

รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน 2563



Strategic Management in The Turbulent World

การบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ภายใต้การเปลี่ยนแปลงของโลก

สารบัญ

สารจากกรรมการผู้จัดการ

02

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

03

ประเด็นสำคัญต่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืน

04

การสร้างการมีส่วนร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

07

การกำกับดูแลกิจการ

11

การบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์

14

การเคลื่อนที่ของสังคมเมือง

17

• ความปลอดภัยในการเดินทาง

การดูแลพนักงานของเรา

20

• การทำงาน สถานที่ทำงาน และ พนักงาน (ความปลอดภัย)

การจัดการวิกฤตด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

27

• กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ (การจัดการความเสี่ยงและการปรับตัว)

การมีส่วนร่วมกับชุมชน

38

รายงานผลกระทบ สำหรับการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน

45

สารจากกรรมการผู้จัดการ



ปี 2563 ถือเป็นปีแห่งความท้าทายต่อการดำเนินธุรกิจ ทั้งด้านสิ่งแวดล้อมจากสภาพภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลงไปส่งผลกระทบต่อระดับที่เป็นภาวะวิกฤต (Climate Crisis) และการแพร่ระบาดของโรคโควิด19 ที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนทั่วโลก ก่อให้เกิดการชะลอตัวและหยุดชะงักของกิจกรรมต่างๆ รวมถึงการเดินทางทั้งภายในและภายนอกประเทศ การดำเนินธุรกิจให้อยู่รอดพ้นจากผลกระทบที่เกิดขึ้นถือเป็นความท้าทายที่ยิ่งใหญ่สำหรับ BEM อย่างไรก็ตามเหตุการณ์เหล่านี้ถือเป็นโอกาสให้เราได้แสดงถึงความมุ่งมั่นในฐานะผู้ให้บริการโครงข่ายคมนาคมที่พร้อมส่งมอบการบริการที่มีประสิทธิภาพ เพื่อผู้ให้บริการสามารถเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และยังคงมีความปลอดภัยต่อสุขภาพ รวมถึงการส่งมอบคุณค่าให้กับผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมดของเรามาแนวทางแห่งการพัฒนาสู่ความยั่งยืน ทั้งนี้เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายตามพันธกิจที่มุ่งสู่ความยั่งยืนได้นั้น เราจึงทบทวนและยกระดับการบริหารจัดการโดยมุ่งสร้างความสามารถในการรับรู้ ตัดสินใจ ปรับเปลี่ยน และบูรณาการทั้งทรัพยากรและความสามารถ เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเราได้กำหนดแผน เพื่อเตรียมรับมือกับสถานการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นเป็น 2 ระยะ คือ แผนระยะสั้น เป็นการสร้างความร่วมมืออย่างเร่งด่วนกับทุกภาคส่วน เพื่อตอบสนองต่อวิกฤตโรคระบาดโควิด 19 สนับสนุนให้สังคมของเราสามารถเดินหน้าต่อไปได้ด้วยความปลอดภัยสูงสุด สำหรับแผนระยะยาว คือการวางแผนพัฒนานวัตกรรมโดยมีเป้าหมายลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสภาพภูมิอากาศและการตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ร่วมกับภาคีหุ้นส่วนในสายห่วงโซ่อุปทานของเรา

การตอบสนองกับสถานการณ์เร่งด่วน “ทุกคนปลอดภัยในบ้านของเรา”

ในช่วงสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด 19 การดูแลรักษาความปลอดภัยด้านสุขอนามัยในระดับสูงสุดทั้งต่อผู้ให้บริการ พนักงาน คู่ค้า ตลอดจนชุมชน และสังคมโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้าและทางพิเศษ เป็นเป้าหมายหลักสูงสุดในการจำกัดจำนวน ผู้ติดโรคโควิด19 ในพื้นที่บริการและพื้นที่ทำงาน เป็นศูนย์หรือต่ำที่สุดและไม่มีการเสียชีวิตโดยกระบวนการที่สำคัญ ได้แก่

1. การสร้างความร่วมมือ (Participation) ตั้งแต่การสร้างความตระหนักรู้ให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
2. การป้องกัน (Protection) ยกระดับกำหนดมาตรการเพื่อรักษาความปลอดภัยและสุขอนามัยของผู้ให้บริการ เช่น มาตรการรักษาความสะอาดภายในระบบรถไฟฟ้าและสถานี การรักษาระยะห่าง การสวมหน้ากากและถุงมือยาง ของเจ้าหน้าที่ระหว่างปฏิบัติหน้าที่ เป็นต้น
3. การตอบสนอง (Respond) เตรียมรับภาวะฉุกเฉินในระบบรถไฟฟ้าและสถานี รวมทั้งบนทางพิเศษตลอดเวลา

ความยั่งยืนสำหรับอนาคต “เพื่อโลกที่ร่มเย็นของเรา”

การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศที่ส่งผลการให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ จากการใช้ยานพาหนะที่เผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิง หรือจากปริมาณการใช้เครื่องปรับอากาศที่มากขึ้น ส่งผลต่อเนื่องทำให้มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สูงขึ้นจนเกิดภาวะโลกร้อนทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุการณ์น้ำท่วมที่เพิ่มขึ้น เราจึงมีแผนในการพัฒนานวัตกรรมทั้งในกระบวนการดำเนินงานและการประยุกต์เทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ใช้พลังงานในสัดส่วนที่น้อยลงและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีการกำหนด เป็นแผนระยะยาวอย่างต่อเนื่องซึ่งทั้งหมดนี้ล้วนแล้วแต่เป็นความมุ่งมั่นของ BEM เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการโครงข่ายคมนาคมที่ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร ขอบขอบคุณทุกท่านที่สนับสนุน BEM มาโดยตลอด และหวังว่าทุกท่านจะร่วมเดินทางไปกับเรา เพื่อเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้บริการของเราเป็นต้นทางที่สามารถสร้างรอยยิ้มและความสุขทุกครั้งของการเดินทางสำหรับทุกท่านตลอดไป

ดร.สมบัติ กิจจาธิกุล
กรรมการผู้จัดการ

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

ปรับตัวท่ามกลางการเปลี่ยนแปลง



เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

รายงานความยั่งยืนฉบับนี้ มุ่งเน้นการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการปรับตัวและพัฒนาการของ BEM ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงบริบททางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและมีผลกระทบเป็นวงกว้างต่อการดำเนินชีวิตของคนไทยและคนทั่วโลก

ในรอบการดำเนินงานตั้งแต่เดือนมกราคม ถึง ธันวาคม ปี 2563 ในขณะที่รายงานประจำปีของบริษัทให้ความสำคัญกับข้อมูลผลประกอบการ (Financial Performance) ในการบริหารจัดการธุรกิจ รายงานฉบับนี้มุ่งเน้นผลการดำเนินงานด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม (Non-Financial Performance) สำหรับผู้มีส่วนได้เสียที่มีความสนใจเกี่ยวกับการตระหนักถึงความเปลี่ยนแปลง ผลกระทบ และแนวทางการบริหารจัดการประเด็นทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อความสามารถโดยรวมในการบริหารจัดการเพื่อความยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมทั้งการให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า

บริบทด้านความยั่งยืน

ในสถานการณ์เดียวกันกับอีกหลายธุรกิจตลอดปี 2563 BEM พบกับการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ ทั้งจากความแปรปรวนของสภาพแวดล้อมที่ยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและทวีความรุนแรงจนเกิดภาวะวิกฤต และโดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อโควิด-19 ที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ การดำรงชีวิตของผู้คน การดำเนินธุรกิจ และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ จนทำให้เกิดการดำรงวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) BEM ในฐานะหน่วยธุรกิจหนึ่งของสังคม ซึ่งได้รับผลกระทบดังกล่าว ต้องดำเนินการปรับรูปแบบการบริหารจัดการ เพื่อให้บริษัทยังคงความสามารถที่จะรักษาความต่อเนื่องของการดำเนินธุรกิจ ด้วยการให้ความร่วมมือกับมาตรการต่างๆ ของภาครัฐ รวมถึงการยังคงรักษาสมดุลในการส่งมอบคุณค่าต่อผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งลูกค้าผู้ใช้บริการ พนักงาน คู่ค้า และชุมชนสังคม

บริษัทได้ดำเนินการทบทวนและวิเคราะห์บริบทด้านความยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งภายในและภายนอก ซึ่งรวมถึง วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์ และนโยบายต่างๆ ตลอดจนสถานการณ์และประเด็นที่อยู่ในความสนใจทั้งระดับประเทศและระดับโลก เพื่อเป็นปัจจัยนำเข้าในการกำหนดแนวทางการตอบสนองทั้งในเชิงของการรักษาไว้ซึ่งคุณภาพของการบริการ การปรับกระบวนการดำเนินงาน และการพัฒนาศักยภาพที่จำเป็นของบุคลากร ท่ามกลางวิกฤตที่เชื่อมต่อกันในทุกภาคส่วน

ประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน

จากการวิเคราะห์สถานการณ์ทางธุรกิจจนส่งและโลจิสติกส์ทั้งในระดับประเทศและระดับโลก ในช่วงเวลาของการรายงาน พบว่าประเด็นความยั่งยืนที่มีความสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท ทั้งในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงมีความสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้มีส่วนได้เสีย ได้แก่



ซึ่งประเด็นเหล่านี้ได้รับการบริหารจัดการ ในรูปแบบของการเป็นจุดมุ่งเน้น (Focal Point) ของการปรับตัวต่อสภาพแวดล้อมที่มีความซับซ้อน และเหตุปัจจัยที่ควบคุมได้ยากยิ่งขึ้นภายใต้การดำรงชีวิตตามแนวทางวิถีใหม่

ผู้มีส่วนได้เสีย

ผู้มีส่วนได้เสียมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำรงอยู่ท่ามกลางความเปลี่ยนแปลง บริษัทบริหารจัดการธุรกิจ โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholder Inclusiveness) ด้วยการรับฟัง รวบรวม และระบุนความสนใจ ความคาดหวัง และความกังวลของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำมากำหนดเป็นแนวทางในการสร้างคุณค่าร่วมอย่างสมดุล ภายใต้แนวปฏิบัติ 3 ด้าน ได้แก่



ความสมบูรณ์ครบถ้วน

ข้อมูลที่เปิดเผยในรายงานฉบับนี้ ได้รับการทวนสอบโดยผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียมั่นใจในคุณภาพ ความครบถ้วนสมบูรณ์ (Completeness) ของข้อมูลที่เพียงพอต่อการสร้างความเข้าใจ การนำไปใช้ และการตัดสินใจตามวัตถุประสงค์ต่างๆ ของผู้มีส่วนได้เสีย

ประเด็นที่มีสาระสำคัญต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ปรับตัวท่ามกลางการเปลี่ยนแปลง



ประเด็นที่มีสาระสำคัญต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ปรับตัวท่ามกลางการเปลี่ยนแปลง

BEM ได้กำหนดประเด็นที่เป็นสาระสำคัญในการดำเนินธุรกิจ ที่ครอบคลุมธุรกิจของบริษัททั้งในธุรกิจทางพิเศษและระบบราง โดยกระบวนการในการพิจารณาและประเมินประเด็นที่เป็น สาระสำคัญ ดังนี้

การพิจารณาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อบริษัท

เราพิจารณาปัจจัยทั้งภายใน อาทิ วัฒนธรรม พันธกิจ นโยบาย กลยุทธ์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท เป็นต้น และภายนอก อาทิ ประเด็นที่เป็นสาระสำคัญของอุตสาหกรรมคมนาคม ประเด็นที่อยู่ในความสนใจหรือเป็นที่คาดหวังทั้งในระดับประเทศและระดับสากล ระเบียบ ข้อบังคับ มาตรฐานตัวชี้วัดด้านความยั่งยืนในระดับโลก ประเด็นความคาดหวัง/ข้อกังวลใจจากกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย โอกาสและความเสี่ยง เป็นต้น



Identify topics universe

การจัดลำดับความสำคัญ

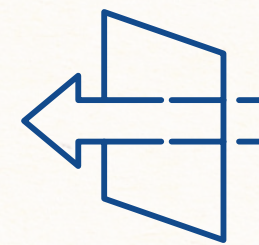
เรานำประเด็นเหล่านี้มาจัดลำดับความสำคัญ ระดับผลกระทบที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัททั้งมิติด้านสิ่งแวดล้อม สังคมและการกำกับดูแลกิจการและระดับความคาดหวังของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย จำนวนและจัดทำแผนผังสรุปประเด็นที่มีสาระสำคัญต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Materiality Matrix) เพื่อระบุตำแหน่งความสำคัญของแต่ละประเด็น



Assessment

การทวนสอบ

เมื่อได้จัดลำดับประเด็นที่มีความสำคัญทั้งหมดแล้ว คณะผู้บริหารให้ความเห็นและทวนสอบความสำคัญของแต่ละประเด็นเพื่อพิจารณาอนุมัติ



