021 ล้านบาท (2564: มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 5,214 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 5,208 ล้านบาท)

กลุ่มบริษัทมีวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน ดังนี้

- ก) สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่จะครบกำหนดในระยะเวลาอันสั้น ได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- ข) เงินลงทุนในตราสารหนี้ แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด หรือคำนวณโดยใช้อัตราผลตอบแทนที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทยหรือตลาดอื่น มูลค่ายุติธรรมของหน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหน่วยลงทุน
- ค) เงินลงทุนในตราสารทุน แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด หรืออ้างอิงจากแบบจำลองราคาที่ได้รับ การยอมรับโดยทั่วไป ในกรณีที่ไม่มีราคาตลาด
- ง) หนี้กู้ยืมและเงินกู้ยืมระยะยาวที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คัดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบัน สำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน
- จ) เงินกู้ยืมระยะยาวที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- ฉ) ตราสารอนุพันธ์ แสดงมูลค่ายุติธรรมซึ่งคำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตและแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่า ซึ่งข้อมูลที่น่ามาใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น เส้นอัตราผลตอบแทนของอัตราดอกเบี้ย เป็นต้น กลุ่มบริษัทได้คำนึงถึงผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

40.4 การกระทบยอดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมเป็นประจำและมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3

ไม่มีการเคลื่อนไหวของรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่มีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3 ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

41. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์หลักของบริษัทฯในการบริหารจัดการทุน คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมเพื่อการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น รวมถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ โดยกลุ่มบริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินดังกล่าวตลอดระยะเวลาที่รายงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.91:1 (2564: 1.87:1) และเฉพาะบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.94:1 (2564: 1.86:1)

42. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2566 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 เพื่อพิจารณาอนุมัติการจ่ายเงินปันผลจากผลประกอบการของปี 2565 ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯในอัตราหุ้นละ 0.12 บาท คิดเป็นจำนวน 1,834 ล้านบาท การจ่ายเงินปันผลขึ้นอยู่กับมติของที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

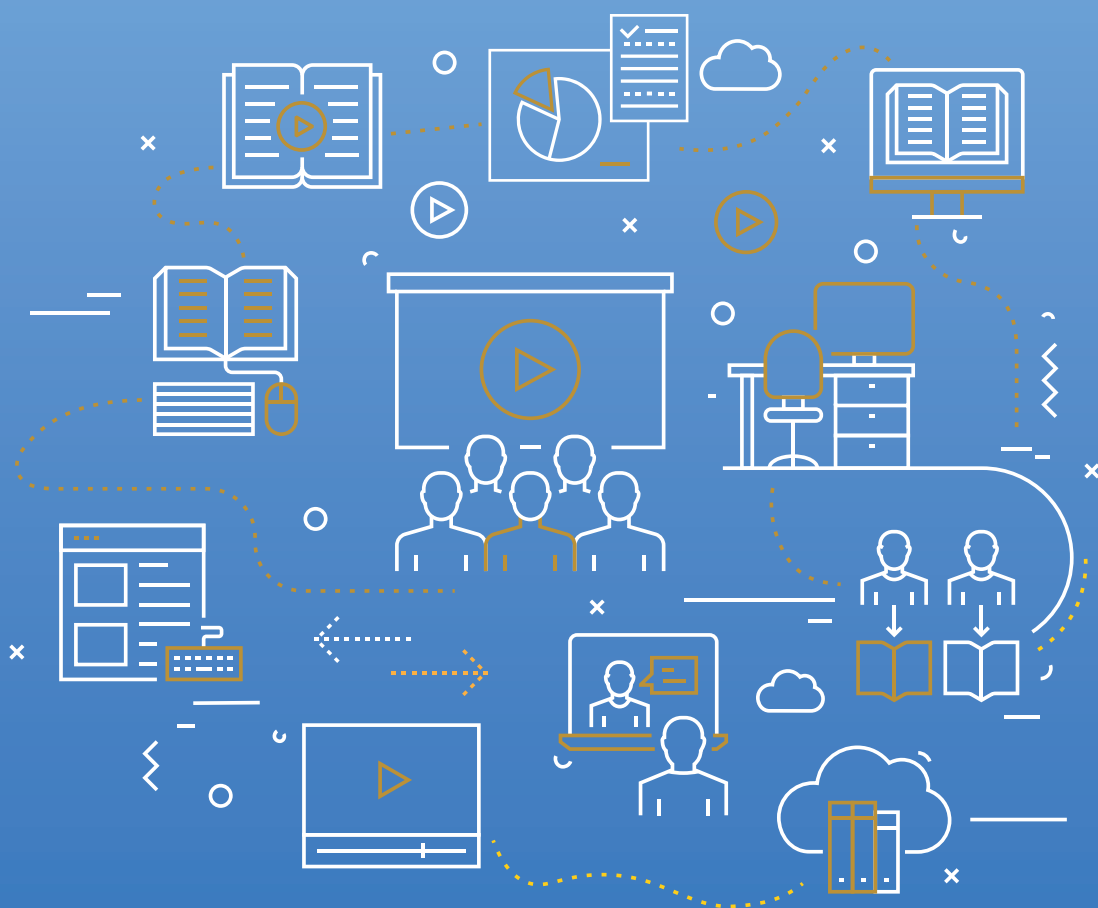
43. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2566

ເວກສາຣ໌ແບບ 1

แบบ 56-1 One Report ประจำปี 2565

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารระดับสูง
ผู้บริหารสายงานบัญชีและการเงิน
ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท





คณะกรรมการบริษัท



นายปลิว ตรีวิศเวทย์

อายุ : 77 ปี

ตำแหน่ง

- ประธานกรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 4 เมษายน 2565)
- กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- ประธานกรรมการบริหาร (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

ประเภทกรรมการ : กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : 0.1472 % (22,497,472 หุ้น)
(ตนเอง 0.1315 %, คู่สมรส 0.0157 %)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร :
บิดา ดร. สุภามาส ตรีวิศเวทย์

คุณวุฒิการศึกษา

- คุรุภัณฑ์ดึกดิมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- คุรุภัณฑ์ดึกดิมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยนครพนม
- คุรุภัณฑ์ดึกดิมศักดิ์ สาขาวิทยาศาสตร์ (เทคโนโลยีการจัดการอุตสาหกรรม) วิทยาลัยเซาธ์อีสท์บางกอก
- คุรุภัณฑ์ดึกดิมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
- คุรุภัณฑ์ดึกดิมศักดิ์ สาขาวิทยาศาสตร์ (ด้านวิศวกรรม) สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น

ประวัติการอบรม

- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (วปรอ.) รุ่นที่ 366
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 50/2547)
 - Director Accreditation Program (DAP 18/2547)
 - Finance for Non-Finance Directors (FND 13/2547)
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 4/2550

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------|--|
| 2554 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บมจ. ซีเค พาวเวอร์ |
| 2555 - ปัจจุบัน | • ประธานกรรมการบริหาร บมจ. ซีเค พาวเวอร์ |
| 2549 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บมจ. ทีทีดับบลิว |
| 2551 - ปัจจุบัน | • รองประธานกรรมการ บมจ. ทีทีดับบลิว |
| 2550 - ปัจจุบัน | • กรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง บมจ. ช.การช่าง |
| 2546 - ปัจจุบัน | • กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. ช.การช่าง |
| 2537 - ปัจจุบัน | • ประธานกรรมการบริหาร บมจ. ช.การช่าง |

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

- | | |
|-----------------|--|
| 2563 - ปัจจุบัน | • กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร บจก. หลวงพระบาง พาวเวอร์ |
| 2553 - ปัจจุบัน | • กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร บจก. ไชยบุรี พาวเวอร์ |
| 2549 - ปัจจุบัน | • กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร บจก. ไฟฟ้าน้ำเฒ่า 2 |
| 2547 - ปัจจุบัน | • กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี |
| 2539 - ปัจจุบัน | • ประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ |
| 2537 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. ช.การช่าง โฮลดิ้ง |
| 2535 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. ซีเค ออฟฟิศ ทาวเวอร์ |
| 2534 - ปัจจุบัน | • กรรมการ และประธานกรรมการ บจก. ช.การช่างเรียลเอสเตท |
| 2533 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. เอกซ์เปอร์ต ทรานสปอร์ต |
| 2531 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. ที่ดินบางปะอิน |
| 2526 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. มหาศิริ สยาม |
| 2524 - ปัจจุบัน | • กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร บจก. ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น |

ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- | | |
|-------------|---|
| 2537 - 2558 | • กรรมการผู้จัดการใหญ่ บมจ. ช.การช่าง |
| 2537 - 2558 | • กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ |
| 2541 - 2558 | • ประธานกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ |



นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร

อายุ : 82 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- ประธานกรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559)
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558)

ประเภทกรรมการ : กรรมการอิสระ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 2/2543)
 - กรรมการอาชีพในทำเนียบ IOD CDC 1/2550 (IOD Chartered Director)
 - Audit Committee Program (ACP 27/2552)
 - Advanced Audit Committee Program (AACP 3/2553)
 - Role of the Compensation Committee (RCC 12/2554)
- สภาวิชาชีพบัญชี / สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
 - Value of Audit 2565

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- ม.ย. 2565 - ปัจจุบัน • กรรมการบริหารบริษัทบริหารความเสี่ยง บมจ. ช.การช่าง
- 2557 - ปัจจุบัน • ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. ช.การช่าง
- 2542 - ปัจจุบัน • กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ บมจ. ช.การช่าง

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

- 2564 - ปัจจุบัน • Senior Executive Advisor บมจ. เอ จี ซี แพลทกลาส (ประเทศไทย)
- 2547 - ปัจจุบัน • กรรมการ มูลนิธิอาสาสมัครเพื่อสังคมแห่งประเทศไทย
- 2531 - ปัจจุบัน • กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. เกียรติธานี คันทรีคลับ
- 2531 - ปัจจุบัน • กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. พัทยา เอสเตท
- 2530 - ปัจจุบัน • กรรมการ บจก. ไดอะไพรม์ เคมิเคิล

ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- 2550 - พ.ค.2565 • ประธานกรรมการบริหารบริษัทบริหารความเสี่ยง บมจ. ช.การช่าง
- 2550 - 2557 • กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. ช.การช่าง
- 2548 - 2558 • กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
- 2547 - 2563 • รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส บมจ. กระจกไทย-อาซาฮี
- 2531 - 2562 • กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. เกียรติแลนด์
- 2558 - 2561 • กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ บมจ. ไทยศรีประกันภัย
- 2534 - 2561 • กรรมการ บจก. กลาสเวย์
- 2531 - 2560 • กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. ศรีราชา รีสอร์ท
- 2529 - 2560 • กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. ชากาตะ-ไทย คอร์ปอเรชั่น



พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร

○ อายุ : 84 ปี

○ ตำแหน่ง

- กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)

○ ประเภทกรรมการ : กรรมการอิสระ

○ สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี

○ ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

○ คุณวุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต รุ่นที่ 9 โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า

○ ประวัติการอบรม

- โรงเรียนทหารราบ กองทัพบก สหรัฐอเมริกา
 - หลักสูตรนายทหารราบขั้นต้น และการรบแบบจู่โจม
- โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
 - หลักสูตรหลักประจำ
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 6
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 33/2546)
 - Finance for Non-Finance Directors (FND 7/2546)

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

2548 - ปัจจุบัน • กรรมการ บมจ. ดับเบิล เอ (1991)

○ ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- | | |
|-------------|---|
| 2548 - 2558 | • กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2542 - 2546 | • กรรมการตรวจสอบ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ |
| 2547 | • รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงกลาโหม |
| 2546 - 2547 | • รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี |



ศาสตราจารย์พิเศษ อรรถพล ใหญ่สว่าง

○ อายุ : 72 ปี

○ ตำแหน่ง

- กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 27 ตุลาคม 2564)
- ประธานกรรมการบริษัท ภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 15 ธันวาคม 2564)
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 15 ธันวาคม 2564)

○ ประเภทกรรมการ : กรรมการอิสระ

○ สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี

○ ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

○ คุณวุฒิการศึกษา

- นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต (กิตติมศักดิ์) มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต
- นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต (กิตติมศักดิ์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมดี) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา

○ ประวัติการอบรม

- สำนักงาน ก.พ. (OCSC)
 - นักบริหารระดับสูง หลักสูตรที่ 1 (นบส.) รุ่นที่ 24
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
 - หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 17
- วิทยาลัยการเมืองการปกครอง สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปรป.) รุ่นที่ 13
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 13
- วิทยาลัยรัฐธรรมนุญ สถาบันรัฐธรรมนุญศึกษา
 - หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 1
- วิทยาลัยการธุรกิจและอุตสาหกรรม
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูงด้านการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรม และการลงทุน (วออ.) รุ่นที่ 1
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - หลักสูตรภูมิพลังแผ่นดิน สำหรับผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 5
- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Accreditation Program (DAP 191/2565)

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

ปัจจุบัน • ประธานมูลนิธิอัยการ และนายกสมาคมชาวฉะเชิงเทรา

○ ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- | | |
|-------------|---------------------------------|
| 2562 - 2564 | • ประธานคณะกรรมการอัยการ |
| 2558 - 2562 | • อัยการอาวุโส สำนักงานวิชาการ |
| 2557 - 2558 | • ที่ปรึกษาสำนักงานอัยการสูงสุด |
| 2556 - 2557 | • อัยการสูงสุด |



ดร.อรรณพ ตันละมัย

○ อายุ : 72 ปี

○ ตำแหน่ง

- กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559)
- กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559)

○ ประเภทกรรมการ : กรรมการอิสระ

○ สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี

○ ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

○ คุณวุฒิการศึกษา

- Ph. D. Engineering Management, University of Missouri, USA
- M.B.A. (Quantitative Business Analysis), Indiana University, Bloomington, USA
- M.S. in Engineering Management, University of Missouri, USA
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

○ ประวัติการอบรม

- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 154/2554)
 - The Audit Committee's Role in Compliance and Ethical Culture Oversight

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------|--|
| 2555 - ปัจจุบัน | • กรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบ บมจ. เอ็มเค เรสโตรองต์ กรุ๊ป |
|-----------------|--|

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

- | | |
|-----------------|--|
| 2559 - ปัจจุบัน | • คณบดี คณะบริหารธุรกิจ สถาบันเทคโนโลยีจิตรลดา |
|-----------------|--|

○ ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- | | |
|-------------|---|
| 2544 - 2558 | • กรรมการบริษัท บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ |
| 2544 - 2558 | • กรรมการตรวจสอบ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ |
| 2554 - 2558 | • กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ |
| 2554 - 2558 | • กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ |
| 2555 - 2559 | • คณบดี วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล |
| 2550 - 2554 | • คณบดี คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 2542 - 2550 | • ประธานคณะกรรมการดำเนินงานหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |



นางวัลลภา อิสสกุล

○ อายุ : 72 ปี

○ ตำแหน่ง

- กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- กรรมการบรรษัทภิบาล บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558)

○ ประเภทกรรมการ : กรรมการอิสระ

○ สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี

○ ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

○ คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Economics, University of Detroit, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ เกียรตินิยมอันดับ 2 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

○ ประวัติการอบรม

- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Audit Committee Program (ACP 21/2551)
 - Director Certification Program (DCP 86/2550)
 - Director Accreditation Program (DAP 37/2548)
 - Role of the Compensation Committee (RCC 5/2551)

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

- | | |
|-----------------|---|
| 2556 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. โอเซียนพรีฟเพอร์ตี |
| 2556 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. โอเซียน ดีเวลลอปเม้นท์ |
| 2551 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. อำพัน |
| 2549 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บมจ. ไทยสมุทรประกันชีวิต |
| | • กรรมการกำกับและตรวจสอบ บมจ. ไทยสมุทรประกันชีวิต |

○ ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- | | |
|-------------------|--|
| 2562 - 2564 | • ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2555 - 2558 | • ประธานคณะกรรมการความเสี่ยง บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2553 - 2558 | • กรรมการ และกรรมการบริหาร บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ |
| 2553 - 2559 | • กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ |
| 2552 - 2558 | • กรรมการอิสระ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2548 - 2550 | • กรรมการ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2555 - 2559 | • กรรมการ บมจ. วินไทย |
| 2553 - เม.ย. 2564 | • กรรมการ บจก. สยามเอสเตท |
| 2549 - 2559 | • ประธานกรรมการสรรหาและพิจารณา คำตอบแทน บจก. ไทยสมุทรประกันชีวิต |
| 2547 - 2550 | • รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานธุรกิจขนาดใหญ่และพาณิชย์ ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) |



ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์

- อายุ : 67 ปี
- ตำแหน่ง
 - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- ประเภทกรรมการ : กรรมการอิสระ
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา
 - M.S. (Civil Engineering) และ M.S. (Operations Research), Stanford University, USA, 1979
 - B.S. (Civil Engineering, Mathematics), Virginia Military Institute, Virginia, USA, 1976
- ประวัติการอบรม
 - สถาบันวิทยาการพลังงาน
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพณ.) รุ่นที่ 3/2556
 - วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 50
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 33/2546)
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น
 - ต.ค. 2558 - ปัจจุบัน • นายทหารนอกราชการ (เกษียณ) กระทรวงกลาโหม
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2537 - 2558	• กรรมการ และกรรมการบริหาร บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
2556 - ก.ย.2558	• ประธานคณะที่ปรึกษากระทรวงกลาโหม กระทรวงกลาโหม
2555 - 2556	• รองปลัดกระทรวงกลาโหม (ด้านพลังงาน และอุตสาหกรรมป้องกันประเทศ) กระทรวงกลาโหม
2552 - 2553	• ผู้อำนวยการสำนักงานสนับสนุน สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม กระทรวงกลาโหม



นายสุพงษ์ ชยุตสาหกิจ

- อายุ : 81 ปี
- ตำแหน่ง
 - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558)
 - กรรมการบริหาร (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558)
 - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท
- ประเภทกรรมการ : กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา
 - คุรุภัณฑ์พิทยาคมศึกษาศาสตร์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร
 - ปริญญาโท สาขารัฐศาสตร์ (การเมืองการปกครอง) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
 - Executive Master of Business Administration, Sasin Graduate Institute of Business Administration of Chulalongkorn University
 - Master of Engineering (Electrical), University of Tokyo, Japan
 - Bachelor of Engineering (Electrical), University of Tokyo, Japan
- ประวัติการอบรม
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 8/2544)
 - Audit Committee Program (ACP 17/2550)
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2549 - ปัจจุบัน	• กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ บมจ. สยามสตีลอินเตอร์เนชั่นแนล
-----------------	--
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

2551 - ปัจจุบัน	• กรรมการ บจก. เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี
2551 - ปัจจุบัน	• กรรมการ บจก. ไฟฟ้าน้ำเอน 2
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2558 - 2564	• กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
2556 - 2559	• กรรมการ บมจ. ซีเค พาวเวอร์
2537 - 2558	• กรรมการ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
2537 - 2546	• กรรมการผู้จัดการ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
2550 - 2558	• กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
	• กรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
2545 - 2558	• กรรมการ และกรรมการบริหาร บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
2539 - มิ.ย. 2564	• กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
2557 - ก.พ. 2563	• กรรมการ บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์
2552 - 2560	• ประธานกรรมการ บจก. แบงคอก เเมโทร เน็ทเวิร์คส์
2554 - 2556	• กรรมการ บจก. ซีเค พาวเวอร์
2549 - พ.ค. 2565	• นายกสภาสถาบัน สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น



นายพงษ์สุภณ์ ตันติสุวณิชกุล

อายุ : 50 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- กรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- กรรมการบริหาร (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

ประเภทกรรมการ : กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : 0.0229 % (3,500,000 หุ้น)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Engineering (Construction and Management), University of Michigan - Ann Arbor, USA.
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการอบรม

- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 155/2555)
 - Finance for Non-Finance Directors (FND 35/2550)
 - Understanding the Fundamental of Financial Statement (UFS 9/2550)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- | | |
|-------------------------|---|
| ส.ค. 2565 - ปัจจุบัน | กรรมการบริหาร และรองประธานกรรมการบริหาร บมจ. ช.การช่าง |
| 2559 - ปัจจุบัน | กรรมการ และประธานกรรมการบริหาร บมจ. ทีทีดับบลิว |
| 30 ก.ค. 2563 - ปัจจุบัน | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. ทีทีดับบลิว |
| ต.ค. 2563 - ปัจจุบัน | กรรมการ บมจ. ช.การช่าง |
| 2559 - ปัจจุบัน | รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มงานปฏิบัติการ บมจ. ช.การช่าง |

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

- | | |
|----------------------|---|
| 2563 - ปัจจุบัน | ประธานกรรมการ บจก. ประปาปทุมธานี |
| 2559 - ปัจจุบัน | กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ |
| 2562 - ปัจจุบัน | กรรมการ บจก. เอเซีย เอรา วัน |
| ต.ค. 2560 - ปัจจุบัน | ประธานกรรมการ บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ |

ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- | | |
|------------------|--|
| 2554 - 2558 | ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ บมจ. ช.การช่าง |
| 2557 - 2558 | กรรมการ และกรรมการบริหาร บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2552 - ต.ค. 2560 | กรรมการ บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ |
| 2555 - 2558 | กรรมการ บจก. ทราเนลิท เอ็กซ์เพิร์ท |



นางพเยาว์ มริตตะนพ

อายุ : 65 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- กรรมการบริหาร (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

ประเภทกรรมการ : กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 48/2547)
 - Role of the Compensation Committee (RCC 9/2552)
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 11/2553

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------|--|
| 2558 - ปัจจุบัน | กรรมการ บมจ. ทีทีดับบลิว |
| | กรรมการบริหารความเสี่ยงและบรรษัทภิบาล บมจ. ทีทีดับบลิว |

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น : ไม่มี

ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- | | |
|-------------------|---|
| 2558 - 2564 | กรรมการบริษัท บมจ. และบริหารความเสี่ยง บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2558 - 2563 | กรรมการผู้จัดการ บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2562 - ก.ค. 2563 | ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บมจ. ทีทีดับบลิว |
| 2558 - ก.ค. 2563 | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บมจ. ทีทีดับบลิว |
| 2556 - 2557 | กรรมการ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และกรรมการบริหารความเสี่ยง บมจ. ทีทีดับบลิว |
| 2550 - 2558 | กรรมการ และกรรมการบริหาร บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ |
| | กรรมการผู้จัดการ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ |
| 2547 - มิ.ย. 2564 | กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ |
| 2550 - 2563 | รักษาการกรรมการผู้จัดการ บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ |
| 2554 - 2557 | กรรมการ บจก. ไซยะบุรี พาวเวอร์ |



ดร. สุภามาส เทริวิศเวทย์

○ อายุ : 48 ปี

○ ตำแหน่ง

- กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 8 กรกฎาคม 2565)
- กรรมการบริหาร (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 8 กรกฎาคม 2565)
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

○ ประเภทกรรมการ : กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

○ สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี

○ ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร :
บุตรนายปลิว เทริวิศเวทย์

○ คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาเอก รัฐประศาสนศาสตร์ Doctor of Philosophy in Public Administration, University of Southern California, U.S.A. Dean's Merit Scholarship
- ปริญญาโท นโยบายสาธารณะ Master of Public Policy, Duke University, U.S.A.
- ปริญญาตรี อักษรศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

○ ประวัติการอบรม

- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Developing Corporate Governance Policy ปี 2551
 - Director Certification Program (DCP 106/2551)
 - Current Issue Seminar (R-CIS 2/2553)
 - Company Secretary Program (CSP 37/2553)
 - Special Seminar (RSS 1/2554)
 - Board Reporting Program (BRP 33/2553)
 - Effective Minute (EMT 16/2553)
 - Company Secretary Forum (R-CSF 1/2556)
- สถาบันเพื่อการยุติธรรมแห่งประเทศไทย (องค์การมหาชน)
 - Executive Program on the Rule of Law and Development (RoLD 1/2560)
 - Workshop for Emerging Leaders on the Rule of Law & Policy ร่วมกับ the Institute for Global Law and Policy, Harvard Law School ปี 2560
 - หลักสูตร Design Thinking Workshop
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 22/2559
- สถาบันไทยพัฒน์ (องค์กรสาธารณประโยชน์)
 - หลักสูตรแนวทางการจัดทำรายงานแห่งความยั่งยืน (Sustainability Report)

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

- | | |
|-----------------------|---|
| ส.ค. 2565 - ปัจจุบัน | • รองประธานกรรมการบริหาร
บมจ. ช.การช่าง |
| เม.ย. 2565 - ปัจจุบัน | • กรรมการกิจการสังคมและความยั่งยืน
บมจ. ช.การช่าง |
| 2561 - ปัจจุบัน | • กรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
บมจ. ช.การช่าง |
| 2558 - ปัจจุบัน | • กรรมการ กรรมการบริหาร บมจ. ช.การช่าง |
| 2555 - ปัจจุบัน | • กรรมการ และกรรมการบริหาร
บมจ. ซีเค พาวเวอร์ |

