

### สรุปเหตุการณ์สำคัญ

1. เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2561 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัท) ได้รับไฟแนนซ์เงินกู้ยืมระยะยาวของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (SOE) วงเงิน 10,000 ล้านบาท ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยการออกหุ้นกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.05 ถึงร้อยละ 3.01 ต่อปี เพื่อปรับลดต้นทุนการเงินและบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ทำให้สามารถประหยัดดอกเบี้ยได้ประมาณ 510 - 940 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญา
2. เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2561 บริษัทได้ขายหุ้นบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (XPCL) ที่ถืออยู่ทั้งหมดร้อยละ 7.5 ให้แก่บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) โดยมีกำไรจากการขายสุทธิจากภาษี จำนวน 184 ล้านบาท
3. เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2561 บริษัทได้ขายหุ้นบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (CKP) จำนวน 111.2 ล้านหุ้น ให้แก่บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่ง ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นใน CKP ลดลงจากร้อยละ 19.34 เป็นร้อยละ 17.83 ซึ่งบริษัทได้ออนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนใน CKP จากเดิมที่จัดประเภทเป็นเงินลงทุนในบริษัททั่วไปเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายเพื่อให้สอดคล้องกับสัดส่วนเงินลงทุนและวัตถุประสงค์ในการลงทุนของบริษัท โดยมีกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนสุทธิจากภาษี จำนวน 2,030 ล้านบาท

4. เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาคดีทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ (จำกัด) (NECL) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท ได้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหายจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) โดยศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการเนื่องจากผลกระทบจากทางแข่งขันให้แก่ NECL

ต่อมาเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติให้หน่วยงานของรัฐเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐและให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชน โดยให้ดำเนินการอย่างโปร่งใสชอบด้วยกฎหมายและคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ กทพ.และบริษัท/บริษัทย่อยได้ข้อตกลงร่วมกันในการไกล่เกลี่ยยุติข้อพิพาทบนพื้นฐานที่เป็นประโยชน์สูงสุดต่อรัฐ ประชาชน และเป็นธรรมต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย (สามารถศึกษาได้จากหมายเหตุประกอบงบการเงินประจำปี 2561)

กทพ.และบริษัท/บริษัทย่อยตกลงยุติข้อพิพาททั้งหมดตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด มีมูลค่าข้อพิพาทรวมดอกเบี้ยคำนวณถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นเงินประมาณ 137,517 ล้านบาท โดยตกลงขยายระยะเวลาสัญญาสัมปทานทั้ง 3 สัญญาไปสิ้นสุดพร้อมกันในวันที่ 21 เมษายน 2600 มีการปรับอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นแบบคงที่ทุก 10 ปี และบริษัทมีหน้าที่ลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 ใช้เงินลงทุนประมาณ 31,500 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดภายหลังจากการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของ กทพ.ได้รับความเห็นชอบ ทั้งนี้ กทพ.จะนำผลการเจรจาเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปจากแนวทางข้างต้น

กทพ.และบริษัท/บริษัทย่อยจะลงนามสัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทานเดิมภายหลังจากได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น และภายหลังจากได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

5. เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 บริษัทได้เปิดให้บริการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) ระยะทางประมาณ 360 เมตร ทำให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ผังขาเข้า สามารถเลี้ยวซ้ายก่อนถึงต่างระดับบางซื่อ บริเวณศูนย์บำรุงรถไฟฟ้าชานเมือง เพื่อไปงามวงศ์วาน แจ้งวัฒนะ รวมทั้งเชื่อมต่อกับทางพิเศษอุดรรัถยาไปเมืองทอง และบางปะอิน ซึ่งช่วยลดเวลาการเดินทางจากที่ต้องใช้ถนนพื้นราบและช่วยบรรเทาปัญหาจราจรบนถนนกำแพงเพชร 2 ได้

### สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท

ในปี 2561 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 5,317 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,194 ล้านบาท หรือร้อยละ 70.3 โดยมาจากกำไรจากการโอนเปลี่ยนแปลงประเภทเงินลงทุนสุทธิจากภาษี จำนวน 2,030 ล้านบาท ซึ่งเป็นกำไรที่มีใช้เงินสด และกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น 164 ล้านบาท จากรายได้ที่เพิ่มขึ้นและค่าใช้จ่ายทางการเงินที่ลดลง

โดยมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 10,174 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 217 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.2 รายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 4,736 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 215 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 และรายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 705 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 30 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 ในส่วนของดอกเบี้ยรับ จำนวน 435 ล้านบาท เป็นการบันทึกดอกเบี้ยรับของลูกหนี้ค้างงานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่ได้รับจากรฟม. ซึ่งเริ่มบันทึกตั้งแต่วันที่ 4 ของปี 2560 เป็นต้นมา โดยดอกเบี้ยรับดังกล่าวเป็นจำนวนเท่ากับดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารเพื่อการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน

ในด้านต้นทุนการให้บริการ จำนวน 9,775 ล้านบาท เพิ่มขึ้น จำนวน 569 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.2 สาระสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาตามรอบระยะเวลา รวมถึงการเพิ่มขึ้นของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วนและค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณรถและปริมาณผู้โดยสาร ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร จำนวน 1,364 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 220 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.2 ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายดำเนินการเตรียมความพร้อมในการเปิดให้บริการโครงการใหม่ ซึ่งไม่สามารถบันทึกเป็นต้นทุนตามมาตรฐานบัญชีได้ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเพื่อรองรับประมาณการหนี้สินที่เพิ่มขึ้นจากการปรับค่าชดเชยกรณีเกษียณอายุตามร่างแก้ไขพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน

ในส่วนของค่าใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 1,857 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 246 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.3 สาระสำคัญจากการบันทึกดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง จำนวน 435 ล้านบาท ซึ่ง รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน โดยดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกนี้เป็นจำนวนเท่ากับการบันทึกดอกเบี้ยรับข้างต้น หากไม่นับรวมรายการนี้ ค่าใช้จ่ายทางการเงินลดลงจำนวน 189 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินต้นและการรีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมระยะยาวโครงการทางพิเศษสาย SOE เมื่อสิ้นไตรมาสที่ 1 ของปีนี้ ส่งผลให้บริษัทมีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำลง

## ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

### 1. ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 10,174 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 217 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.2 รายได้ส่วนใหญ่ที่เพิ่มขึ้นเป็นรายได้จากทางพิเศษสาย SOE โดยในปี 2561 นี้ SOE มีปริมาณจราจรเฉลี่ยวันละ 56,090 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน เนื่องจากการเรียนรู้ของผู้ใช้บริการ รวมถึงการเปิดให้บริการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 ในส่วนทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเล็กน้อย สำหรับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (C+) รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 เนื่องจากการขยายตัวของชุมชนในเขตปริมณฑล เป็นผลให้มีเที่ยวการเดินทางเพิ่มขึ้น ในปี 2561 นี้ C+ มีปริมาณจราจรเฉลี่ยวันละ 91,076 เที่ยว เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.7

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทาง ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วและค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน สำหรับปี 2561 มีจำนวน 5,875 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 445 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.2 ซึ่งสาระสำคัญมาจากค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

### 2. ธุรกิจระบบราง

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 4,736 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 215 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 สาระสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นผลมาจากการเชื่อมต่อของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเมื่อเดือน สิงหาคม 2560 ทำให้ผู้โดยสารมีความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารของทั้งสองโครงการเพิ่มขึ้น โดยจำนวนผู้โดยสารของสายสีน้ำเงินในปี 2561 เฉลี่ยวันละ 311,538 เที่ยว เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 5.5 และจำนวนผู้โดยสารในวันทำงานเฉลี่ยวันละ 360,735 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 จากปีก่อน