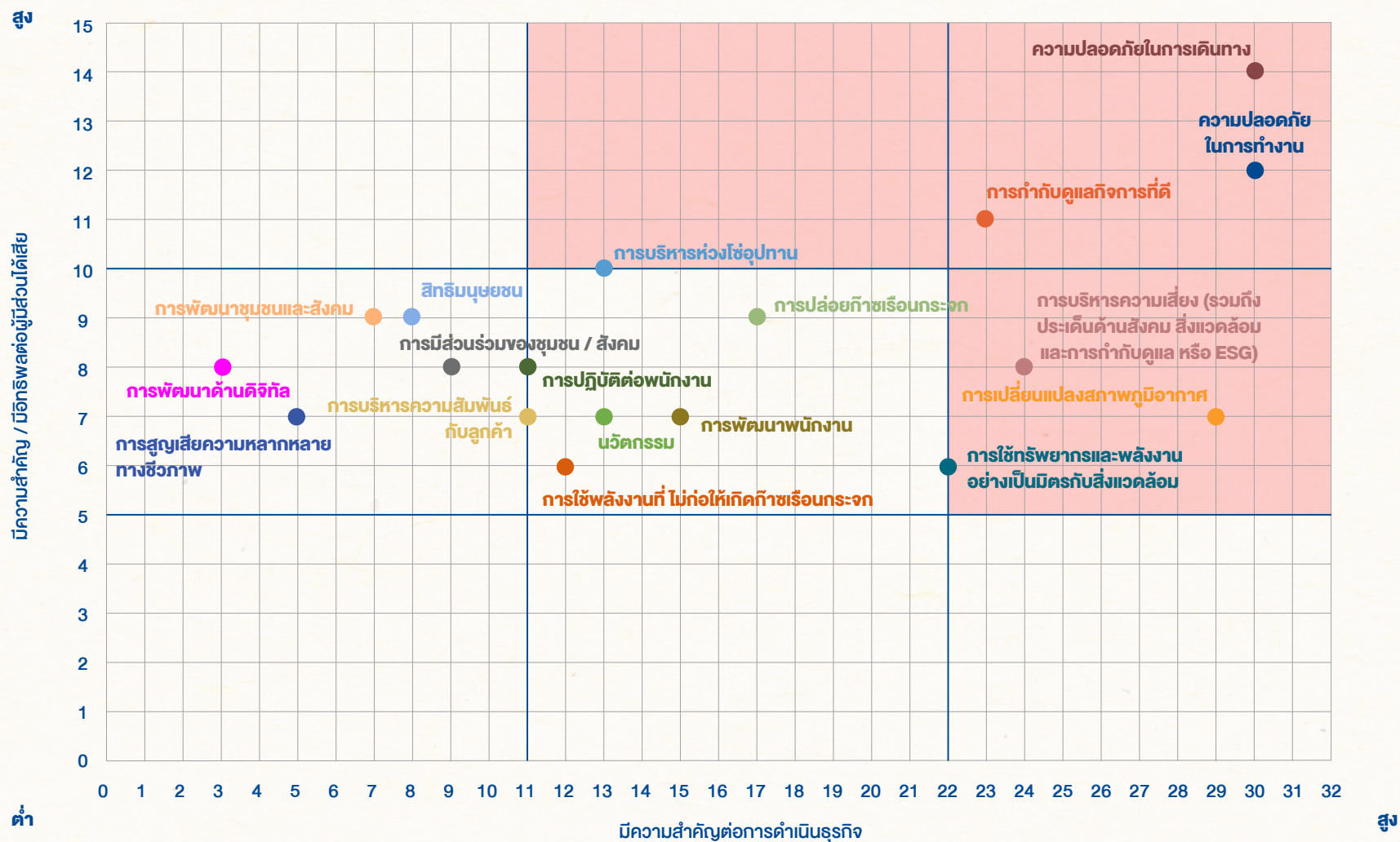
Materiality Topics

ประเด็นที่มีสาระสำคัญต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ปรับตัวท่ามกลางการเปลี่ยนแปลง

ประเด็นที่มีสาระสำคัญต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนของ BEM มีการทบทวนลดประเด็นที่ให้ความสำคัญลงจากเดิมที่มี 6 ประเด็น เหลือ 5 ประเด็นที่สำคัญ โดยได้พิจารณานำประเด็นจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจรวมเข้ากับประเด็นการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในขณะที่ประเด็นการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการมีส่วนร่วมของชุมชนหรือผู้มีส่วนได้เสียได้รับการประเมินลดลงไปอยู่ในระดับกลาง

ประเด็นการบริหารความเสี่ยงและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้รับการประเมินเข้ามาอยู่ในระดับสูง และประเด็นเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางและการกำกับดูแลกิจการที่ดีได้รับการประเมินให้อยู่ในระดับสูงตามเดิม



การสร้างการมีส่วนร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

สร้างคุณค่าพร้อมรักษาสมดุล



การสร้างการมีส่วนร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

สร้างคุณค่าพร้อมรักษาสมดุล

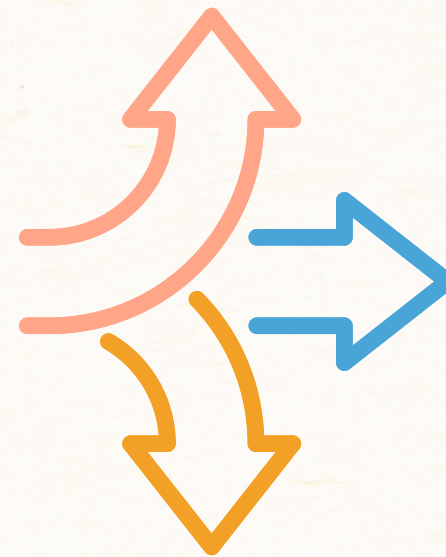
การสร้างความสัมพันธ์

ผู้มีส่วนได้เสียเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ BEM สามารถเดินหน้า เติบโต ได้อย่างยั่งยืน ในสภาวะวิกฤตการณ์เข้าใจถึงความสนใจ (Interest) ความคาดหวัง (Expectation) และความกังวล (Concern) ของผู้มีส่วนได้เสียเป็นสิ่งที่สำคัญ เพราะจะทำให้บริษัทสามารถกำหนดแนวทางการตอบสนองเพื่อสร้างความสมดุลในการสร้างคุณค่าร่วมกัน โดยเราได้กำหนดแนวทางในการดำเนินงานด้านการเชื่อมโยงผู้มีส่วนได้เสียในภาวะวิกฤตไว้ดังนี้



การสร้างความเข้าใจ

ความรู้ ความเข้าใจ ถึงประเด็นที่สำคัญภายใต้สถานการณ์ที่เกิดขึ้น ที่มีผลกระทบร่วมกัน ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียกับบริษัท



การยอมรับ

ยอมรับถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น มีทัศนคติที่มองเห็นความสำคัญ พร้อมทั้งจะนำไปสู่การร่วมมือในการปรับปรุง พัฒนาและเปลี่ยนแปลง

การให้ความร่วมมือ

การปฏิบัติเพื่อสร้างให้เกิดการพัฒนา ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงทั้งพฤติกรรมในระดับปัจเจก และการเป็นส่วนหนึ่งของระบบและกระบวนการ

การสร้างการมีส่วนร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

สร้างคุณค่าพร้อมรักษาสมดุล



ผลกระทบที่มีต่อ BEM	ประเด็นสำคัญ	ผลกระทบที่มีต่อผู้มีส่วนได้เสีย
- รายได้ลดลง - การดำเนินกิจการหยุดชะงัก - เกิดผลกระทบเชิงลบต่อชื่อเสียง/ ถูกเพิกถอน License to Operate	ผลประกอบการ ความปลอดภัยในการเดินทาง	- การสร้างมูลค่าเพิ่มของกิจการ - การติดโรคระบาดโควิด 19 - การบาดเจ็บ เสียชีวิต
- การดำเนินงานหยุดชะงัก - เกิดผลกระทบเชิงลบต่อชื่อเสียง	ความปลอดภัยในการทำงาน	- การติดโรคระบาดโควิด 19 - ความเจ็บป่วย เสียชีวิต
- กิจการไม่เติบโตหรืออาจล้มละลายได้ - เกิดผลกระทบเชิงลบต่อชื่อเสียง	การกำกับดูแลกิจการที่ดี	- พนักงานไร้จรรยาบรรณ/วินัยในการปฏิบัติงาน - เกิดการทุจริตคอร์รัปชัน
- การใช้พลังงานและทรัพยากรต่างๆ มีแนวโน้มการจ่ายภาษีสูงขึ้น (Carbon Tax)	การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างรุนแรง	- ผลกระทบต่อการให้บริการ
- ไม่สามารถป้องกันความเสี่ยงหรือสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นได้ - การดำเนินกิจการหยุดชะงัก	การบริหารจัดการความเสี่ยง	- การบาดเจ็บ / เสียชีวิต จากการเดินทาง / ทำงาน

การสร้างการมีส่วนร่วมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

สร้างคุณค่าพร้อมรักษาสมดุล



ผู้มีส่วนได้เสีย	ประเด็นสำคัญ	การสร้างความเข้าใจและการยอมรับ	การให้ความร่วมมือ
ผู้โดยสาร / ผู้ใช้ทางพิเศษ / ชุมชน	ความปลอดภัยในการเดินทาง	การสื่อสาร	การใช้บริการ กิจกรรมร่วม ช่องทางให้ความคิดเห็นและคำแนะนำ
พนักงาน / คู่ค้า	ความปลอดภัยในการทำงาน	นโยบาย มาตรการ การสร้างความรู้ และการฝึกอบรม	การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย กิจกรรมด้านความปลอดภัยในองค์กร
ผู้บริหาร / พนักงาน	การกำกับดูแลกิจการที่ดี	นโยบาย โครงสร้างและแนวปฏิบัติ การกำกับดูแล	ช่องทางการสื่อสาร / ร้องเรียนและการจัดการข้อร้องเรียน การปฏิบัติตามจริยธรรมและจรรยาบรรณ
พนักงาน / ชุมชน	การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างรุนแรง ผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อม	แนวปฏิบัติและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม	การสร้างวัฒนธรรมในการกระบวนกรดำเนินงาน กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม
ผู้บริหาร / พนักงาน	การบริหารจัดการความเสี่ยง	การอบรม / แนวปฏิบัติที่ดี	การบริหารจัดการความเสี่ยง ในการปฏิบัติงานทุกระดับ

การกำกับดูแลกิจการ



การเปรียบเทียบกับธุรกิจในระดับสากล การยกระดับ และการพัฒนาธุรกิจ



รายงานความยั่งยืนฉบับนี้สะท้อนให้เห็นถึงแนวทางการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในบริบทแวดล้อมที่เกิดขึ้นอย่างรุนแรง ต่อเนื่อง และรวดเร็ว โดยนำแนวคิดการบริหารจัดการความยั่งยืน (Sustainability management) มาบูรณาการเข้าไปในกลยุทธ์หลักมากกว่าที่จะเป็นรูปแบบกิจกรรมที่ขนานไปกับการดำเนินงาน

ทั้งนี้เป็นการกำหนดในเชิงนโยบายโดยมีการรายงาน ติดตาม และกำกับดูแลตั้งแต่คณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง (CG & RM) เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินธุรกิจของ BEM สามารถสร้างคุณค่าที่ยั่งยืน คือการเป็นผู้นำบริการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมเพื่อสังคมที่มีความสะดวก ปลอดภัย เป็นส่วนสำคัญของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการใช้ชีวิตทั้งในภาวะปกติและฉุกเฉินให้เกิดความปลอดภัย โดยตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกัน

การกำกับติดตามดูแลในภาวะที่บริบทแวดล้อมมีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วรุนแรง จึงต้องมั่นใจว่าการดำเนินงานนั้นเป็นไปตามแนวทางสำคัญ ได้แก่

- นำแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนให้สอดคล้อง (Align) กับกลยุทธ์ธุรกิจ
- มีความชัดเจนถึงหน่วยงานและผู้รับผิดชอบในการนำนโยบายและแผนงานไปปฏิบัติในทุกหน่วยธุรกิจ (BU)
- ยึดมั่นในพันธกิจและเป้าหมายของการสร้างความปลอดภัยและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- มีแผนการพัฒนาความสามารถในทุกๆด้านขององค์กร (Dynamic capability) เพื่อการดำเนินงานเชื่อมโยงกับประเด็นสำคัญที่ลูกค้า ผู้รับบริการให้ความสำคัญ

โดยภายในอนาคต BEM จะมีการทบทวนแนวทางการปรับเปลี่ยน ด้วยการเปรียบเทียบ (Benchmark) การยกระดับและพัฒนาการบริหารจัดการกับองค์กรธุรกิจในระดับโลกถึงการปรับเปลี่ยน (Transformation) รวมถึงประเด็นสำคัญที่ลูกค้า คู่ธุรกิจ นักลงทุน ผู้กำกับดูแล ให้ความสำคัญรวมถึงความสอดคล้องกับพันธกิจ เพื่อให้ BEM สามารถรักษาความสัมพันธ์และการเชื่อมโยง (Engagement) กับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเหล่านั้นได้เป็นอย่างดี เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติภายใต้สภาวการณ์ที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาได้อย่างรวดเร็ว

โครงสร้าง (Structure) และความยืดหยุ่น (Agile) ของการกำกับดูแลของ BEM จึงมีความสำคัญที่จะทำให้เกิดความสอดคล้องในการบริหารจัดการความเสี่ยงเชิงกลยุทธ์ (Strategic Risks) การบริหารข้อมูลที่สำคัญ ถูกต้องทันเวลา ทั้งระบบ (IT Governance) เพื่อให้ BEM สามารถบริหารจัดการทรัพยากรให้สามารถตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

เหตุการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 ในปี 2563 ถือเป็นประสบการณ์สำหรับ BEM ที่จะเรียนรู้และพัฒนาเพื่อยกระดับการดำเนินงานให้เกิดความพร้อม กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนถึงความสามารถของการดำเนินงาน รวมถึงเกิดผลลัพธ์ที่เป็นคุณค่าร่วมระหว่าง BEM กับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม แล้วพัฒนาต่อเนื่องในระยะยาวต่อไป

หมายเหตุ: โครงสร้างการกำกับดูแล ดูได้ที่รายงานประจำปี 2563

การกำกับดูแลกิจการ

ความคล่องตัวในการกำกับดูแลองค์กร



	ก่อน ปี 2563	หลัง ปี 2563	แนวทางการพัฒนา
ความปลอดภัย	ความปลอดภัยในการใช้บริการ และการดำเนินงาน	ความปลอดภัยด้านสุขภาพ: และการ ป้องกันการแพร่ระบาดของโรคภัยร้ายแรง	การประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ: ชุมชนและสังคมกับการบริการ
การเปลี่ยนแปลง สภาพภูมิอากาศ	การลดผลกระทบจากการปฏิบัติงาน การใช้ทรัพยากร	การมุ่งเน้นนวัตกรรม และการ เพิ่มมูลค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศ เศรษฐกิจ (Eco - efficiency)	กลยุทธ์ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ที่มุ่งเน้นการลดผลกระทบ (Mitigation) และการสร้างปรับตัว (Adaptation) เพื่อสร้าง มูลค่าทางธุรกิจ
การบริหารจัดการ ความเสี่ยง	ให้ความสำคัญกับความสอดคล้องของระบบ การควบคุมภายในที่ติดตามแนวทาง COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)	ครอบคลุมความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ สิ่งแวดล้อม สังคม และ ธรรมชาติ (ESG-Related Risks)	การบริหารจัดการความเสี่ยงที่ครอบคลุมมิติ ด้านความยั่งยืน (Enterprise Sustainability Risks Management : ESRM)

การบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์



การจัดการภายใต้ภาวะวิกฤต

(Management in The Turbulent World)

ความท้าทายใหม่

ความท้าทายใหม่ที่กำลังเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและรุนแรงในปัจจุบัน ทำให้เกิดคำถามว่าบริษัทส่วนใหญ่จะยังสามารถผ่านการทดสอบไปสู่การดำเนินธุรกิจต่อเนื่องในอนาคตได้หรือไม่ (Future-proofing) รายงานของ McKinsey แสดงให้เห็นว่าอายุเฉลี่ยของบริษัทที่อยู่ใน S&P 500 มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด นับตั้งแต่ช่วงปี 2501 จากอายุเฉลี่ยที่ 61 ปี ในช่วงปี 2523 ลดลงมาอยู่ที่ 25 ปี และในปี 2562 เหลือน้อยกว่า 15 ปี ทั้งที่บริษัทเหล่านั้นอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนามากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก

บริษัทได้มีการทบทวนและพัฒนาแนวทางการบริหารจัดการ โดยมีเป้าหมายในการสร้างความสามารถเชิงพลวัต (Dynamic Capabilities) ที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงและความไม่แน่นอน โดยมีกรอบแนวทางดังนี้

1. การตรวจตราสภาพแวดล้อม (Scanning Environment) เพื่อหาปัจจัยด้านความยั่งยืนที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงาน

สภาวะชุมชนจากสถานการณ์โควิด 19

นับตั้งแต่เกิดเหตุการณ์ระบาดของโรคโควิด 19 ทำให้มีการเว้นระยะห่างทางสังคม ลดการติดต่อสัมพันธ์กันต่อหน้า ทุกภาคส่วนจึงทำให้มีการปรับเปลี่ยน เช่น การทำงานที่บ้าน การปิดเมือง หยุดการเดินทางในทุกช่องทาง รวมถึงการอยู่บ้านเป็นหลัก ส่งผลกระทบถึงการเดินทางในภาพรวมที่ลดลง ขณะเดียวกันบริษัทมีการปรับกระบวนการ ใช้กำลังคนและอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ เพิ่มขึ้นเพื่อสร้างปลอดภัยให้สูงที่สุดแก่ผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้า

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่นำไปสู่ภาวะวิกฤต

แม้การเดินทางจะเป็นสิ่งจำเป็น แต่การใช้ยานพาหนะที่อาศัยน้ำมันเชื้อเพลิงถูกมองว่าเป็นการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ดังนั้นการบริการขนส่งสาธารณะจึงเป็นทางเลือกสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถที่ใช้พลังงานไฟฟ้าที่ได้รับการยอมรับและความนิยมมากขึ้น นอกจากนี้กระแสของสิ่งแวดล้อมยังส่งผลต่อการลงทุนการระดมเงินทุนที่มุ่งสนับสนุนธุรกิจที่มีการลงทุนในเทคโนโลยีที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

2. การวิเคราะห์สถานการณ์ (Scenario analysis) เพื่อจำลองภาพการคมนาคมและการเดินทางสำหรับเมืองหลวงในอนาคตภายใต้การเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยต่างๆ เหล่านั้น ซึ่ง BEM มองเห็นภาพที่เกิดขึ้นจากปัจจัยด้านความยั่งยืน

- รูปแบบการใช้ชีวิตวิถีใหม่ (New normal) ผลกระทบจากการระบาดของโรคโควิด 19 ที่เปลี่ยนการใช้ชีวิตคนในสังคม แม้การระบาดจะยุติลง ทั้งการเดินทาง การให้ความสำคัญกับสุขภาพ การติดต่อสื่อสารด้วยเทคโนโลยี
- ปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศอย่างรุนแรง (Extreme weather) ทำให้การบริการต้องเพิ่มความระมัดระวังและมีระบบที่เตรียมพร้อมอยู่เสมอ
- ในขณะที่กระแสของการลดภาวะโลกร้อนทวีความสำคัญขึ้น บริการสาธารณะจึงถือเป็นสิ่งจำเป็นที่ช่วยลดผลกระทบ

3. การวิเคราะห์ปัจจัยขับเคลื่อนการพัฒนายั่งยืน (Drivers/Option analysis) เป็นการบ่งชี้ปัจจัยที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรงที่มีผลกระทบต่อ BEM เพื่อนำมาการตอบสนองเชิงกลยุทธ์ ดังเช่นในปัจจุบันที่มีปัจจัยสำคัญ 2 ประเด็น

- สุขภาพและความปลอดภัย (Health and Safety) จากการระบาดของโควิด 19 ซึ่งเป็นปัจจัยเร่งด่วนในระดับวิกฤต
- การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศและก๊าซเรือนกระจก (Climate change & CO₂) ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง มีระยะเวลาที่เข้าสู่ภาวะวิกฤต

4. การตอบสนองเชิงยุทธศาสตร์ด้านความยั่งยืน (Strategic Responds) คือการที่ BEM กำหนดการตอบสนองเชิงกลยุทธ์ขององค์กรเพื่อนำปัจจัยขับเคลื่อนความยั่งยืนและการบังคับบัญชาด้านความยั่งยืนเพื่อนำเข้าไปสู่กระบวนการปรับเปลี่ยนและบูรณาการ (Transformation & Integration) เพื่อสร้างความสามารถในการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง (Dynamic Capabilities) ได้แก่

- การพัฒนาทุนมนุษย์
- การเปลี่ยนผ่านสู่ยุคดิจิทัล
- กลยุทธ์การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
- การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความยั่งยืนขององค์กร

อายุเฉลี่ยของบริษัทใน American S&P 500

ในช่วงปี 1958 อยู่ที่ 61 ปี

ในช่วง 1980 อยู่ที่ 25 ปี

ในปี 2019 น้อยกว่า 15 ปี

และ 75% ในปี 2027 ของบริษัทที่อยู่ใน S&P 500

ที่มา: McKinsey

Environmental Footprint

Lifestyle

Climate Crisis

Digital Transformation

Stakeholders

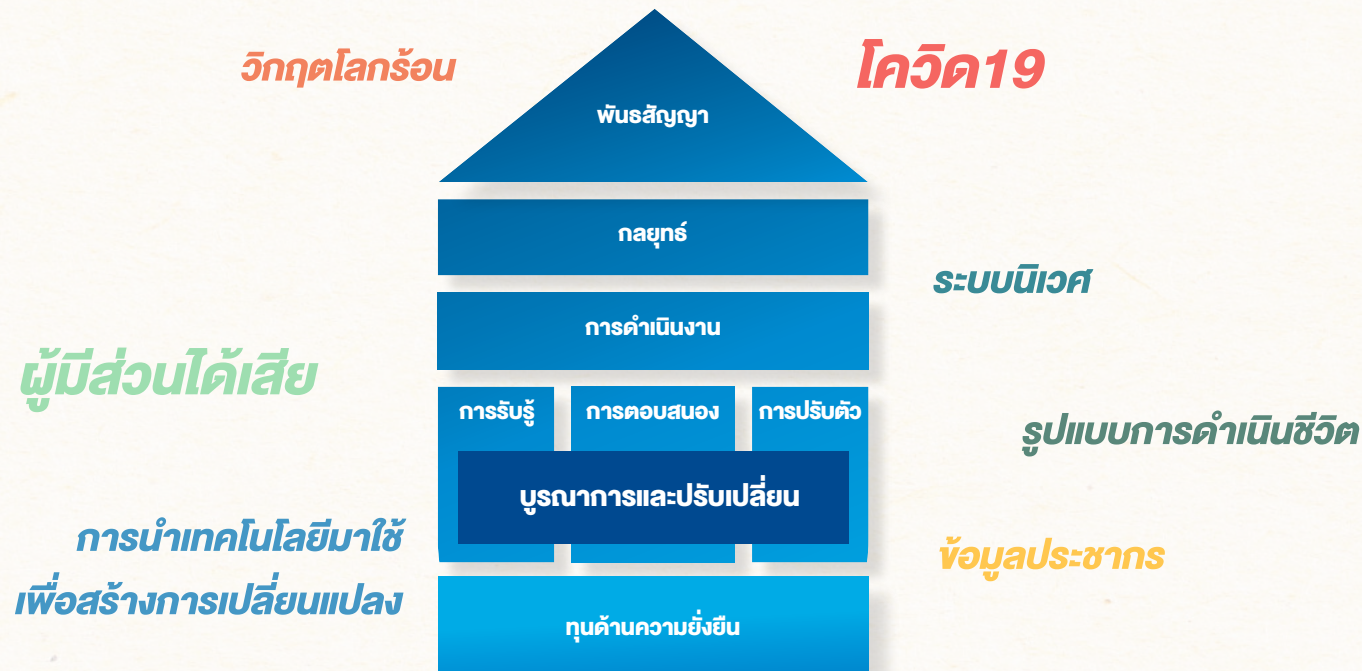
Covid 19

Demographic

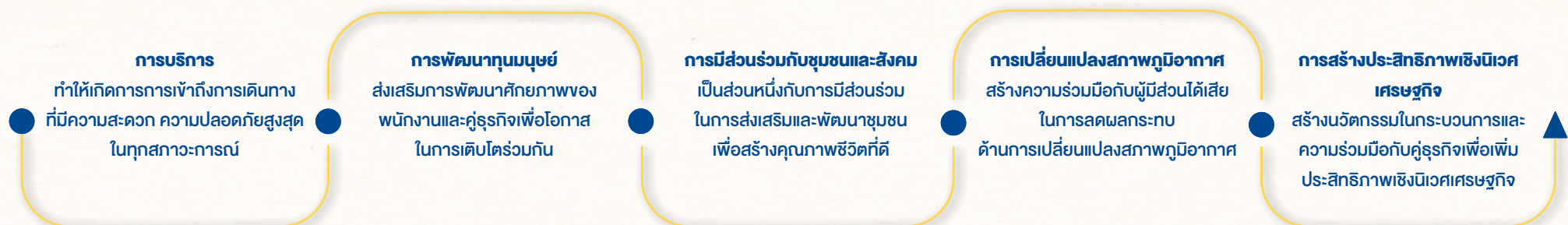
การจัดการภายใต้ภาวะวิกฤต

(Management in The Turbulent World)

การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมด้านความยั่งยืน
: เศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม



BEM เป็นผู้ให้บริการระบบสารสนเทศด้านคมนาคม เพื่อสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ คุณภาพชีวิตที่ดีให้กับคนในสังคมและความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม



ความปลอดภัยในการเดินทาง



3 GOOD HEALTH
AND WELL-BEING

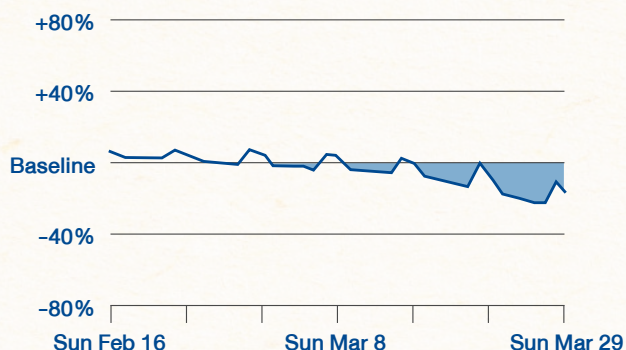


คนไทยอีก 79 % ยังคงต้องเดินทางไปทำงาน

Workplaces

- 21 %

compared to baseline



อ้างอิง : ข้อมูลจาก Google, เมษายน 2563

แม้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด 19 ที่เกิดขึ้นในประเทศจะมีความรุนแรงเพียงใด แต่ชีวิตของคนในกรุงเทพมหานคร ก็ยังต้องเดินทางต่อไป



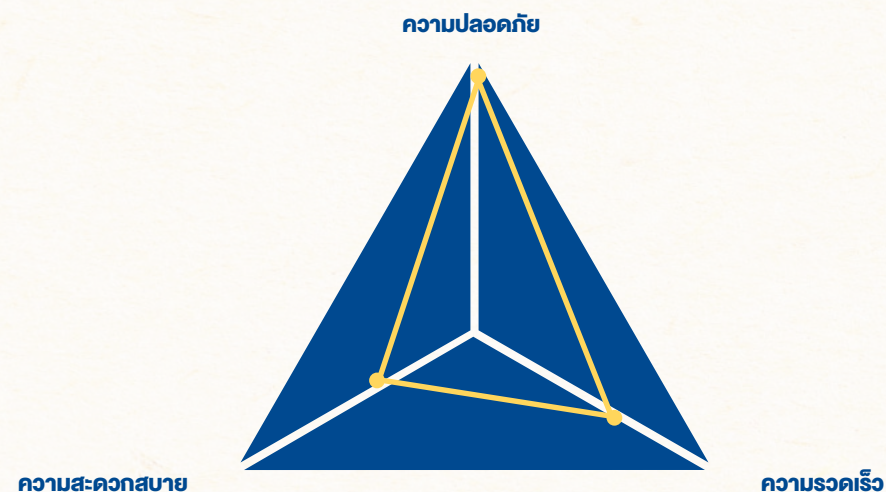
ที่ผ่านมากรุงเทพมหานครในฐานะของมหานครที่ทำหน้าที่ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ แทบจะไม่เคยหลับใหล แต่จากสถานการณ์โควิดทำให้เมืองใหญ่แห่งนี้ต้องหยุดชะงักลงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เพื่อควบคุมการระบาดของโควิด 19

กิจกรรมหลายอย่างถูกหยุดไปชั่วคราว บริษัทหน่วยงานหลายแห่งเปลี่ยนมาเป็นการทำงานที่บ้าน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 19 อย่างไรก็ตามยังมีอีกหลายคนที่ต้องเดินทางเพื่อไปทำงานอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จากผลการสำรวจของ Google ระบุว่ายังมีคนไทยสูงถึง 79% ที่ไม่สามารถทำงานจากที่บ้านได้ (WFH) และยังคงต้องเดินทางไปทำงานทุกวัน รวมถึงพนักงานของ BEM ส่วนหนึ่งก็ต้องเดินทางมาทำงานเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับผู้ที่ยังจำเป็นต้องเดินทางมาใช้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งทั้งสองกลุ่มนี้คือคนที่กำลังพยายามขับเคลื่อนหัวใจของประเทศให้เดินหน้าต่อไปในสถานการณ์ที่ยากลำบาก

เราจะทำอย่างไรให้คนเหล่านี้เดินทางได้อย่างปลอดภัย

การเดินทางด้วยทางพิเศษและการขนส่งสาธารณะระบบรถไฟฟ้ามีความจำเป็นสำหรับการดำเนินชีวิตในมหานครใหญ่ที่มีการจราจรหนาแน่นคับคั่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน เพราะนอกจากสามารถคาดการณ์การประหยัดเวลาในการเดินทาง ยังเป็นระบบที่มีความปลอดภัยสูง โดย BEM ยึดหลักการบริการที่มุ่งสร้างความสะดวก (Comfortable/Convenient) รวดเร็ว (Rapidity) และความปลอดภัย (Safety/Security) อย่างสูงสุด

แนวทางการให้บริการ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง



การให้บริการของ BEM ในการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถถึงจุดหมายปลายทางในทุกๆ วันได้อย่างดีที่สุดนั้น มีแนวทางการให้บริการใน 3 มิติ ได้แก่

1. ความปลอดภัย (Safety/Security) ร่วมมือกับผู้ใช้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ถึงหลักปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
 2. ความสะดวกสบาย (Comfortable/Convenient) สร้างสรรค์พัฒนาอุปกรณ์โครงสร้างเพื่อการใช้งานและส่งเสริมบริการที่สะดวกแก่ผู้ใช้บริการอย่างครบวงจร
 3. ความรวดเร็ว (Rapidly) ให้บริการระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ด้วยความรวดเร็ว ตรงต่อเวลาและมีประสิทธิภาพเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
- สำหรับในปี 2020 เราได้ยกระดับความปลอดภัยขึ้นสูงสุดเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

การเดินทางที่คำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด 19 ความปลอดภัยด้านสุขอนามัยถือว่ามีความสำคัญสูงสุด บริษัทจึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการสำหรับการปฏิบัติงานของพนักงานและผู้ใช้บริการเพื่อสร้างความมั่นใจถึงความปลอดภัยขั้นสูงสุดสำหรับการทำงานและการเดินทางของทุกคน โดยกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความมั่นใจถึงความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับผู้ใช้บริการทุกคนและสอดคล้องกับมาตรการของรัฐ ได้แก่



การป้องกัน

จัดให้มีจุดคัดกรองสำหรับผู้ใช้บริการทุกคนที่จะต้องตรวจวัดอุณหภูมิก่อนเข้ามาภายในบริเวณสถานี จัดเตรียมแอลกอฮอล์หรือเจลล้างมือสำหรับผู้ใช้บริการ ขอความร่วมมือให้ผู้ใช้บริการต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาที่ใช้บริการ

การเตรียมการ

- จัดเตรียมสถานีและขบวนรถให้มีความพร้อมด้านความปลอดภัยสูงสุด เช่น การจัดที่นั่งใหม่ภายในขบวนรถไฟฟ้าตามมาตรการเว้นระยะห่าง (Social Distancing)
- จัดทำเส้นแบ่งระยะห่างการยืน 1 เมตร บริเวณห้องออกบัตรโดยสาร บริเวณหน้าเครื่องออกเหรียญโดยสาร บริเวณชานชาลา บริเวณลิฟต์โดยสาร
- เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าและเพิ่มความถี่ในการให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกและลดความหนาแน่นแก่ผู้โดยสาร
- ทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อภายในสถานีรถไฟฟ้า และจุดหรืออุปกรณ์ที่ได้รับการสัมผัสบ่อยเป็นประจำทุกชั่วโมง รวมถึงทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อภายในขบวนรถไฟฟ้าที่ศูนย์ซ่อมบำรุงทุกวันก่อนนำรถออกให้บริการ และฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อโรคในขบวนรถที่สถานีปลายทางในช่วงเวลาเร่งด่วน

การตอบสนอง

กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น การพบผู้ป่วยและ/หรือผู้มีความเสี่ยงทั้งสถานีและในขบวนรถ BEM ได้มีการเตรียมชุดหน่วยฉุกเฉินประจำสถานีพร้อมทั้งอุปกรณ์ในการป้องกัน การช่วยเหลือ การคัดแยกผู้โดยสาร และการประสานงานกับหน่วยงานสาธารณสุข เพื่อส่งตัวผู้ป่วยและผู้มีความเสี่ยงให้ไปสถานพยาบาลอย่างรวดเร็วและปลอดภัยสูงสุด ด้วยระบบการประสานงานที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษและรถไฟฟ้าตลอดเวลา

การดูแลพนักงาน



การดูแลพนักงานของเรา

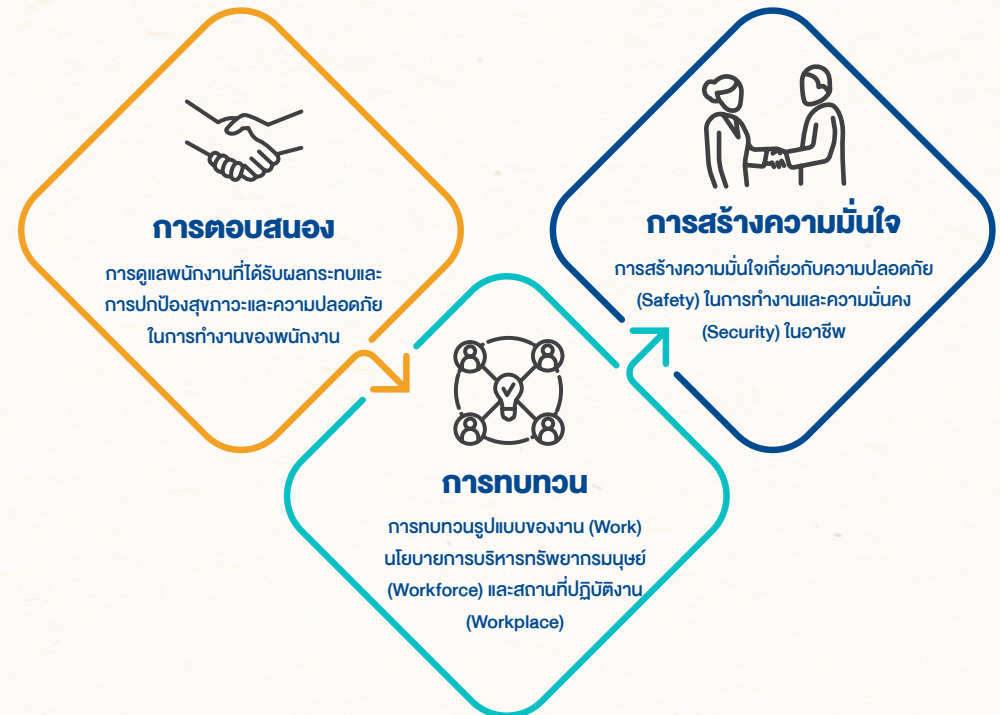
ดูแลอย่างเข้าใจ



ปี 2563 มีเหตุการณ์สำคัญที่กระทบต่อการเปลี่ยนแปลงขององค์กรและการบริหารทรัพยากรมนุษย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเหตุการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อโควิด 19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งสภาพเศรษฐกิจและวิถีชีวิตของคนทั่วโลก สร้างความไม่แน่นอนให้กับภาคธุรกิจ และการปฏิบัติงานของคนทำงาน การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นต่อวิถีชีวิตดังกล่าว ทำให้องค์กรต้องตอบสนองด้วยการบริหารจัดการทั้งวิธีการดำเนินงานเองและปรับการทำงานใหม่ของการดำเนินงานที่เป็นแบบเสมือน (Virtual) และการทำงานจากที่บ้าน (Work Form Home)

การทำให้พนักงานเข้าใจและยอมรับกระบวนการใหม่ในการทำงาน โดยที่ยังมีความเชื่อมั่นต่อความมั่นคงปลอดภัย ในชีวิตการทำงานต่อไป จึงเป็นความท้าทายอย่างมากในการกำหนดทิศทางการบริหารทรัพยากรมนุษย์เชิงกลยุทธ์ของบริษัท

เราตอบสนองต่อสถานการณ์เพื่อฟื้นฟูประสิทธิภาพของพนักงานที่ได้รับผลกระทบ บริหารจัดการงานและสภาพแวดล้อมการทำงานเพื่อรองรับรูปแบบการทำงานวิถีใหม่ (New Normal) รวมถึงพัฒนาพนักงานให้สามารถเติบโตต่อไปได้อย่างเข้มแข็ง





การรับฟังมุมมองจากพนักงานเกี่ยวกับการสนับสนุนที่พนักงานต้องการได้รับ เพื่อลดความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบของสถานการณ์วิกฤตด้านสุขภาพที่เกิดขึ้น รักษาความสัมพันธ์ระหว่างชีวิตและการทำงาน และสร้างความมั่นใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในที่ทำงาน ด้วยวิธีการสื่อสารที่แสดงความชัดเจนเกี่ยวกับการรับมือต่อภาวะวิกฤต ซึ่งรวมถึงการกำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ โดยเฉพาะมาตรการดูแลสุขอนามัยของพนักงาน เช่น การปฏิบัติตนเกี่ยวกับการป้องกันและการรักษาระยะห่างในสถานที่ทำงาน แนวทางการปกป้องพนักงานเกี่ยวกับการติดเชื้อ การประกันสุขภาพที่คุ้มครองเรื่องโรคระบาดและผลกระทบจากการฉีดยาวัคซีน พร้อมกับการให้ความช่วยเหลือด้านอื่นๆ เกี่ยวกับการใช้ชีวิตและการทำงาน โดยที่บริษัทไม่มีนโยบายการเลิกจ้างหรือปรับลดเงินเดือนของพนักงาน อันเนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การระบาดของโควิด 19

ทบทวนรูปแบบของงาน (Work) โดยพิจารณาการใช้ระบบอัตโนมัติในการทำงานบางประเภท เช่น กระบวนการที่ต้องใช้การปฏิบัติงานแบบซ้ำๆ งานเกี่ยวกับการจัดเก็บ รับส่ง และประมวลผลข้อมูล เพื่อลดภาระและความเครียดในการทำงานของพนักงาน และยังได้ปรับนโยบายการบริหารทรัพยากรมนุษย์ (Workforce) ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ เช่น ปรับเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานไปสู่คุณภาพของงานและการส่งงานตามกำหนดมากกว่าชั่วโมงการทำงาน การปรับตารางเวลาการทำงาน การจัดสรรกำลังคนในสำนักงาน และสถานที่ปฏิบัติงาน การกำหนดสวัสดิการและผลประโยชน์ เกี่ยวกับการเยียวยาพนักงาน นอกจากนี้ยังมุ่งดำเนินการเกี่ยวกับสถานที่ปฏิบัติงาน (Workplace) โดยพิจารณาการผสมผสานการทำงานจากที่บ้าน สร้างความยืดหยุ่นในการทำงาน การลงทุนด้านเทคโนโลยีทั้งระบบและอุปกรณ์เพื่อปรับวิธีการทำงานให้เป็นแบบดิจิทัลมากขึ้น

บริษัทเข้าใจในความกังวลของพนักงาน จึงพยายามสร้างความมั่นใจเกี่ยวกับความปลอดภัย (Safety) ในที่ทำงาน ด้วยการติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด และทบทวนปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อบริหารจัดการความเสี่ยงได้อย่างทันท่วงที นอกจากนี้เรายังทบทวนแนวทางการสร้างความมั่นคง (Security) ทางอาชีพให้กับพนักงานในสภาพแวดล้อมใหม่ วิเคราะห์ทักษะที่จำเป็นต้องใช้ในอนาคต ทั้ง Hard Side และ Soft Side และการพัฒนาภาวะผู้นำในภาวะวิกฤต โดยพนักงานทุกคนจะได้รับการมุ่งเน้นให้พัฒนาทักษะความเข้าใจผู้อื่น (Empathy) ทักษะด้านการแก้ปัญหาที่ซับซ้อน (Complex Problem Solving) และทักษะในการปรับตัว (Adaptability)

การทำงานอย่างปลอดภัย



3 GOOD HEALTH
AND WELL-BEING



แนวปฏิบัติในภาวะวิกฤต

นอกเหนือจากแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยตามปกติแล้ว ในภาวะวิกฤตที่มีการระบาดของโรคติดเชื้อโควิด 19 ซึ่งมีความแตกต่างจากอันตรายและความปลอดภัยโดยปกติทั่วไป เราจึงได้มีแนวปฏิบัติที่สำคัญกับการตระหนักถึงความสำคัญในการป้องกันดูแลตัวเองและผู้อื่น ซึ่งถือเป็นหลักพื้นฐานของความปลอดภัยในทุกระดับ โดยการตระหนัก (Aware) ถึงความเสี่ยง ความเป็นไปได้ ในโอกาสที่จะเกิด การเตือนภัย (Alert) เมื่อเห็นความเสี่ยงต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง ต้องไม่นิ่งเฉย เตือนให้ตระหนัก ให้ความรู้ถึงการปฏิบัติที่ถูกต้อง ใน 3 ส่วนด้วยกัน



การทำงานอย่างปลอดภัย

สร้างความตระหนักและการเตือนภัย



จุดเริ่มต้นของความปลอดภัยคือพนักงานของเรา (ใส่ใจตนเอง)

ด้วยลักษณะงานของ BEM ที่เป็นการให้บริการ ทำให้แม้ในช่วงสถานการณ์วิกฤตเรายังต้องมีพนักงานที่เดินทางมาปฏิบัติหน้าที่อยู่ จึงจำเป็นต้องวางแนวทางสำหรับการปฏิบัติงานในระหว่างสถานการณ์ฉุกเฉินนี้ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยขั้นสูงสุดแก่พนักงานกลุ่มนี้ เริ่มตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นของสถานการณ์การแพร่ระบาด เราให้ความรู้และข่าวสารที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติตนและดูแลตัวเอง ผ่านช่องทางการสื่อสารต่างๆ ของบริษัท เพื่อให้พนักงานได้ตระหนักและทราบถึงวิธีการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันตนเองจากโรคติดเชื้อโควิด 19 และบริษัทได้ขอความร่วมมือจากพนักงานให้หลีกเลี่ยงการเดินทางไปยังจังหวัดที่มีความเสี่ยง รวมถึงหลีกเลี่ยงการเข้าร่วมกิจกรรมที่มีการชุมนุมหนาแน่น และได้จัดหาอุปกรณ์ป้องกันการติดเชื้อแจกจ่ายให้กับพนักงาน เช่น แอลกอฮอล์หรือเจลล้างมือ หน้ากากอนามัย ถุงมือ เป็นต้น

เมื่อเดินทางมาปฏิบัติงาน บริษัทจัดให้มีจุดคัดกรองสำหรับผู้เดินทางเข้ามาในอาคารสำนักงานและพื้นที่ปฏิบัติการต่างๆ ให้พนักงานแบ่งทีมทำงานเพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่กระจายของโรค นอกจากนี้ เรายังกำหนดให้พนักงานที่เข้ามาในพื้นที่บริษัททุกคนต้องสวมหน้ากากอนามัย และให้ล้างมืออยู่เสมอ