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

- | | |
|-----------------|--|
| 2560 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. กมลลา ซีเนียร์ ลิฟวิ่ง |
| 2560 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. ช.การช่างเรียลเอสเตท |
| 2559 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. ช.การช่าง-โตเกีย คอนสตรัคชั่น |
| 2559 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. มหาศิริ สยาม |
| 2559 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. ช.การช่าง โฮลดิ้ง |
| 2559 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. ซีเค.ออฟฟิศ ทาวเวอร์ |
| 2551 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. ที่ดินบางปะอิน |
| 2551 - ปัจจุบัน | • กรรมการ บจก. ชลเวทย์โยธา |

○ ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- | | |
|------------------|--|
| 2558 - ก.ค. 2565 | • กรรมการผู้จัดการใหญ่ บมจ. ช.การช่าง |
| 2552 - 2555 | • ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่
สายงานสำนักกรรมการผู้จัดการใหญ่
บมจ. ช.การช่าง |



นางสาวอาริสรา ธรรมธัช

- อายุ : 65 ปี
- ตำแหน่ง
 - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 26 เมษายน 2562)
- ประเภทกรรมการ : กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา
 - M.B.A. Roosevelt University, USA
 - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ เกียรตินิยมอันดับ 2 มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- ประวัติการอบรม
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 75/2549)
 - สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 24
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

2564 - ปัจจุบัน	• กรรมการตรวจสอบ บจก. รักษาความปลอดภัย กรุงเทพธุรกิจบริการ
ม.ค. 2559 - ปัจจุบัน	• กรรมการ บจก. รักษาความปลอดภัย กรุงเทพธุรกิจบริการ
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2557 - ก.ย. 2561	• รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกิจภาครัฐ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
2555 - 2557	• ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกิจภาครัฐ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
2548 - 2555	• ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารกลุ่ม กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ 2 สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ 1 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

นายปณิต ทุลย์วัฒนจิต

- อายุ : 66 ปี
- ตำแหน่ง
 - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- ประเภทกรรมการ : กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา
 - M.B.A. (Finance), Washington University, St.Louis, USA
 - Bachelor of Arts & Science, Washington University, St.Louis, USA
- ประวัติการอบรม
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Board and CFO Assessment
 - Director Certification Program (DCP 10/2544)
 - สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (วตท.) รุ่นที่ 14/2555
 - สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และ
กิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงกิจการกระจายเสียงและกิจการ
โทรทัศน์ รุ่นที่ 1/2556
 - สถาบันวิทยาการพลังงาน
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.)
รุ่นที่ 4/2557
 - มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ
 - หลักสูตรผู้บริหารการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
(PEP 1/2559)
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2543 - ปัจจุบัน	• ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
-----------------	---
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

2549 - ปัจจุบัน	• กรรมการ บจก.ไทยยามาฮ่ามอเตอร์
-----------------	---------------------------------
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2537 - 2565	• กรรมการ บมจ. กรุงเทพ เอ็นวีเอ็นจี คอนซัลแตนท์
2546 - 2558	• กรรมการ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
2546 - 2555	• กรรมการบริหาร บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
2546 - 2559	• กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
2543 - 2553	• กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)



นางสาวจิรณิ์ วรจักร

- อายุ : 56 ปี
- ตำแหน่ง :
 - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 21 ธันวาคม 2565)
- ประเภทกรรมการ : กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา :
 - ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ (การเงินและการธนาคาร) มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น
 - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ (การเงินและการธนาคาร) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น :

2565 - ปัจจุบัน	• ผู้ช่วยผู้ว่าการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
-----------------	---
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ :

2558 - 2565	• ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
2557 - 2558	• ผู้อำนวยการกองการเงินและภาษี ฝ่ายบัญชีและการเงิน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



นายปิยกร อภิบาลศรี

- อายุ : 52 ปี
- ตำแหน่ง :
 - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 27 ตุลาคม 2564)
- ประเภทกรรมการ : กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา :
 - Master of Business Administration, Drexel University, USA.
 - เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ประวัติการอบรม :
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 315/2565)
 - สถาบันวิทยาการคำ กระทรวงพาณิชย์
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCoT) รุ่นที่ 13
 - สถาบันวิทยาลัยพลังงาน
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาลัยพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 14/2562
 - วิทยาลัยศาสตร์รัฐธรรมนุญ
 - หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 6
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น :

ปัจจุบัน	• ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
ต.ค. 2565 - ปัจจุบัน	• กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง ในคณะกรรมการองค์การเภสัชกรรม
ต.ค. 2564 - ปัจจุบัน	• กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง ในคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ :

2562 - 2564	• ที่ปรึกษาด้านยุทธศาสตร์ภาษีสรรพสามิต
2560 - 2562	• รองอธิบดี กรมสรรพสามิต
2559 - 2560	• ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบป้องกันและ ปราบปราม กรมสรรพสามิต
2558 - 2559	• ผู้อำนวยการสำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 8
2557 - 2558	• สรรพสามิตพื้นที่กรุงเทพมหานคร 3
2554 - 2557	• สรรพสามิตพื้นที่กรุงเทพมหานคร 5



นางกานุช ธรรมโชติ

- อายุ : 58 ปี
- ตำแหน่ง
 - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 23 มิถุนายน 2564)
- ประเภทกรรมการ : กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา
 - ปริญญาโท สาขาวิชาการเมืองการปกครองสำหรับนักบริหาร (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
 - ปริญญาตรี สาขาวิชาภาษาศาสตร์และอังกฤษ (ศิลปศาสตร์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ประวัติการอบรม
 - จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - หลักสูตร Mini MBA
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Accreditation Program (DAP 186/2564)
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น
 - ต.ค. 2562 - ปัจจุบัน
 - รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ
 - พ.ย. 2561 - ก.ย. 2562
 - ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารทั่วไปการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
 - เม.ย. 2561 - พ.ย. 2561
 - ผู้อำนวยการกองพัฒนาองค์กรฝ่ายบริหารทั่วไปการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
 - มิ.ย. 2555 - เม.ย. 2561
 - ผู้อำนวยการกองกำกับดูแลกิจการและพัฒนามูลค่าองค์กรฝ่ายการเงินและบัญชีการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์

- อายุ : 65 ปี
- ตำแหน่ง
 - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
 - กรรมการบริษัทกิตติภาพ บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
 - กรรมการบริหาร (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
 - กรรมการผู้จัดการ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
 - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท
- ประเภทกรรมการ : กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : 0.0196 % (2,999,141 หุ้น)
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา
 - Dr.Techn. (Soil Mechanic), University of Innsbruck, Austria
 - ปริญญาตรี และปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประวัติการอบรม
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 81/2549)
 - Finance for Non-Finance Directors (FND 19/2548)
 - Director Accreditation Program (DAP 36/2548)
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 - 2543 - ปัจจุบัน
 - กรรมการ และกรรมการบริหาร บมจ. ทีทีดับบลิว
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น
 - 2563 - ปัจจุบัน
 - กรรมการ บจก. ประปาปทุมธานี
 - 2564 - ปัจจุบัน
 - รักษาการกรรมการผู้จัดการ บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
 - 2559 - ปัจจุบัน
 - กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
 - 2552 - ปัจจุบัน
 - กรรมการ บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ
 - 2549 - 2558
 - กรรมการ บมจ. ช.การช่าง
 - 2557 - 2558
 - กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2554 - 2557
 - รองประธานกรรมการบริหาร บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2547 - 2558
 - กรรมการ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2547 - 2554
 - กรรมการบริหาร บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2544 - 2553
 - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ บมจ. ช.การช่าง
 - 2543 - 2554
 - กรรมการผู้จัดการ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ



ผู้บริหาร



นายวิฑูรย์ หทัยรัตนชา

- อายุ : 65 ปี
- ตำแหน่ง
 - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา
 - ปริญญาโท Master of Science (Business Administration), California University of Pennsylvania, USA
 - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประวัติการอบรม
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Anti - Corruption for Executive Program (ACEP 13)
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น
 - พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน • กรรมการ บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ
 - 2557 - 2558 • รองกรรมการผู้จัดการ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ
 - สายงานปฏิบัติการเดินรถ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2555 - 2557 • ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ
 - บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2550 - 2555 • รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายการตลาดและพัฒนา
 - เชิงพาณิชย์ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2548 - 2558 • กรรมการความเสี่ยง บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2547 - 2555 • ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2545 - 2547 • ผู้จัดการส่วนการเดินรถ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ



นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์

- อายุ : 48 ปี
- ตำแหน่ง
 - รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนารัฐกิจและปฏิบัติการทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 มกราคม 2561)
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา
 - ปริญญาโท Telecommunications, Northwestern University, Illinois, USA
 - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมไฟฟ้า) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประวัติการอบรม
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 307/2564)
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น
 - 23 มิ.ย. 2564 - ปัจจุบัน • กรรมการ บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
 - 2562 - ปัจจุบัน • กรรมการ บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ
 - 2561 - 2564 • รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนารัฐกิจ
 - บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2560 - ธ.ค. 2560 • ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ งานพัฒนาโครงการ
 - บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - รักษาการรองกรรมการผู้จัดการ พัฒนารัฐกิจ
 - บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2558 - 2560 • ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ งานพัฒนาโครงการ
 - บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2555 - 2558 • ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารโครงการพิเศษ
 - บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
 - 2552 - 2555 • รองกรรมการผู้จัดการ
 - บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
 - 2550 - 2552 • Operations Director
 - บจก. เมโทรมอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์



ผู้บริหาร สายงานบัญชี และการเงิน



นายฉลวัน จี

- อายุ : 51 ปี
- ตำแหน่ง
 - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา
 - ปริญญาตรี สาขาการเงิน Boston College, USA
- ประวัติการอบรม
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 165/2555)
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น : ไม่มี
- ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

2558 - 2564	• รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
2556 - ก.พ.2559	• กรรมการ บมจ. ซีเค พาวเวอร์
2556 - ก.พ.2559	• กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ บจก. เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี
2554 - 2556	• รองกรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบัญชีและการเงิน บจก. เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี
2551 - 2554	• เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
2556 - ก.พ. 2559	• กรรมการ บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2
	• กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2
2554 - 2556	• รองกรรมการผู้จัดการ บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2
2550 - 2551	• Business Analyst, Corporate Finance TMB Macquarie Securities (Thailand) Limited

นางสาวปahnin โตสุวรรณกาว

- อายุ : 55 ปี
- ตำแหน่ง
 - รองกรรมการผู้จัดการ บัญชีและการเงิน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)
- สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี
- ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี
- คุณวุฒิการศึกษา
 - ปริญญาโท สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
 - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ประวัติการอบรม
 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 158/2555)
 - สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชีรับอนุญาตแห่งประเทศไทย
 - CFO Certification Program รุ่นที่ 1/2004
 - คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - Corporate Secretary Development Program รุ่นที่ 13
 - สภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์
 - หลักสูตรประมาณการกระแสเงินสดคิดลด เพื่อพิจารณาการด้อยค่าตาม TAS 36 หลังสิ้นสุดมาตรการผ่อนปรนฯ
 - สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
 - TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD)
 - ครั้งที่ 4/2021 "How finance leaders are adapting within the new normal"
 - ครั้งที่ 6/2021 "ESG Integration in Sustainable Investing"
 - ครั้งที่ 9/2021 "ESG related Financial Innovation"
 - ครั้งที่ 1/2022 "การยกระดับคุณภาพรายงานทางการเงินของบริษัทจดทะเบียนไทย"
 - ครั้งที่ 2/2022 "Economic Update for CFO"
 - ครั้งที่ 3/2022 "PDPA for Accounting and Finance"
 - ครั้งที่ 8/2022 "ESG Bonds in Corporate Financing"
 - The modern CFO : Driving Digital Transformation of the Finance and Accounting
 - ESG related Financial Innovation
 - หลักสูตรการยกระดับคุณภาพรายงานทางการเงินของบริษัทจดทะเบียนไทย
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี
- การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น

23 มี.ย. 2564 - ปัจจุบัน	• กรรมการ บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	• กรรมการ บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์



ผู้ควบคุมดูแล การทำบัญชี



นางสาวปาริณัน โตสุวรรณทวาร (ต่อ)

○ ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- 2558 - 2564 • รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
- 2557 - 2558 • รองกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
- 2555 - 2557 • ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
- 2551 - 2554 • ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายการเงิน บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ

นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ

○ อายุ : 52 ปี

○ ตำแหน่ง

- ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีทั่วไป (ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม 2558)

○ สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี

○ ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

○ คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

○ ประวัติการอบรม

- สภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์
 - หลักสูตรสรุปการเปลี่ยนแปลงและประเด็นที่สำคัญของ TFRS (ฉบับปรับปรุง 2564)
- สมาคมนิสิตเก่าคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - ประเด็นที่น่าสนใจของ TFRS for NPAEs
 - Update TFRS ปี 2565
- สรรพากรสำน
 - ก้าวทันกฎหมาย Transfer Pricing
- สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
 - การยกระดับคุณภาพรายงานทางการเงินของบริษัทจดทะเบียนไทย

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : ไม่มี

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น : ไม่มี

○ ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ

- 2558 - 30 พ.ย. 2563 • ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ

หมายเหตุ : มีประสบการณ์และระยะเวลาเป็นไปตามที่ประกาศสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด

หมายเหตุ : มีคุณสมบัติและเงื่อนไขครบตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า



เลขาธิการบริษัท และหัวหน้างานกำกับดูแล การปฏิบัติงาน



นางมนัสวี ทรัพย์ชวโรจน์

○ อายุ : 56 ปี

○ ตำแหน่ง

- เลขาธิการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564)
- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ งานกฎหมายและกำกับดูแล (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธันวาคม 2558)

○ สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท : ไม่มี

○ ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร : ไม่มี

○ คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Law (LL.M. in International Business Legal Studies), University of Exeter, UK
- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

○ ประวัติการอบรม

- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
 - Director Certification Program (DCP 238/2559)
 - Company Secretary Program (CSP 5/2547)
 - Effective Minutes Taking (EMT 4/2549)
 - Anti-Corruption : The Practical Guide (ACPG 33/2016)
- สำนักงาน ก.ล.ต. ร่วมกับคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - หลักสูตรแนวทางการตรวจสอบสถานะสิทธิมนุษยชน อย่างรอบด้าน (Human Rights Due Diligence) สำหรับบริษัทจดทะเบียน
- สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน (ปรม.) รุ่นที่ 15
- มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
 - หลักสูตร Kaset Mini MBA

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
แห่งประเทศไทย : ไม่มี

○ การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น/กิจการอื่น : ไม่มี

○ ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง และ/หรือตำแหน่งที่สำคัญ
2558 - 2564

- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ งานกำกับดูแล บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ

เอกสารแบบ 2

แบบ 56-1 One Report ประจำปี 2565

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย
และบริษัทที่เกี่ยวข้อง



รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	บริษัท	บริษัทย่อย		บริษัทที่เกี่ยวข้อง										
		1	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. นายปลิว ตริวิศเวทย์	2,4		2,4	1,4,5	1	1,4	1	2	1	3	2,4	1,4	1,4	2
2. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	1			1										
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	1													
4. ศ. (พิเศษ) อรรถพล ไญยสุว่ง	1													
5. ดร.อรรณพ ตันละมัย	1													
6. นางวัลลภา อัสสกุล	1													
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	1													
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	1,4										1		1	
9. นายพงษ์สฤตย์ ตันติสุวณิชย์กุล	1,4	2	1,4	1,5				1		1,4				
10. นางเพียว มริตตะนพร	1,4									1				
11. ดร.สุภามาส ตริวิศเวทย์	1,4			1,4	1	1,4	1	1	1					1
12. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช	1													
13. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	1													
14. นางสาวจิรนนท์ วรจักร	1													
15. นายปิยกร อภิบาลศรี	1													
16. นางทศานุช ธรรมโชติ	1													
17. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	1,4,5	1	1,4							1,4				
18. นายวิฑูรย์ หทัยรัตน	5	1												
19. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	5	1	1,4											
20. นายอัลวิน จี	5													
21. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	5	1	1,4											

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

2. บริษัทย่อย

- 1 = บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด
- 2 = บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

3. รายชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้อง

- 1 = บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)
- 2 = บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด
- 3 = บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)
- 4 = บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด
- 5 = บริษัท ช.การช่าง ไตคิว คอนสตรัคชั่น จำกัด
- 6 = บริษัท ซีเค. ออฟฟิศทาวเวอร์ จำกัด
- 7 = บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)
- 8 = บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด
- 9 = บริษัท ไฮเนอรี่ พาวเวอร์ จำกัด
- 10 = บริษัท ไฟฟ้าน้ำเฒ่า 2 จำกัด
- 11 = บริษัท ช.การช่างเรียลเอสเตท จำกัด