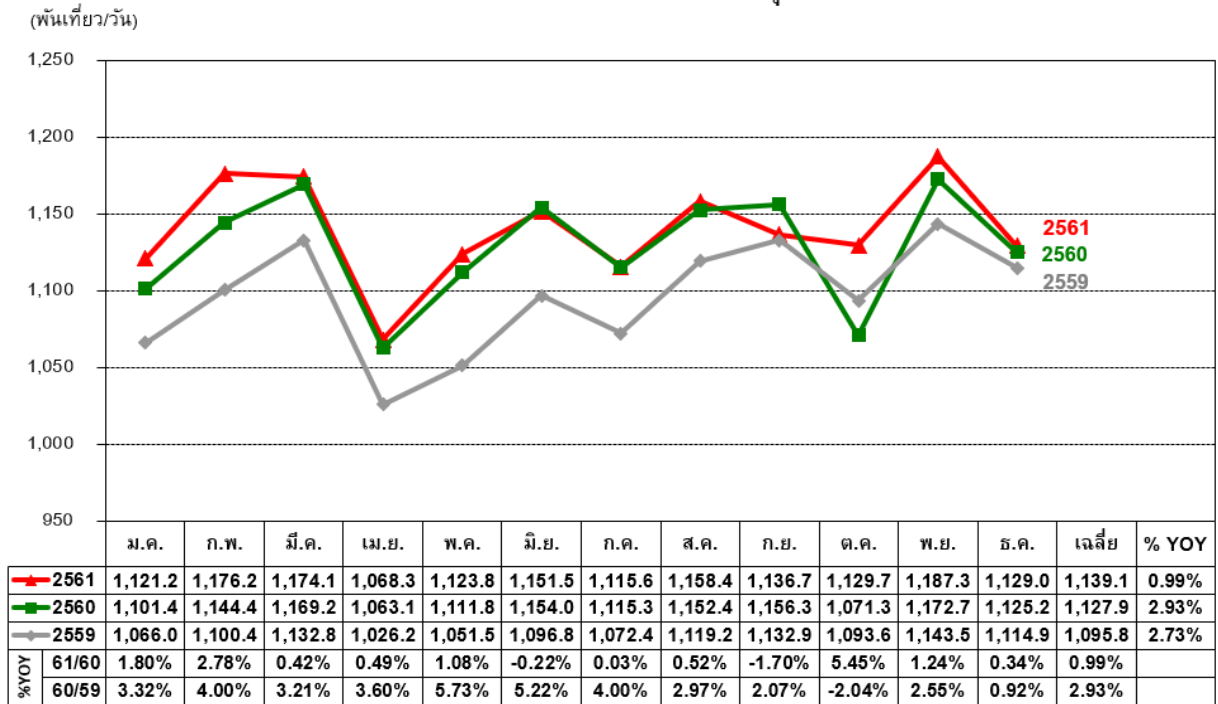
ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สำหรับปี 2561 มีจำนวน 3,687 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 127 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 สาระสำคัญจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา

### 3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

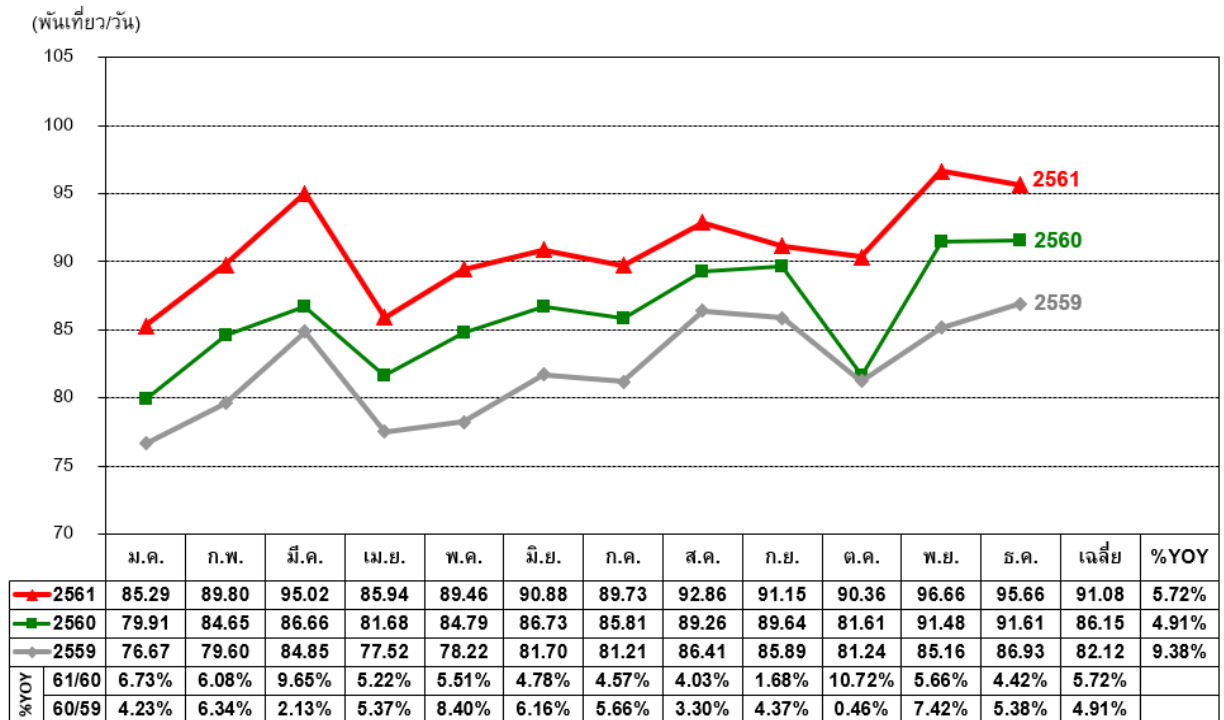
บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในปี 2561 จำนวน 705 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 30 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 จากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากพื้นที่ร้านค้าปลีกและรายได้จากการโฆษณาประชาสัมพันธ์

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ สำหรับปี 2561 มีจำนวน 213 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 3 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.4

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2  
และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