ในกรณีที่พบพนักงานติดเชื้อโควิด 19 บริษัทจะแจ้งไปยังกรมควบคุมโรคและหน่วยงานกำกับดูแล พร้อมทั้งมีการประเมินพนักงานกลุ่มเสี่ยงที่อาจมีการติดเชื้อโรคเพิ่ม เพื่อให้พนักงานกลุ่มเสี่ยงได้ดำเนินการตามมาตรการกักกันตัว (Quarantine) พร้อมทั้งมีการประเมินพื้นที่ที่อาจมีความเสี่ยงจากการฟุ้งกระจายของเชื้อโรค และดำเนินการปิดพื้นที่เพื่อทำความสะอาดและฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อ

ระหว่างที่มีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 บริษัทได้พยายามจัดหาวัคซีนป้องกันเชื้อไวรัสโควิด 19 ให้กับพนักงาน ซึ่งได้มีการประสานงานกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย โรงพยาบาลต่างๆ ที่เป็นคู่สัญญาบริษัท และกองทุนประกันสังคม เพื่อจัดสรรวัคซีนให้กับพนักงาน โดยจำนวนพนักงานที่ได้รับวัคซีนรวมทั้งสิ้น 3,838 คน คิดเป็นร้อยละ 97.31 (ข้อมูล ณ วันที่ 9 สิงหาคม 2564)

ในส่วนของผู้ถือหุ้น ภายใต้สถานการณ์โควิด 19 บริษัทได้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันตามคำสั่ง ศบค. อย่างเคร่งครัด โดยขอความร่วมมือผู้ถือหุ้น มอบฉันทะให้กรรมการอิสระของบริษัทเข้าประชุมแทนการเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง การตั้งจุดตรวจคัดกรองผู้ถือหุ้น การจัดที่นั่งโดยเว้นระยะห่าง 1 เมตรต่อ 1 ที่นั่ง และผู้เข้าร่วมประชุมต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาที่จัดประชุม การกำหนดให้มีการเช็คอิน-เช็คเอาท์บนแอปพลิเคชันไทยชนะก่อนการลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม และมีการจัดประชุมผู้ถือหุ้นในรูปแบบออนไลน์เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2564 การมีช่องทางรับฟังความเห็นและสื่อสารแนวทางการบริหารความเสี่ยงและรับมือในสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น เป็นต้น

การทำงานอย่างปลอดภัย

สร้างความตระหนักและการเตือนภัย



ใส่ใจต่อลูกค้า ผู้ส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการต่าง ๆ ให้กับ BEM

ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด 19 ที่เกิดขึ้น เราไม่เพียงให้ความสำคัญและใส่ใจต่อความปลอดภัยของพนักงานเท่านั้น เรายังใส่ใจและให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของลูกค้าของเราด้วยเช่นกัน เราจึงสื่อสารถึงแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยให้แก่ลูกค้าของเราทุกคน ให้ได้รับทราบผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ เมื่อจำเป็นต้องเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ ประชุม หรือ ดำเนินการกิจใดๆ ในอาคารสำนักงานและพื้นที่ปฏิบัติการต่าง ๆ ทั้งการตรวจวัดอุณหภูมิร่างกาย ณ จุดคัดกรอง การกำหนดให้ต้องสวมหน้ากากป้องกันทุกครั้ง และตลอดเวลาที่อยู่ภายในอาคารสำนักงานหรือพื้นที่ปฏิบัติการตลอดการดำเนินการกิจ ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและพนักงานจะช่วยกันดูแลให้ลูกค้าและบุคคลภายนอกที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ของ BEM นั้น มีการปฏิบัติตามแนวทางที่บริษัทได้กำหนดไว้อย่างเข้มงวด

นอกจากนี้ สถานการณ์การแพร่ระบาดในครั้งนี้อาจส่งผลกระทบต่อลูกค้าของเราในการส่งมอบสินค้าหรือบริการต่าง ๆ ให้กับ BEM ได้เช่นกัน พนักงานของลูกค้าอาจไม่สามารถเข้ามาปฏิบัติงานทั้งภายในพื้นที่ของ BEM หรือ ที่อาคารสำนักงานของลูกค้าเอง เป็นเหตุให้ไม่สามารถส่งมอบผลิตภัณฑ์หรือบริการได้ตามสัญญาจ้างที่มีกับ BEM ได้ เมื่อได้พิจารณาแล้ว บริษัทจึงมีมาตรการผ่อนผันการส่งสินค้า หรือขยายระยะเวลาดำเนินงานแก่ลูกค้าโดยเฉพาะลูกค้าที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ในครั้งนี้ และยังได้พิจารณา ยกเว้นหรือลดหย่อนค่าปรับให้กับลูกค้าตามความเหมาะสมอีกด้วยเพื่อสร้างความมั่นใจว่าลูกค้าจะสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของพนักงานของลูกค้าเองได้อย่างสูงสุดเช่นเดียวกัน

การจัดการวิกฤตด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

13 CLIMATE
ACTION



การจัดการวิกฤตด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ความมุ่งมั่นที่จะดูแลโลกของเรา



ปัจจุบันทั่วโลกกำลังเผชิญกับสถานการณ์และผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจากกิจกรรมต่างๆ ของประชากรโลกที่ถือว่ารุนแรงที่สุดในประวัติศาสตร์ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดขึ้นนี้ส่งผลต่อแนวโน้มการเกิดภัยธรรมชาติที่บ่อยขึ้นและรุนแรงมากขึ้น อาทิ ไฟป่า พายุเฮอริเคน รวมถึงระดับน้ำทะเลที่สูงขึ้น คุณภาพอากาศที่ลดลง หรือลักษณะการเกิดฝนที่ผิดปกติ เป็นที่คาดการณ์ว่าวิกฤตนี้อาจส่งผลต่อความเสี่ยงของการเกิดน้ำท่วมต่อ 136 มหานครทั่วโลก รวมถึงกรุงเทพมหานคร และอาจเป็นสาเหตุให้เกิดการอพยพโยกย้ายถิ่นฐานของประชากรประมาณ 143 ล้านคน ภายในปี 2050

สำหรับผลกระทบด้านวิกฤตสภาพภูมิอากาศที่มีต่อธุรกิจนั้น รายงานของ Deloitte ระบุว่า ระบบเศรษฐกิจทั่วโลกอาจได้รับผลกระทบจากวิกฤตนี้สูงถึง 70% โดยอุณหภูมิที่เพิ่มขึ้นทุก ๆ 1 องศาเซลเซียสจะลดประสิทธิภาพการทำงานของพนักงานลงราว 1-3% สำหรับการทำงานกลางแจ้งหรือการทำงานในสถานที่ที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ นอกจากนี้รายงานของ The Intergovernmental Panel on Climate Change หรือ IPCC ยังระบุว่าอุตสาหกรรมขนส่งมีส่วนในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกคิดเป็น 23% ของทั้งหมด สำหรับผลกระทบจากวิกฤตสภาพภูมิอากาศที่มีต่ออุตสาหกรรมขนส่ง อาทิ อุณหภูมิที่เพิ่มขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของพนักงานของผู้ค้าในการดูแลและบำรุงรักษาทางพิเศษได้ หรือยางแอสฟัลต์สำหรับการปูบนผิวทางอาจเสื่อมสภาพมากขึ้นอันเป็นผลมาจากสภาวะอากาศที่ร้อนขึ้น หรือ โอกาสเกิดน้ำท่วมในบริเวณรถไฟฟ้าที่เพิ่มสูงขึ้น การถล่มหรือการเคลื่อนตัวของหน้าดินที่อาจส่งผลกระทบให้การก่อสร้างต่าง ๆ ต้องหยุดชะงักและล่าช้าออกไป มากไปกว่านั้นอุณหภูมิที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่อจำนวนเครื่องปรับอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าที่ต้องทำงานหนักมากขึ้น เป็นต้น

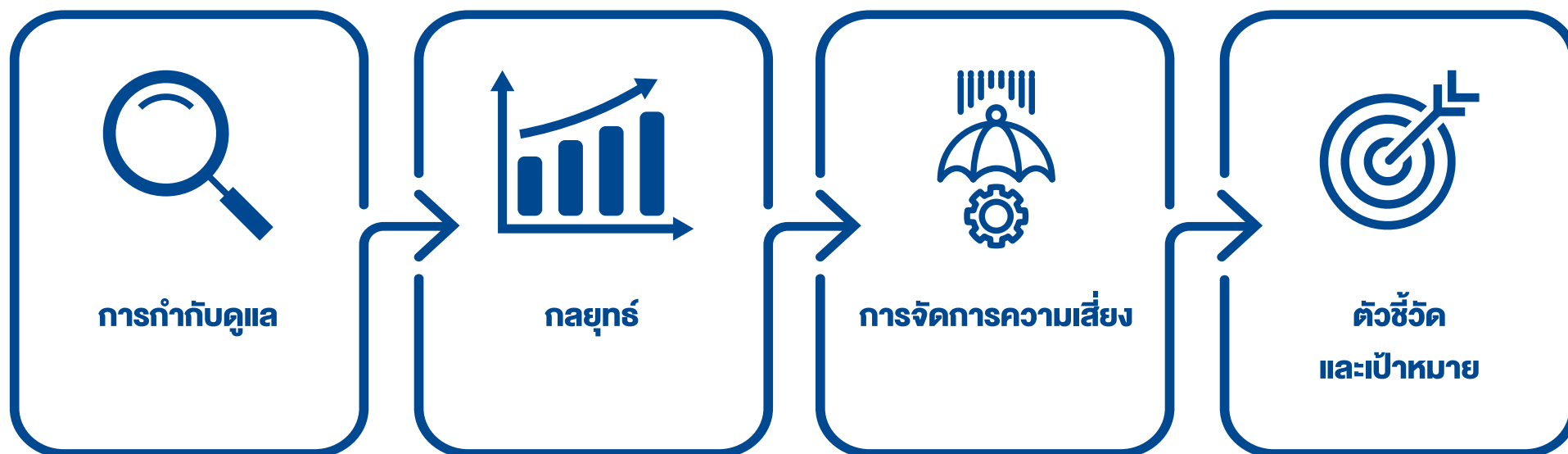
ประชาคมโลกจึงร่วมมือกันหาแนวทางลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยมีเป้าหมายเพื่อป้องกันไม่ให้อุณหภูมิของโลกเพิ่มขึ้นสูงกว่า 1.5 องศาเซลเซียสภายในปี 2050 ในฐานะของผู้บริหารจัดการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เราตระหนักดีถึงบทบาทที่สำคัญ ในความร่วมมือที่จะทำให้ความสำคัญนี้เกิดขึ้นได้ บริษัทจึงได้วางโครงสร้างการกำกับดูแล กลยุทธ์ทางธุรกิจ ตลอดจนแผนการดำเนินงาน ตัวชี้วัดและเป้าหมาย เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่นในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศ รวมไปถึงคนทั้งโลก

การจัดการวิกฤตด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ความมุ่งมั่นที่จะดูแลโลกของเรา



บริษัทให้ความสำคัญต่อนวัตกรรมที่ลดผลกระทบจากการดำเนินงานที่มีต่อสังคม สิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้เสียนับตั้งแต่การก่อสร้าง การซ่อมบำรุง ดูแลรักษาให้ทางพิเศษและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีศักยภาพรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการได้อย่างสะดวกปลอดภัยทั้งในภาวะปกติและภาวะฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นเพื่อรักษาไว้ซึ่งเส้นทางแห่งความสูง บริษัทมุ่งเน้นในการดูแลกระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงการบริการอย่างสม่ำเสมอ โดยยึดหลักการดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่อุปทาน ตามมาตรฐานสากล ระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 และ ISO 18000 ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด รวมถึงการกำหนดนโยบาย ทำให้มั่นใจได้ว่าบริษัทดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจ โดยปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และตามแผนบริหารความเสี่ยงของบริษัท รวมถึงการกำหนดนโยบาย* ในการบริหารงานด้านต่างๆ ไว้อย่างชัดเจน



*นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ ระบุไว้ในรายงานประจำปี 2563

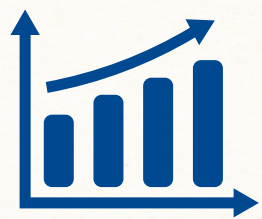


การกำกับดูแล

บริษัทถือว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารกิจการ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงเพื่อพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสมในระดับนโยบาย และฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงในการติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ และกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน และมีการติดตามประเมินผลทบทวนความเสี่ยงทุกไตรมาสเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา

การจัดการวิกฤตด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ความมุ่งมั่นที่จะดูแลโลกของเรา



กลยุทธ์

วัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจ
ของบริษัทเพื่อความยั่งยืน

1

กำหนดวัตถุประสงค์
และเป้าหมายทางธุรกิจ
ที่สอดคล้องและสร้าง
คุณค่าอย่างยั่งยืนให้แก่บริษัท
ผู้มีส่วนได้เสีย และสังคม

2

ติดตามดูแลการกำหนด
กลยุทธ์เพื่อให้เป็นไป
ตามวัตถุประสงค์และ
เป้าหมายทางธุรกิจ โดย
การนำนวัตกรรมและ
เทคโนโลยีมาใช้อย่าง
เหมาะสม

3

กำหนดกลยุทธ์เพื่อตอบสนองต่อการ
เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศไว้ 2 รูปแบบ
ได้แก่

1. Mitigation ซึ่งหมายถึงการมุ่งเน้นหาแนวทาง
ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนิน
กิจการของ BEM ผ่านกระบวนการทำงาน
และการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
และสังคม

2. Adaptation เพื่อให้ BEM สามารถดำเนิน
กิจการได้อย่างต่อเนื่อง ภายใต้สภาพอากาศ
และอุณหภูมิที่เปลี่ยนแปลง

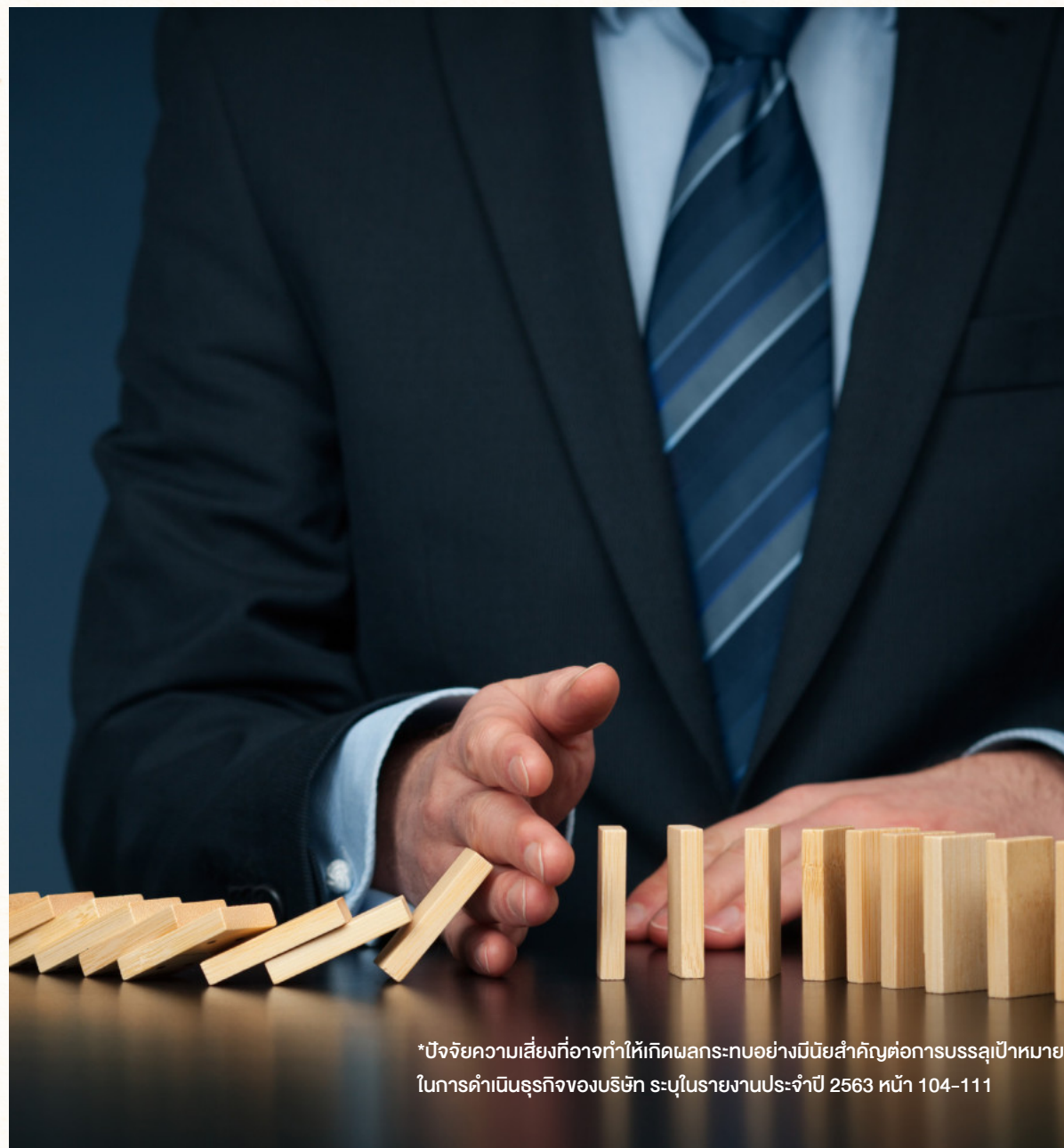


การจัดการความเสี่ยง

บริษัทจัดให้มีการประเมินความเสี่ยง* ที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ทั้งความเสี่ยงเปลี่ยนผ่าน (Transitional Risk) เช่น ความเสี่ยงด้านกฎหมาย/ระเบียบข้อบังคับ ความเสี่ยงด้านเทคโนโลยี เป็นต้น และความเสี่ยงด้านกายภาพ (Physical Risk) อันเป็นผลจากการเกิดวิกฤตสภาพภูมิอากาศ หรือภัยธรรมชาติ

ธุรกิจของบริษัท ทั้งก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษและรถไฟฟ้า มีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ หรือปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม ซึ่งอาจทำให้บริษัทต้องระงับการให้บริการทำให้สูญเสียรายได้ ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย สูญเสียภาพลักษณ์ และความน่าเชื่อถือ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงมีการกำหนดแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีในการเข้าแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น และจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและพร้อมปฏิบัติการกู้ภัย

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



*ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ระบุในรายงานประจำปี 2563 หน้า 104-111

การจัดการวิกฤตด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ความมุ่งมั่นที่จะดูแลโลกของเรา

13 CLIMATE ACTION



ตัวชี้วัดและเป้าหมาย

บริษัทได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานด้านต่างๆ ให้กำหนดกลยุทธ์และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในด้านการปรับปรุงหรือพัฒนา โครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยและครบวงจร ทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร รักษาสิ่งแวดล้อม พัฒนาสังคม เพื่อให้ผู้ใช้ บริการทางพิเศษมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดความสูญเสียทาง เศรษฐกิจจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่มีการจราจรติดขัด รวมถึง สามารถลดก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นทั้งในกระบวนการผลิตน้ำมันและก๊าซ ที่ปล่อยออกมาจากท่อไอเสีย ทำให้สิ่งแวดล้อมทั้งในทางพิเศษและบริเวณ ใกล้เคียงมีอากาศที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

สำหรับผู้ให้บริการรถไฟฟ้า นอกจากจะมีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว รถไฟฟ้ายังเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการใช้ พลังงานสะอาด ช่วยลดมลภาวะทางอากาศ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ มีกระบวนการป้องกันและควบคุมมลภาวะที่ อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และคำนึงถึงการใช้ ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีเป้าหมายในการลดปริมาณการปล่อย **CO₂ ปี 2563 รวมทั้งสิ้น $\geq 10,370$ ตัน** โดยวัดจากผลรวม CO₂ ที่ลดลง จากโครงการอนุรักษ์พลังงานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีม่วงและกิจกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม

การจัดการวิกฤตด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ความมุ่งมั่นที่จะดูแลโลกของเรา



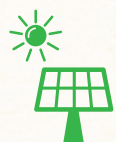
บริษัทยังคงรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเมินปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่าง ๆ ที่อาจมีโอกาสดังขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงานที่บริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานระบบงานคุณภาพ ISO 9001 : 2015 ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2015 จากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด และระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISO 45001 : 2018 OHSAS 18001 : 2007 และตามมาตรฐาน TIS 18001 : 2011 จากบริษัท ภูเก็ต (ประเทศไทย) จำกัด

ในปี 2563 บริษัทได้ดำเนินการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ดังนี้



ธุรกิจทางพิเศษ

เปลี่ยนระบบปรับอากาศ อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษในทางพิเศษสายศรีรัช ชั้น 1 และ 2 จากระบบปรับอากาศชนิด AHU (Air Handling Unit) และชนิดแยกส่วน (Split Type) เป็นระบบปรับอากาศชนิด VRV (Variable Refrigerant Volume) ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงได้ถึงประมาณร้อยละ 15 จากระบบปรับอากาศชนิดเดิม



ติดตั้ง Solar Cell ที่อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (CCB7) ขนาด 75 kWp สามารถผลิตพลังงานไฟฟ้าได้ปีละประมาณ 109,500 kWh ลดการใช้พลังงานไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงได้ถึงประมาณร้อยละ 15 ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก CO₂ ได้ประมาณ 54,640.5 kg หรือ 54.64 Ton (Rate CO₂ kg / kWh ในประเทศไทย (0.499 kg/kWh)



การให้บริการช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติหรือ Easy Pass ซึ่งเป็นระบบเก็บเงินอัตโนมัติ โดยมีการพัฒนาปรับปรุงระบบให้เป็น Fast Lane ส่งผลให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษประหยัดเวลาในการเดินทางและน้ำมันเชื้อเพลิงลดปัญหาการจราจรติดขัดสะสมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง และลดมลภาวะทางอากาศโดยการจราจรได้ต่อเนื่องไม่ต้องหยุดรถจ่ายค่าผ่านทาง ซึ่งรถที่ใช้ Easy Pass 1 คัน สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) จำนวน 155 กรัม/กิโลเมตร ส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษด้วย



การให้บริการชำระค่าผ่านทางที่ช่องเงินสดด้วยบัตร Contactless EMV บริษัทร่วมกับ กทพ.และธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด contactless ตามมาตรฐาน Europay Mastercard Visa (EMV) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษโดยให้บริการในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 ส่วนทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช ให้บริการในปี 2564 ซึ่งการใช้บัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตแตะจ่ายค่าผ่านทาง ใช้เวลาเพียง 5-6 วินาที น้อยกว่าการจ่ายค่าผ่านทางด้วยเงินสด ซึ่งใช้เวลามากกว่า 30 วินาทีขึ้นไป ถือเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้ทาง ลดความแออัดบริเวณหน้าด่าน ช่วยลดมลพิษหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงได้ รวมถึงเป็นการลดการสัมผัสเงินสดในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19

การจัดการวิกฤตด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

ความมุ่งมั่นที่จะดูแลโลกของเรา



ธุรกิจระบบราง

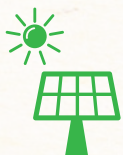
ตามที่บริษัทมีนโยบายการอนุรักษ์พลังงาน โดยในแต่ละปีบริษัทจะมีการคิดค้นแนวทางปรับปรุงเปลี่ยนแปลง และรวมทั้งเป็นการลดค่าใช้จ่ายด้านค่าไฟฟ้าให้กับบริษัท การใช้พลังงานไฟฟ้าของธุรกิจในการบริหารจัดการ โครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าถือเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนบริษัท บริษัทจึงมีมาตรการในการบริหาร เพื่อการประหยัดพลังงานในปี 2563 เพื่อลดการใช้พลังงาน และเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมโดยการลดการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) โดยในปี 2563 มีการดำเนินกิจกรรมดังนี้



เปลี่ยนหลอดไฟที่มีประสิทธิภาพ (หลอดไฟชนิด LED) ทดแทนหลอดไฟเดิมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าพระราม 9 โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) ติดตั้งหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดฟลูออโรสเซนต์ พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิมและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) และพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)



ควบคุมการเปิดและปิดระบบแสงสว่าง ระบบปรับอากาศตามฤดูกาล เพื่อให้มีการใช้พลังงานไฟฟ้า สอดคล้องกับการใช้จริงและตามฤดูกาล เพื่อการใช้พลังงานให้มีประสิทธิภาพในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิมและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) และโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการให้บริการแก่ผู้โดยสารที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น



ศึกษาโครงการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ในส่วนของพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล(สายสีน้ำเงินเดิม) ซึ่งถือเป็นโครงการหนึ่งที่ทางบริษัทได้ทำการศึกษาในระยะหนึ่ง และแนวโน้มของโลกก็นำเอาพลังงานทดแทนมาใช้ให้เกิดประโยชน์เพิ่มขึ้นเนื่องจากการผลิตไฟฟ้าจากแหล่งธรรมชาติ จะไม่มีผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และลดสภาวะโลกร้อน และจากข้อมูลของ NOVA ผู้ให้บริการเดินรถในต่างประเทศก็เริ่มที่จะนำพลังงานแสงอาทิตย์มาใช้แล้วเช่นกัน



ศึกษาการนำเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ในระบบ รวมถึงแนวทางการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานที่เหมาะสมของระบบ มาใช้ควบคุมการทำงานของอุปกรณ์ เพื่อเป็นข้อมูลดำเนินการในปีถัดไป เพื่อการประหยัดพลังงานในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) และของส่วนพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)



ตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่รอบโครงการ พบว่าปริมาณฝุ่นละออง รวมทั้งหมด (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10) และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO₂) ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด



ร่วมโครงการส่งเสริมสำนักงานสีเขียว Green Office กับคณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล โดยมีการจัดกิจกรรมเพื่อให้สำนักงาน มีการบริโภคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นแนวทางการในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเพื่อความพร้อมสู่สำนักงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในระดับสากล โดย BEM ได้รับรางวัลสำนักงานสีเขียว (Green Office) ประจำปี 2563 ของกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า น้ำมัน น้ำ และการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)

รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

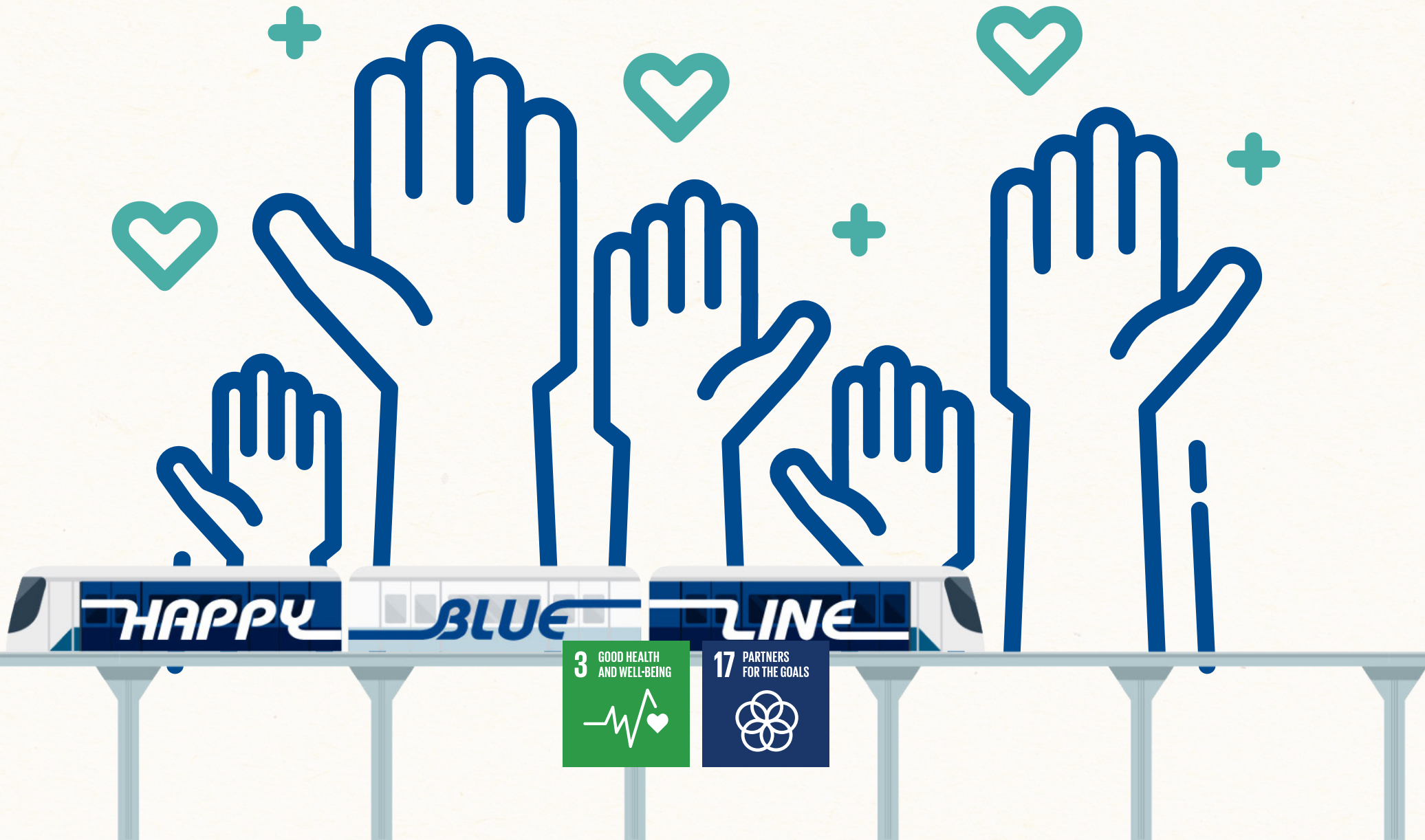
รายการ	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			วิธีการคำนวณ
	2563	2562	2561	
จำนวนผู้โดยสาร (คน)	95,332,386	121,939,338	113,711,333	-
ระยะทางเฉลี่ยต่อผู้โดยสาร 1 คน (กิโลเมตร)	8.04	6.43	6.18	-
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าระบบขับเคลื่อน (กิโลวัตต์ชั่วโมง)	54,493,046	25,101,212	24,292,801	-
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าระบบขับเคลื่อนต่อผู้โดยสาร 1 คน (กิโลวัตต์ชั่วโมง/คน)	0.57	0.21	0.21	-
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าโดยรวมต่อผู้โดยสาร 1 คน (กิโลวัตต์ชั่วโมง/คน)	1.59	0.86	0.91	-
การใช้ทรัพยากร				
ปริมาณการใช้น้ำมันโดยรวม (ลิตร)	125,337	99,259	99,015	-
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าโดยรวม (กิโลวัตต์ชั่วโมง)	151,475,477	104,433,789	103,974,518	-
ปริมาณการใช้น้ำโดยรวม (ลูกบาศก์เมตร)	540,343	407,650	390,035	-
ปริมาณของเสียโดยรวม (กิโลกรัม)	85,557	56,330	41,812	-
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (CO ₂ e ตัน) ต้นคาร์บอนไดออกไซด์	91,587	63,203	62,889	Total GHG Emission form Railway Operation (Including fuel consumption , purchase electricity , water Consumption and amount of waste)
จากปริมาณการใช้น้ำมันโดยรวม	338	268	268	Fuel consumption x Emission Factor
จากปริมาณการใช้ไฟฟ้าโดยรวม	90,673	62,514	62,239	Electricity consumption x Emission Factor
จากปริมาณการใช้น้ำโดยรวม	429	324	310	Water consumption x Emission Factor
จากปริมาณของเสียโดยรวม	147	97	72	Amount of waste x Emission Factor
ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (CO ₂ e ตัน) ต้นคาร์บอนไดออกไซด์	27,032	12,127	10,558	Total GHG Emission Avoided (Including fuel purchase electricity , recycle waste
ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากปริมาณการใช้ไฟฟ้าโดยรวม	19,882	7,483	7,758	Reduced Electricity consumption from base year x emission factor
ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากขยะรีไซเคิล	7,150	4,644	2,800	Amount of recycle waste x emission factor
เทียบกับรถไฟฟ้า MRT จำนวน 1 ขบวน (CO ₂ e ตัน) ต้นคาร์บอนไดออกไซด์				Emission Avoided from Electricity consumption((Traction - ไฟฟ้าระบบขับเคลื่อน) Comparing with Local Bus (Tonnes CO ₂ e)
ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับรถไฟฟ้า (เทียบกับรถโดยสารประจำทาง)	8,125	8,327	7,463	Number of Passenger x (Emission Factor of Average Bus - Emission Factor of MRT) x Average Distance per Passenger/1,000

ปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า น้ำมัน น้ำ และการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)

รถไฟฟ้าสายสีม่วง

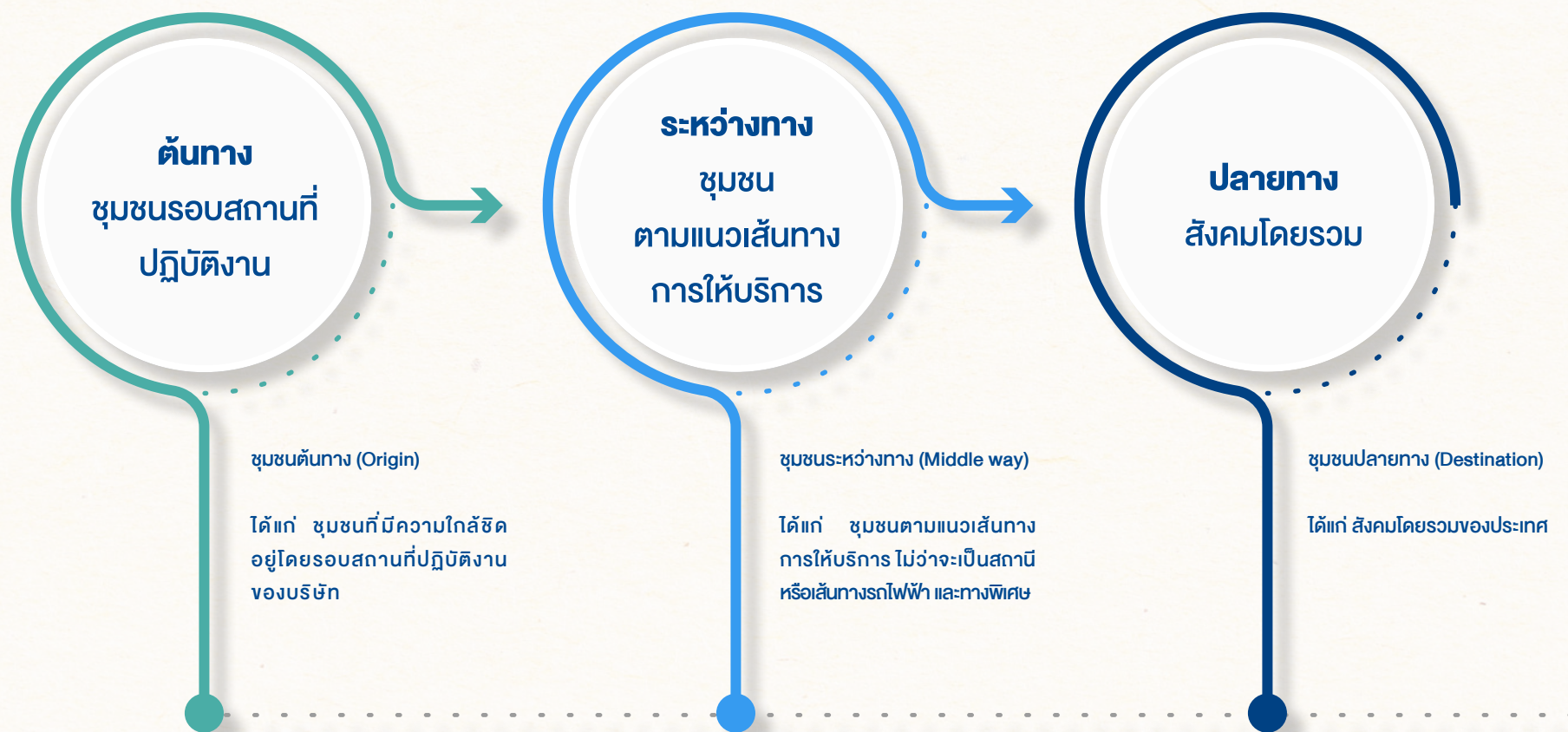
รายการ	รถไฟฟ้าสายสีม่วง			วิธีการคำนวณ
	2563	2562	2561	
จำนวนผู้โดยสาร (คน)	16,836,638	19,726,225	17,644,587	-
ระยะทางเฉลี่ยต่อผู้โดยสาร 1 คน (กิโลเมตร)	10.5	10.16	10.42	-
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าระบบขับเคลื่อน (กิโลวัตต์ชั่วโมง)	17,710,985	13,503,319	13,276,434	-
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าระบบขับเคลื่อนต่อผู้โดยสาร 1 คน (กิโลวัตต์ชั่วโมง/คน)	1.05	0.68	0.75	-
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าโดยรวมต่อผู้โดยสาร 1 คน (กิโลวัตต์ชั่วโมง/คน)	2.50	2.07	2.25	-
การใช้ทรัพยากร				
ปริมาณการใช้น้ำมันโดยรวม (ลิตร)	49,373	46,100	37,148	-
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าโดยรวม (กิโลวัตต์ชั่วโมง)	42,094,570	40,841,001	39,768,701	-
ปริมาณการใช้น้ำโดยรวม (ลูกบาศก์เมตร)	65,749	64,080	57,182	-
ปริมาณของเสียโดยรวม (กิโลกรัม)	20,976	14,560	11,670	-
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (CO ₂ e ตัน) ต้นคาร์บอนไดออกไซด์	25,416	24,641	23,962	Total GHG Emission form Railway Operation (Including fuel consumption , purchase electricity , water Consumption and amount of waste)
จากปริมาณการใช้น้ำมันโดยรวม	133	123	98	Fuel consumption x Emission Factor
จากปริมาณการใช้ไฟฟ้าโดยรวม	25,198	24,447	23,806	Electricity consumption x Emission Factor
จากปริมาณการใช้น้ำโดยรวม	52	51	45	Water consumption x Emission Factor
จากปริมาณของเสียโดยรวม	36	25	20	Amount of waste x Emission Factor
ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (CO ₂ e ตัน) ต้นคาร์บอนไดออกไซด์	-665	79	719	Total GHG Emission Avoided (Including fuel purchase electricity , recycle waste
ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากปริมาณการใช้ไฟฟ้าโดยรวม	-684	66	708	Reduced Electricity consumption from base year x emission factor
ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากขยะรีไซเคิล	19	13	11	Amount of recycle waste x emission factor
เทียบกับรถไฟฟ้า MRT จำนวน 1 ขบวน (CO ₂ e ตัน) ต้นคาร์บอนไดออกไซด์				Emission Avoided from Electricity consumption((Traction - ไฟฟ้าระบบขับเคลื่อน) Comparing with Local Bus (Tonnes CO ₂ e)
ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับรถไฟฟ้า (เทียบกับรถโดยสารประจำทาง)	1,876	2,301	2,144	Number of Passenger x (Emission Factor of Average Bus - Emission Factor of MRT) x Average Distance per Passenger/1,000

การมีส่วนร่วมกับชุมชน



บริษัทมุ่งมั่นดำเนินกิจการด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมตลอดห่วงโซ่คุณค่าในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของสังคมและประเทศไทยตามเจตนารมณ์และพันธกิจของบริษัท ในการเป็นต้นทางแห่งการเดินทางอย่างมีความสูงและอยู่เคียงข้างคนไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทตระหนักในความสำคัญของการยอมรับและความร่วมมือของชุมชนและสังคมในการดำเนินธุรกิจ จึงบริหารจัดการธุรกิจบนพื้นฐานของความรับผิดชอบต่อผลกระทบที่บริษัทมีต่อชุมชนและสังคม รวมถึงมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนและสังคมให้มีความเป็นอยู่ที่ดี มีศักยภาพที่จะดูแลและพัฒนาตนเองต่อไปในอนาคต เพื่อให้ชุมชนมีความไว้วางใจ และสามารถอยู่ร่วมกับบริษัทได้อย่างมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน

แนวทางการดำเนินงานเกี่ยวกับการดูแล (Care) และมีส่วนร่วม (Collaborate) ในการพัฒนาชุมชนของบริษัทแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่



ต้นทาง

ในปีที่ผ่านมาสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 ได้ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของคนทั้งโลก บริษัทได้รับผลกระทบด้านปริมาณการเดินทางของผู้ใช้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้าลดลงเช่นกัน อย่างไรก็ตามบริษัทให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการของศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) โดยได้มีมาตรการรักษาความสะอาดภายในระบบรถไฟฟ้าและบริเวณสถานี เพื่อสุขอนามัยและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทุกคน และยังได้สนับสนุนนโยบายภาครัฐเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 ด้วยการจัดโครงการ “Healthy Journey with BEM” ดังนี้



BEM ได้จัดกิจกรรมแจกหน้ากากผ้า 1 ล้านชิ้น ให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ภายใต้โครงการ “Healthy Journey with BEM” โดยร่วมกับ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. จัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 และแจกหน้ากากผ้าให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

BEM ยังมอบหน้ากากผ้าพร้อมอุปกรณ์ป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 ให้กับหน่วยงานรัฐ สำนักงานเขตเทศบาล โรงพยาบาล ศูนย์พัฒนาการจัดสวัสดิการสังคมผู้สูงอายุบางแค และโรงเรียนชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง รวมถึงโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการรณรงค์ให้ประชาชนสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าเมื่ออยู่ในพื้นที่สาธารณะ ส่งเสริมให้ประชาชนดูแลใส่ใจสุขภาพของตนเอง พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีสุขภาพที่ดี

ต้นทาง

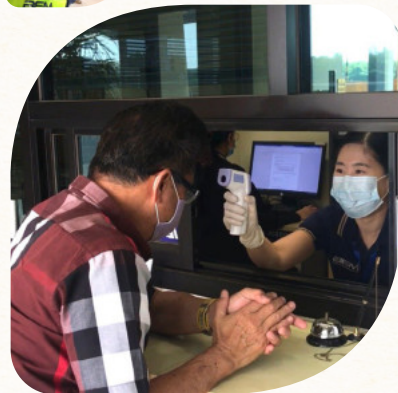
กิจกรรมตามมาตรการรักษาความสะอาดภายในสถานี และขบวนรถไฟฟ้า (Big Cleaning)



- **กิจกรรม “Big Cleaning Day”** ผู้บริหารและพนักงานจิตอาสาทำความสะอาด สถานีสนามไชยและ สถานีท่าพระ ภายใต้โครงการ “Healthy Journey with BEM” เพื่อสร้างความปลอดภัยและสุขอนามัยที่ดีตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 โดยทำความสะอาดจุดสัมผัสร่วมทั้งภายในและภายนอกบริเวณสถานี ได้แก่ ราวจับบันได ลิฟต์โดยสาร ประตู และเครื่องอัตโนมัติต่างๆ เพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT
- **BEM ร่วมกับกรมวิทยาศาสตร์ทหารบก** กองทัพบกฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อโควิด 19 ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ทั้ง 53 สถานี ภายหลังการปิดให้บริการ
- **จัดให้มีมาตรการด้านต่างๆ ในการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19** บริษัทได้เพิ่มมาตรการด้านสุขอนามัยและคัดกรองผู้โดยสารภายในพื้นที่ระบบรถไฟฟ้า การทำความสะอาดและการดูแลสภาพพนักงาน/ผู้รับเหมาด้วยมาตรการต่างๆ ดังนี้
 - จัดให้มีการตรวจวัดอุณหภูมิคัดกรองผู้โดยสารก่อนเข้าใช้บริการ ให้คำแนะนำในการดูแลสุขภาพให้แก่ผู้โดยสารที่มีอาการไข้สูงเกินกว่า 37.5 องศาเซลเซียส
 - ขอความร่วมมือผู้โดยสารต้องสวมหน้ากากอนามัย หรือหน้ากากผ้าตลอดการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT
 - เว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) : MRT จัดที่นั่งให้มีการเว้นระยะห่าง และเว้นระยะห่างการขึ้น 1 เมตร ในขบวนรถไฟฟ้า
 - เพิ่มความถี่การทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรคในสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีและในขบวนรถไฟฟ้าทุกขบวนระหว่างให้บริการ หลังปิดให้บริการและก่อนเปิดให้บริการทุกวันในบริเวณที่ผู้โดยสารต้องสัมผัส
 - จัดให้มีจุดบริการแอลกอฮอล์เจลล้างมืออย่างทั่วถึงทุกสถานี มากกว่า 800 จุด เช่น บริเวณจุดตรวจสอบตั๋ว ห้างออกบัตรโดยสาร ชานชาลา ทางเข้า-ออก Metro Mall ทุกสถานี
 - จัดให้มีการดูแลสุขภาพพนักงานที่ให้บริการในสถานีและขบวนรถไฟฟ้าด้วยการตรวจความพร้อมด้านสุขภาพตรวจวัดอุณหภูมิร่างกายก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้งให้พนักงานสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้า ตลอดเวลาปฏิบัติงานที่
 - ทำความสะอาดฆ่าเชื้อเหรียญโดยสาร (Token) ก่อนนำมาหมุนเวียนใช้งานในทุกสถานี
 - เพิ่มการประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความเข้าใจ การปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงการแพร่ระบาดของเชื้อโรคแก่ผู้โดยสารผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ จอแสดงข้อมูลภายในสถานีและรถไฟฟ้า เสียงประชาสัมพันธ์ภายในสถานี และสื่อโซเชียลมีเดียต่างๆ ของบริษัทฯ
 - ออกข้อปฏิบัติสำหรับพนักงานและผู้รับเหมาเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรค เช่น นโยบายเกี่ยวกับการให้พนักงานงดเดินทางไปยังพื้นที่ที่มีความเสี่ยง ตลอดจนเฝ้าติดตามสถานการณ์ และมาตรการต่างๆ ของภาครัฐ เพื่อพร้อมปรับมาตรการดำเนินการต่างๆ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม มีประสิทธิภาพและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

ต้นทาง

มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ของทางพิเศษ



งานจัดเก็บค่าผ่านทาง

- พนักงานจัดเก็บค่าผ่านทางต้องสวมหน้ากากอนามัย และถุงมือทุกครั้งขณะให้บริการ เพื่อสุขอนามัยสำหรับผู้ใช้บริการทางพิเศษ
- จัดเตรียมเจลล้างมือในตู้เก็บค่าผ่านทาง และจุดเติมเงิน Easy Pass
- ทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรคบริเวณจุดสัมผัสต่างๆ ที่ช่องเก็บค่าผ่านทางและอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง
- จัดวางถังขยะสำหรับทิ้งหน้ากากอนามัยตามจุดที่กำหนด
- ก่อนเริ่มปฏิบัติงานพนักงานทุกคนต้องตรวจวัดอุณหภูมิ กรณีป่วยหรือมีอุณหภูมิเกิน 37.5 องศา ให้รีบไปพบแพทย์ทันทีและปฏิบัติตามคำแนะนำของแพทย์อย่างเคร่งครัด พร้อมแจ้งผู้บังคับบัญชาทราบ
- มีการคัดกรองพนักงาน และผู้มาติดต่ออาคารด่าน โดยการตรวจวัดอุณหภูมิผู้เกี่ยวข้องที่เข้ามาในอาคารด่าน ติดสติ๊กเกอร์หลังจากผ่านการตรวจวัดอุณหภูมิ



งานกู้ภัยและการจราจร

- คัดกรองพนักงานและผู้มาติดต่อกับงานกู้ภัยและการจราจรโดยการตรวจวัดอุณหภูมิต้องมีค่าไม่เกิน 37.5 องศา และสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลา
- จัดให้มีจุดบริการแอลกอฮอล์ล้างมือให้พนักงานและผู้มาติดต่อ
- พนักงานที่ลงพื้นที่ปฏิบัติงานกู้ภัยช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษจะต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลา ล้างมือด้วยเจลแอลกอฮอล์ และรักษาระยะห่างกับผู้ใช้บริการทางพิเศษ
- สนับสนุนให้พนักงานและผู้มาติดต่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 ตามที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด



ระหว่างทาง



บริจาคเงินสนับสนุนเพื่อช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 โดยจัดทำเป็นถุงยังชีพจำนวน 1,000 ถุง แจกชุมชนได้เขตทางพิเศษ เทรดราฟท์ และเขตพญาไท

มอบทุนการศึกษา ทุนพัฒนาโรงเรียน และอุปกรณ์ป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 ภายใต้โครงการ “Healthy Journey with BEM” ให้กับโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก จำนวน 24 โรงเรียน

มอบอุปกรณ์ป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 แก่โรงเรียนที่ตั้งอยู่โดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT จำนวน 56 โรงเรียน รวมถึงชุมชนรายรอบสถานี

ปลายทาง



BEM ร่วมกับ บมจ. ช.การช่าง (CK) และ บมจ. ทีทีดับบลิว (TTW) เป็นกำลังใจ ให้กับบุคลากรทางการแพทย์ของประเทศไทยด้วยการส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองการติดเชื้อ COVID-19 ของ บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) ให้แก่แพทย์ พยาบาลและบุคลากรทางการแพทย์ จำนวน 50,000 กรมธรรม์ทุนประกันรวม 26,000,000,000 บาท



BEM ร่วมกับ บมจ. ช.การช่าง (CK) และ บมจ. ทีทีดับบลิว (TTW) มอบเงิน จำนวน 5,000,000 บาท สมทบทุนกองทุนเพื่อการศึกษาและจัดซื้อเครื่องมือแพทย์ภายใต้โครงการป้องกันและช่วยเหลือสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อโควิด 19 คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี



BEM ร่วมกับ บมจ. ช.การช่าง (CK) และ บมจ. ทีทีดับบลิว (TTW) มอบเงิน จำนวน 5,000,000 บาท แก่มูลนิธิชัยพัฒนาเพื่อสมทบกองทุนพัฒนาผู้ติดเชื้อโควิด 19 (และโรคระบาดต่างๆ) เพื่อร่วมช่วยเหลือโรงพยาบาลและบุคลากรทางการแพทย์ในการซื้ออุปกรณ์และสิ่งของที่มีความจำเป็นในการรักษาผู้ป่วยจากเชื้อโควิด 19

รายงานผลกระทบ สำหรับการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน



รายงานผลกระทบ สำหรับการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญเพื่อสร้างการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้มีการริเริ่มพัฒนา กรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืน เพื่อเป็นแนวทางในการจัดหาเงินสำหรับการลงทุน และ/หรือ การรีไฟแนนซ์ โครงการ (หรือทรัพย์สิน) ที่มีความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อมและสังคม

กรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืน

กรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืนถูกจัดทำขึ้นตามมาตรฐานสากล อาทิ มาตรฐาน Green Bond Principles (“GBP”) มาตรฐาน Social Bond Principles (“SBP”) และมาตรฐาน Sustainability Bond Guidelines (“SBG”) ที่ออกโดย the International Capital Market Association (ICMA) และมาตรฐาน ASEAN Green Bond Standards (“GBS”) มาตรฐาน ASEAN Social Bond Standards (“SBS”) และมาตรฐาน ASEAN Sustainability Bond Standards (“SUS”) ที่ออกโดย the ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) รวมถึงมาตรฐาน Green Loan Principles (“GLP”) ที่ออกโดย the Loan Market Association (LMA)



รายงานผลกระทบ สำหรับการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน

พอร์ตโฟลิโอของหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน

บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนครั้งแรก มูลค่า 6,000 ล้านบาท ให้กับผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือ ผู้ลงทุนรายใหญ่ เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2564 รายละเอียดของหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนมีดังนี้

ลำดับ	สัญลักษณ์ ตราสารหนี้	วันออกตราสาร	วันครบ กำหนดอายุ	อายุตราสาร (ปี)	อัตราดอกเบี้ย (ต่อปี)	จำนวน (ล้านบาท)
1	BEM244A	28/04/2564	28/04/2567	3	1.56%	2,000
2	BEM264A	28/04/2564	28/04/2569	5	2.24%	2,000
3	BEM284A	28/04/2564	28/04/2571	7	2.91%	1,000
4	BEM314A	28/04/2564	28/04/2574	10	3.33%	1,000
รวม						6,000

การจัดสรรเงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน

บริษัทได้จัดสรรเงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนครบเต็มจำนวนในวันที่มีการออกหุ้นกู้ฯ โดยนำเงินไปชำระคืนเงินลงทุน (Refinance) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตามหมวดหมู่ของโครงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และโครงการเพื่อสังคม ได้แก่ การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้ ภายใต้กรอบหลักเกณฑ์การระดมทุนเพื่อความยั่งยืนของบริษัท

ชื่อโครงการ	หมวดหมู่ของโครงการ	วันที่ จัดสรรเงิน	จำนวนเงินที่จัดสรรแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการชำระ คืนเงินลงทุน	ระยะเวลาการลงทุน ย้อนหลัง
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และ โครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้	28 เม.ย. 2564	6,000	100%	พ.ย. 2561 – ธ.ค. 2562

รายงานผลกระทบ สำหรับการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน

รายงานผลกระทบ

รายละเอียดโครงการเพื่อความยั่งยืน และผลประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

ชื่อโครงการ	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
รายละเอียดโครงการ	บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ซึ่งประกอบด้วย ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ มีระยะทางรวม 48 กิโลเมตร จำนวนทั้งสิ้น 38 สถานี โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทางเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563
หมวดหมู่ของโครงการ	การขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และโครงสร้างพื้นฐานที่ทุกคนเข้าถึงได้
ประโยชน์ของโครงการ	ให้บริการระบบขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด ช่วยบรรเทาปัญหาจราจร รักษาสิ่งแวดล้อม และพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคม
จำนวนเกี่ยวผู้โดยสาร	95,332,386 เที่ยว ¹ ในปี 2563 (121,939,338 เที่ยว ในปี 2562)
ปริมาณ CO ₂ e ที่ลดได้ต่อปี (ตัน)	8,125 ตัน ² ในปี 2563
ประโยชน์อื่นๆ	- เสริมสร้างความปลอดภัยและสุนาามิที่ดีในการเดินทาง อาทิ การเพิ่มมาตรการด้านการทำความสะอาด การพ่นยาฆ่าเชื้อ รณรงค์การสวมหน้ากากผ้า เว้นระยะห่าง - การดำเนินงานตามมาตรการในการบริหารเพื่อการประหยัดพลังงาน เพื่อลดการใช้พลังงาน อาทิ ระบบการเบรกที่นำพลังงานไฟฟ้ากลับมาใช้ใหม่, หลอดไฟ LED, ระบบหมุนเวียนน้ำล้างขบวนรถ และอื่นๆ

หมายเหตุ

- 1 มีการลดลงอย่างมีนัยสำคัญของจำนวนเกี่ยวผู้โดยสารสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งเป็นผลมาจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ในประเทศไทย
- 2 แนวทางและสมมติฐานที่สำคัญ : การประมาณการการลดลงของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มาจากการเปรียบเทียบปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระหว่างรถไฟฟ้ากับรถบัส โดยสมมติว่าในกรณีที่ไม่มีบริการรถไฟฟ้า ผู้โดยสารจะเดินทางโดยใช้รถบัสแทน ซึ่งเป็นการประมาณการอย่างระมัดระวัง เนื่องจากในทางปฏิบัติผู้โดยสารมีแนวโน้มที่จะเดินทางอย่างผสมผสานโดยใช้รถบัสขนาดเล็ก รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากกว่าการใช้รถบัสเพียงอย่างเดียว

ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่หลีกเลี่ยงได้ = จำนวนผู้โดยสาร * (ค่าเผกเตอร์ของรถบัส – ค่าเผกเตอร์ของรถไฟฟ้า) * ระยะทางเฉลี่ยต่อผู้โดยสาร / 1,000

รายงานผลกระทบ สำหรับการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน



ชื่อโครงการ	ค่าแฟคเตอร์ kgCO ₂ e per Passenger-km	คำนวณโดย
รถบัส	0.0160	ค่าแฟคเตอร์ (2.7403 kgCO ₂ e/litre)หารด้วย อัตราสิ้นเปลือง (2.85 km/litre) และหารด้วย ความจุพาหนะ (60 passengers)
รถไฟฟ้า	0.0054	ค่าแฟคเตอร์ (0.5986 kgCO ₂ e/kwh)หารด้วย อัตราสิ้นเปลือง (0.125 km/kwh) และหารด้วย ความจุพาหนะ (886 passengers)

ที่มาของข้อมูล : ค่าแฟคเตอร์ (รถบัสและรถไฟฟ้า) อัตราสิ้นเปลือง (รถบัส) และความจุพาหนะ (รถบัส) นำมาจากรายงานขององค์การบริหาร จัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) (“อบก.”)
(<http://thaicarbonlabel.tgo.or.th/index.php?lang=TH&mod=Y0hKdIpIVmpkSE5mWlcxcGMzTnBiMjQ9>)

การประมาณการปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่หลีกเลี่ยงได้สำหรับรถไฟฟ้า

ระยะทางการเดินทางเฉลี่ยต่อผู้โดยสารคือ 8.04 กม. อ้างอิงจากจำนวนผู้โดยสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในปี 2563 ดังนั้นปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่หลีกเลี่ยงได้ คำนวณได้ดังนี้

โครงการ	จำนวนผู้โดยสารทั้งปี (พันเที่ยว)	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่หลีกเลี่ยงได้ (CO ₂ e ตัน)
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	95,332	8,125