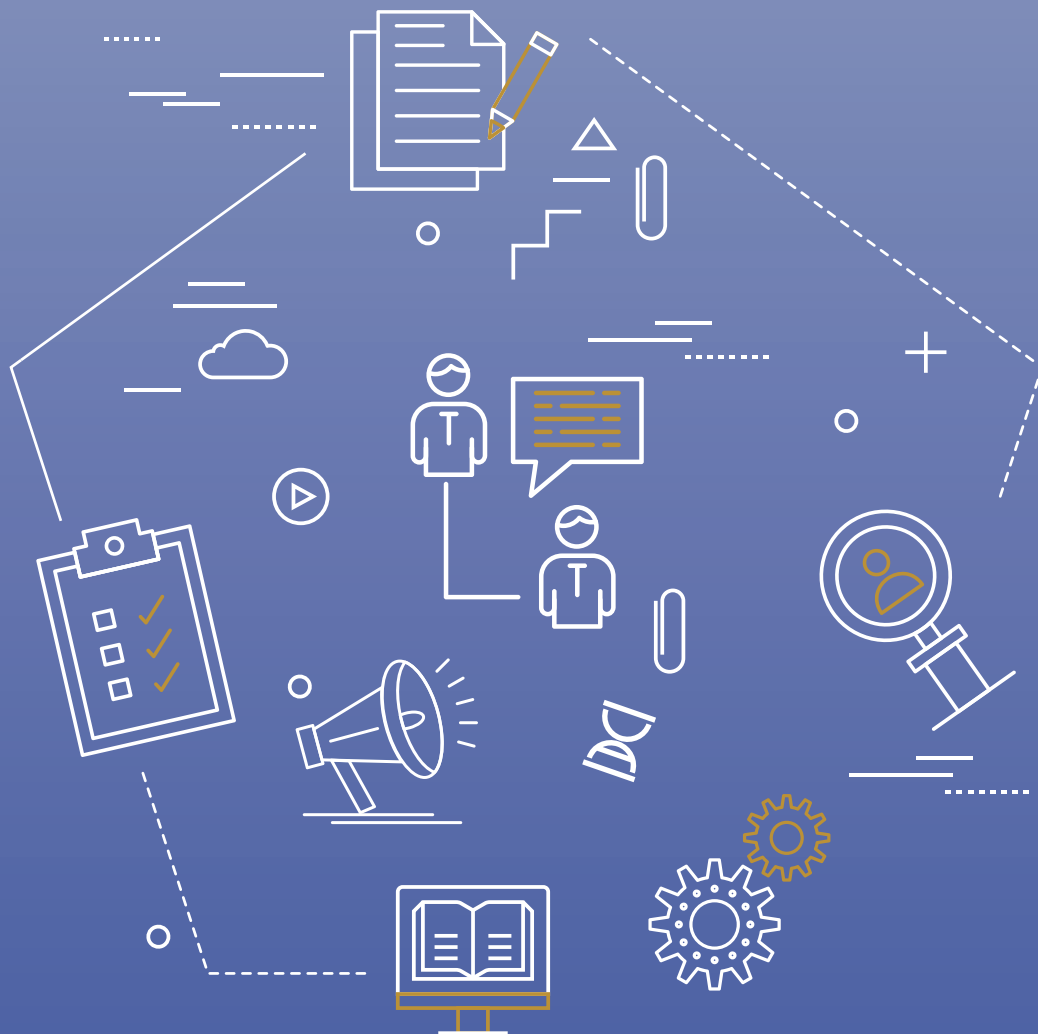
รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ	บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัท แบริ่งคอน เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด
1. นายปลิว ศรีวิศวะเวทย์	ประธานกรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร	-
2. นายพงษ์ศักดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการ และกรรมการบริหาร	ประธานกรรมการ
3. นายชาติรี ตันศิริ	กรรมการ	-
4. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	กรรมการ และกรรมการบริหาร	กรรมการ
5. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	กรรมการ และกรรมการบริหาร	กรรมการ
6. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการ และกรรมการบริหาร	กรรมการ
7. นายวิฑูรย์ หทัยรัตน	-	กรรมการ
8. นายณัฐวุฒิ ศรีวิศวะเวทย์	-	กรรมการ

เอกสารแบบ 3

แบบ 56-1 One Report ประจำปี 2565

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน
และรายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท



1. รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ชื่อ-สกุล : นางสาวอรทัย เรืองอัมพร

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน

อายุ : 43 ปี

คุณวุฒิการศึกษา/อบรม

- ปริญญาตรี สาขาวิชาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์การทำงาน

- | | |
|-----------------------------|--|
| มกราคม 2565 - ปัจจุบัน | - ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน
บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| ธันวาคม 2563 - ธันวาคม 2564 | - ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีบริหาร
บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2560 - พฤศจิกายน 2563 | - ผู้จัดการอาวุโสแผนกบัญชีทางพิเศษ
บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2558 - 2559 | - ผู้จัดการแผนกบัญชีทางพิเศษ
บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ |
| 2552 - 2557 | - หัวหน้าส่วนงานงบการเงินและภาษีอากร แผนกบัญชี
บมจ.ทางด่วนกรุงเทพ |
| 2546 - 2550 | - ผู้ช่วยผู้สอบบัญชีอาวุโส
บจก.เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี |

การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง

- การบริหารความเสี่ยงดิจิทัล
- Audit Manager Tools and Techniques
- เกร็ดความรู้ด้านบัญชีที่ AC ไม่ควรพลาด
- Risk Based Annual Plan for Internal Auditor From Principle to Practical

หน้าที่ความรับผิดชอบ

1. งานตรวจสอบภายใน

- จัดทำแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปี
- ควบคุมการดำเนินการสอบทานผลการปฏิบัติงาน ความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในของระบบงานต่าง ๆ ภายในบริษัทให้เป็นไปตามแผนงาน
- สรุปผลการสอบทาน พร้อมข้อสังเกต และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงในงานให้ผู้รับการตรวจรับทราบ และติดตามผลการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ
- รายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ

2. งานสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

- สอบทานงบการเงินประจำปี และรายไตรมาส
- จัดเตรียมข้อมูลประกอบการคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปีของบริษัท
- สอบทานการเปิดเผยข้อมูลให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปีของบริษัท
- ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

3. งานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ : การแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายหัวหน้างานตรวจสอบภายในเป็นอำนาจอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบ

2. รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ชื่อ-สกุล : นางมนัสวีร์ ทรัพย์ชวโรจน์

ตำแหน่ง : ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ งานกฎหมายและกำกับดูแล
เลขานุการบริษัท

(รายละเอียดประวัติปรากฏตามเอกสารแนบ 1 และหน้าที่ความรับผิดชอบปรากฏในหน้า 184 ถึง 185)

เอกสารแบบ 4

แบบ 56-1 One Report ประจำปี 2565

รายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ



รายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

(1) ทรัพย์สินหลักของบริษัทและบริษัทย่อย

1.1 อาคารและอุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มูลค่าตามบัญชีอาคารและอุปกรณ์ แยกตามประเภทสินทรัพย์ ดังนี้

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	82	เจ้าของ*	ไม่มี
เครื่องตกแต่งติดตั้ง และเครื่องใช้สำนักงาน	39	เจ้าของ	ไม่มี
ยานพาหนะ	211	เจ้าของ	ไม่มี
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	6	เจ้าของ	ไม่มี
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	338		

หมายเหตุ * บริษัทและบริษัทย่อยเช่าพื้นที่อาคารเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ สำหรับอาคารที่ใช้ในการปฏิบัติงาน บริษัท และ NECL ได้สิทธิในการใช้อาคารซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ให้สัมปทานตามเงื่อนไขสัญญา

1.2 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มูลค่าตามบัญชีสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนของบริษัท และบริษัทย่อย แยกตามประเภทสินทรัพย์ ดังนี้

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี	4,231	สิทธิในการใช้ประโยชน์ตามสัญญา	ไม่มี
ทางพิเศษประจิมรัถยา	22,519	สิทธิในการใช้ประโยชน์ตามสัญญา	ไม่มี
ทางพิเศษอุดรรัถยา	4,562	สิทธิในการใช้ประโยชน์ตามสัญญา	ไม่มี
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	548	สิทธิในการใช้ประโยชน์ตามสัญญา	ไม่มี
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	31,860		

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

1.3 สิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มูลค่าตามบัญชีสิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินของบริษัทและบริษัทย่อย แยกตามประเภทสิทธิประโยชน์ ดังนี้

ประเภทสิทธิประโยชน์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	การระบุพัน
อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	43,606	สิทธิในการใช้ประโยชน์ตามสัญญา	ไม่มี
อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และ อุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี	1,610	สิทธิในการใช้ประโยชน์ตามสัญญา	ไม่มี
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	30	สิทธิในการใช้ประโยชน์ตามสัญญา	ไม่มี
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	45,246		