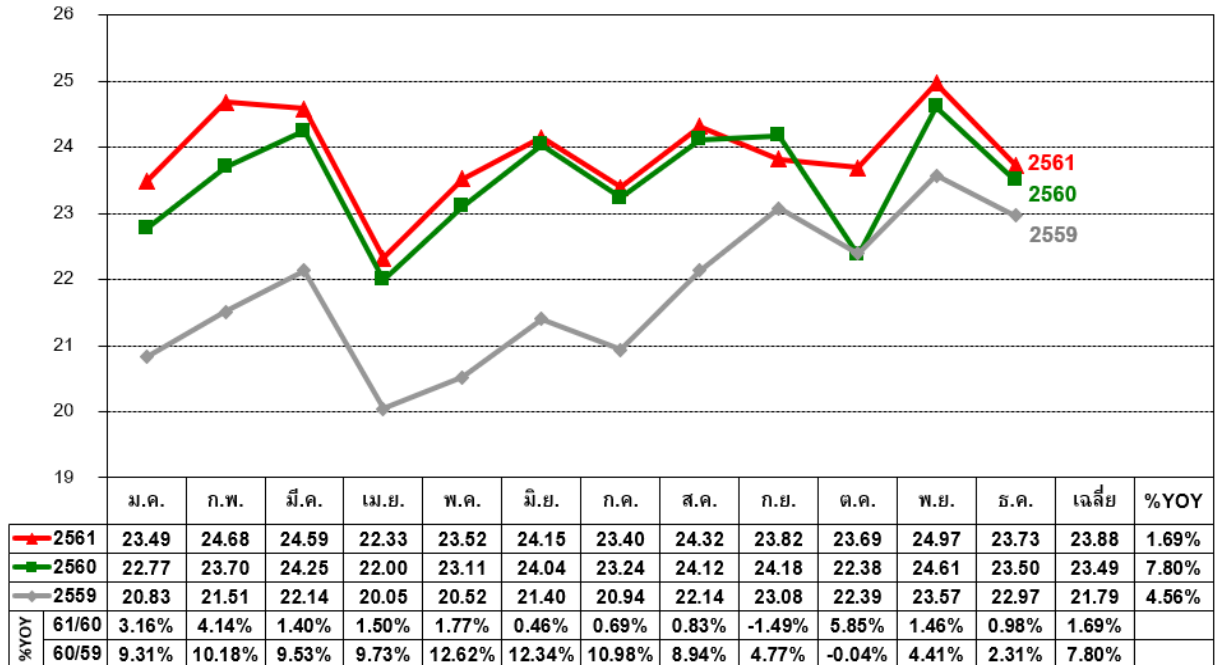


ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด



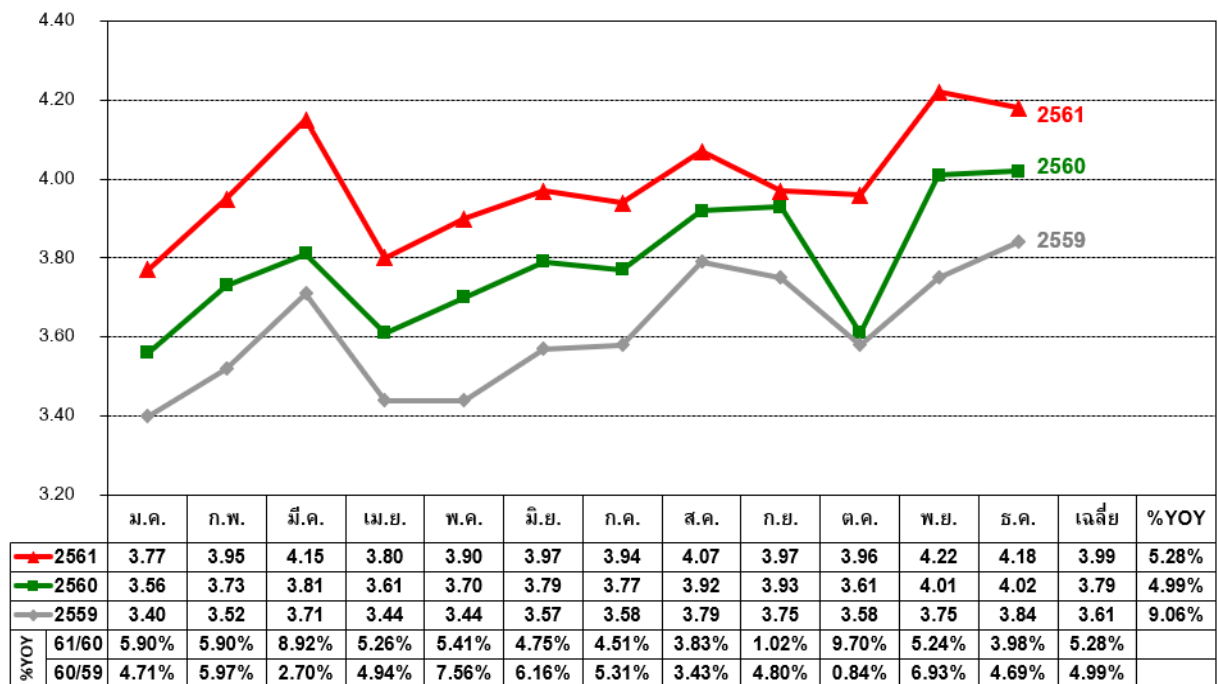
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2  
และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

(ล้านบาท/วัน)