เนื่องจากสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินข้างต้นเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer Operate) กรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ประกอบกันเป็นอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ อันเกี่ยวเนื่องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินจึงตกเป็นของ รฟม. ทั้งนี้ที่บริษัทดำเนินการจัดหาและติดตั้งแล้วเสร็จ และเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้น และมีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา

(2) เงินลงทุนในบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทอื่น ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ มีดังนี้

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชี ตามวิธีราคาทุน (ล้านบาท)	สัดส่วน การลงทุนใน แต่ละบริษัท (%)	ทุนชำระ แล้ว	ประเภท ของเงินลงทุน	ลักษณะ การประกอบธุรกิจ
1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ	2,604 (2,450) <u>154</u>	99.99%	5,250	บริษัทย่อย	- ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารโครงการ ทางพิเศษอุดรรัถยา
2. บริษัท แบงคอก เมโทร เนทเวิร์คส์ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ	630 (16) <u>614</u>	99.67%	254	บริษัทย่อย	- เป็นผู้แทนบริหาร การพัฒนาเชิงพาณิชย์ ในโครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงินและ ทางพิเศษ - พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์อื่น นอกเหนือจากข้างต้น

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ("NECL")

NECL จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 25 กันยายน 2539 เป็นผู้รับสัมปทานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เพื่อดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี เป็นโครงการในลักษณะ BTO (Build-Transfer-Operate) ต่อมาได้มีการลงนามสัญญา (ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 ขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 (เดิมสิ้นสุดวันที่ 26 กันยายน 2569) โดยผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุนคือ เงินปันผล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 NECL มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL เท่ากับร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ("BMN")

BMN จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 เพื่อดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ปัจจุบัน BMN เป็นผู้แทนบริษัทในการบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ทั้งหมดในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา ประกอบด้วย การให้บริการสื่อโฆษณา ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าปลีก และให้บริการระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT โดยผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุนคือ เงินปันผล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 BMN มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท โดยบริษัทถือหุ้นอยู่ใน BMN ร้อยละ 99.67 ของหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดของ BMN

เอกสารแบบ 5

แบบ 56-1 One Report ประจำปี 2565

คู่มือบรรษัทภิบาล

(นโยบาย แนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการ และจรรยาบรรณบริษัท)

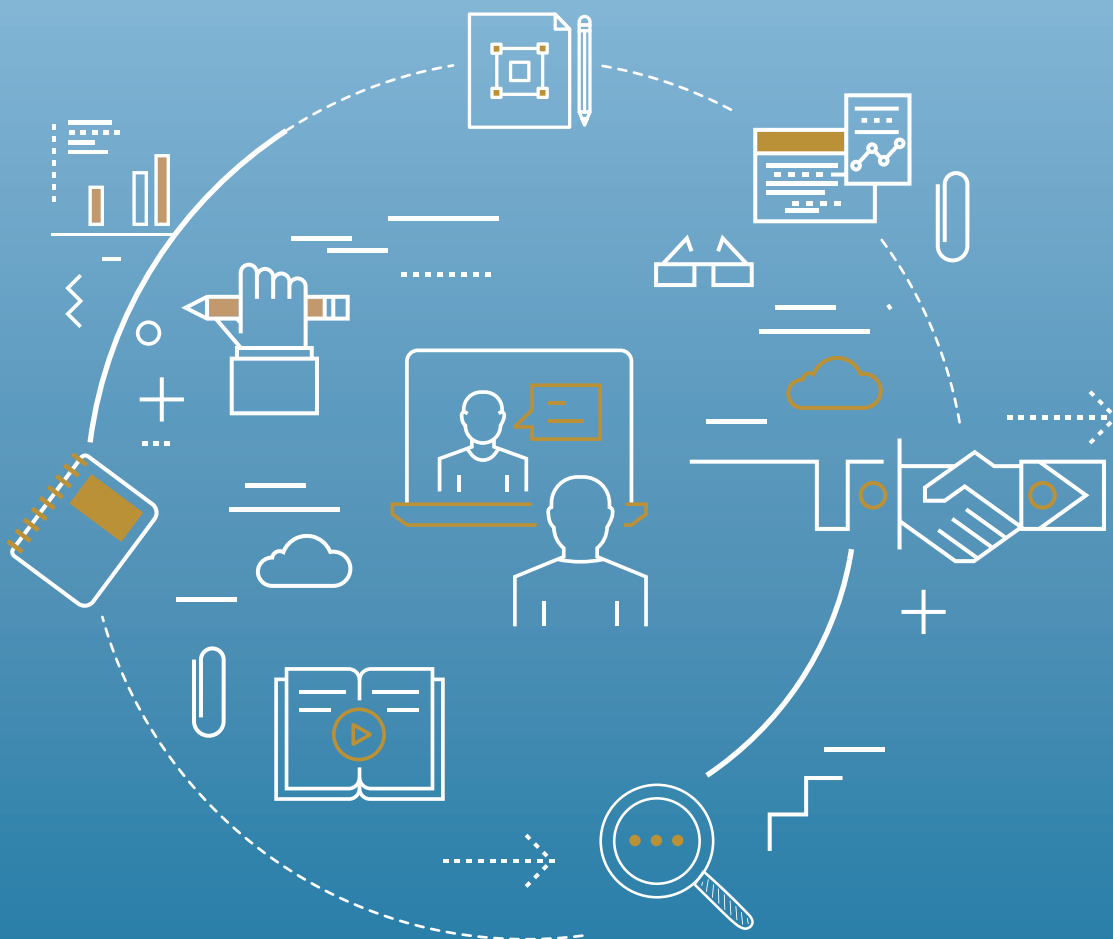
สำหรับรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของบริษัท แนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการ และจรรยาบรรณบริษัท สามารถศึกษาได้บนเว็บไซต์ของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ที่ <https://www.bemplc.co.th>



ເວກສາຣ໌ແບບ 6

แบบ 56-1 One Report ประจำปี 2565

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ และ
รายงานคณะกรรมการชดเชย





รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 คน โดยมี นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร และ ดร.อรรณพ ตันละมัย เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยประธานกรรมการตรวจสอบ และ ดร.อรรณพ ตันละมัย เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ด้านบัญชีและการเงิน และมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดจนให้คำแนะนำในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้รับความร่วมมืออย่างดีจากฝ่ายจัดการ ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีของบริษัทโดยในปี 2565 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 6 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบเข้าร่วมประชุมครบทุกครั้งได้มีการหารือ และแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายใน และประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการจำนวน 2 ครั้ง เพื่อปรึกษาหารือในสาระสำคัญของแผนการสอบบัญชี ประเด็นทางการบัญชีที่สำคัญ และมาตรฐานการบัญชีที่จะบังคับใช้ ความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และแสดงความคิดเห็นของผู้สอบบัญชี สรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้ดังนี้

- 1 การสอบทานรายงานทางการเงิน** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2565 ของบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี การปรับปรุงรายการบัญชีที่สำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน โดยได้รับฟังคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชี ฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายใน ซึ่งมีการสอบถามผู้สอบบัญชีเรื่องความถูกต้องครบถ้วนของงบการเงิน การปรับปรุงรายการบัญชีที่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัท ขอบเขตการตรวจสอบ มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2565 เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย มาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และเป็นประโยชน์กับผู้ใช้งบการเงิน จึงให้ความเห็นชอบงบการเงินที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานและตรวจสอบแล้วซึ่งเป็นการรายงานความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข
- 2 การสอบทานระบบการควบคุมภายใน** คณะกรรมการตรวจสอบให้ความสำคัญกับระบบการควบคุมภายในตามกรอบแนวทางปฏิบัติของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) โดยมีสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่สอบทาน และประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในอย่างอิสระ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งพิจารณาผลการสอบทานทุกไตรมาส ทั้งในด้านการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลทรัพย์สิน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด เสียหาย และการทุจริต การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และการป้องกันความเสี่ยงด้านสารสนเทศ ทั้งนี้ ไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ บริษัทมีการดูแลทรัพย์สินอย่างเหมาะสม มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ การดำเนินงานในทุกหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และสามารถควบคุม ป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันได้
- 3 การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน** คณะกรรมการตรวจสอบสนับสนุนให้สำนักตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่อย่างอิสระ และมีหน้าที่รายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยได้พิจารณาและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี และสอบทานผลการปฏิบัติงานตามแผนงานที่อนุมัติไว้ และพิจารณาผลการตรวจสอบ ข้อเสนอแนะ และรายงานติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะอย่างสม่ำเสมอ และให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อสำนักตรวจสอบภายใน และสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาความรู้ความสามารถของผู้ปฏิบัติงานในสำนักตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทมีระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอ เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานสากล

- 4 การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างสมเหตุสมผล รวมถึงภาระผูกพันที่อาจจะเกิดขึ้นจากสัญญาที่กระทำกับบุคคลภายนอก ซึ่งพบว่าบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันเวลา นอกจากนี้ ยังคำนึงถึงการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ส่งเสริมการป้องกันมิให้เกิดการทุจริตหรือคอร์รัปชัน โดยบริษัทจัดให้มีช่องทางการร้องเรียนทั้งภายใน และภายนอกบริษัท
- 5 สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลของรายการดังกล่าว** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการตกลงเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผลการสอบทานพบว่า บริษัทได้ดำเนินการด้วยความโปร่งใส สมเหตุสมผล และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทและผู้ถือหุ้นโดยรวม รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอ ถูกต้อง ครบถ้วน ตามกำหนดเวลา
- 6 การพิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีประจำปี** คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้ง เลือกลงกลับเข้ามาใหม่ หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีและพิจารณาค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีโดยพิจารณาจากคุณสมบัติของผู้สอบบัญชี ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ ผลงานการตรวจสอบที่ผ่านมา ความเหมาะสมของค่าสอบบัญชี ซึ่งมีความเห็นว่าผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีความเป็นอิสระ มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และค่าสอบบัญชีมีความเหมาะสม จึงมีมติเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีประจำปี 2566 โดยกำหนดค่าตอบแทนไม่เกินปีละ 4,744,000 บาท

โดยสรุป คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ความสามารถ ความระมัดระวัง รอบคอบ และมีความอิสระอย่างเพียงพอในการให้ความเห็น และข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียม และมีความเห็นว่าบริษัทมีการรายงานข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้ สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการบริหารจัดการความเสี่ยง และระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม เพียงพอและการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิผล มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างครบถ้วน

ในนามคณะกรรมการตรวจสอบ

นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร

ประธานกรรมการตรวจสอบ



รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 4 คน โดยมีพลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระเป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร นายปลิว ตริวิศวะเวทย์ และ ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง เป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังรอบคอบ โดยในปี 2565 มีการประชุมจำนวน 3 ครั้ง เพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ โดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

1 พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทตามหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหากรรมการของบริษัท ดังนี้

- คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติและบทบาทการปฏิบัติหน้าที่ในปีที่ผ่านมาของกรรมการที่ออกตามวาระ และเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เพื่อแต่งตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่งจำนวน 6 คน
- คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติผู้แทนตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเป็นบุคคลที่มีประสบการณ์ในการบริหารงานด้านรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัท จึงเป็นประโยชน์ต่อบริษัท
- คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติบุคคลเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทมีความหลากหลายทางทักษะที่จำเป็นในสาขาวิชาชีพต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์เหมาะสมกับการประกอบธุรกิจของบริษัท รวมทั้งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

2 ทบทวนหลักเกณฑ์การพิจารณาและกำหนดค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565

คณะกรรมการได้พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการ ซึ่งกำหนดตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน อยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันที่สามารถจูงใจ และรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัท องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ โดยนำเสนอค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2565 ต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ

3 พิจารณาสั่งแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการ และกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติบุคคลที่เสนอแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ เพื่อทำหน้าที่ในการบริหารงานสำคัญตามแผนงานบริษัทปี 2566 และกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการให้อยู่ในระดับที่จูงใจในระยะยาว เหมาะสมกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาจากผลประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ประกอบกับผลการดำเนินงานของบริษัท และนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

โดยสรุปคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ความสามารถ ความระมัดระวัง และความโปร่งใสอย่างเพียงพอในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์โดยรวมของบริษัท

ในนามคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน



รายงานคณะกรรมการบริษัท บริษัทบริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประกอบด้วยกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 4 คน โดยมี ศ.(พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง ซึ่งเป็นกรรมการอิสระเป็นประธานกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน นางวัลลา อัสสกุล นายพงษ์สฤต ตันติสุวณชัยกุล และ ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ เป็นกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อทำหน้าที่พัฒนาและเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหาร ความเสี่ยง รวมถึงการติดตาม ตรวจสอบ และทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ คณะกรรมการบริษัท ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน จึงได้มอบหมายให้คณะกรรมการชุดย่อยนี้ ขยายขอบเขตความรับผิดชอบ ให้ครอบคลุมงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์กร ในภาพรวมเพื่อรองรับการดำเนินธุรกิจที่ต้องปรับตัวและพัฒนาตนเอง เพื่อให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนมีระบบ การกำกับดูแลกิจการที่ดีและการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพควบคู่กับ การดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ในปี 2565 มีการประชุมร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูง จำนวน 2 ครั้ง สรุปสาระสำคัญดังนี้

1 การกำกับดูแลให้บริษัทปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการได้ติดตามและทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และได้นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาทบทวนและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อยกระดับการกำกับดูแลให้ครอบคลุมถึงประเด็น ความยั่งยืนและเป็นการเตรียมความพร้อมสู่การยอมรับและแข่งขันในระดับสากล โดยในปี 2565 คณะกรรมการบริษัท ได้เห็นชอบให้ปฏิบัติเพิ่มเติมในเรื่องดังต่อไปนี้

- ทบทวนและปรับปรุงนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้มีการปฏิบัติตามนโยบาย ของบริษัทที่มุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ ตามหลักการความยั่งยืนที่ก่อให้เกิดความสมดุล ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง มุ่งประสานประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียในทุกมิติและทุกกลุ่มเป็นสำคัญอย่างเหมาะสม
- ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการบริษัทโดยเพิ่มเติมข้อกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัท เกี่ยวกับการลงมติ การประชุม โดยกำหนดจำนวนของคณะผู้แทนขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการจะลงมติในที่ประชุมต้องมีกรรมการอยู่ไม่น้อย กว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด

ในปีที่ผ่านมาบริษัทยังคงได้รับผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทอยู่ในระดับดีเลิศ ผลการประเมินคุณภาพการจัด ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยมสมควรเป็นตัวอย่าง (ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3) ได้รับการประกาศรายชื่อให้เป็น หนึ่งใน 170 บริษัทจดทะเบียนที่อยู่ในกลุ่มหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment) (ต่อเนื่องเป็นปีที่ 6) และ นอกจากนี้บริษัทยังได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนในอาเซียน (ASEAN CG Scorecard) ประเภทรางวัล ASEAN Asset Class PLCs ถือเป็นบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social and Governance หรือ ESG)

2 การบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืนได้ติดตามผลการดำเนินการตามแผนบริหาร ความเสี่ยงประจำปี 2565 พบว่า บริษัทสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ยกเว้นผลกระทบ ที่เกิดจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่มีผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้าที่ลดลงอย่างมีสาระ สำคัญ ส่งผลให้รายได้ของบริษัทไม่เป็นไปตามประมาณการ และได้เห็นชอบกับแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี 2566 โดยได้ทำการประเมินระดับของผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท และโอกาสของการเกิดความเสี่ยงตามสถานการณ์ ปัจจุบัน และที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต และกำหนดมาตรการในการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

โดยสรุป คณะกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืนพิจารณาแล้ว เห็นว่า แผนบริหาร ความเสี่ยงของบริษัทประจำปี 2566 มีความเพียงพอ และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจในปัจจุบัน รวมทั้งมีแผนการ ดำเนินการและวิธีการเพื่อบริหารความเสี่ยงอย่างเหมาะสม

ในนามคณะกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ศ. (พิเศษ) อรรถพล ใหญ่สว่าง

ประธานกรรมการบริษัท บริหารความเสี่ยง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สำนักงานใหญ่

587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

สำนักงานสาขา 1 (ธุรกิจทางพิเศษ)

238/7 ถนนวิภาวดี-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์: (66) 2641 4611 โทรสาร: (66) 2641 4610

สำนักงานสาขา 2 (ธุรกิจรถไฟฟ้า)

189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์: (66) 2354 2000 โทรสาร: (66) 2354 2020

www.bemplc.co.th



ที่ตั้งสำนักงานสาขา 1
(ธุรกิจทางพิเศษ)



ที่ตั้งสำนักงานสาขา 2
(ธุรกิจรถไฟฟ้า)