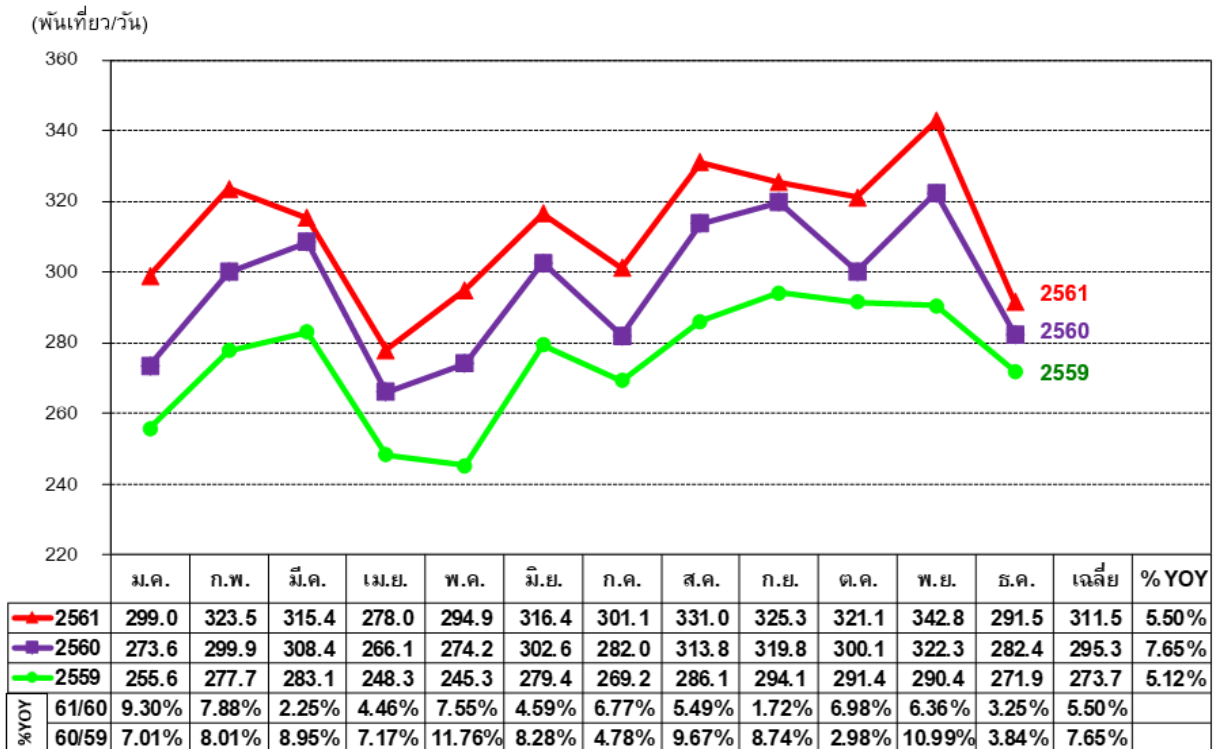


รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

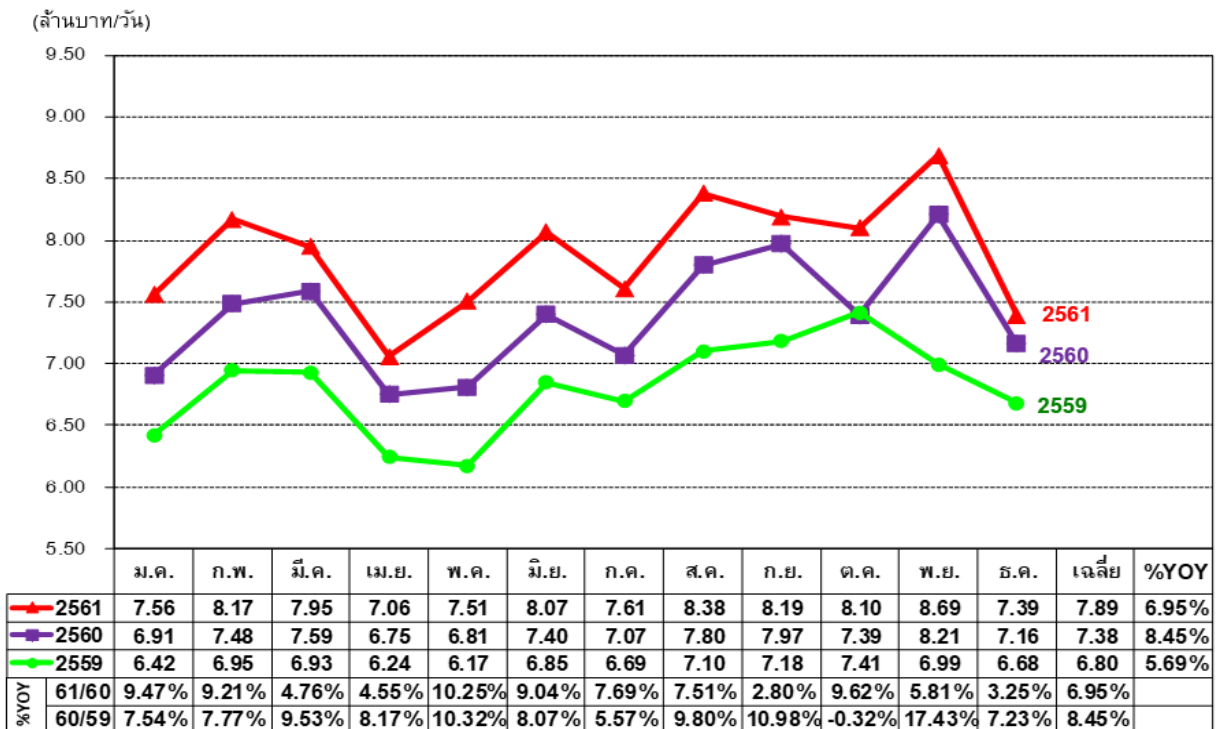
(ล้านบาท/วัน)



### จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



### รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน





## ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 103,831 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,912 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2560 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของงานระหว่างก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย มีหนี้สินรวม จำนวน 68,219 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 479 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.7 เมื่อเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมา ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 35,612 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,433 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.2 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2560 จากกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน

## กระแสเงินสด

สำหรับปี 2561 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน จำนวน 8,067 ล้านบาท มีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 7,353 ล้านบาท มาจาก (1) จ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 10,145 ล้านบาท (2) ลงทุนในโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จำนวน 285 ล้านบาท (3) ซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์อื่นสุทธิ จำนวน 51 ล้านบาท (4) รับเงินจากการขายเงินลงทุนและลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อยสุทธิ จำนวน 2,448 ล้านบาท และ (5) รับเงินปันผลและดอกเบี้ยรับจากการลงทุน จำนวน 680 ล้านบาท ในส่วนของกิจกรรมจัดหาเงิน มีกระแสเงินสดใช้ไปจำนวน 2,815 ล้านบาท จากการ (1) จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวสุทธิ จำนวน 8,175 ล้านบาท (2) จ่ายเงินปันผลจำนวน 1,987 ล้านบาท (3) จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,837 ล้านบาท (4) จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นสุทธิ จำนวน 816 ล้านบาท และ (5) รับเงินจากการออกหุ้นกู้ จำนวน 10,000 ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ก่อนกำหนด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 526 ล้านบาท ลดลงจากสิ้นปีก่อน 2,101 ล้านบาท

## อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ \*

สำหรับปี 2561 บริษัทมีอัตราค่าไรสุทธิร้อยละ 20.35 อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นร้อยละ 9.90 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ร้อยละ 3.76 ใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.59 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E) เท่ากับ 1.34 เท่า ต่ำกว่าสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

\* ผลการดำเนินงานคำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากผลการดำเนินงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปา และธุรกิจผลิตไฟฟ้า จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้

ไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน