

**BETTER TRIPS**  
for **BETTER LIFE**

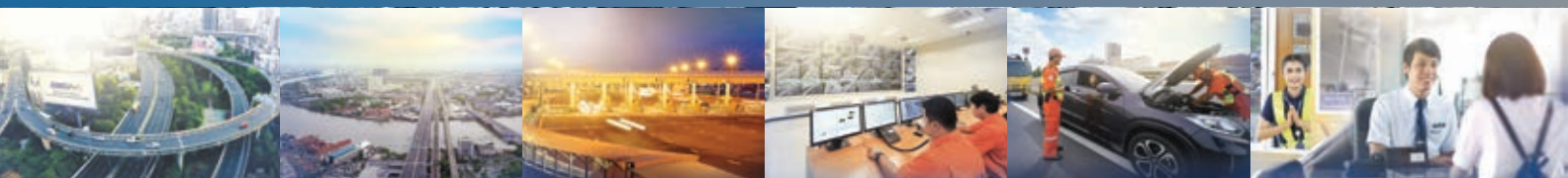


**BEM**  
BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

# BETTER TRIPS for BETTER LIFE

---





บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ “BEM”  
มุ่งมั่นเป็นผู้นำการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน  
ด้วยการบริหารงานภายใต้หลักธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม  
โดยธุรกิจของ “BEM” ประกอบด้วย การให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า  
รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ซึ่งเป็นการขยายธุรกิจ  
ผ่านโครงสร้างพื้นฐาน ในโครงการให้บริการในอนาคต  
ตลอดระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ “BEM” ได้มุ่งมั่นให้บริการที่ดีและมีประสิทธิภาพ  
เพื่อให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้โดยสารรถไฟฟ้าได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย  
เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของการเดินทางและช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร  
เพื่อร่วมสร้างสังคมที่น่าอยู่ เติบโตด้วยรอยยิ้มแห่งความสุขตลอดไป



## สารบัญ

3	ข้อมูลสรุปทางการเงิน
6	สารจากประธานกรรมการบริษัท
7	รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ
8	รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
9	รายงานคณะกรรมการบริษัทกิตติคุณและบริหารความเสี่ยง
10	คณะกรรมการบริษัท
16	คณะผู้บริหาร
17	โครงสร้างการจัดการของบริษัท
18	BEM รับรางวัล อุตสาหกรรมทางการเงินยอดเยี่ยมในตลาดทุน ประจำปี 2560
20	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
22	แผนที่ระบบทางพิเศษ
26	การบริการบนทางพิเศษ
28	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ
30	การส่งเสริมด้านความปลอดภัย รถไฟฟ้า MRT
31	โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
32	การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร รถไฟฟ้า MRT
35	การส่งเสริมและรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT ปี 2560
36	กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
49	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ
57	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
87	ปัจจัยความเสี่ยง
92	ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ
97	ข้อพิพาททางกฎหมาย
100	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น
107	ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น
113	โครงสร้างการจัดการ
124	การกำกับดูแลกิจการ
162	ความรับผิดชอบต่อสังคม
176	การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง
178	รายการระหว่างกัน
186	ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
195	รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
196	การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ
202	รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท
213	รายงานและงบการเงินรวม



## ข้อมูลสรุปทางการเงิน

### ข้อมูลสรุปงบการเงินรวมของ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

ฐานะการเงิน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม)	2560	2559
สินทรัพย์รวม	98,919	82,786
หนี้สินรวม	67,740	53,003
ส่วนของผู้ถือหุ้น	31,179	29,783

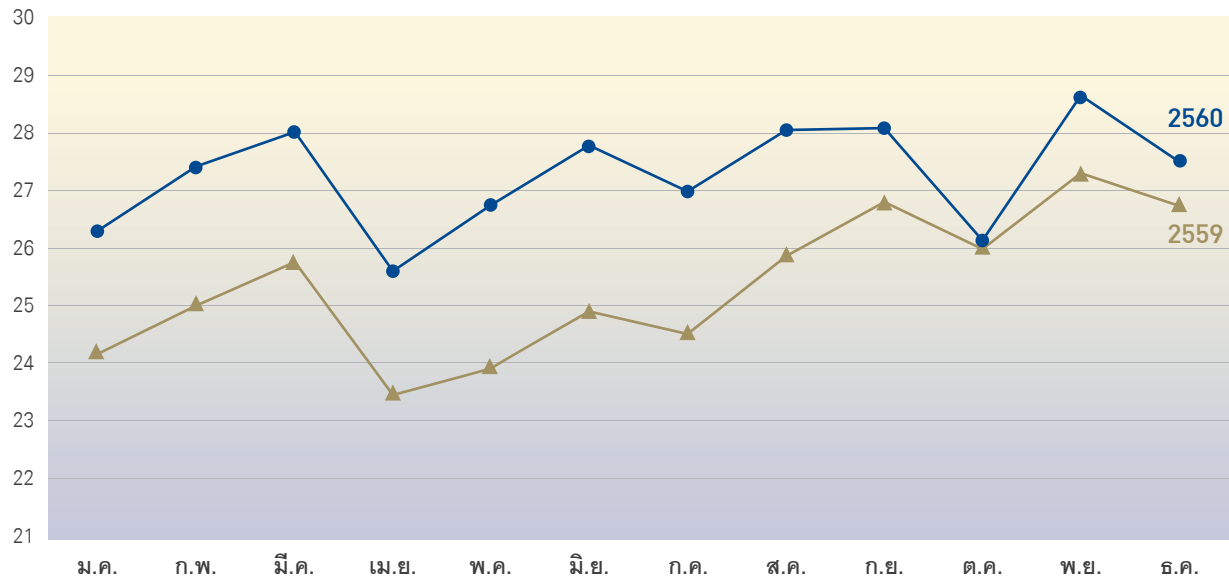
ผลการดำเนินงาน (สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม)	2560	2559
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	9,957	9,301
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,521	3,230
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	676	573
รายได้รวม	15,393	13,233
กำไรขั้นต้น	5,947	5,110
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	3,123	2,606

อัตราส่วนทางการเงิน	2560	2559
อัตรากำไรสุทธิ (%)	20.45	19.69
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	10.31	8.87
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	3.75	3.25
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.75	1.78
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.38	1.31
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	2.03	1.94

รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

↑ ปี 2560 เพิ่มขึ้นจากปี 2559 **7.36%**

(ล้านบาท/วัน)



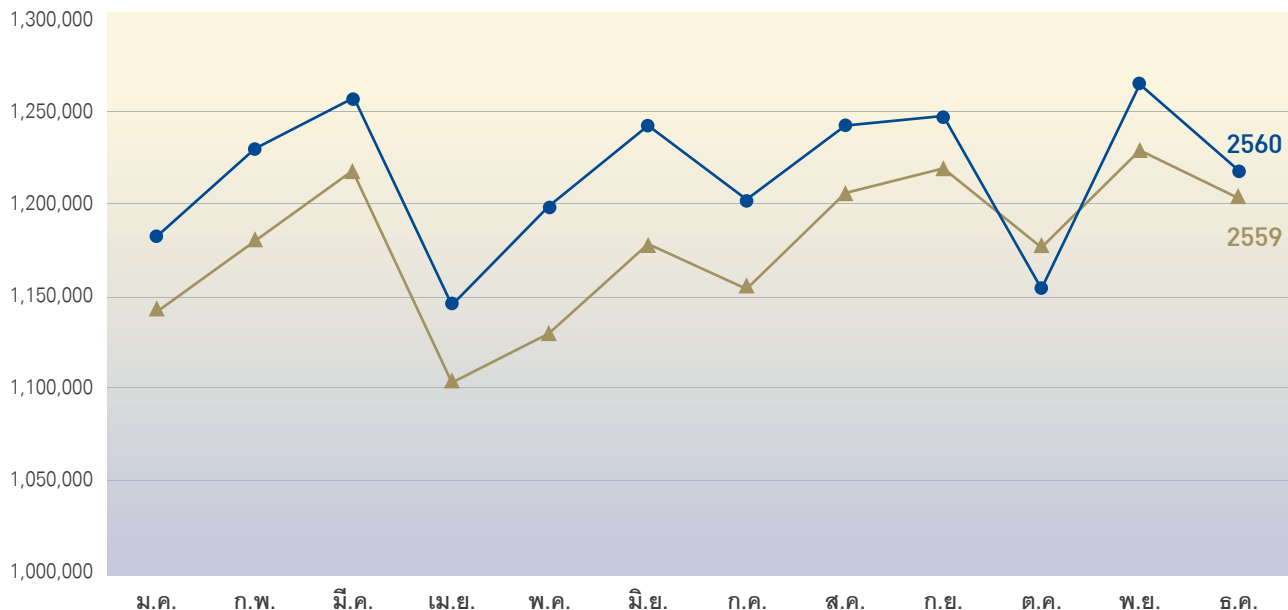
ปี 2560 เฉลี่ย **27.28** ล้านบาท/วัน

ปี 2559 เฉลี่ย **25.41** ล้านบาท/วัน

ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน : ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

↑ ปี 2560 เพิ่มขึ้นจากปี 2559 **3.07%**

(เที่ยว/วัน)



ปี 2560 เฉลี่ย **1,214,028** เที่ยว/วัน

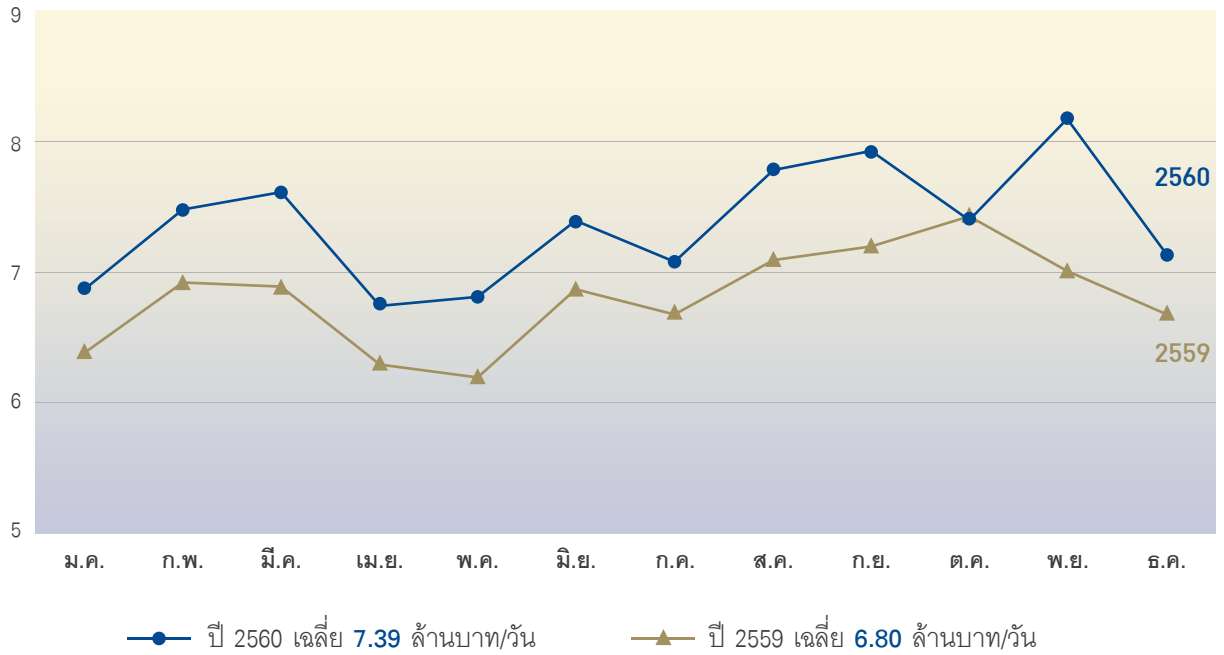
ปี 2559 เฉลี่ย **1,177,917** เที่ยว/วัน



### รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน : รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

↑ ปี 2560 เพิ่มขึ้นจากปี 2559 **8.68%**

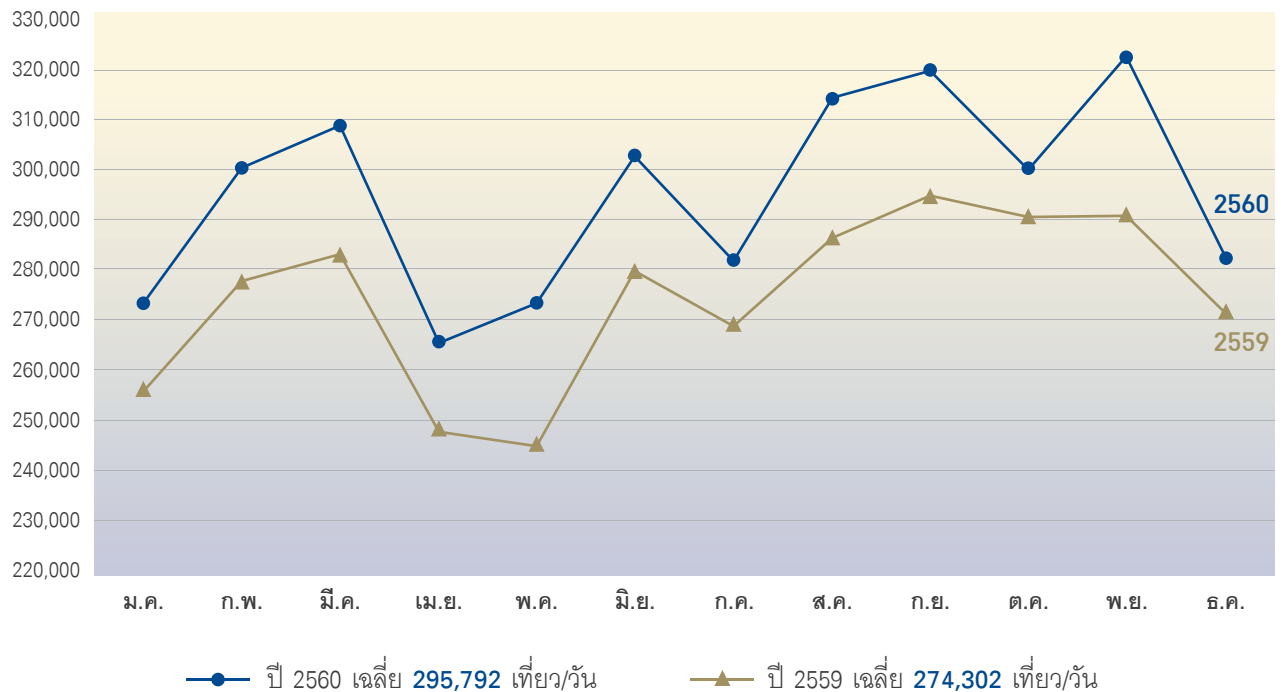
(ล้านบาท/วัน)



### จำนวนผู้โดยสารโดยสารเฉลี่ยต่อวัน : รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

↑ ปี 2560 เพิ่มขึ้นจากปี 2559 **7.83%**

(เที่ยว/วัน)





บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า มุ่งมั่นพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งแบบครบวงจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล โดยส่งมอบบริการที่มีประสิทธิภาพ มุ่งเน้นความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว ภายใต้การบริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาล มีความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง เป็นผลให้ BEM ได้รับการประกาศรายชื่ออยู่ในกลุ่มหุ้นยั่งยืน ประจำปี 2560 (Thailand Sustainability Investment (THSI)) และจากความสำเร็จในการควบรวมกันระหว่าง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นธุรกรรมที่สร้างความเปลี่ยนแปลงและเป็นประโยชน์ ต่อตลาดทุนส่งผลให้ BEM ได้รับรางวัลธุรกรรมทางการเงิน ยอดเยี่ยมในตลาดทุน (Best Deal of the Year Award) ประจำปี 2560 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

สำหรับการดำเนินงานในปีนี้ BEM ได้รับโอกาสจากภาครัฐให้เป็นผู้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) ซึ่งเปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง และสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ) โดยได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย สถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และสายฉลองรัชธรรม

(สายสีม่วง) ให้ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกันเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 นอกจากนี้ บริษัทได้ก่อสร้างทางเชื่อมต่อโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับทางพิเศษศรีรัช มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ โดยเริ่มงานเมื่อเดือนสิงหาคม 2560 และ มีกำหนดเปิดให้บริการในปี 2561

ผลประกอบการของบริษัทและบริษัทย่อยสำหรับปี 2560 มีกำไรสุทธิ 3,123 ล้านบาท โดยคณะกรรมการบริษัทได้มีมติให้นำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับงวดครึ่งปีหลังของปี 2560 ในอัตราหุ้นละ 0.07 บาท ซึ่งในระหว่างปี คณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาล สำหรับงวดครึ่งปีแรกแก่ผู้ถือหุ้นแล้ว ในอัตราหุ้นละ 0.06 บาท รวมการจ่ายเงินปันผลในปี 2560 คิดเป็นอัตราหุ้นละ 0.13 บาท

ขอขอบคุณผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ที่มอบโอกาสให้ BEM ได้บริหารจัดการโครงการระบบคมนาคมขนส่ง ผู้ถือหุ้น คู่ค้า และสถาบันการเงินที่สนับสนุน การดำเนินงานอย่างดีเสมอมา ผู้ใช้บริการทางพิเศษและ ผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่ไว้วางใจให้บริษัทได้อยู่เคียงข้างส่งมอบ บริการที่ตรงถึงพนักงานทุกคนที่มุ่งมั่นในการปฏิบัติงาน ช่วยกันพัฒนาและเป็นรากฐานของความสำเร็จที่ยั่งยืนให้กับ บริษัทอย่างต่อเนื่อง และขอให้เชื่อมั่นว่า บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะยึดหลักคุณธรรม ความซื่อสัตย์ และความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจรวมทั้งปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล มีความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความยั่งยืนให้แก่กิจการ พร้อมทั้งส่งมอบบริการที่ดี และมีประสิทธิภาพต่อไป

(ดร.วิรัช รามกุล)  
ประธานกรรมการบริษัท



## รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอิสระ ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 4 ท่าน โดยมี นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร พลเอกสำเภา ชูศรี และ ดร.อรอนพ ตันละมัย เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยประธานกรรมการตรวจสอบ และ ดร.อรอนพ ตันละมัย เป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านบัญชีและการเงิน และมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยในปี 2560 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 6 ครั้ง ได้มีการหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายใน และประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการจำนวน 1 ครั้ง เพื่อปรึกษาหารืออย่างอิสระในสาระสำคัญของการจัดทำงบการเงินและแผนการสอบบัญชีประจำปี

สรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้ดังนี้

**1. การสอบทานรายงานทางการเงิน** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี รายการปรับปรุงบัญชีที่มีผลกระทบต่องบการเงินอย่างมีนัยสำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน โดยได้รับคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชีฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายในจนเป็นที่พอใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย มาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ ทันเวลา และเป็นประโยชน์กับผู้ถือหุ้นหรือผู้ใช้ข้อมูลในการตัดสินใจลงทุน จึงให้ความเห็นชอบงบการเงินดังกล่าวที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานและตรวจสอบแล้วซึ่งเป็นการรายงานความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข

**2. การสอบทานระบบการควบคุมภายใน** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานผลการประเมินการควบคุมภายในโดยใช้แบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในตามกรอบแนวทางปฏิบัติของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานในทุกหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีความเพียงพอ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันได้ โดยมีสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบประเมินความเพียงพอของการควบคุมภายในอย่างอิสระ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยได้พิจารณาในเรื่องการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลทรัพย์สิน การป้องกันและลดความเสี่ยง ความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงิน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการควบคุมภายในด้านระบบสารสนเทศ โดยมีการตรวจสอบและติดตามผลทั้งจากผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชี

**3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ และมีหน้าที่รายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี และสอบทานการปฏิบัติงานตามแผนงานที่อนุมัติไว้ พิจารณาประเด็นจากการตรวจสอบ และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

**4. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการปฏิบัติงานของบริษัทให้ดำเนินธุรกิจภายใต้หลักบรรษัทภิบาลเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการผูกพันที่อาจจะเกิดขึ้นจากสัญญาที่กระทำกับบุคคลภายนอก ซึ่งพบว่าบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้องเหมาะสม และทันเวลา

**5. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลของรายการดังกล่าว** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการตกลงเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผลการสอบทานพบว่าบริษัทได้ดำเนินการด้วยความโปร่งใส สมเหตุสมผล และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทและผู้ถือหุ้นโดยรวม รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้อง ตามเวลาที่กำหนด

**6. การพิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและเสนอค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีประจำปี 2561** คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้ง เลิกกลับเข้ามาใหม่ หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีและพิจารณาเสนอค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความสามารถของผู้สอบบัญชี ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ ผลงานการตรวจสอบที่ผ่านมา ความเหมาะสมของค่าตอบแทน ซึ่งมีความเห็นว่าผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีความเป็นอิสระมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และค่าตอบแทนมีความเหมาะสม จึงมีมติเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีประจำปี 2561 โดยกำหนดค่าตอบแทนไม่เกินปีละ 3,830,000 บาท

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทโดยใช้ความรู้ความสามารถที่หลากหลายเพื่อตอบสนองการดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เป็นอิสระ และสอดคล้องตามที่ได้รับไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียม และมีความเห็นว่าบริษัทมีการรายงานข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานอย่างถูกต้อง สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีรวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างครบถ้วน

(นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร)  
ประธานกรรมการตรวจสอบ



ตามที่คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีพลเอกเชษฐา ฐานะจาโร เป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน นายปลิว ตรีวิศเวทย์ นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร และนายสุพงศ์ ชยุตสาห์กิจ เป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วย ความโปร่งใสและเป็นธรรม

ในปี 2560 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ โดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

### 1. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทตามหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหาของบริษัท โดย

- 1) เสนอแต่งตั้งบุคคลเพื่อเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติและบทบาทการปฏิบัติหน้าที่ในปีที่ผ่านมาของกรรมการที่ออกตามวาระ และเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 เพื่อแต่งตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง

- 2) เสนอแต่งตั้งบุคคลเพื่อเป็นกรรมการแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง

คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติบุคคลเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง จำนวน 2 ท่าน โดยได้เสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งบุคคลผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และมีคุณสมบัติสอดคล้องกับคุณสมบัติกรรมการบริษัทจดทะเบียน

### 2. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการได้พิจารณาบททวนหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ ซึ่งเห็นว่าหลักเกณฑ์ของบริษัทยังมีความเหมาะสม

### 3. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ

คณะกรรมการได้พิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2560 โดยได้พิจารณาหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน อยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันที่สามารถจูงใจ และรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัท องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจนโปร่งใสง่ายต่อการเข้าใจโดยนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ

โดยสรุปคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้ปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ความสามารถความระมัดระวัง และความเป็นอิสระอย่างเพียงพอในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์โดยรวมของบริษัท

วาเอก 

(เชษฐา ฐานะจาโร)

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน



ตามที่คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการบริหารความเสี่ยง จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดยมีพลเอกสำเนา ชูศรี เป็นประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง นางวัลลภา อัสสกุล นายพงษ์สุฤทธิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตะนพพร เป็นกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท โดยในปี 2560 มีการประชุมร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูง จำนวน 3 ครั้ง เพื่อพิจารณาทบทวนนโยบาย และติดตามความก้าวหน้าในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและตามแผนบริหารความเสี่ยงของบริษัท โดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ได้ดังนี้

### 1. การกำกับดูแลให้บริษัทปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการได้ติดตาม และทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีโดยได้นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาทบทวนและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับสิทธิผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งในปี 2560 ผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทอยู่ในระดับดีมาก และผลการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 อยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม รวมทั้งบริษัทได้รับการประกาศรายชื่อให้เป็นหนึ่งใน 65 บริษัทจดทะเบียนที่อยู่ในกลุ่มหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment) และบริษัทยังได้รับรางวัลธุรกรรมทางการเงินยอดเยี่ยมในตลาดทุน (Best Deal of the Year Award) ในการประกาศรางวัล SET Awards 2017



### 2. การบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการได้ร่วมกับผู้บริหารระดับสูงพิจารณาการปฏิบัติตามแผนการบริหารความเสี่ยงประจำปี ทบทวนและติดตามการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม เพื่อทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ให้เหมาะสมทันเวลากับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง และสอดคล้องกับแผนงานของบริษัท

โดยสรุปคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง มีความมั่นใจว่าบริษัทมีการปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการและแนวทางปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการบริหารความเสี่ยงมีความต่อเนื่องและดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการเตรียมความพร้อมไว้อย่างรอบด้านเป็นการล่วงหน้าเพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและดำรงอยู่ได้โดยยั่งยืน

พลเอก

(สำเนา ชูศรี)

ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง



### ดร.วีรพงษ์ รามางกูร

#### • ประธานกรรมการบริษัท

##### การศึกษา

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

### นายปลิว ตรีวิศเวทย์

- รองประธานกรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการบริหาร
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

##### การศึกษา

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







## นายวิฑูร เตชะกัศนสุนทร

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการตรวจสอบ
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

### การศึกษา

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

## พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการตรวจสอบ

### การศึกษา

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



## พลเอกสำเภา ชูศรี

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการตรวจสอบ

### การศึกษา

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



## ดร.อรรณพ ต้นละมัย

- กรรมการบริษัท
- กรรมการตรวจสอบ

### การศึกษา

- Ph.D. Engineering Management, University of Missouri, USA
- M.B.A. (Quantitative Business Analysis), Indiana University, Bloomington, USA
- M.S. in Engineering Management, University of Missouri, USA
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล)  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP)  
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร The Audit Committee's Role in Compliance and Ethical Culture Oversight สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



## นางวัลลภา อัสสกุล

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

### การศึกษา

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



## นายสุพงศ์ ชยุตสาห์

- กรรมการบริษัท
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

### การศึกษา

- ปริญญาตรี บัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร
- ปริญญาโท สาขารัฐศาสตร์ (การเมืองการปกครอง) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- Executive Master of Business Administration, Sasin Graduate Institute of Business Administration of Chulalongkorn University
- Master of Engineering (Electrical), University of Tokyo, Japan
- Bachelor of Engineering (Electrical), University of Tokyo, Japan
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



## ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์

- กรรมการบริษัท

### การศึกษา

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

## นายพงษ์สุภตม์ ตันติสุนันท์กุล

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

### การศึกษา

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





## นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์

### • กรรมการบริษัท

#### การศึกษา

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



## นายปณิต ฤกษ์วัฒนจิต

### • กรรมการบริษัท

#### การศึกษา

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



## นายยุทธนา หิมาการุณ

### • กรรมการบริษัท

#### การศึกษา

- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ประกาศนียบัตรโรงเรียนสุกุลรักษ์ กรมสุลกการ
- ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปราม  
การทุจริตระดับสูง (นยปส.)
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการ สำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง  
ของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน



## นายประสิทธิ์ เกษศิริ

- กรรมการบริษัท

### การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาพัฒนบริหารศาสตร์  
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง



## ดร.สมบัติ กิจาลักษณ์

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

### การศึกษา

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

## นางพเยาว์ มริตตะนพ

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

### การศึกษา

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



## คณะผู้บริหาร



**ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์**  
กรรมการผู้จัดการ



**นางพเยาว์ มรัตนะพร**  
กรรมการผู้จัดการ



**นายสวณ คุณาริณันท์**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
วิศวกรรมทางพิเศษ



**นางสุดฤทัย พรหมมาต**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
ปฏิบัติการทางพิเศษ



**นางสาวปาหนัน ไทสุวรรณดาว**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
การเงิน



**นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง



**นายออลวิน จี**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
สนับสนุนปฏิบัติการ



**ดร.วิเทศ เตชะวาท**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
เทคโนโลยี  
และธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์



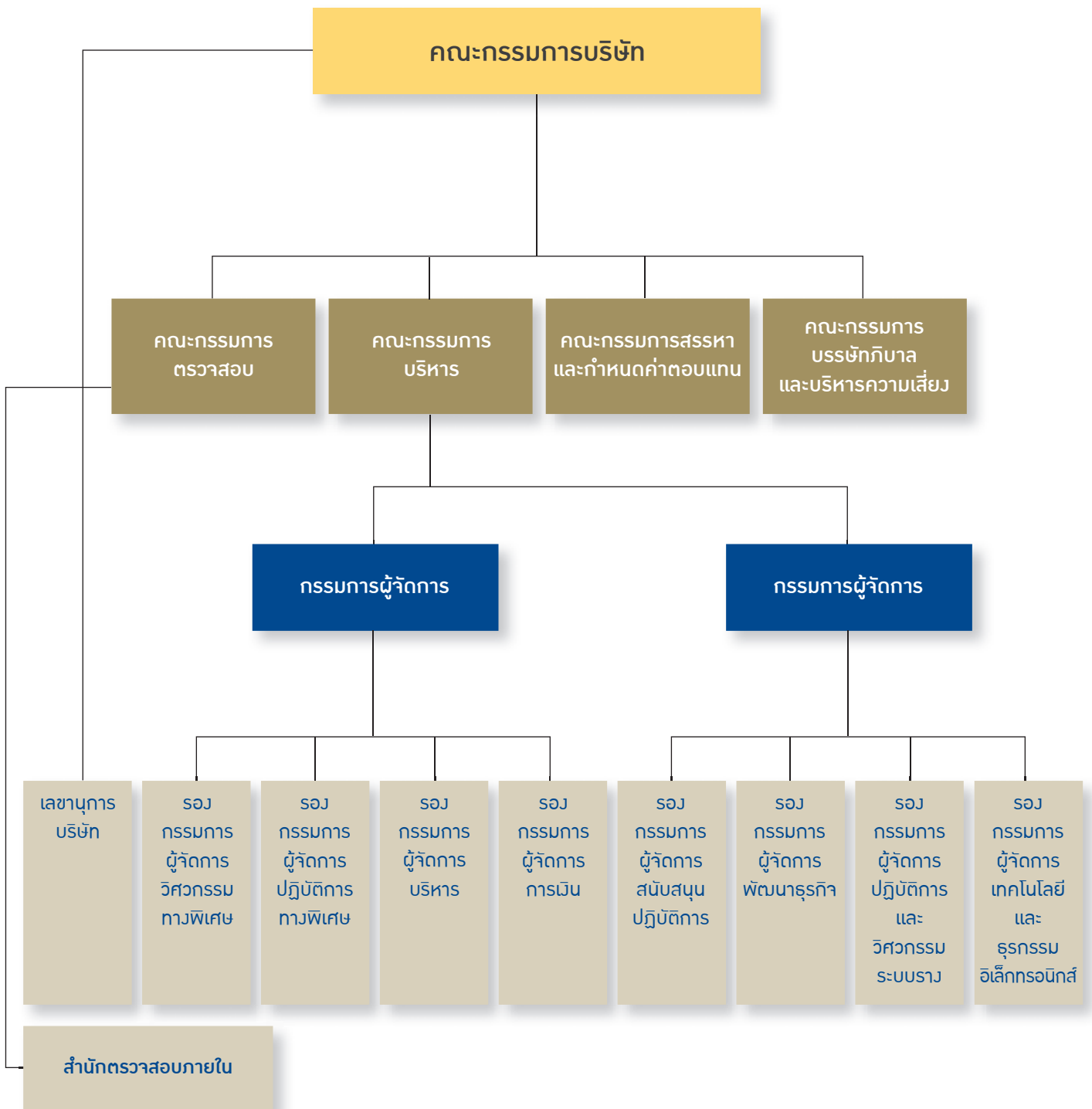
**นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
พัฒนาธุรกิจ



**นายภาณุ ทวีวิทยรัศมี**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
บริหาร และเลขานุการบริษัท



## โครงสร้างการจัดการของบริษัท



BEM รับรางวัล อุดรกรรมทางการเงินยอดเยี่ยมในตลาดทุน ประจำปี 2560  
Best Deal of the Year Award 2017



คุณปลิว ตรีวิศวะเวทย์ ประธานกรรมการบริหาร BEM  
“รับรางวัล SET Awards 2017  
ประเภทรางวัลอุดรกรรมทางการเงินยอดเยี่ยมในตลาดทุน  
ประจำปี 2560 (Best Deal of the Year Award)”  
จาก ดร.ชัยวัฒน์ วิบูลย์สวัสดิ์ ประธานกรรมการ  
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จากความสำเร็จขอ  
การควบรวมบริษัท ระหว่าง บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ (BECL)  
กับ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ (BMCL) ซึ่งเป็นอุดรกรรม  
ที่สร้างความเปลี่ยนแปลงและเป็นประโยชน์ต่อตลาดทุน







## SET AWARDS 2017



BEM ได้รับคัดเลือกและประกาศ  
อยู่ในรายชื่อ Thailand Sustainability  
Investment 2017 (THSI) หรือหุ้นยั่งยืน  
ประจำปี 2560 ในฐานะบริษัทจดทะเบียน  
ที่ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึง  
ความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และ  
บรรษัทภิบาล







มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ

### เชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ

โครงการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับทางพิเศษศรีรัช เป็นความร่วมมือระหว่างทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยโครงการดังกล่าวจะเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับพื้นที่ทางด่านเหนือของกรุงเทพฯ มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ รวมทั้งเชื่อมต่อทางพิเศษอุดรรัถยา เพื่อเดินทางต่อเนื่องไป บางปะอิน ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการเดินทางของประชาชน และบรรเทาปัญหาการจราจรบนถนนพื้นราบ โดยการเชื่อมดังกล่าวจะไม่มี ด่านเก็บค่าผ่านทางเชื่อมต่อระบบทางพิเศษ

#### ลักษณะของโครงการ

เป็นทางแยกต่างระดับ โดยมีรูปแบบเป็นทางเชื่อมยกระดับขนาด 1-2 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นทางเชื่อมแยกออกจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ฝั่งขาเข้า บริเวณต่างระดับบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าชานเมือง (EMU Depot) โดยเลี้ยวซ้ายมุ่งหน้าไปยังทิศเหนือและบรรจบกับทางพิเศษศรีรัชขาออกเมือง มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ ระยะทางประมาณ 360 เมตร

พื้นที่ผิวจราจรทั้งหมดประมาณ 3,600 ตารางเมตรประกอบไปด้วยพื้นที่ผิวจราจรที่เป็นส่วนของโครงการประมาณ 3,300 ตารางเมตร และพื้นที่ผิวจราจรส่วนที่เหลือไว้สำหรับโครงข่าย Missing Link เพื่อเชื่อมต่อกับทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลเวย์) ประมาณ 300 ตารางเมตร

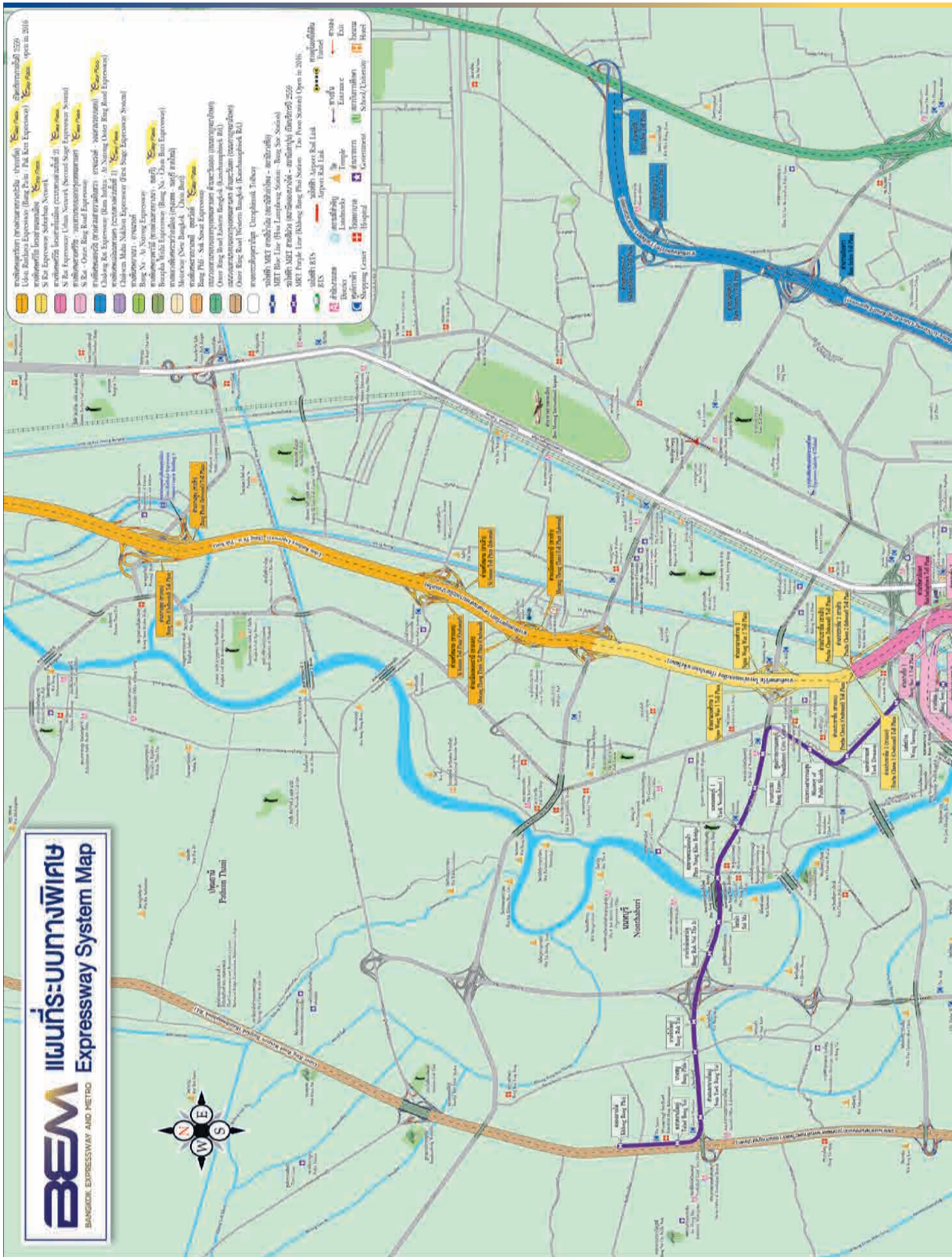
โครงสร้างทางพิเศษส่วนล่างออกแบบให้ใช้เสาเข็มเจาะแบบสื่เหลี่ยม (Barrette Pile) เพื่อหลีกเลี่ยงโครงการของ รฟท. โดยมีฐานรากคอนกรีตเสริมเหล็กจำนวน 13 ฐาน และเสาคอนกรีตเสริมเหล็กจำนวน 13 ต้น ส่วนโครงสร้างทางพิเศษส่วนบนออกแบบให้ใช้คานคอนกรีตอัดแรงชนิดรูปตัวไอ (I-Girder) จำนวน 12 ช่วงและผิวจราจรเป็นแอสฟัลติกคอนกรีต (Asphaltic Concrete)



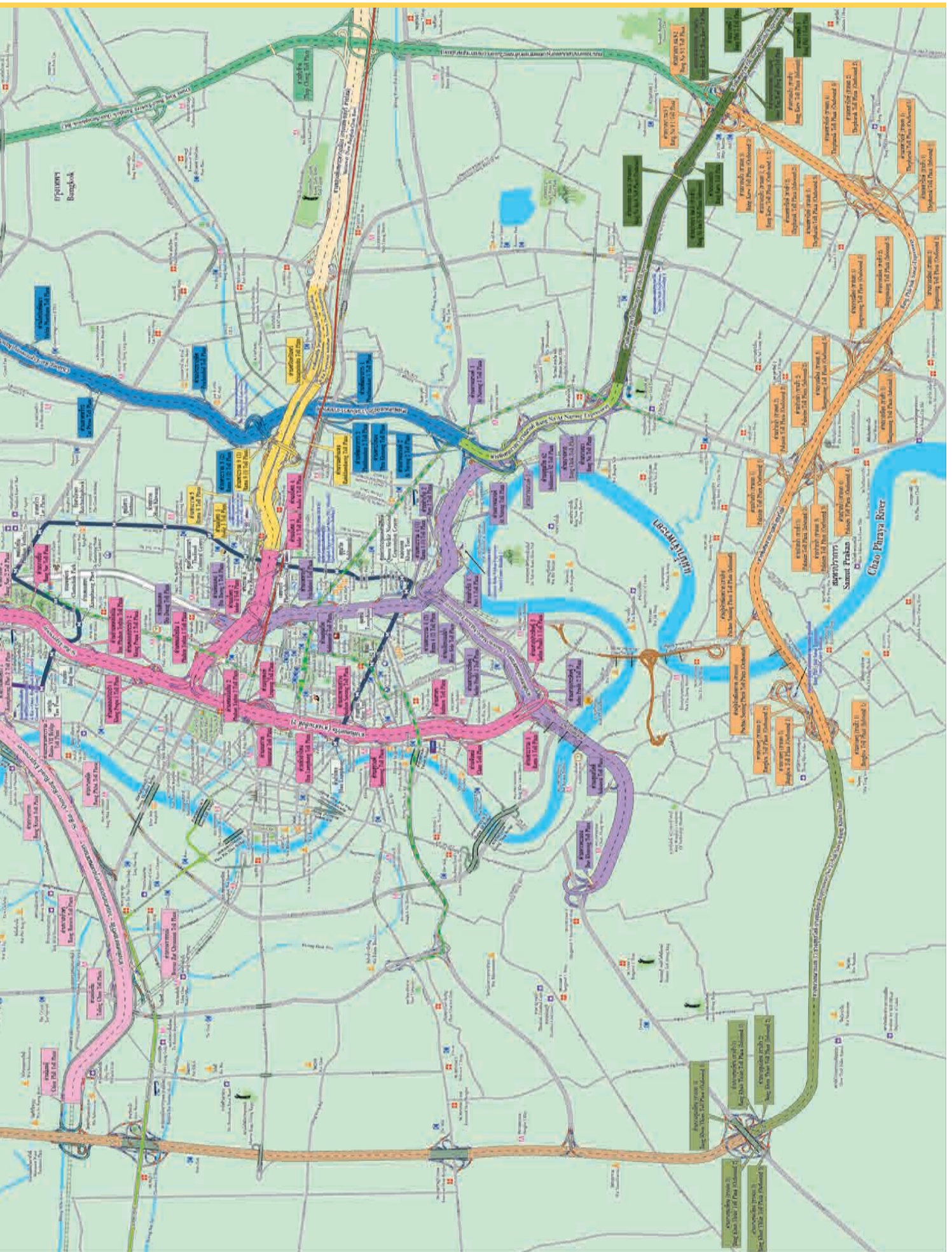


พิธีลงเสาเข็มโครงการก่อสร้างทางเชื่อมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับทางพิเศษศรีรัช (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) โดยได้รับเกียรติจาก พลเอก วิจารณ์ สุขชาติ ประธานกรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นประธานพิธี พร้อมด้วยคุณปลิว ตรีวิศวกฤษฎ์ ประธานกรรมการบริหาร และผู้บริหารของทั้ง 2 หน่วยงาน เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2560



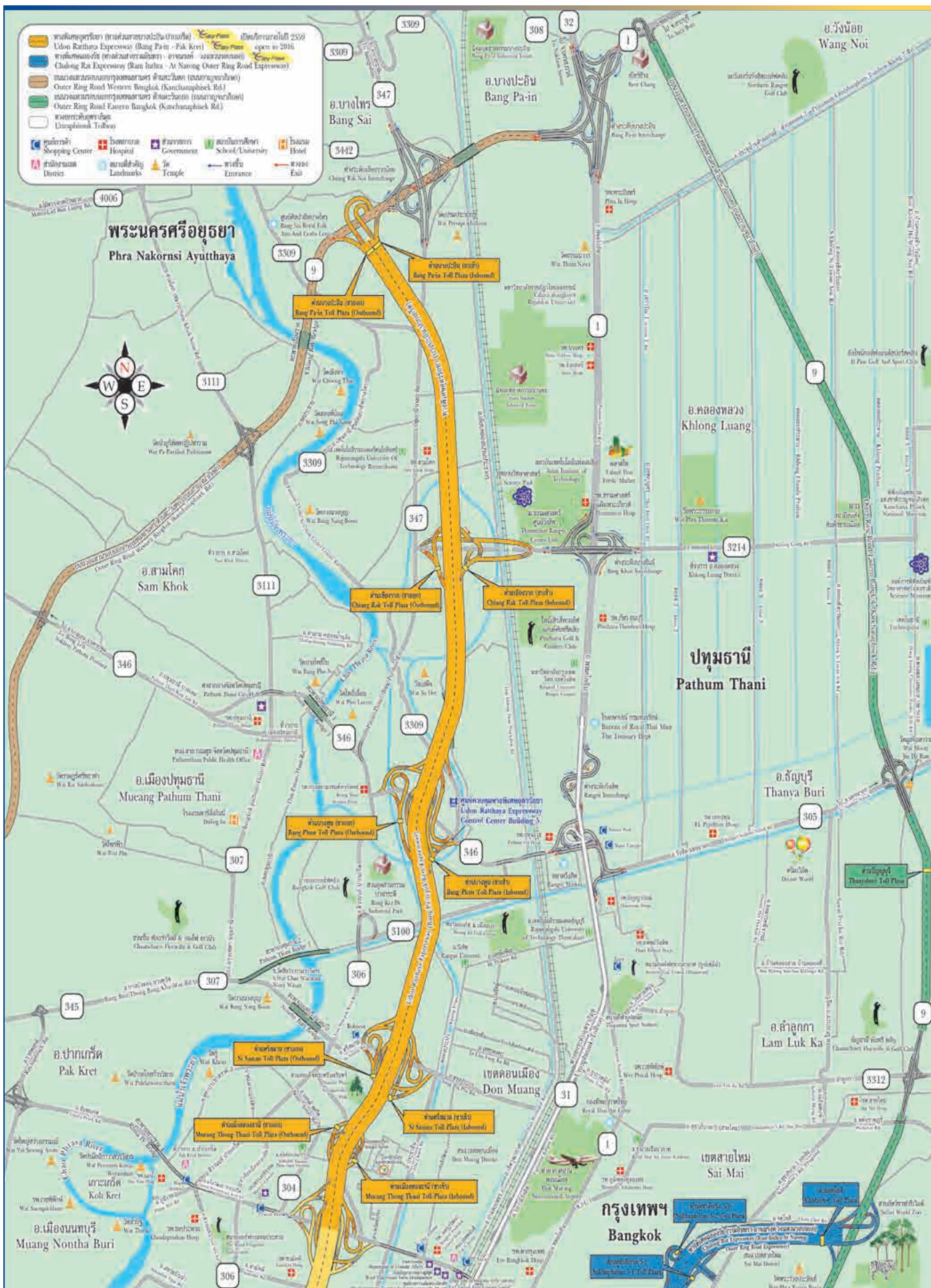








## แผนที่ระบบทางพิเศษ







การบริการบนทางพิเศษนับว่าเป็นหัวใจของการบริหารงานของบริษัท ดังนั้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทจึงได้มุ่งมั่นพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการเพื่อสร้างความประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษโดยคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย สำหรับการบริการที่เป็นหนึ่งของบริษัท บริษัทจัดให้มีการบริการด้านต่างๆ ดังนี้

### 1. ด้านการติดต่อสื่อสารและอุปกรณ์



#### ด้านการติดต่อสื่อสารและอุปกรณ์

บริษัทจัดให้มีศูนย์ควบคุมระบบทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีพนักงานสื่อสารทำหน้าที่เป็นสื่อกลางในการประสานงานกับหน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน ตลอดจนประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษ และถนนด้านล่างเพื่อคอยให้บริการแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษตลอด 24 ชม. โดยมีอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกในการสื่อสาร คือ

##### • โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)

โทรทัศน์วงจรปิดติดตั้งบนทางพิเศษเป็นระยะๆ ตลอดแนวเส้นทาง เพื่อตรวจสอบดูสภาพจราจรและเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษ ทำให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษมั่นใจว่าจะได้รับความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

##### • โทรศัพทฉุกเฉิน (ETS)

โทรศัพท์ฉุกเฉินติดตั้งบนทางพิเศษทุกระยะ 1 กิโลเมตร ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถใช้ติดต่อกับพนักงานสื่อสารที่ศูนย์ควบคุม โดยกดแกนเหล็กหรือปุ่มสีเขียวเรียกเข้ามาที่ศูนย์ฯ พนักงานสื่อสารจะหั่นกล้องโทรทัศน์ (CCTV) ตัวที่ใกล้กับตำแหน่งของโทรศัพท์ที่มีการเรียกเข้ามา และจะสามารถเห็นภาพตำแหน่งที่มีการเรียกเข้ามาพร้อมกับเครื่องบันทึกเสียงและภาพ บันทึกการติดต่อระหว่างผู้ใช้บริการทางพิเศษ กับพนักงานสื่อสาร

##### • ป้ายข้อความ (VMS)

บริษัทจะประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร และเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ผ่านทางป้ายข้อความ ซึ่งติดตั้งก่อนทางแยกต่างๆ บนทางพิเศษ

### ด้านการจัดการจราจร

การประสานงานเพื่อการจัดการจราจรเป็นภารกิจประจำวันของบริษัทจะต้องประสานงานกับกองจราจร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจทางด่วน 2 เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยเฉพาะในช่วงเวลาการจราจรติดขัด เช่น บริเวณที่เป็นทางขึ้น-ลงหรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นโดยอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกในการจัดการจราจร คือ

##### • ป้ายสัญญาณจราจร (MS)

บริษัทได้ติดตั้งป้ายสัญญาณในการแสดงสัญญาณจราจรเพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น กำหนดความเร็วบนทางพิเศษในกรณีฝนตก หรือการกำหนดทิศทางจราจร

##### • ตานชั่งน้ำหนักรถบรรทุก (Weighing Stations)

บริษัทได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยจัดให้มีด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกทุกเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด หากพบว่ารถบรรทุกมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดไว้ จะไม่อนุญาตให้วิ่งขึ้นบนทางพิเศษ

### 2. ด้านการจัดการจราจร





### 3. ด้านการบริการลูกค้าและยกลากจูง



### ด้านการบริการลูกค้าและยกลากจูง

ในกรณีที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษประสบอุบัติเหตุหรือรถยนต์ขัดข้องบนทางพิเศษ พนักงานกู้ภัยจะให้ความช่วยเหลือและแก้ไขรถยนต์จนสามารถวิ่งต่อไปได้ หรือหากไม่สามารถแก้ไขได้ก็จะช่วยลากจูงรถจากบนทางพิเศษลงไปยังบริเวณที่ใกล้ที่สุด โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นกรณีที่ต้องเติมน้ำมัน หรือค่าผงเคมีขจัดคราบน้ำมันจากการเกิดอุบัติเหตุ

#### • ค่าน้ำมัน

ในกรณีที่น้ำมันหมด พนักงานจะเติมน้ำมันให้เพื่อให้สามารถนำรถลงจากทางพิเศษและหาสถานีบริการน้ำมันได้ อัตราค่าน้ำมันขึ้นกับราคาท้องตลาด โดยเฉลี่ยจะประมาณ 100 บาท เท่านั้น

#### • ค่าผงเคมี

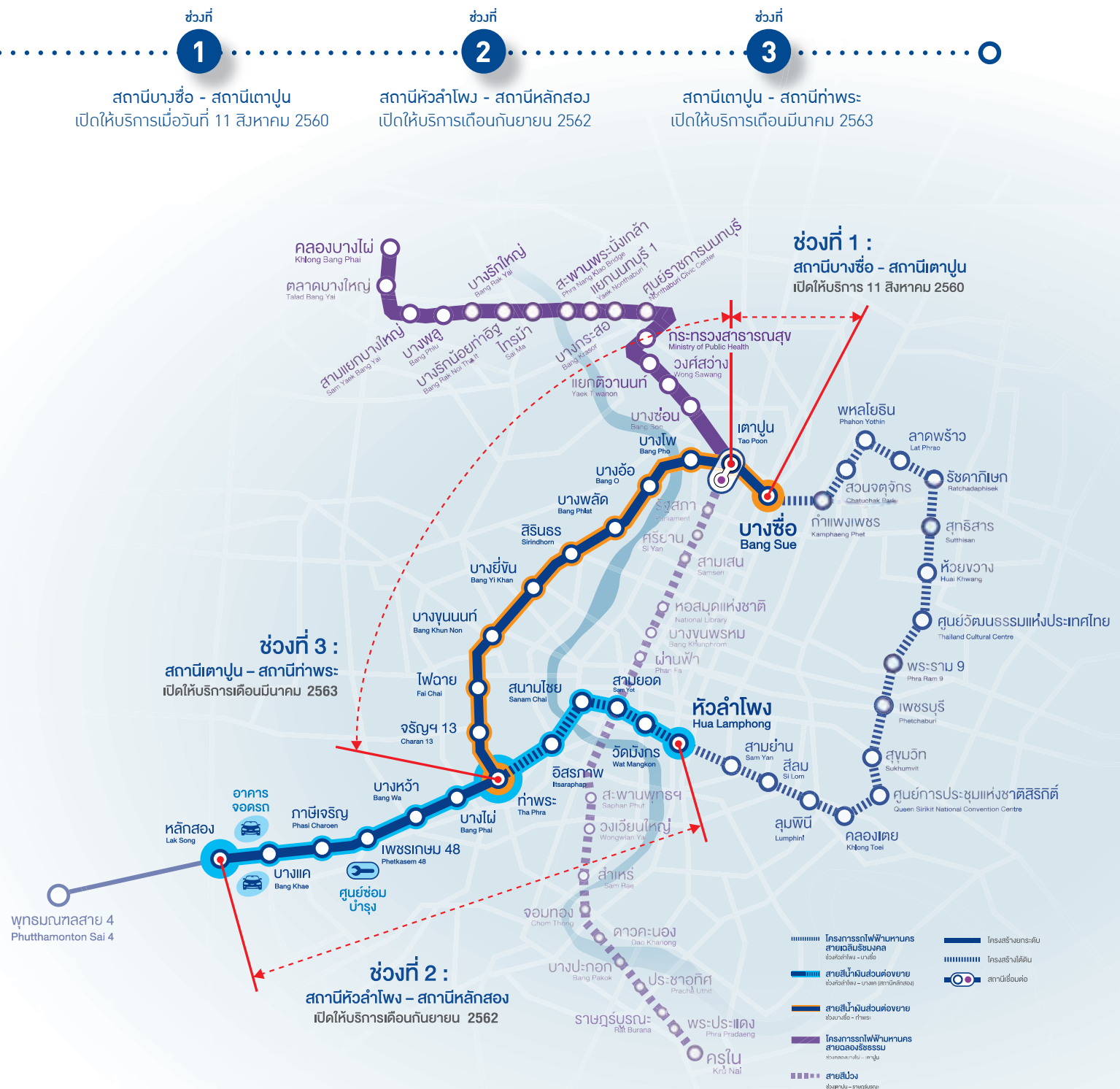
ในกรณีที่มีปัญหาและมีคราบน้ำมันไหลออกมาบนถนน ทางพนักงานจำเป็นต้องใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษคนอื่นๆ

### หมายเลขโทรศัพท์ที่ควรทราบ

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

# โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

เป็นโครงการที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างผู้พระนครและผู้ธนบุรี โดยเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าผ่านนคร  
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ เพื่อให้การบริการเดินทางต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation)  
ครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึงและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โครงการนี้มีระยะทางรวม 27 กม.  
โดยช่วงหัวลำโพง - บางแค (สถานีหลักสอง) มีระยะทาง ประมาณ 14 กม. สถานีใต้ดิน 4 สถานี  
และสถานียกระดับ 7 สถานี และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ มีระยะทางประมาณ 13 กม. มีสถานียกระดับ 8 สถานี







## เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2560

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ร่วมพิธีลงนามสัญญาว่าจ้างติดตั้งระบบรถไฟฟ้า จัดการเดินรถไฟฟ้าและบริหารการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงเตาปูน - บางซื่อ ระยะทาง 1.2 กม.



## เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ร่วมพิธีลงนามสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



## เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงเตาปูน - บางซื่อ ระยะทาง 1.2 กม. ภายใต้แนวคิด “ร่วมใจ เชื่อมสุข เพื่อประชาชน” เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางในระบบรถไฟฟ้าข้ามสายได้ โดยสามารถเปลี่ยนขบวนรถไฟฟ้าได้ที่สถานีเตาปูน นอกจากนี้ พลเอกประยุทธ์ และคณะ ได้เยี่ยมชมความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ณ สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ





## การส่งเสริมด้านความปลอดภัย รถไฟฟ้า MRT

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT ประจำปี 2560 พบว่า ผู้ใช้บริการในระบบรถไฟฟ้า MRT สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ยังมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุบนบันไดเลื่อน สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมในการใช้ระบบรถไฟฟ้าไม่ถูกวิธีและความประมาทของผู้โดยสาร เป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บขณะใช้บริการ เช่น การถือสัมภาระหนักจำนวนมากและไม่จับราวบันไดเลื่อน การยืนชิดวิธี การเดิน/วิ่ง และการก้าวขึ้น-ก้าวออกจากบันไดเลื่อนพลาดรวมถึงสุขภาพทางร่างกาย เป็นต้น

งานความปลอดภัยและคุณภาพจึงดำเนินการโครงการรณรงค์แนะนำการใช้ระบบในระบบรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วงอย่างปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประกอบด้วย



กิจกรรม “Safety Share Safety All On Tour 2017” เป็นการจัดกิจกรรมภายในสถานีรถไฟฟ้าเพื่อเป็นช่องทางในการช่วยกระตุ้นผู้โดยสารให้เกิดความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัยและการใช้ระบบรถไฟฟ้าอย่างถูกวิธี เพื่อให้การรับทราบข้อมูลเข้าถึงผู้โดยสารมากที่สุด เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้บริการ ด้วยการประชาสัมพันธ์เน้นย้ำการปฏิบัติตนในขณะที่ขึ้นบันไดเลื่อน การระมัดระวังการถูกล้วงกระเป๋าภายในขบวนรถไฟฟ้า และภายในสถานี และการลดการใช้โทรศัพท์มือถือขณะใช้งานในระบบ

การปรับปรุงสื่อภายในสถานีรถไฟฟ้าใหม่ เพื่อเพิ่มความชัดเจน และจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ประเภท Infographic และ Animation เพื่อเผยแพร่ผ่านช่องทาง Facebook Twitter และ PIDs ภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติม เพื่อให้การประชาสัมพันธ์เป็นไปอย่างทั่วถึงมากยิ่งขึ้น และสร้างความเข้าใจในการใช้ระบบรถไฟฟ้า

### ตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์ Infographic



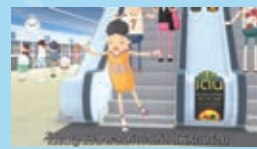
รูปแบบสื่อ จอ PIDs ชั้นชานชาลา และภายในขบวนรถไฟฟ้า



### POSTER ภายในสถานี และภายในขบวนรถไฟฟ้า



คลิป Animation การขึ้นบันไดเลื่อน การใช้รถเข็นเด็ก และการอยู่ในขบวนรถไฟฟ้า



### รูปแบบสื่อ Animation บนจอ DIGITAL MEDIA 7 รูปแบบ บนพื้นที่ BMN



คลิป Animation การลดการใช้โทรศัพท์มือถือขณะอยู่ในระบบรถไฟฟ้า



การให้ความรู้แนะนำความปลอดภัย การใช้ระบบรถไฟฟ้าแก่เยาวชนร่วมกับกิจกรรมสังคม โดยเป็นการเข้าร่วมกับทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกบริษัท ซึ่งเป็นอีก 1 ช่องทางการในการสื่อสาร เพื่อให้เข้าถึงผู้ใช้บริการมากที่สุด

### แนะนำความปลอดภัยการใช้ระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วง ร่วมกับ swu.



### แนะนำความปลอดภัยการใช้ระบบรถไฟฟ้า ไรเอยน์วิดิเตอร์แก้ววทณณ์ ร่วมกับ แผนกกิจกรรมสังคม

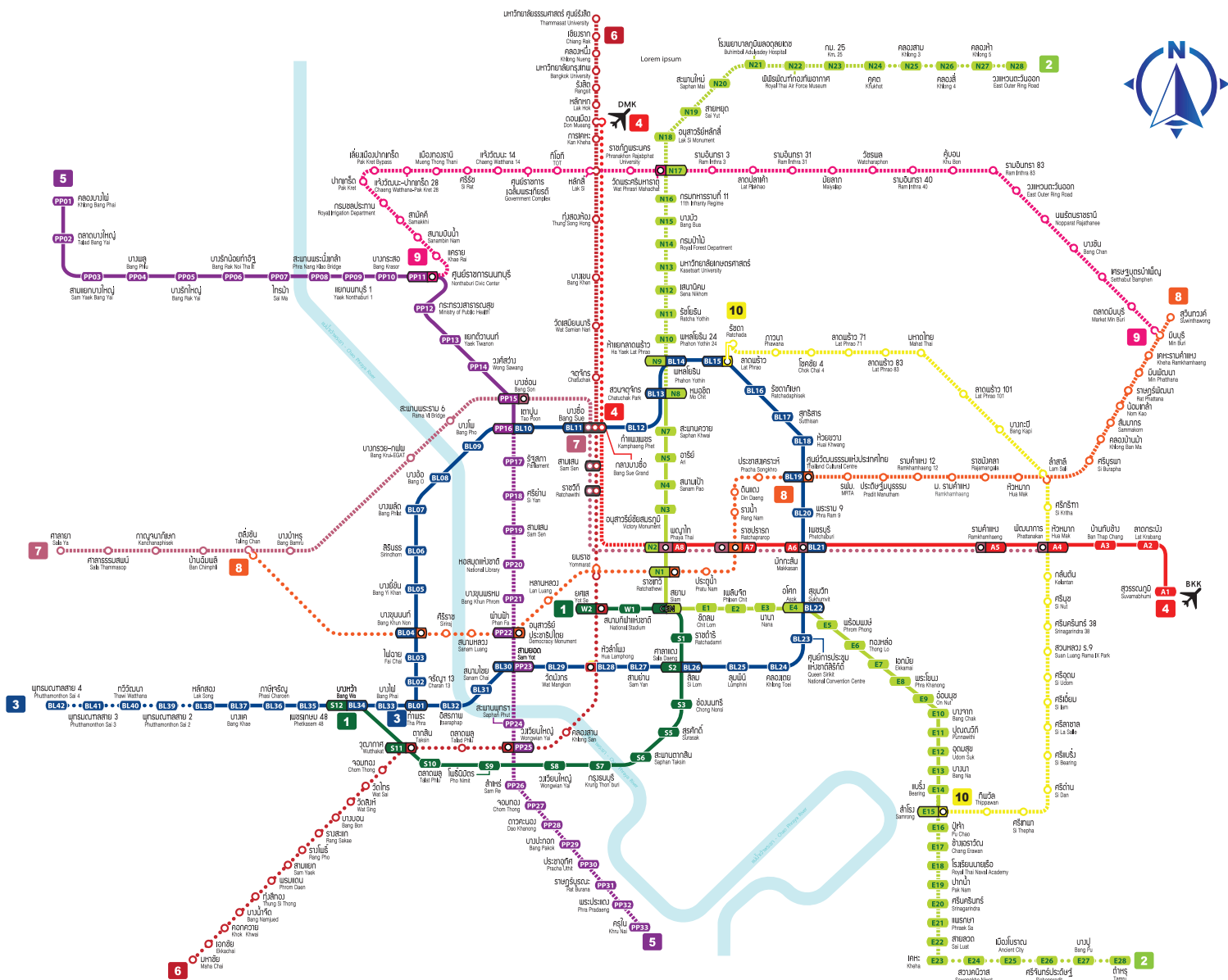


### แนะนำความปลอดภัยการใช้ระบบรถไฟฟ้า กิจกรรม M care ร่วมกับ แผนกกิจกรรมสังคม



นอกจากนี้ เพื่อเป็นการเตรียมพร้อมรับมือเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นในระบบรถไฟฟ้า ในปีที่ผ่านมาบริษัทได้เข้าร่วมฝึกซ้อมการบริหารวิกฤตการณ์ระดับชาติ ประจำปี 2560 (Crisis Management Exercise CMEX-17) ร่วมกับสำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) และศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการก่อการร้ายสากล (ศตก.)

# โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน



## สัญลักษณ์ Legend

- 1 รถไฟฟ้า สายสีเขียวเข้ม Dark Green Line
- 2 รถไฟฟ้า สายสีเขียวอ่อน Light Green Line
- 3 รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน Blue Line
- 4 รถไฟฟ้า สายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ Airport Rail Link
- 5 รถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง Purple Line
- 6 รถไฟฟ้า สายสีแดงเข้ม Dark Red Line
- 7 รถไฟฟ้า สายสีแดงอ่อน Light Red Line
- 8 รถไฟฟ้า MRT สายสีส้ม Orange Line
- 9 รถไฟฟ้า สายสีชมพู Pink Line
- 10 รถไฟฟ้า สายสีเหลือง Yellow Line

## สถานีเชื่อมต่อ Interchange Stations



## สถานะ Status

- เปิดให้บริการ Currently in Service
- อยู่ระหว่างการก่อสร้าง Under Construction
- แผนงาน Planned



## บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT

### เส้นทางสะดวก รวดเร็วกว่า ด้วยบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT

MRT มีบัตรโดยสารให้ผู้โดยสารแต่ละกลุ่มเลือกใช้ และรับส่วนลดตามประเภทบัตร โดยสามารถเติมมูลค่าเดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ดังนี้

- บัตรบุคคลทั่วไป (Adult Card)
- บัตรนักเรียน นักศึกษา (Student Card)
- บัตรผู้สูงอายุ (Elder Card)
- บัตรเด็ก (Child Card)

นอกจากนี้ ยังมีบัตรโดยสารสำหรับกลุ่มลูกค้าองค์กรเพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์ให้แก่ธุรกิจ และ Royalty โดยสามารถใส่ฟังก์ชันอื่นๆ ลงในบัตรโดยสารเพื่อให้บัตรใช้งานได้หลายฟังก์ชัน (Multi Functions) ในบัตรใบเดียว ได้แก่

- บัตรโดยสารธุรกิจ (Business Traveller Card)
- บัตรร่วมธุรกิจ (Co-Brand Card)

**\*\* สอบถามเพิ่มเติมได้ที่**  
แผนกลูกค้าสัมพันธ์ ส่วนสื่อสารและลูกค้าสัมพันธ์  
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



### สิทธิพิเศษสำหรับผู้ถือบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT

นอกจากจะได้รับสิทธิพิเศษรอบเส้นทาง ยังสามารถรับสิทธิพิเศษที่มากขึ้น

#### MRT Club

ผู้ถือบัตรโดยสารสามารถสมัครสมาชิกฟรี รับสิทธิพิเศษเฉพาะสมาชิก เช่น ชมภาพยนตร์รอบพิเศษ หรือร่วมกิจกรรมสนุกๆ ฟรี ไม่มีค่าใช้จ่าย รวมถึงส่วนลดสินค้า M Shop



ร้านค้าภายในพื้นที่  
ศูนย์การค้าเปิดให้บริการ  
มากกว่า 150 ร้านค้า



## ศูนย์การค้า Metro Mall

สถานีรถไฟฟ้า MRT ได้เปิดให้บริการศูนย์การค้า Metro Mall จำนวน 8 สถานี ได้แก่ สถานีกำแพงเพชร สถานีสวนจตุจักร สถานีพหลโยธิน สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีสุขุมวิท สถานีเพชรบุรี สถานีคลองเตย ซึ่งได้เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 6.30 - 21.00 น. และชั้นใต้ดินอาคารจอดและจร สถานีลาดพร้าว โดยเปิดให้บริการ Gourmet Market ตั้งแต่เวลา 7.00 - 22.00 น.



◀ ห้องน้ำ สถานที่พักผ่อน  
Free Wi-Fi

กิจกรรมสินค้าราคาพิเศษ ▼





## การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร รถไฟฟ้า MRT

### M Shop สินค้าของที่ระลึกน่ารักๆ จากรถไฟฟ้า MRT

สินค้าของที่ระลึกน่ารักๆ จากรถไฟฟ้า MRT สามารถสั่งซื้อได้ทาง [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th) และ บูธ M SHOP สัญจรที่สถานีรถไฟฟ้า MRT

ติดต่อสอบถามสินค้า M Shop

email: [mshopinfo@bemplc.co.th](mailto:mshopinfo@bemplc.co.th)



### เครื่องบริการอัตโนมัติ

ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT จำนวน 18 สถานี ได้ติดตั้งเครื่องบริการอัตโนมัติมากกว่า 200 เครื่อง เช่น เครื่อง ATM ของธนาคารต่างๆ เครื่องบริการฝากเงินอัตโนมัติ เครื่องรับชำระค่าบริการต่างๆ รวมถึงการให้บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการภายในระบบรถไฟฟ้า

### การสื่อสารโทรคมนาคม

ในปี 2560 ได้ดำเนินการ Upgrade ระบบ 3G และ IRDN 3G ทั้ง 18 สถานี พร้อมทั้งติดตั้งโครงข่ายสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ระหว่างสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการติดต่อสื่อสารและเพื่อให้ผู้ใช้บริการติดต่อสื่อสารได้อย่างต่อเนื่องภายในระบบรถไฟฟ้า MRT

### ช่องทางการติดต่อสื่อสาร MRT



ทัน ทุก ข้อความ ไม่พลาดทุกเหตุการณ์



[MRT BANGKOK METRO](#)



คน ทุก ข่าว ทั้งข่าวสาร และกิจกรรมดีๆ



[MRT BANGKOK METRO](#)



มี ทุก เรื่อง ทุกข้อมูลที่คุณอยากรู้ เกี่ยวกับ MRT



[WWW.BEMPLC.CO.TH](http://WWW.BEMPLC.CO.TH)



มอง ทุก ด้าน เปิด Lifestyle ที่แตกต่าง



[MRT\\_BANGKOK](#)



รู้ ทุก ที่ วางแผนเดินทางกับ MRT เป็นเรื่องง่าย



[BANGKOK MRT APP.](#)



ตอบ ทุก สาย ไขทุกข้อสงสัยกับ Information Service Center



[0 2624 5200](tel:026245200)

## การส่งเสริมและรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT ปี 2560



### วันเด็กแห่งชาติ

กิจกรรม “รถไฟฟ้า MRT ใจดีให้เด็ก ๆ โดยสารรถไฟฟ้า ฟรี” เนื่องในวันเด็กแห่งชาติ 2560 โดยการมอบสิทธิพิเศษให้เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 140 ซม. สามารถโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 14 มกราคม 2560 ตลอดระยะเวลาให้บริการ



### วันสงกรานต์

กิจกรรมเนื่องในวันสงกรานต์ วันผู้สูงอายุแห่งชาติและวันครอบครัว แบ่งเป็น 2 กิจกรรมย่อย ดังนี้

- กิจกรรม “รถไฟฟ้า MRT พาเที่ยว เทศกาลสงกรานต์” เปิดโอกาสให้ผู้โดยสารได้ร่วมทำบุญตามประเพณีปีใหม่ไทย ระหว่างวันที่ 10 - 15 เมษายน 2560 เพื่อความเป็นสิริมงคล โดยการสงฆ์พระพุทธรูปภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีหัวลำโพง สถานีสีลม สถานีสุขุมวิท สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีลาดพร้าว สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีบางซื่อและ MRT สายสีม่วง ทั้ง 16 สถานี
- กิจกรรม “ผู้โดยสารที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป โดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี” ในวันที่ 13 - 15 เมษายน 2560 ตลอดระยะเวลาให้บริการ

### วันแม่แห่งชาติ

กิจกรรม “12 สิงหาคม พาแม่ขึ้น MRT ฟรี” เป็นกิจกรรมให้คุณแม่โดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 12 สิงหาคม 2560 ตลอดระยะเวลาให้บริการ



### วันพ่อแห่งชาติ

กิจกรรม “5 ธันวาคม พาพ่อขึ้นรถไฟฟ้า MRT ฟรี” เป็นกิจกรรมให้คุณพ่อโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 5 ธันวาคม 2560 ตลอดระยะเวลาให้บริการ

### วันขึ้นปีใหม่

กิจกรรม “MRT เปิดให้บริการข้ามปี ถึง ตี 2” เนื่องในโอกาสวันขึ้นปีใหม่ โดยขยายระยะเวลาการเปิดให้บริการ ตั้งแต่เวลา 06.00 น. ของวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ไปจนถึงเวลา 02.00 น. ของวันที่ 1 มกราคม 2561



## พระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร

“MRT เปิดให้บริการรถไฟฟ้า ฟรี” เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่เดินทางไปร่วมงานพระราชพิธี

- รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน เปิดให้บริการฟรี ในวันที่ 26 ต.ค. 2560 ตั้งแต่เวลา 06.00 - 02.00 น. ของวันที่ 27 ต.ค. 2560
- รถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง เปิดให้บริการฟรี ในวันที่ 25 - 27 ต.ค. 2560 ตั้งแต่เวลา 05.30 - 24.00 น. เฉพาะวันที่ 26 ต.ค. 2560 เปิดให้บริการถึง 02.00 น. ของวันที่ 27 ต.ค. 2560





## กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ด้วยนโยบายและความมุ่งมั่นที่จะดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการ ผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับชุมชนโดยรอบ รวมทั้งการดูแลสังคมใกล้ และสังคมไกล โดยปี 2560 บริษัทได้จัดกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

### กิจกรรม กระชับความสัมพันธ์ ในครอบครัว



### “กิจกรรมแม่ลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนแม่ลูกสร้างงานศิลป์ เยือนถิ่นนครปฐม”

เนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติ ซึ่งถือเป็นโอกาสพิเศษสำหรับสมาชิกในครอบครัวได้แสดงความรักความห่วงใย บริษัทจึงเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในครอบครัวโดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษจำนวน 14 ครอบครัว ร่วมเดินทางโดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยัง Little Tree Garden จ.นครปฐม เพื่อสัมผัสบรรยากาศร่มรื่นของสวนริมแม่น้ำท่าจีน รวมทั้งทำกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมผ่านการย้อมผ้าครามจากสีธรรมชาติ และจัดสวนในขวดแก้ว







## “กิจกรรมพ่อลูกผูกสัมพันธ์ “BEM ชวนพ่อลูก ตะลุยทุ่งนา จังหวัดสุพรรณบุรี”

เพื่อเปิดโอกาสให้ครอบครัวได้กระชับความสัมพันธ์  
เนื่องในโอกาสวันพ่อแห่งชาติ บริษัทได้จัดกิจกรรม  
BEM ชวนพ่อลูกตะลุยทุ่งนาจังหวัดสุพรรณบุรี  
โดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษจำนวน 10  
ครอบครัว ร่วมเดินทางโดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช -  
วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังศูนย์เรียนรู้วิถีชีวิตและ  
จิตวิญญาณชาวนาไทย นาเหย้าใช้ จ.สุพรรณบุรี  
เพื่อร่วมเรียนรู้วิถีชีวิตชาวนา พร้อมทั้งเปิดโอกาส  
ให้ทุกครอบครัวร่วมดำนาในแปลงนาสาธิต ได้สัมผัส  
กับธรรมชาติอย่างลึกซึ้งและทำกิจกรรมปั้นขนมไข่ปลา  
ซึ่งเป็นขนมประจำจังหวัดสุพรรณบุรี





# กิจกรรม

## สร้างความสัมพันธ์อันดี กับผู้ถือหุ้น

บริษัทมุ่งมั่นดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแล  
กิจการที่ดี ดูแลและพร้อมให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย  
ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียม  
บริษัทจึงจัดกิจกรรมนำผู้ถือหุ้นเยี่ยมชม  
การดำเนินงานของบริษัท ดังนี้

### ผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ

นำผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมการรายงานสภาพจราจรและแจ้งเหตุฉุกเฉินที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษ  
สายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ พร้อมทั้งนำชมสายทางและเยี่ยมชมการทำงานของระบบจัดเก็บ  
ค่าผ่านทางพิเศษ การตรวจสอบรายได้ค่าผ่านทาง ณ ด่านบรมราชชนนี



### นักวิเคราะห์เยี่ยมชมสถานีสนามไชย

นำคณะนักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุน และนักลงทุนหุ้นระยะยาว ร่วมฟัง  
บรรยายข้อมูลการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย พร้อมทั้งเยี่ยมชม  
ความงดงามของสถานีสนามไชย







## ผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมสถานีสนามไชยในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

นำคณะผู้ถือหุ้นทั้งหมด 3 รุ่น ร่วมฟังบรรยายข้อมูลการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง - บางแค) พร้อมทั้งเยี่ยมชมความงดงามของสถานีสนามไชย



สถานีสนามไชยมีรูปแบบสถาปัตยกรรมสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น มีความงดงาม ซึ่งจำลองมาจากท้องพระโรงในสมัยรัตนโกสินทร์ ออกแบบโดย รศ.ดร.กัญญา สุวรรณศิริ ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะการแสดง



## ผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และจุดเชื่อมต่อ 1 สถานี

นำคณะผู้ถือหุ้นเดินทางโดยรถไฟฟ้า MRT สถานีบางซื่อ เชื่อมต่อไปสถานีเตาปูน เดินทางไปยังศูนย์ควบคุมรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สถานีคลองบางไผ่ เพื่อเยี่ยมชมโรงซ่อมบำรุงหลัก พร้อมด้วยห้องควบคุมการเดินรถ และเครื่องฝึกหัดขับรถไฟฟ้าจำลอง



# กิจกรรม ปลูกจิตสำนึก การอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อม



## BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม

เพื่อรักษาสมดุลของธรรมชาติอย่างยั่งยืน การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญที่ทุกคนต้องตระหนักถึง และต้องร่วมมือร่วมใจกัน บริษัทจึงได้จัดโครงการ BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม เพื่อปลูกจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยนำคณะผู้บริหารและพนักงานร่วมกิจกรรมกำจัดวัชพืช ต้นสาบเสือ เพื่อเพิ่มพื้นที่พืชอาหารให้กับสัตว์ป่า ณ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ จ.นครราชสีมา





# กิจกรรม คืนบัตรฯ ลุ้นโชคกับ MRT

## กิจกรรมคืนบัตรฯ ลุ้นโชคกับ MRT

กิจกรรมการณรงค์ให้ผู้โดยสารเกิดการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “คืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสีงแวดล้อม พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน” มากขึ้น โดยการแจกของบัตรโดยสารของโครงการฯ แก่ผู้โดยสารที่ถือบัตรโดยสารหรือแสดงบัตรโดยสารชนิดจำกัดวัน ประเภท 1 วัน 3 วัน หรือ 30 วัน กรอกชื่อที่อยู่บนของบัตรโดยสารของโครงการฯ พร้อมบรรจุบัตรโดยสารประเภท 1 วัน 3 วัน หรือ 30 วัน ที่หมดมูลค่าแล้ว หย่อนลงกล่องรับคืนบัตรโดยสารของโครงการฯ ณ รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ทั้ง 18 สถานี เพื่อลุ้นรับรางวัล



## กิจกรรม สร้างความสัมพันธ์ กับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง



การร่วมมือร่วมใจเพื่อส่งเสริมการบริการที่ดีสู่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ เพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด ถือเป็นเป้าหมายหลักของทั้ง 3 หน่วยงาน ที่ทำงานร่วมกัน คือ พนักงานของบริษัท พนักงาน กทพ. และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 เพื่อกระชับความสัมพันธ์อันจะทำให้เกิดความร่วมมือในการทำงานและก่อให้เกิดประสิทธิภาพการบริการสูงสุด

### ทางด่วนชวนดูหนัง

บริษัทนำครอบครัวพนักงาน กทพ. ครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 และครอบครัวพนักงานของบริษัทร่วมพบปะสังสรรค์ เล่นเกม และชมภาพยนตร์เรื่อง “Beauty and the Beast” ใมองามกับเจ้าชายอสูร ในรูปแบบสามมิติ (3D) เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ภายในครอบครัวและกระชับความสัมพันธ์ระหว่าง 3 หน่วยงาน ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีเนเพล็กซ์





# กิจกรรม ส่งเสริมการเรียนรู้ ให้กับเยาวชน



การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชนอย่างยั่งยืน เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดีและมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้



## มอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ

บริษัทจัดโครงการ BEM มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียนแก่โรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา จำนวน 10 โรงเรียน เพื่อเป็นกำลังใจให้เยาวชนตั้งใจเรียนเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีคุณภาพ และเป็นกำลังของประเทศชาติต่อไปในอนาคต







# กิจกรรม ส่งเสริมการเรียนรู้ นอกห้องเรียน

การเรียนรู้นอกห้องเรียนถือเป็นการเปิดประสบการณ์ให้เด็กๆ ได้เรียนรู้ด้วยตนเองอย่างเต็มที่ ก่อให้เกิดความเข้าใจอย่างลึกซึ้งและชัดเจน ทำให้สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้ในอนาคต บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ดังนี้

## กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติปี 2560 ความสุขที่พอเพียง

บริษัทจัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติเพื่อเปิดประสบการณ์ให้เด็กๆ ได้เดินตามรอยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช จากกิจกรรม 9 คำที่พอสอน อาทิ ความเพียร ความพอดี ความซื่อสัตย์ รวมทั้งร่วมทำกิจกรรม DIY หนูน้อยนักกอม ปลูกผักเพราะรักพ่อ และสนุกสนานไปกับการเล่นเกม พร้อมทั้งรับของรางวัลมากมาย โดยมีบุตรพนักงาน นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ และเพื่อนบ้านใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก



## กิจกรรม MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก

บริษัทจัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2560 มอบของขวัญวันเด็กและส่งเสริมความสุขให้กับน้องๆ ธรไฟฟ้า MRT ทั้ง 2 สาย ได้แก่ สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่สถานีพระราม 9 และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี โดยจัดกิจกรรมให้น้องๆ เสริมทักษะการเรียนรู้นอกห้องเรียน กิจกรรมดังกล่าวได้รับความสนใจจากน้องๆ และผู้ปกครองเป็นอย่างดี

## กิจกรรมชวนเรียนรู้ประวัติศาสตร์

บริษัทนำคณะครูและนักเรียนจากโรงเรียนวัดสร้อยทอง ซึ่งเป็นโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์เหรียญ เปิดประสบการณ์เรียนรู้วิวัฒนาการเงินตรา ตั้งแต่สมัยโบราณจนถึงปัจจุบัน เข้าชมนิทรรศการเหรียญของพ่อ รวมทั้งเพลิดเพลินกับนิทรรศการบันทึกประวัติศาสตร์ บอกเล่าวิถีชีวิต สังคม และศิลปวัฒนธรรมผ่านเทคโนโลยี 4 มิติ



นำคณะครูและนักเรียนจากโรงเรียนวิมุตยารามพิทยากร ซึ่งเป็นโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์บางลำพู และพิพิธภัณฑ์เหรียญ เพื่อเรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของชุมชนย่านบางลำพู ซึ่งมีความหลากหลายทั้งทางเชื้อชาติ และวัฒนธรรมในยุคกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น รวมทั้งเรียนรู้วิวัฒนาการเงินตราตั้งแต่สมัยโบราณจนถึงปัจจุบัน





### กิจกรรม Share2Child เพื่อน้องลาดกิด

บริษัทพาน้องๆ จากมูลนิธิออทิสติกเพื่อคนพิการในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช พระศรีนครินทราบรมราชชนนี จ.นนทบุรี (โรงเรียนศรีสังวาลย์) เรียนรู้วิธีการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ สำหรับผู้พิการ และทดลองโดยสารรถไฟฟ้า มหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) พร้อมรับชมภาพยนตร์การ์ตูนเรื่องมิสเตอร์สแปร์ร้ายเกินพิกัด 3 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่น้องๆ ได้รับความรู้เกี่ยวกับการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT ได้อย่างถูกวิธีรวมถึงสร้างความสุขและรอยยิ้มให้กับน้องๆ รวมทั้งนำคณะนักเรียนและครู จากโรงเรียนวัดฉัตรแก้วจกกลณี เขตบางพลัด กรุงเทพฯ ทดลองโดยสารรถไฟฟ้า สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เชื่อมต่อสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เพื่อเรียนรู้ระบบรถไฟฟ้าอย่างถูกวิธีและปลอดภัย พร้อมทั้งเยี่ยมชมศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เพื่อเปิดประสบการณ์ และเสริมสร้างจินตนาการให้กับน้องๆ



### กิจกรรม Give Books Get Back with MRT

บริษัทเชิญชวนผู้โดยสารร่วมบริจาคหนังสือสำหรับเด็กและเยาวชน โดยเปิดรับบริจาคทั้งหนังสือใหม่และหนังสือมือสอง เพื่อรวบรวมนำไปบริจาคให้แก่สถาบันการศึกษา ในโครงการ MRT สร้างฝันปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้ ซึ่งผู้โดยสารสามารถร่วมบริจาคหนังสือได้ ณ จุดรับบริจาคทั้ง 4 สถานี ได้แก่ สถานีพหลโยธิน สถานีเพชรบุรี สถานีสุขุมวิท และสถานีสีลม







## โครงการ MRT สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้

คณะผู้บริหาร พนักงานบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ร่วมพิธีเปิดห้องสมุดโรงเรียนวัดชัยมงคล กรุงเทพมหานคร เขตบางพลัด กทม. ภายใต้โครงการ MRT สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้



MRT สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้ จัดขึ้นเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษาของเด็กและเยาวชน ในสถานศึกษารายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้า MRT โดยการรวบรวมหนังสือมือสองจากผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ร่วมบริจาค นำมาพัฒนาห้องสมุดโรงเรียนวัดชัยมงคล กรุงเทพมหานคร และมอบอุปกรณ์การเรียนการสอน อาทิเช่น ชุดคอมพิวเตอร์ ตั้งโต๊ะ โทรทัศน์ และเครื่องเล่น DVD เป็นต้น พร้อมทั้งจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถไฟฟ้า MRT และประกวดเขียนเรียงความ ระบายสีภาพชิงทุนการศึกษา ในหัวข้อ รถไฟฟ้า MRT ของฉัน นอกจากนี้ ภายในงาน ยังมี กิจกรรมสันทนาการ ผ่านเกมเสริมสร้างความรู้ให้กับน้องๆ นักเรียน และเลี้ยงอาหารกลางวันให้กับผู้เข้าร่วมงาน โดยแต่ละกิจกรรมมีพี่ๆ พนักงาน BEM ร่วมเป็นจิตอาสา ให้ความรู้และความสนุกสนานกับน้องๆ นักเรียนโรงเรียนวัดชัยมงคลตลอดงาน





## กิจกรรม เพื่อพัฒนา คุณภาพชีวิต ด้านสาธารณสุข



### กิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวีปลอดภัย

บริษัทร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร จัดกิจกรรมออกบูธแสดงนิทรรศการให้ความรู้ในด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และบริการตรวจสุขภาพฟรีให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร รวมถึงกลุ่มประชาชนชุมชนใกล้เคียงที่พักอาศัยอยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร ดังนี้

- **การออกบูธให้ความรู้** จากสถานพยาบาลและการออกบูธแสดงนิทรรศการและให้ความรู้เรื่องการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกวิธีและปลอดภัย อาทิเช่น การแจ้งเตือนให้ระมัดระวังผู้ไม่หวังดีล้วงกระเป๋า ความปลอดภัยในการใช้บันไดเลื่อน เป็นต้น พร้อมบอร์ดแนะนำกิจกรรมเพื่อสังคมของบริษัท
- **บริการตรวจสุขภาพ** จากคลินิกการประกอบโรคศิลปะ สาขาการแพทย์แผนจีนหัวเฉียว โดยให้คำแนะนำในการดูแลสุขภาพ ตรวจสุขภาพเบื้องต้นด้วยศาสตร์การแพทย์แผนจีน สอนวิธีการทำถุงหอมแก้หวัดโดยใช้สมุนไพรนานาชนิด
- **บริการตรวจสุขภาพ** จากโรงพยาบาลการแพทย์แผนไทยและการแพทย์ผสมผสาน ตรวจประเมินโรคเบื้องต้น พร้อมนวดบำบัดอาการเบื้องต้น ตามคำวินิจฉัยแพทย์ ด้วยศาสตร์การแพทย์แผนไทย
- **บริการตรวจสุขภาพ** จากโรงพยาบาลบางโพ ตรวจน้ำตาลในเลือด ตรวจวัดความดันโลหิต ประเมินความเสี่ยงการเกิดโรคเบื้องต้น ปรึกษาสุขภาพกับพยาบาลวิชาชีพ
- **บริการตรวจสุขภาพ** จากโรงพยาบาลยันฮี ตรวจสุขภาพเบื้องต้น ให้คำแนะนำในเรื่องผิวพรรณ รูปร่าง รวมทั้งเรื่องความงาม และน่าน้ำวิตามินมาแจกให้ผู้เข้าร่วมงาน
- **บริการตรวจสุขภาพ** จากโรงพยาบาลเมตตาประชารักษ์ ตรวจวัดสายตาเบื้องต้นโดยมีแพทย์ให้คำปรึกษาด้านสายตา
- **ให้ความรู้เรื่องการออกกำลังกายเบื้องต้น** สำหรับผู้สูงอายุ จากกองออกกำลังกาย กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข โดยมีเจ้าหน้าที่สาธิตวิธีที่ถูกต้อง





นิทรรศการแสดงพระราชกรณียกิจ และพระอัจฉริยภาพ  
รวมทั้งซุ้มประดับดอกไม้แทนใจ ณ สถานีรถไฟฟ้า MRT  
สถานีหัวลำโพง และสถานีพระราม 9

## กิจกรรม แทนใจ ถวายแด่พ่อ



บริษัทร่วมปลูกดอกดาวเรือง ที่อาคารสำนักงาน  
ของบริษัท รวมทั้งอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ





## สนับสนุน กิจกรรมเพื่อสังคม อื่นๆ



### BEM ร่วมกิจกรรมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์ เฉลิมพระเกียรติรัชกาลที่ 10 กับเทศบาลบางกรวย

บริษัทเข้าร่วมกิจกรรมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์กับเทศบาลบางกรวย โดยร่วมทำความสะอาดและปรับปรุงทัศนียภาพพื้นที่เลียบทางรถไฟ ตั้งแต่แยกถนนเทอดพระเกียรติจนถึงปากทางพระราม 7 เพื่อเฉลิมพระเกียรติแก่สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 65 พรรษา



### งานทอดกฐินสามัคคีประจำปี 2560

บริษัทร่วมกับชุมชนรายรอบเส้นทางโครงการทางพิเศษ โครงการรถไฟฟ้า และผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT พร้อมด้วยคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมเป็นเจ้าภาพในงานทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2560 ณ วัดบางโพธิ์อามวาสี เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร เพื่อสมทบทุนบูรณะวิหารหลวงพ่อดโต และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธรูปศาสนา โดยรวบรวมปัจจัยทำบุญทั้งสิ้น 1,049,999 บาท

### กิจกรรม MRT มอบยิ้มสดใส ผู้สูงวัยสุขสันต์

บริษัทร่วมกับเทศบาลนครนนทบุรี จัดกิจกรรม MRT มอบยิ้มสดใส ผู้สูงวัยสุขสันต์ เพื่อร่วมสืบสานขนบธรรมเนียมประเพณีไทย ด้วยการรดน้ำขอพรพร้อมการบรรยายให้ความรู้เรื่องการโดยสารรถไฟฟ้าอย่างปลอดภัย และร่วมกิจกรรมสันทนาการสร้างความสุขให้แก่ผู้สูงอายุ ณ อาคารอเนกประสงค์วัดแจ้งศิริสัมพันธ์ จ.นนทบุรี



## 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เกิดขึ้นจากการควบบริษัทตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BECL”) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“BMCL”) เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 และได้รับมาซึ่งทรัพย์สิน สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งหมดของทั้งสองบริษัทดังกล่าวโดยผลของกฎหมาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 15,285,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวนทั้งสิ้น 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

ธุรกิจหลักของบริษัทคือการให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางและโครงข่ายการให้บริการทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนั้นยังสามารถต่อยอดธุรกิจเพิ่มเติมไปยังธุรกิจอื่นที่มีอัตราการเติบโต และอัตราผลตอบแทนที่ดีได้ เช่น โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นต้น

### 1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย กลยุทธ์ธุรกิจ และภาพรวมการประกอบธุรกิจ

#### วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ของบริษัท คือ การเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน

#### พันธกิจ

บริษัทมุ่งมั่นที่จะ

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

#### เป้าหมายและกลยุทธ์ธุรกิจ

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และพันธกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดกลยุทธ์หลักในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

1. ลงทุนในโครงการด้านระบบคมนาคมขนส่ง โครงการทางพิเศษ ทางเชื่อม โครงการระบบขนส่งมวลชนระบบราง และโครงการที่เกี่ยวข้องตามที่รัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน (PPP) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การพัฒนาเชิงพาณิชย์ต่างๆ โดยพิจารณาโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและประเทศ และมีผลตอบแทนทางธุรกิจที่เหมาะสม
2. สร้างความแข็งแกร่งของธุรกิจด้วยการสร้างรายได้ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง และบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อธำรงฐานะการเงินที่มั่นคง
3. สร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้เสียโดยผ่านกระบวนการความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility) และสื่อสารให้บุคคลภายในและภายนอกองค์กรรับทราบ
4. สร้างบุคลากรที่มีความพร้อมในการให้บริการระบบทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่มีคุณภาพ
5. สร้างการยอมรับของสังคมให้เกิดการรับรู้ภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร



## ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งครบวงจรที่สร้างการเดินทางที่ดีเพื่อชีวิตที่ดี โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทแบ่งออกเป็น 4 ธุรกิจหลัก ดังนี้

### 1.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) เป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษรวม 4 สายทางประกอบด้วย

#### 1) ทางพิเศษศรีรัช

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ส่วนดี) กับ กทพ. โดยมีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540

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

ในส่วนของการค่าผ่านทาง ผู้ใช้ทางพิเศษชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ โดย กทพ. เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท การแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับ กทพ. เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัชจะถูกนำมารวมกันและแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ โครงการในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 กทพ. ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 สำหรับ 9 ปีสุดท้าย บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 กทพ. ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้ายได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 50 เท่ากัน ส่วนโครงการนอกเขตเมืองคือทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี และส่วนดี รายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัททั้งหมดตลอดระยะเวลาสัญญา

#### 2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555

บริษัทมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้าง จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง โดยบริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทานและแบ่งผลตอบแทนหรือให้ผลประโยชน์แก่รัฐตามที่ได้ตกลงกันในสัญญาสัมปทาน

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

ในการบริหารจัดการโครงการนี้ บริษัทเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทาง และมีสิทธิที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและรายได้อื่น (ถ้ามี) ตลอดระยะเวลาสัมปทาน ซึ่งอัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามที่ตกลงในสัญญา ทางพิเศษสายนี้ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559

### 3) ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยดำเนินการผ่าน NECL ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับ กทพ. ระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539

NECL เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร สำหรับขาเข้าเมืองผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษสำหรับขาออกจากเมืองชำระค่าผ่านทางที่จุดลงทางพิเศษ โดย กทพ. เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วส่งมอบให้ NECL รายได้ค่าผ่านทางในส่วนของทางพิเศษอุดรรัถยาเป็นของ NECL ทั้งหมด

#### 1.1.2 ธุรกิจบรรจ

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจำนวน 2 โครงการ จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ได้แก่

- 1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้าหมอชิตสายเฉลิมรัชมงคล (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งใต้ดินสายแรกของไทย มีระยะทางทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร เป็นสถานีใต้ดินจำนวน 18 สถานี เปิดให้บริการเดินรถเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย มีระยะทางรวม 27 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งใต้ดินประมาณ 5 กิโลเมตร และทางวิ่งยกระดับประมาณ 22 กิโลเมตร มีสถานีรวมทั้งสิ้น 20 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 4 สถานี และสถานียกระดับ 16 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าหมอชิตสายเฉลิมรัชมงคลที่สถานีบางซื่อและสถานีหัวลำโพง และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่สถานีเตาปูน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย แบ่งการดำเนินงานช่วงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วงโดย ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ภายในเดือนกันยายน 2562 ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายในเดือนมีนาคม 2563

โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินงานและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง และ

- 2) โครงการรถไฟฟ้าหมอชิตสายเฉลิมรัชมงคล หรือโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราชพฤกษ์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาขบวนรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์ระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาลดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

โครงการรถไฟฟ้าหมอชิตสายเฉลิมรัชมงคล เป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งยกระดับ ระยะทาง 23 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีเตาปูน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ส่วนนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

#### 1.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

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

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



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

#### 1.1.4 การลงทุนในบริษัทอื่น

บริษัทมีเงินลงทุนอยู่ในบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภค ดังนี้

- 1) บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (“CKP”) ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจด้านพลังงาน
- 2) บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (“TTW”) เป็นผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาสวนภูมิภาค และลงทุนในบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น และ
- 3) บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”) เป็นผู้ก่อสร้างและดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรี

## 1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

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

#### การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญก่อนการควบบริษัท

- BECL จัดทะเบียนจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2530 และได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2538 ก่อนการควบบริษัท BECL มีทุนจดทะเบียนและชำระแล้วจำนวน 7,700,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 770,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท
- 22 ธันวาคม 2531 BECL ได้ลงนามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับแต่วันเริ่มก่อสร้าง ซึ่งก็คือวันที่ 1 มีนาคม 2533
- 25 กันยายน 2539 BECL ได้จัดตั้งบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) โดย NECL ได้ทำสัญญากับ กทพ. ในการก่อสร้าง และบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) มีระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันลงนามสัญญา ซึ่งก็คือวันที่ 27 กันยายน 2539
- 17 เมษายน 2540 BECL ลงนามสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี กับ กทพ. โดยมีระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันเริ่มก่อสร้าง ซึ่งก็คือวันที่ 22 เมษายน 2540
- 14 กันยายน 2555 BECL ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับแต่ กทพ. มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน ซึ่งก็คือวันที่ 15 ธันวาคม 2555
- BMCL จัดทะเบียนจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2541 และได้เข้าเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่วันที่ 21 กันยายน 2549 ก่อนการควบบริษัท BMCL มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 7,585,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 20,500,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.37 บาท
- BMCL ได้เข้าทำสัญญาโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลกับ รฟม. ในลักษณะ AOT (Acquire Operate Transfer) ในรูปแบบ PPP Net Cost โดย BMCL มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรม และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นระยะเวลา 25 ปี ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 ภายใต้สัญญาดังกล่าว BMCL มีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญา
- 25 กุมภาพันธ์ 2552 BMCL ได้จัดตั้งบริษัท แบลคคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด (BMN) เพื่อดำเนินธุรกิจด้านพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยการควบรวม 3 บริษัท คือ บริษัท บีเอ็มซีแอล เน็ตเวิร์ค จำกัด บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด และบริษัท ไตรแอดส์ เน็ตเวิร์คส์ จำกัด โดย BMN ได้รับโอนการดำเนินธุรกิจเดิม รวมทั้งสิทธิ หน้าที่ ทรัพย์สิน หนี้สิน และพนักงานของบริษัททั้งสามไปทั้งหมด

- 4 กันยายน 2556 BMCL ได้เข้าทำสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ระยะเวลา 30 ปี กับ รฟม. ในลักษณะ ATO (Acquire Transfer Operate) ในรูปแบบ PPP Gross Cost กล่าวคือ รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และ BMCL เป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า โดย รฟม. จะทยอยชำระค่าอุปกรณ์งานระบบคืนให้กับ BMCL ทั้งนี้ BMCL เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะจ่ายค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาให้กับ BMCL นับแต่วันที่ BMCL ให้บริการการเดินรถไฟฟ้า จนถึงสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน

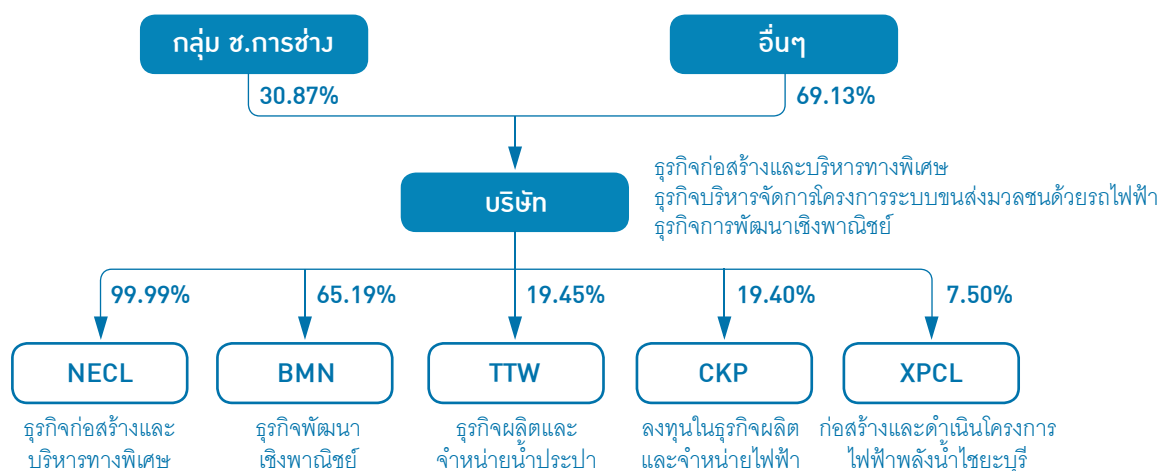
#### การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทในปี 2560

- 27 ก.พ. 60 บริษัทได้รับรางวัล Issuer of the Year 2016 จากสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย ในฐานะผู้ออกหุ้นกู้ภาคเอกชน ในปี 2559 ที่มีความโดดเด่นด้านการระดมทุนผ่านตลาดตราสารหนี้ สอดคล้องต่อความต้องการของบริษัท และของนักลงทุนในจังหวะเวลาที่เหมาะสม รวมไปถึงการมีหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้น และผู้ถือหุ้น
- 31 มี.ค. 60 บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับ รฟม. ระยะเวลา 33 ปี ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ
- ระยะที่ 1 จัดหาติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ระยะเวลา 3 ปี
- ระยะที่ 2 ให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) ระยะเวลา 30 ปี
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) ซึ่งเปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง และสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ) มีระยะทางทั้งสิ้น 47 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 38 สถานี โดยบริษัทมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน
- 21 มิ.ย. 60 บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (TRIS Rating) ประกาศคงอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัทที่ระดับ “A” และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” หรือคงที่
- 19 ก.ค. 60 บริษัทได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (ฉบับที่ 2) กับ กทพ. เพื่อการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ) มูลค่างาน 275,000,000 บาท ระยะเวลาก่อสร้าง 18 เดือน โดยเริ่มงานเมื่อเดือนสิงหาคม 2560
- 11 ส.ค. 60 บริษัทได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ ภายใต้แนวคิด “ร่วมใจ เชื่อมสุข เพื่อประชาชน” เป็นการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ให้ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน ช่วยให้การเดินทางสัญจรระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑลมีความรวดเร็ว สะดวกสบาย และปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยช่วงเชื่อมต่อนี้มีระยะทาง 1.2 กิโลเมตร
- 7 ก.ย. 60 บริษัทได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2560 อายุ 5-7 ปี จำนวน 5,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.65 ถึงร้อยละ 3.10 ต่อปี เพื่อใช้สำหรับลงทุนโครงการ และเป็นเงินทุนหมุนเวียน
- 11 ต.ค. 60 ได้รับการประกาศรายชื่อจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้อยู่ในกลุ่มบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social and Governance หรือ ESG) หรือหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment) ของกลุ่มบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 100,000 ล้านบาท
- 28 พ.ย. 60 ได้รับการพิจารณาจากตลาดหลักทรัพย์ฯ และวารสารการเงินธนาคาร ให้รับรางวัลยอดเยี่ยมประเภทรางวัลธุรกรรมทางการเงินในตลาดทุน (Best Deal of the Year Award) ประจำปี 2560 ในงาน “SET Award 2017” จากการรวบรวมกันระหว่าง BECL และ BMCL



### 1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

แผนภาพแสดงโครงสร้างการถือหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560



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

#### 1.3.1 การลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทอื่น

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัท และสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ดังนี้

##### (1) ชื่อและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	ทุนชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	มูลค่าเงินลงทุนตามราคาทุน
<b>บริษัทย่อย</b>					
บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ	ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา	6,000	5,250	99.99%	2,604
บจก. แบริ่งคอก เมโทรเน็ตเวิร์คส์	ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	254	254	65.19%	166
<b>บริษัทอื่น</b>					
บมจ. ซีเค พาวเวอร์	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า	9,240	7,370	19.40%	3,223
บมจ. ทีทีดับบลิว	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	3,990	3,990	19.45%	4,277
บจก. ไซยะบุรี พาวเวอร์	ก่อสร้างและดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไซยะบุรี	26,861	22,065	7.50%	1,238

##### (2) รายละเอียดของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

###### ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

###### 1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”)

NECL มีทุนจดทะเบียนจำนวน 6,000 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 294 ล้านหุ้น และหุ้นบุริมสิทธิจำนวน 306 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 5,250 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน NECL ได้ทำสัญญากับ กทพ. ในการก่อสร้าง และบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ทางพิเศษอุดรรัถยา มีเส้นทางที่มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือโดยเชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัช ที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะผ่านบางพูน เขียงราก และสุดทางที่บางไท

## ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

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

BMN มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 254 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 25.4 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นใน BMN คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.19 ของทุนจดทะเบียน

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

ในปัจจุบัน BMN ประกอบธุรกิจจัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและในขบวนรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และพื้นที่ขึ้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า

## ธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น

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

CKP เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า CKP มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 9,240 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 9,240 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 7,370 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 19.40 ของทุนจดทะเบียน CKP มีการลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ 3 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังน้ำโดยลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด และบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังความร้อน (ระบบ Cogeneration) โดยลงทุนในบริษัท บางปะอิน โคเจน เนอเรชั่น จำกัด และธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังแสงอาทิตย์ โดยลงทุนในบริษัท บางเขนชัย จำกัด บริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด บริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด

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

TTW เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 3,990 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 3,990 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 3,990 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 19.45 ของทุนจดทะเบียน TTW ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 นอกจากนี้ TTW ได้ลงทุนในบริษัทประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานีและรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 และลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งได้มีการลงทุนในธุรกิจพลังงานผ่านการถือหุ้นใน CKP ในสัดส่วนร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนอีกด้วย

### 3. บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”)

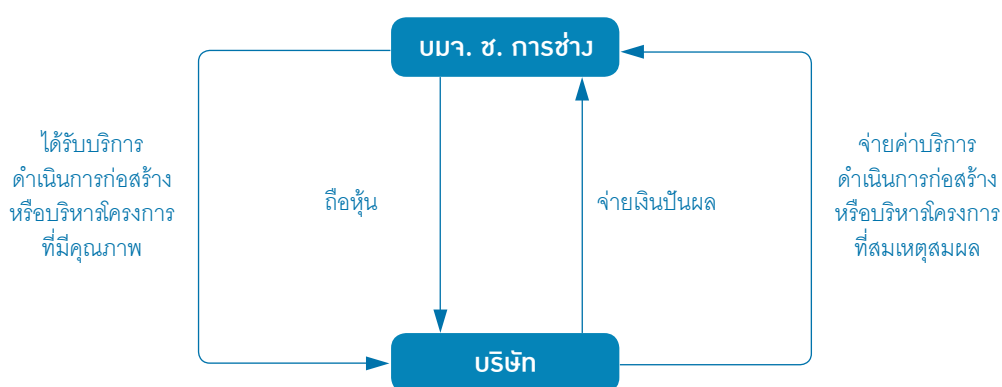
XPCL มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 26,861 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยนที่ 1 เหรียญสหรัฐ ต่อ 34 บาท) มีทุนชำระแล้วจำนวน 22,065 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 7.50 ของทุนจดทะเบียน XPCL ดำเนินธุรกิจหลักเป็นผู้ดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรี ซึ่งตั้งอยู่บนแม่น้ำโขง โครงการไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรีเป็นโครงการไฟฟ้าพลังน้ำแบบฝายน้ำล้น โดยไม่มีการผันน้ำออกจากแม่น้ำโขง และไม่มีการกักเก็บน้ำเหมือนเขื่อนที่มีอ่างเก็บน้ำทั่วไป



### 1.3.2 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัท บี.กรีน บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บมจ. ช.การช่าง ถือหุ้นอยู่ในบริษัท จำนวน 4,582,121,829 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 29.98 ของทุนชำระแล้วของบริษัท โดยในอดีตจนถึงปัจจุบัน บริษัทได้มีการ ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการ เนื่องจาก บมจ. ช.การช่าง เป็นบริษัทรับเหมา ก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีศักยภาพมีความรู้ความชำนาญ และคุ้นเคยกับโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของ ทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้า รวมถึงอุปกรณ์งานระบบต่างๆ เป็นอย่างดี นอกจากนี้ บมจ. ช.การช่าง ยังมีประสบการณ์ ในการดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey สามารถส่งมอบงานที่มีคุณภาพภายในกำหนดเวลา อีกทั้ง ยังเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้ บมจ. ช.การช่าง มีความรับผิดชอบและความมุ่งมั่นที่จะดำเนินโครงการให้ ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ดังนั้น ในอนาคตจึงมีโอกาที่บริษัทจะว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการ ก่อสร้างหรือผู้บริหารโครงการ อย่างไรก็ดี ในการเข้าทำรายการกับ บมจ. ช.การช่าง ซึ่งเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ของบริษัทนั้น บริษัทจะปฏิบัติตามนโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัท ตามรายละเอียดที่เปิดเผยในหัวข้อ 12. รายการระหว่างกัน

แผนภาพแสดงความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจโดยเป็นผู้รับสัมปทานจากภาครัฐ ดังนี้ 1) ผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา 2) ผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง นอกจากนี้เป็นผู้รับสัมปทานแล้ว บริษัทยังดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใต้สัมปทานที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบัน บริษัทและบริษัทย่อยมีโครงสร้างรายได้ดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

โครงสร้างรายได้รวม	ดำเนินการโดย	ร้อยละการถือหุ้นของบริษัท	ข้อมูลทางการเงินรวม					
			สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2560		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2559		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2558 <sup>(1)</sup>	
			ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	บริษัท บริษัทย่อย (NECL)	99.99 <sup>(2)</sup>	9,957	64.7%	9,301	70.3%	8,815	67.3%
รายได้ค่าผ่านทาง			8,573	55.7%	7,978	60.3%	7,606	58.0%
รายได้ค่าผ่านทาง			1,384	9.0%	1,323	10.0%	1,209	9.3%
รายได้จากธุรกิจระบบราง	บริษัท		4,521	29.3%	3,230	24.4%	2,374	18.1%
รายได้ค่าโดยสารและค่าบริการเดินรถไฟฟ้า			4,521	29.3%	3,230	24.4%	2,374	18.1%
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัท บริษัทย่อย (BMN)	65.19	675	4.4%	573	4.3%	549	4.2%
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์			75	0.5%	78	0.6%	81	0.6%
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์			600	3.9%	495	3.7%	468	3.6%
กำไรจากเงินลงทุน <sup>(3)</sup>			42	0.3%	31	0.2%	1,298	9.9%
รายได้อื่น <sup>(4)</sup>			198	1.3%	98	0.8%	69	0.5%
รวมรายได้			15,393	100%	13,233	100%	13,105	100%

หมายเหตุ : (1) ข้อมูลทางการเงินรวมเหมือน  
(2) บริษัท (เดิมคือ BECL) ได้เข้าซื้อหุ้น NECL เพิ่มเติมในเดือนพฤศจิกายน 2558 ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53.33 เป็นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน  
(3) กำไรจากเงินลงทุนประกอบด้วย กำไรจากการขายเงินลงทุนใน BMCL TTW และ CKP  
(4) รายได้อื่นประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน และรายได้เงินชดเชยความเสียหายจากอุทกภัย

### 2.1 ธุรกิจทางพิเศษ

#### 2.1.1 ลักษณะบริการ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ซึ่งได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### 1) ทางพิเศษศรีรัช

ทางพิเศษศรีรัช เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลและเอกชน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่คับคั่งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัท (เดิมคือ BECL) เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช



ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 4 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) และส่วนดี (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ระยะทางทั้งสิ้น 38.5 กิโลเมตร ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชจะตกเป็นของ กทพ. โดย กทพ. ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร บริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้จากค่าผ่านทางของทั้งทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ตามสัดส่วนที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 1 มีนาคม 2533 และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ส่วนดี ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540

## 2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

บริษัทมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้าง จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง เพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นๆ (ถ้ามี) ทางพิเศษสายนี้มีแนวเส้นทางเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก และเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ทั้งนี้ บริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ประโยชน์แก่ กทพ. ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559

เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2560 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเพื่อดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ) เพื่อแก้ไขปัญหาประชาชนที่ต้องการเดินทางจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษสายศรีรัชด้านทิศเหนือ ทั้งนี้ บริษัทได้ลงนามกับ กทพ. เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 เพื่อจัดให้มีการก่อสร้างทางเชื่อมต่อดังกล่าว ระยะเวลาการก่อสร้าง 18 เดือน มีรูปแบบเป็นทางเชื่อมยกระดับขนาด 1-2 ช่องจราจร โดยมีจุดเริ่มต้นทางแยกออกจากพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ฝั่งขาเข้าบริเวณต่างระดับบางซื่อบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าชานเมือง (EMU Depot) เลี้ยวซ้ายมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ และบรรจบกับทางพิเศษสายศรีรัชขาออกเมืองมุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ ระยะทางประมาณ 360 เมตร บริษัทคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2561

## 3) ทางพิเศษอุดรรัถยา

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

### รายละเอียดของเครือข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษส่วนต่างๆ ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ก่อสร้างและ บริหารงาน โดย
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	27.1	กทพ.
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ และอโศก-ศรีนครินทร์)	38.5	บริษัท
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	32.0	NECL
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ดอนเมือง-โกลด์เวย์)	28.0	บมจ. ทางยกระดับ ดอนเมือง

ระบบทางพิเศษ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ก่อสร้างและ บริหารงาน โดย
5. ทางพิเศษฉลองรัชรวมส่วนต่อขยาย (รวมอินทรา-อาจนรงค์ และรวมอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	42.4	กทพ.
6. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี)	56.7	กทพ.
7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) รวมทางเชื่อมต่อถนนวงแหวนอุตสาหกรรม	42.3	กทพ.
8. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	16.7	บริษัท
8.1 ทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ)	0.36	บริษัท
<b>รวมระยะทางทั้งสิ้น</b>	<b>284.06</b>	

### 2.1.2 ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

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

ทางพิเศษ	ลักษณะโครงข่าย	ระยะทาง (กม.)	วันที่เปิด บริการ	รายได้	การแบ่งรายได้ บริษัท : กทพ.
<b>เฉลิมมหานคร</b> ดินแดง-ท่าเรือ บางนา-ท่าเรือ ท่าเรือ-ดาวคะนอง	ในเขตเมือง ในเขตเมือง ในเขตเมือง	8.9 7.9 10.3	4 ม.ค. 2524 17 ม.ค. 2526 8 ส.ค. 2530	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60:40 - ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปี สุดท้าย 50:50 - 9 ปีสุดท้าย 40:60
<b>ศรีรัช</b> ส่วนเอ พระราม 9-รัชดาภิเษก ส่วนบี พญาไท-บางโคล่	ในเขตเมือง ในเขตเมือง	12.4 9.4	2 ก.ย. 2536 6 ต.ค. 2539	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60:40 - ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปี สุดท้าย 50:50 - 9 ปีสุดท้าย 40:60
ส่วนซี รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ ส่วนดี พระราม 9-ศรีนครินทร์	นอกเขตเมือง นอกเขตเมือง	8.0 8.7	2 ก.ย. 2536 ระยะที่หนึ่ง 2 ธ.ค. 2541 ระยะที่สอง 1 มี.ค. 2543	บริษัท	- 100 : 0
<b>ศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร</b>	นอกเขตเมือง	16.7	22 ส.ค. 59	บริษัท	- 100 : 0
<b>อุดรรัถยา</b> แจ้งวัฒนะ-เชียงราก เชียงราก-บางไทร	นอกเขตเมือง นอกเขตเมือง	22 10	2 ธ.ค. 2541 1 พ.ย. 2542	บริษัทย่อย (NECL)	- 100 : 0



## 2.1.3 อัตราค่าผ่านทาง

ทางพิเศษ / ด้านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง (บาท/เที่ยว)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
<b>ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1)</b>	50	75	110
ยกเว้น ด้านอาจนรงค์ 1 (ไปบางนา)	40 *	65 *	100 *
<b>ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2)</b>	50	75	110
ยกเว้น ด้านศรีนครินทร์ / ด้านรามคำแหง ด้านพระราม 9 / ด้านอโศก 3 ด้านพระราม 9-1 (ศรีรัช)	25	55	75
ด้านประชาชื่น (ขาเข้า)	60	90	140
ด้านประชาชื่น (ขาออก)	10	15	30
ด้านประชาชื่น 1 (ขึ้นจากถนนประชาชื่น) ด้านประชาชื่น 2 (ลงสู่ถนนประชาชื่น) ด้านงามวงศ์วาน 1 (ขาออก) ด้านงามวงศ์วาน 2 (ขาเข้า)	15	20	35
<b>ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร</b>	50	80	115
<b>ทางพิเศษอุดรรัถยา</b>	45	100	150
ยกเว้น ด้านเมืองทองธานี	35 **	90 **	140 **
ด้านบางปะอิน	55	120	180

หมายเหตุ : \* อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท

\*\* อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท

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

การปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นไปตามสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยปรับทุก 5 ปี นับแต่วันที่เปิดดำเนินการโครงการในอัตรา 15 บาท 25 บาท และ 35 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา

และทางพิเศษอุดรรัถยา การปรับอัตราค่าผ่านทางจะมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราค่าเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพฯ ที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาทแต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 และมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 สำหรับครั้งต่อไปมีกำหนดการปรับอัตราค่าผ่านทางในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561

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

## 2.1.4 การตลาดและการแข่งขัน

### 2.1.4.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจรติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยสามารถจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ได้แก่ ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ โดยในปี 2560 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 97.97 ร้อยละ 1.78 และร้อยละ 0.25 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ที่ใช้ทางพิเศษสามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)	สัดส่วน %
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	373,218	30.74
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-โศภน) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ และอโศก-ศรีนครินทร์)	325,873 378,842	26.84 31.21
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	86,154	7.10
4. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (เปิดบริการวันที่ 22 สิงหาคม 2559)	49,946	4.11
<b>รวมปริมาณจราจรทั้งสิ้น</b>	<b>1,214,033</b>	<b>100</b>

เนื่องจากการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านสาธารณูปโภคต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งถือเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของระบบทางพิเศษ กลุ่มลูกค้าจึงมีการกระจายตัวตามจุดหมายการเดินทาง ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด

### 2.1.4.2 นโยบายและกลยุทธ์การตลาด

#### กลยุทธ์ทางการตลาด

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



เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559 บริษัทได้เปิดให้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ฝั่งกรุงเทพฯ-ฝั่งธนบุรี โดยเชื่อมต่อเส้นทางออกจากทางพิเศษชั้นที่ 2 บริเวณ หมอชิต จตุจักร ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 วิ่งขนานบนทางรถไฟสายใต้โดยผ่านย่าน บางพลัด บางบำหรุ ตลิ่งชัน เชื่อมต่อกับสะพานลอยบรมราชชนนีผ่านถนนราชพฤกษ์และสุดทางที่ถนน วงแหวนรอบนอก (ฝั่งตะวันตก) ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางเชื่อมฝั่งกรุงเทพฯ-ธนบุรี ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว

จุดด้อยทางการตลาด คือ ข้อจำกัดทางด้านกายภาพทำให้ไม่สามารถระบายรถบริเวณทางลง ทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรบนถนนพื้นราบอันเป็นปัจจัยที่มีความไม่แน่นอนที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทได้มีการประสานงานกับตำรวจจราจรของสถานีตำรวจพื้นราบ รวมทั้งการเชื่อมต่อสัญญาณภาพจากกล้อง CCTV บนทางพิเศษไปยังป้อมตำรวจพื้นราบ เพื่อช่วยระบาย จราจรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเพิ่มความคล่องตัวของการจราจรในระบบด้วยการปรับปรุงจุดขึ้น-ลงต่างๆ ทำให้ ผู้ใช้ทางสามารถประหยัดเวลา และผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น มีคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ในเมืองหลวงที่ดีกว่าเดิม ทำให้ผู้ใช้ทางได้เห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าการคำนึงถึงปัจจัยทางด้านราคา

ในส่วนของกลยุทธ์ทางการตลาด บริษัทได้มีการดำเนินการ คือ

#### 1) กลยุทธ์ด้านบริการ และผลิตภัณฑ์

- การมีโครงข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมืองทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของลูกค้าโดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจร ที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น
- การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความ สะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรม ให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
- บริษัทมีการติดตามสถิติปริมาณจราจรอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการ Easy Pass ให้เหมาะสมเพื่อปรับปรุงการให้บริการและรองรับจำนวนผู้ใช้ทางพิเศษที่เพิ่มขึ้น บริษัทได้เพิ่มจำนวน ช่องบริการ Easy Pass บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่างๆ ในทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษ สายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัท ได้ดำเนินการปรับย้ายตำแหน่งช่องทาง Easy Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการ Easy Pass เข้าใช้บริการได้ สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น และลดการติดกระแสระจราจรระหว่างช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด และช่องทาง Easy Pass ซึ่งบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
- การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัว ในอนาคตโดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ตลอดจนการศึกษากฎการจราจรการเดินทางการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่ม ช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี
- บริษัทได้มีการเพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพการจราจรบนระบบทางพิเศษตลอด จนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและ ถนนซอยในกรุงเทพฯและปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและเพิ่มความ มั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยบริษัทจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับ ทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่างๆ ผ่านเว็บไซต์และสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทาง ได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง

## 2) กลยุทธ์ด้านราคา

- การกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทางตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้ในสัญญาโครงการเป็นการล่วงหน้า ซึ่งอัตราดังกล่าวเป็นอัตราที่มีความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่เหมาะสมตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ กล่าวคือสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนติ และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ได้กำหนดให้มีการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่เป็นประจำทุก 5 ปี โดยอ้างอิงตามการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภคกรุงเทพฯ ที่ได้มีการออกประกาศโดยกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งการคำนวณดังกล่าวเป็นการคำนวณเพื่อรักษามูลค่าที่แท้จริงของอัตราค่าผ่านทางตามระยะเวลาที่กำหนดของสัญญา และการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน กล่าวคือ จะมีการปรับทุก 5 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการโครงการตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา
- บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้ทางอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราวๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้ทางหันมาใช้ทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่น บริเวณด้านอาจนรงค์ 1 (จากทางพิเศษฉลองรัชมุ่งหน้าเข้าทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา) และด้านเมืองทองธานีของทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งบริษัทร่วมกับ กทพ. ได้ให้ส่วนลดมาอย่างต่อเนื่อง

## 3) กลยุทธ์ด้านการจัดจำหน่าย และช่องทางการจัดจำหน่าย

- การชำระค่าผ่านทางพิเศษ
  - ผู้ใช้บริการทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชสามารถเลือกใช้บริการทางพิเศษ ณ จุดขึ้น-ลงทางพิเศษต่างๆ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่สำคัญในกรุงเทพฯ ตลอดระยะทาง 65.6 กิโลเมตร โดยผู้ใช้บริการทางพิเศษจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บค่าผ่านทาง ณ จุดขึ้นทางพิเศษ ซึ่งมีทั้งหมดจำนวน 52 จุด ซึ่งเป็นของทางพิเศษเฉลิมมหานครจำนวน 20 จุด (เช่น ด่านดินแดง บางนา ดาวคะนอง สุขุมวิท พระราม 4 ฯลฯ) และทางพิเศษศรีรัชจำนวน 32 จุด (เช่น ด่านอโศก พระราม 9 ศรีนครินทร์ ยมราช สุววงศ์ หัวลำโพง คลองประปา ย่านพหลฯ ประชาชื่น พระราม 3 ฯลฯ) และผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางได้ 2 วิธี คือชำระด้วยเงินสด หรือชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass)
  - ผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาที่เชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชออกสู่ด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 32 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้นสำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด และผู้ใช้บริการจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางด้วยเงินสด และชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass)
  - ผู้ใช้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชออกสู่ทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านจัดเก็บค่าผ่านทางจำนวน 9 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทาง ณ จุดทางขึ้นด้วยเงินสดหรือชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass)

- การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทางเพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้ทางเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทาง บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติประมาณร้อยละ 38.32

เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บัตร Easy Pass บริษัทจัดให้มีจุดบริการติดตั้ง และตรวจสอบบัตร Easy Pass รวมถึงบริการตัดฟิล์มเพื่อติดตั้ง Easy Pass และทดสอบระบบ Easy Pass โดยผู้ใช้ทางสามารถนำรถยนต์เข้าใช้บริการ ณ จุดบริการ Easy Pass ... Fast Service โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายได้ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช ถนนอโศก-ดินแดง ทุกวันทำการ ตั้งแต่เวลา 09.00-17.00 น.



และเพื่อเพิ่มประโยชน์สำหรับผู้ใช้บริการ Easy Pass บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. และ กรมทางหลวง ปรับปรุงประสิทธิภาพการเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ โดยเชื่อมต่อระบบบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเพียงใบเดียว สำหรับทางพิเศษ 7 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของกรมทางหลวง อีก 2 เส้นทางได้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2559

#### 4) กลยุทธ์ด้านการส่งเสริม และสื่อสารการตลาด

บริษัทจัดให้มีส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้า กลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2560 บริษัทยังคงให้ส่วนลดทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย (NECL) โดยให้ส่วนลดแก่ผู้ใช้บริการที่ด่านเมืองทองธานีอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันสงกรานต์และวันขึ้นปีใหม่ บริษัทได้ร่วมมือกับ กทพ. จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ทางพิเศษให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีจุดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางเพื่อสร้างความรู้สึกผูกพันให้กับลูกค้าภายใต้แนวคิดที่ว่าเราพร้อมส่งมอบความสุข ด้วยบริการที่ดีให้กับลูกค้าตลอดสายทาง รวมถึงการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในช่วงเทศกาล สงกรานต์ และในโอกาสส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ที่ผ่านมา บริษัทร่วมสนับสนุน กทพ. ในการประชาสัมพันธ์ส่วนลดค่าสมัคร Easy Pass เพื่อกระตุ้นผู้ใช้ทางพิเศษให้หันมาใช้ Easy Pass มากขึ้น ลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง

บริษัทในฐานะเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษได้สนองตอบนโยบายของภาครัฐด้วยการร่วมรณรงค์ ขับขี่ปลอดภัย “โทรไม่ขับ” “วงไม่ขับ” และ “เมาไม่ขับ” คัดเข้มขัดนิรภัยทุกครั้งตลอดการเดินทาง รวมถึงร่วมรณรงค์การให้ทางกับรถพยาบาลฉุกเฉิน เพื่อต่อลมหายใจให้กับผู้ประสบอุบัติเหตุ และผู้ป่วย ฉุกเฉิน

บริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตระหนักถึง ความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการใช้บริการทางพิเศษให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพ บนทางพิเศษ และให้ทราบถึงกิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการต่างๆ ของบริษัท อาทิ การจัดกิจกรรมพิเศษ ให้กับผู้ใช้ทางที่เป็นผู้โชคดี การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง เผยแพร่แผนที่โครงข่ายทางพิเศษ รวมถึงการ ต่อเชื่อมทางพิเศษกับเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทาง

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร ประกอบด้วย สื่อสารคดี วิทยุ-โทรทัศน์ สปอตวิทยุ เอกสารแผ่นปลิว ป้ายสลับข้อความ (VMS) เว็บไซต์ [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th) ตลอดจนการสื่อสารผ่านโซเชียลมีเดีย ([www.facebook.com/bangkokexpresswayandmetro](http://www.facebook.com/bangkokexpresswayandmetro)) รวมทั้งการจัดทวารสารราย 2 เดือน เพื่อเป็นช่องทางในการ แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้ทาง รวมทั้งเสริมสร้างความรู้ ความพึงพอใจ และยังเป็น การจูงใจให้ลูกค้าใหม่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่อง ตลอดปี จัดเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีทั้งต่อลูกค้าและสังคม

#### 2.1.4.3 ภาพอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ในปี 2560 สภาพเศรษฐกิจเริ่มมีทิศทางฟื้นตัวดีขึ้น รายได้ของผู้บริโภคบางกลุ่มปรับเพิ่มสูงขึ้นจาก การปรับค่าจ้างแรงงาน และโครงการภาครัฐมีการขยายตัวมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อสถาบันการเงินเริ่ม ผ่อนคลายความเข้มงวดในการให้สินเชื่อลง ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศมียอดขายสูงขึ้นเล็กน้อย ซึ่งหากแยกเป็นภูมิภาค ภาคเหนือและภาคใต้ขยายตัวได้ดีกว่าภูมิภาคอื่นๆ เนื่องจากการปรับตัวทั้งจากการ การเกษตรและการท่องเที่ยว ส่วนกรุงเทพฯ ได้รับอานิสงส์จากโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์โดยรวมโตขึ้นทั้งรถยนต์นั่งและรถยนต์พาณิชย์ (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ 28 ธันวาคม 2560)

ด้วยปัจจัยดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล ซึ่งในปัจจุบันมีรถจดทะเบียน 10 ล้านคัน ในขณะที่ถนนในกรุงเทพฯ มีความยาวเพียง 5,500 กิโลเมตร ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดสะสมในทุกที่ของเขตกรุงเทพฯ อีกทั้งจากการก่อสร้างโครงการสาธารณูปโภคต่างๆ ของภาครัฐ รวมถึงการก่อสร้างอื่นๆ ที่เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้มีปริมาณรถยนต์เกินกว่าถนนในเขตกรุงเทพฯ จะรองรับได้ นอกจากนี้หากมีปัจจัยอื่นๆ เช่น ฝนตกหนักและน้ำท่วม ซึ่งจะทำให้การเคลื่อนตัวของรถยนต์เป็นไปได้ยากขึ้น ทำให้ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ในเขตกรุงเทพฯ ลดลงจากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) ได้สรุปอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถในเขตกรุงเทพฯ ลดลงโดยเฉพาะในถนนสายหลักและถนนวงแหวนชั้นใน ในช่วงโมงเร่งด่วนช่วงเช้าลดลง 0.3 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือร้อยละ 1.9 และช่วงเย็นลดลง 2.3 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือร้อยละ 12.8 (หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ 5 มกราคม 2561) ส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อการเติบโตของปริมาณการจราจรบนทางพิเศษโดยรวม

## 2.1.5 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

### 2.1.5.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

กทพ. เป็นหน่วยงานหนึ่งของภาครัฐที่รับผิดชอบในการก่อสร้างทางพิเศษ สำหรับให้บริการต่อการสัญจรของรถยนต์ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งการบรรเทาปัญหาการจราจร โดย กทพ. เชิญชวนให้ผู้สนใจเข้าร่วมจัดทำข้อเสนอการลงทุน บริษัทซึ่งทำการศึกษาดูความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอขอลงทุนเพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม

โครงการทางพิเศษภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี และสัญญาสัมปทานการลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ กทพ. กำหนดรูปแบบ (Characteristic) สายทาง พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นบริษัทจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระและผู้ตรวจแบบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความสำเร็จสมบูรณ์ แสดงว่างานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ และบริษัทมีสิทธิได้รับค่าผ่านทางตามเงื่อนไขสัญญาได้ โดยในการก่อสร้างที่ผ่านมา บริษัทได้ว่าจ้างผู้จัดการโครงการเป็นผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางพิเศษเป็นโครงการขนาดใหญ่อาจเกิดปัญหาในเรื่อง Cost Overrun และปัญหาการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จทันเวลา การจ้างในลักษณะ Lump Sum Turnkey จะเป็นการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ และในการว่าจ้างผู้บริหารโครงการ บริษัทคัดเลือกผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์มาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้าง เพื่อผลสำเร็จของงานที่มีคุณภาพในเวลาที่กำหนด

สำหรับโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งบริษัท และ กทพ. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาโครงการเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 14 ธันวาคม 2585 โดยมีระยะเวลาในการก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน กทพ. เป็นผู้กำหนดสายทางพื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัทภายในเวลาที่กำหนด โดยบริษัทมีหน้าที่ออกแบบและทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. และวิศวกรอิสระ ซึ่งวิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความสำเร็จสมบูรณ์ เมื่องานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ โดยบริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ซึ่งเป็นผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ในการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษทุกสายทางที่บริษัทได้รับสัมปทานมาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey

ตามสัญญาสัมปทานโครงการนี้ บริษัทมีสิทธิในการบริหารจัดการ และให้บริการ ได้แก่การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ภัย และการบำรุงรักษา โดยบริษัทมีสิทธิที่จะได้รับค่าผ่านทางทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน



### 2.1.5.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อยได้ดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจ สามารถสรุปได้ดังนี้

ตั้งแต่ช่วงการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆ ในการปฏิบัติอย่างเหมาะสมสำหรับการก่อสร้างในเขตเมืองที่มีประชาชนอาศัยอยู่มาก โดยนำเทคนิคการก่อสร้างแบบ Segmental Box Girder มาใช้ ทำให้บริษัทสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นกว่าการก่อสร้างโดยวิธีการอื่นที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในขณะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสังคมรอบข้าง และมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรบนพื้นล่างให้น้อยที่สุดในช่วงระหว่างงานก่อสร้าง และบริษัทไม่เคยมีประวัติการกระทำผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

ในการบริหารโครงการระบบทางพิเศษ บริษัทได้ตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษ รวมถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยบริษัทได้มีการปรับปรุงทบทวนกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 โดยบริษัทมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินงานดังต่อไปนี้

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

โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจี เอส (ประเทศไทย) ดังนี้

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

ในปี 2560 บริษัทยังคงรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่างๆ ที่อาจมีโอกาสดังขึ้น รวมทั้งได้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทได้เปลี่ยนโคมไฟที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นทั้งบนทางพิเศษและบริเวณด้านเก็บเงินค่าผ่านทาง ดังนี้

1. เปลี่ยนโคมไฟชนิด LED ทดแทนโคมไฟในอาคารด้านทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ดังนี้
  - เปลี่ยนโคมไฟชนิด LED ทดแทนโคมไฟหลังคา Canopy เหนือตู้เก็บเงินค่าผ่านทางและประหยัดพลังงานได้ถึงร้อยละ 60
  - เปลี่ยนโคมไฟชนิด LED ทดแทนโคมไฟส่องล้อ ช่องเก็บเงินค่าผ่านทาง และประหยัดพลังงานได้ถึงร้อยละ 80
2. เปลี่ยนโคมไฟชนิด LED ทดแทนโคมไฟ Flood Light หลอดโซเดียมความดันสูงบริเวณพื้นที่หน้าและหลังด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง ในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าได้ถึงร้อยละ 40 โดยที่ได้ความสว่างมากกว่าหลอดเดิม และลดการฟุ้งกระจายของแสง
3. โครงการนำร่องติดตั้ง Solar Cell บนอาคารด้านศรีสมานขาออก ทางพิเศษอุดรรัถยา ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงได้ถึงร้อยละ 20

สำหรับการจัดการด้านความปลอดภัย บริษัทมีหน่วยงานวิเคราะห์วิศวกรรมที่พร้อมด้วยบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยบนทางพิเศษ ทำหน้าที่ศึกษาผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ โดยมีการจัดทำแบบจำลอง Traffic Simulation เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมทั้งตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน วิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายบนทางพิเศษ ศึกษาคุณสมบัติและรูปแบบการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาปรับปรุงทางพิเศษให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดสำหรับผู้ใช้งาน รวมทั้งการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยบริษัทได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาดำเนินการดังนี้

- การปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษ โดยบริษัทได้ทำการตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยพื้นที่หัวเกาะทางแยก (Gore Area) และติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ได้แก่ อุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) ถังรับแรงปะทะ (Cushion Tank) หลักนำทางชนิดให้ตัว (Flexible Guide Post) ทาพื้นด้วยสี Cold Plastic สีแดง เพื่อกะตุ้นเตือนถึงจุดอันตรายที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุ
- การเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) จากอัตราการใช้ของปริมาณจราจรในช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) และหลังจากที่ กทพ. มีนโยบายยกเลิกค่ามัดจำบัตร Easy Pass ทำให้มีปริมาณการใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องมีการเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้งานสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง และน้ำมันเชื้อเพลิงได้
- ปรับช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) ที่ด่านอโศก 4 ประชาชนเข้า และประชาชนขาออกให้เป็นช่องทางขวาสุด เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเข้าช่องทาง Easy Pass ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วขึ้น
- การปรับปรุงป้ายแนะนำช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) เพื่อให้ผู้ใช้ทางพิเศษได้รับความสะดวกรวดเร็วในการผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ
- ปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) ในทางพิเศษศรีรัชทั้งหมดให้เป็น Fast Lane เพื่อให้รองรับการผ่านช่องทางที่เร็วขึ้น ลดการชะลอความเร็วที่ช่องทาง Easy Pass
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ บริษัทได้ติดตั้งสายอากาศชุดที่ 2 (Second Antenna) ที่ช่องทาง Easy Pass เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการระบบ Easy Pass กรณีไม่กั้นทางบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางไม่เปิด ทั้งที่มีเงินสำรองในบัญชีเพียงพอต่อการผ่านทาง โดยระบบดังกล่าวจะสั่งเปิดไม่กั้นทางโดยไม่ต้องรอให้เจ้าหน้าที่สั่งเปิด ทำให้สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางได้เร็วขึ้น ลดเวลาในการรอคอย และลดปริมาณการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง รวมถึงมลภาวะทางอากาศให้ลดลงอีกด้วย การดำเนินการดังกล่าวดำเนินการในช่องทาง Easy Pass ทุกช่องทางในทางพิเศษศรีรัชแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2560

บริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานตลอดจนผู้บริหารเพื่อเสริมสร้างความรู้ และทักษะในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2015 ตลอดจนการจัดกิจกรรมปลูกจิตสำนึกทั่วทั้งองค์กร และการดำเนินกิจกรรมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกับสังคมรอบข้างอีกด้วย

นอกจากนี้ บริษัทได้มีนโยบายในการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ISO/IEC 27001:2013 เพื่อเพิ่มการรักษาความมั่นคงปลอดภัยให้กับระบบสารสนเทศของระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุม และจัดทำมาตรฐานในการจัดการข้อมูลที่มีความสำคัญเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง เพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับองค์กรในระดับสากล บริษัทจึงได้ขอการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 เพื่อพัฒนาระบบการ และระบบบริหารจัดการด้านรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information Security Management System : ISMS) ตามมาตรฐานสากล ISO/IEC 27001:2013 ให้แก่ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช (CCB2) และศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (CCB7) พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการความมั่นคงสารสนเทศ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานตามกระบวนการ/ระบบงานที่พัฒนาขึ้น

## 2.2 ธุรกิจระบบราง

### 2.2.1 ลักษณะบริการ

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จำนวน 2 โครงการ จาก รฟม. โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) **โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน** ประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้าหมอชิตสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ซึ่งบริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานกับ รฟม. เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 ระยะเวลา 33 ปี นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน



- (1) **โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล** (ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) ระยะทาง 20 กิโลเมตร จำนวน 18 สถานี บริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่วิ่งบริการ จำนวน 19 ขบวน มีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุดตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.
- (2) **โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย** (ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ระยะทาง 27 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี มีแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ที่สถานีหัวลำโพง และสถานีบางซื่อ บริษัทเป็นผู้ลงทุนจัดหาติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์งานระบบของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) โดยบริษัทมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ตลอดระยะเวลาสัมปทานโครงการ และเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ได้เปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีเตาปูน-บางซื่อ ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร เพื่อเป็นการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ให้ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน

## 2) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง”) ช่วงสถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน

บริษัทได้รับสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ซึ่ง รฟม. เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโยธาทั้งหมด และบริษัทลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะจ่ายคืนบริษัทในลักษณะค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา และค่าอุปกรณ์งานระบบ ตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556 ซึ่งในปัจจุบันได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าระหว่างสถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน ระยะทาง 22 กิโลเมตร รวม 16 สถานี ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่วิ่งบริการ จำนวน 21 ขบวน มีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุด ในวันจันทร์-วันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 05.30-24.00 น. และในวันเสาร์-วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

โครงการรถไฟฟ้า	โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (สถานีหัวลำโพง-หลักสอง และสถานีบางซื่อ-ท่าพระ)	โครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)
ประเภทสัมปทาน	PPP Net Cost	PPP Net Cost	PPP Gross Cost
ระยะเวลาสัมปทาน	33 ปี (นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน)		30 ปี (2556 - 2586)
จำนวนสถานี	18 สถานี	20 สถานี	16 สถานี
ระยะทาง	20 กิโลเมตร	27 กิโลเมตร	22 กิโลเมตร

## 2.2.2 รายได้

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 2 ลักษณะ คือ รายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

### 2.2.2.1 รายได้ค่าโดยสาร

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระหว่างบริษัท และ รฟม. บริษัทมีสิทธิในการให้บริการเดินรถและจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน โดยบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญาสัมปทาน

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

บริษัทได้ปรับอัตราค่าโดยสารตามข้อตกลงในสัญญาสัมปทานมาโดยลำดับ อัตราค่าโดยสารที่ประกาศใช้อยู่ในปัจจุบันเป็นอัตราที่ปรับเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2559 ซึ่งจะใช้จนถึงวันที่ 2 กรกฎาคม 2561

#### 2.2.2.2 รายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

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

### 2.2.3 การตลาดและการแข่งขัน

#### 2.2.3.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่อาศัยอยู่รอบเส้นทางและกลุ่มที่มีได้อาศัยอยู่รอบเส้นทางแต่มีความจำเป็นต้องเดินทางผ่านหรือมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทาง และสามารถแบ่งกลุ่มย่อยตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังนี้

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

#### 2.2.3.2 นโยบายและกลยุทธ์การตลาด

##### (1) กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์

- (1.1) สร้างสรรค์และพัฒนารูปแบบการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า MRT

ปัจจุบันรถไฟฟ้า MRT มีเส้นทางเดินรถเริ่มต้นจากสถานีหัวลำโพง ปลายทางที่สถานีเตาปูน ระยะทาง 21 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ (Central Business District-CBD) พื้นที่ที่อยู่อาศัย (Residential Area) และมีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญซึ่งมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร อาทิ จุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) ที่สถานีสวนจตุจักร สายสีแดง (Airport Rail Link) ที่สถานีเพชรบุรีซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่สถานีเตาปูน นอกจากนี้ยังมีจุดเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟหัวลำโพงและบางซื่อ สำหรับการเชื่อมต่อทางเดินของสถานีกับอาคาร ปัจจุบัน มี 4 จุด ได้แก่ 1) อาคารจัตุรัสจามจุรี (อาคารพักอาศัย อาคารสำนักงาน และศูนย์รวมความบันเทิงและการศึกษา) กับสถานีสามย่าน 2) ศูนย์การค้ายูเนี่ยนมอลล์กับสถานีพหลโยธิน 3) อาคาร Interchange 21 (อาคารสำนักงาน) และอาคาร Terminal 21 (ศูนย์การค้า โรงแรม อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัย) กับสถานีสุขุมวิท 4) ศูนย์การค้า Central Plaza Grand Rama 9 และอาคาร G Tower กับสถานีพระราม 9



พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อการทำงานรองมาเป็นการเดินทางเพื่อการศึกษา ซึ่งจะเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ขณะที่วัตถุประสงค์อื่นจะเป็นการเดินทางนอกเวลาเร่งด่วน (Off peak) ซึ่งมีอัตราการเพิ่มเกี่ยวกับการเดินทางสูงกว่า บริษัทจึงกำหนดกลยุทธ์ในการเพิ่มการเดินทางช่วง Off peak ที่ยังมีความสามารถในการรองรับได้ ลดความหนาแน่นผู้โดยสารช่วงเวลาเร่งด่วน กระตุ้นให้ผู้โดยสารปรับพฤติกรรมการเดินทางในช่วงเช้าให้เร็วขึ้น ในกิจกรรม “MRT Lucky Hour มาเช้าลุ้นโชค” รวมถึงการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยบัตรโดยสาร เพื่อเพิ่มรายได้และจำนวนผู้ถือบัตรโดยสาร และเป็นการกระตุ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2556 ด้วยการทำความร่วมมือกับพันธมิตรที่อยู่รอบเส้นทาง เช่น การให้ส่วนลดหรือสิทธิประโยชน์ในการออกบัตรหรือเติมเงิน การให้ข้อมูลกิจกรรมและแนะนำสถานที่ที่คาดว่าจะเป็จุดหมายปลายทางของผู้เดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ในช่วงที่ผ่านมามีการทำกิจกรรมและให้ข้อมูลร่วมกับพันธมิตรรายต่างๆ เช่น ศูนย์การค้า Central Plaza Grand Rama 9 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ เป็นต้น

#### (1.2) มุ่งเน้นคุณภาพการบริการ

บริษัทมีนโยบายมุ่งเน้นคุณภาพการบริการโดยถือว่า “การบริการอยู่เหนือสิ่งอื่นใด” นอกจากนั้น บริษัทยังมีนโยบายให้รถไฟฟ้า MRT เป็น “ส่วนหนึ่งในชีวิตของคนกรุงเทพ” ภายใต้การดำเนินงานอย่างมืออาชีพ โดยการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของรถไฟฟ้า MRT ที่ให้บริการการเดินทางแล้ว ยังมีการสร้างคุณค่าเพิ่มให้คนกรุงเทพรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในวิถีชีวิต จากนโยบายดังกล่าว บริษัทจึงกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านคุณภาพการบริการดังนี้

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

#### (1.3) สร้างรูปแบบบัตรโดยสารที่ตรงกับความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม

บริษัทมีการวิเคราะห์ลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ให้บริการประจำและใช้บริการเป็นครั้งคราว เพื่อจัดทำและวางแผนการออกบัตรโดยสารชนิดต่างๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม และดึงดูดกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการเป็นครั้งคราวให้หันมาใช้บัตรรถไฟฟ้า MRT ในการเดินทางมากขึ้น การพัฒนาบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับเทคโนโลยีและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้บัตร รวมถึงสามารถใช้บัตรร่วมกับรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง การประสานความร่วมมือกับสถาบันการเงินในการออกบัตรร่วมธุรกิจที่สามารถใช้ทำธุรกรรมทางการเงินและเดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้แก่ ความร่วมมือกับธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ในการทำบัตรแก่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ รวมถึงสถาบันหรือหน่วยงานอื่นๆ เป็นต้น

## (2) กลยุทธ์ด้านราคา

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

## (3) กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาด

บริษัทได้แบ่งลูกค้ากลุ่มเป้าหมายออกเป็นกลุ่มต่างๆ ทำให้สามารถกำหนดกลยุทธ์ การส่งเสริมการขายให้เกิดประสิทธิภาพครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายโดยรวม ทั้งนี้ บริษัทได้วางแผนการส่งเสริมการขาย และแผนการตลาดให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมของลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

- สนับสนุนและประชาสัมพันธ์พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) เพื่อกระตุ้นให้นายกยนต์ส่วนตัวเข้าไปจอดในจุดที่ให้บริการ เพื่อเดินทางเข้าไปในเขตธุรกิจ (Business District) เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม ถนนรัชดาภิเษก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อีกช่องทางหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นส่วนสำคัญในการช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน
- การชำระเงินด้วยบัตรเครดิต (Credit Card) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร และจัดรายการส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัท และธนาคารชั้นนำ ได้แก่ AIS KTC Citibank UOB ธนาคารกรุงศรี ธนาคารกสิกรไทย เมืองไทยประกันชีวิต FWD ประกันชีวิต ในการมอบส่วนลด และเครดิตเงินคืน รวมถึงการแลกคะแนนสะสมของบัตรเครดิต เพื่อเพิ่มมูลค่าการบริการ และเสนอสิทธิประโยชน์ในการใช้บัตรโดยสาร โดยมุ่งเน้นการกระตุ้นให้ผู้โดยสารเปลี่ยนพฤติกรรมจากการใช้เหรียญโดยสารเป็นการใช้บัตรโดยสารให้มากขึ้น ซึ่งลูกค้าจะได้รับความสะดวกรวดเร็วพร้อมสิทธิประโยชน์ต่างๆ
- การเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวเดินทางในระบบ ผ่านการให้ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT และการนำเสนอบัตรโดยสารประเภทต่างๆ แก่นักท่องเที่ยว องค์กร อาคารสำนักงาน หรือโรงแรม ทั้งที่อยู่ในและนอกเส้นทาง โดยสามารถทำหน้าบัตรที่เป็นสัญลักษณ์ขององค์กรหรือกิจกรรมสำคัญ เป็นการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย ซึ่งจะก่อให้เกิดการกระจายของบัตรโดยสารถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ที่ใช้บริการเดิมและกลุ่มผู้โดยสารที่ยังไม่เคยใช้บริการมาก่อนให้เกิดการตลาดใช้
- การสร้างและการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relation Management - CRM) โดยการบริหารจัดการระบบข้อมูลลูกค้า และสร้างเครือข่ายให้เป็นไปตามกระบวนการ CRM ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการตลาดเพื่อสร้างความภักดีและการรักษาลูกค้า (Loyalty Marketing) โดยมุ่งเน้นในเรื่องของการตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยใช้กลยุทธ์การสร้าง Community ภายใต้ MRT Club เชื่อมโยงความสัมพันธ์ โดยใช้ช่องทาง Social Network และการสื่อสารผ่านสื่อภายในสถานี MRT ในการจัดกิจกรรมร่วมกับพันธมิตรแบบ Win-Win Strategy ในการสร้างสมาชิก MRT Club เช่น การจัดชมภาพยนตร์รอบพิเศษร่วมกับ Major Cineplex Group การลงทะเบียนเพื่อลุ้นรับบัตรคอนเสิร์ตจาก BEC-TERO เป็นต้น
- การสร้างความภักดีในตราสินค้า (Brand Loyalty) และสร้างการรับรู้ในตราสินค้า (Brand Awareness) ด้วยการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด สร้างภาพลักษณ์การตอบแทนลูกค้าและสังคม เป็นการปลูกฝังทัศนคตินี้ให้แก่เยาวชนกลุ่มเป้าหมายและผู้ให้บริการ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) อย่างต่อเนื่อง อาทิ การสร้างความสัมพันธ์กับพันธมิตรเพื่อจัดหาสิทธิประโยชน์ให้แก่ผู้ถือบัตรโดยสารในการรับส่วนลดร้านค้า ร้านอาหาร โรงภาพยนตร์ หรืองานอีเวนต์ต่างๆ รอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT



#### (4) กลยุทธ์ด้านการสื่อสารการตลาด

- การเลือกใช้ช่องทางสื่อสารและประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายของแต่ละกิจกรรมส่งเสริมการตลาด โดยการบริหารจัดการพื้นที่และช่องทางภายในระบบรถไฟฟ้า MRT อาทิ ป้ายประชาสัมพันธ์ภายในสถานี (Standee) สื่อบนจอเครื่องจำหน่ายเหรียญโดยสาร สื่อ Event Calendar บนจอมอนิเตอร์ สื่อ Digital สื่อ Social Network รวมถึงสื่อภายนอกจากพันธมิตร เพื่อให้ข้อมูลการเดินทางในระบบแก่ผู้ใช้บริการ อีกทั้งบริษัทยังมุ่งเน้นการพัฒนา Mobile Application ภายใต้ Bangkok MRT Application เพื่อรองรับการวางแผนการเดินทางของผู้โดยสาร
- เน้นการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารเข้าถึงกลุ่มลูกค้าใหม่ โดยการออกนิตยสารประชาสัมพันธ์ การทำกิจกรรมเพื่อแนะนำการใช้บัตร การนำบัตรรูปแบบเก่ามาเปลี่ยนเป็นบัตรรูปแบบใหม่ และสิทธิประโยชน์ต่างๆ โดยตอกย้ำถึงความตรงเวลา สะดวก รวดเร็วในการเดินทางและมีเวลาเพื่อการใช้ชีวิตร่วมกับครอบครัวมากขึ้นจากการใช้บริการ สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้ข้อมูลด้านการบริการและสิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการ
- การสื่อสารเพื่อสร้างจุดหมายการเดินทาง (Create Destination) เป็นการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลการเดินทางรอบเส้นทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างต่อเนื่อง การจัดทำปฏิทินกิจกรรม (Event Calendar) แผนที่แสดงเส้นทางและสถานที่ต่างๆ อาทิ อาคารสำนักงาน สถานศึกษา โรงแรม ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญอื่นๆ การเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งประเภทอื่นๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ผ่านทาง website และ mobile application
- การสร้างความมั่นใจในการเดินทางด้วยการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัย (Safety) ให้กับประชาชน ผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสื่อมวลชนต่างๆ อีกทั้งจัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในสถานที่ต่างๆ เช่น สถานศึกษา อาคารสำนักงาน เพื่อให้ประชาชนเกิดความรู้และความเข้าใจในระบบความปลอดภัยของรถไฟฟ้า MRT เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจในการใช้บริการ

#### (5) กลยุทธ์ด้านการพัฒนา

บริษัทมีกลยุทธ์ในการพัฒนาคุณภาพและบริการอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง และไม่หยุดนิ่ง เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจสูงสุดทั้งในด้านความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้มีผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ในจำนวนเพิ่มขึ้น ปัจจุบันบริษัทร่วมมือกับสถาบันการเงินที่จะทำให้สามารถถือบัตรหนึ่งใบที่สามารถทำธุรกรรมต่างๆ ได้หลากหลาย

#### (6) กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

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

### 2.2.3.3 ภาพอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

#### ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น และมีระบบขนส่งหลายรูปแบบ อาทิ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสาร รถไฟฟ้า รถไฟ ไม่โครบัส รถแท็กซี่ ซึ่งกรุงเทพฯ ประสบปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมาก อันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของประชากรในชุมชนเมืองและความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่สูงมากขึ้น พื้นที่การจราจรจึงไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง รัฐบาลจึงมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางด้านการขนส่งสาธารณะต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

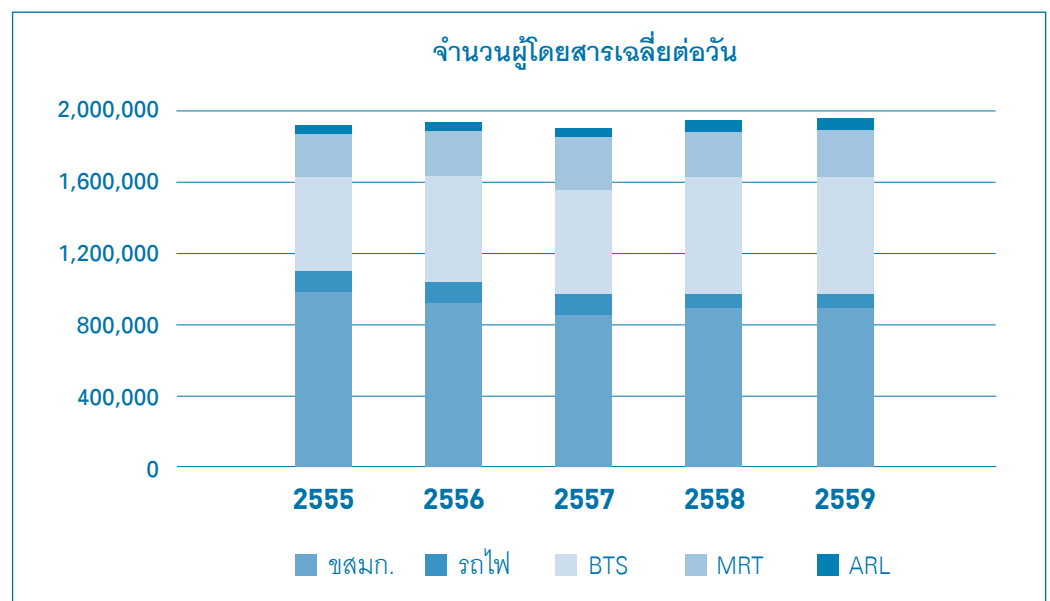
ทั้งนี้ การเดินทางของประชาชนกรุงเทพฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ ระบบขนส่งส่วนบุคคล และระบบขนส่งสาธารณะ

(1) ระบบขนส่งส่วนบุคคล

โครงสร้างที่อยู่อาศัยของประชากรในกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑลที่มีการกระจายโดยรอบการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจึงได้รับความนิยม อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของบุคคลที่มีรายได้สูงหรือชนชั้นกลาง ผสมกับความไม่เพียงพอของระบบขนส่งมวลชน และค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ตลอดจนคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย ส่งผลให้การใช้รถยนต์ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นและสะดวกสบายต่อการเดินทาง ทั้งนี้ การขยายตัวของพื้นที่การจราจรในเขตกรุงเทพฯ ยังเป็นไปอย่างจำกัด และไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถยนต์

(2) ระบบขนส่งสาธารณะ

ปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และการเติบโตของโครงการอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทาง ส่งผลให้ความต้องการของผู้บริโภคต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะบางประเภทเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบรถไฟฟ้า ซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางเลือกที่อยู่อาศัยและการเดินทางของประชาชนในเขตเมือง ที่ให้ความสำคัญกับความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางเป็นปัจจัยสำคัญ



แหล่งที่มา : กระทรวงคมนาคม บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) และการรถไฟแห่งประเทศไทย

• **รถโดยสารประจำทาง**

ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหลากหลายรูปแบบให้บริการประชาชน โดยมีอัตราค่าบริการที่แตกต่างกันเพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกแก่ผู้โดยสาร แต่รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ สาเหตุอยู่ในช่วงการนำรถโดยสารบางส่วนมาปรับปรุงและการปฏิรูประเบียบเส้นทางเดินรถใหม่ โดยแม้ว่าจะยังมีรถผู้โดยสารประจำทางให้บริการอีกมากกว่า 5,000 คัน ซึ่งเป็นอีกทางเลือกที่ได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง แต่จากปัญหาการจราจรโดยรวมบนถนนที่ยังมีความแออัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างเวลาในช่วงเช้า 6:30-8:30 น. และช่วงเย็น 16:30-18:30 น. การเดินทางจึงไม่มีประสิทธิภาพและใช้เวลานาน ทั้งยังได้รับผลกระทบจากปัญหาความปลอดภัยในการให้บริการและมลพิษจากระบบไอเสียของรถยนต์



- **รถไฟฟ้า**

ในช่วงที่ผ่านมา การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ในอัตราค่าโดยสารต่ำเป็นพิเศษและเดินทางฟรีในบางขบวน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีรายได้น้อยในการเดินทางจากรอบนอกกรุงเทพฯ สู่ตัวเมือง ตามนโยบายของภาครัฐ และเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560 รฟท.ได้ทำการยกเลิกตั๋วรถไฟฟ้าฟรีทุกขบวนทั่วประเทศ โดยให้ผู้มีรายได้น้อยใช้จ่ายผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐแทน ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้บริการรถเมล์ รถโดยสารของบริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) และรถไฟฟ้า โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในวงเงินไม่เกิน 500 บาทต่อระบบต่อเดือน แต่ทั้งนี้การให้บริการด้วยระบบรถไฟฟ้ายังขาดความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัยเนื่องจากสภาพรถไฟฟ้าที่ไม่เอื้ออำนวยและไม่มีการปรับปรุงอากาศ อีกทั้งเป็นการขนส่งในทิศทางที่จำกัดไม่ครอบคลุมทั้งตัวเมือง ดังนั้น รฟท. จึงได้จัดสรรงบประมาณสำหรับลงทุนพัฒนาระบบรางในโครงการรถไฟฟ้าทางคู่หลากหลายเส้นทาง และโครงการจัดหารถไฟฟ้าโดยสารรุ่นใหม่เพื่อให้บริการจำนวน 115 คัน เพื่อพัฒนาระบบรถไฟฟ้าไทยตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ทั้งนี้ การให้บริการรถไฟฟ้าของ รฟท. ไม่ถือเป็นคู่แข่งของบริษัทโดยตรง เนื่องจากเส้นทางการให้บริการที่มีความแตกต่างกัน โดย รฟท. จะเน้นการให้บริการนอกเมืองเป็นหลัก

- **รถไฟฟ้า BTS**

รถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทยที่วิ่งบนรางคู่ยกระดับแยกทิศทางไปและกลับ โดยเริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิทและสายสีลม ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้า BTS มีระยะทางในการให้บริการรวม 37.9 กิโลเมตร และจำนวนสถานีทั้งสิ้น 35 สถานี โดยในปี 2560 รถไฟฟ้า BTS มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันประมาณ 660,700 เที่ยว ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2 การเดินทางโดยรถไฟฟ้าจึงเป็นทางเลือกที่สะดวกแก่ผู้เดินทาง อีกทั้งรถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าที่มุ่งสู่ใจกลางของเมือง มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทาง และการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า MRT จึงได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างมาก และเป็นปัจจัยให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้น

- **รถไฟฟ้า ARL**

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link, Airport Link) หรือแอร์พอร์ตเรลลิงก์ หรือแอร์พอร์ตลิงก์ เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษที่เป็นส่วนหนึ่งในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดำเนินการก่อสร้างโดยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ มีแนวเส้นทางที่รองรับการเดินทางจากชานเมืองด้านตะวันออกและทิศเหนือ และผู้โดยสารจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าสู่เขตใจกลางเมืองกรุงเทพฯ ที่สถานีพญาไท รวมทั้งสิ้น 8 สถานี ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 ซึ่งการให้บริการในปัจจุบันได้มีแผนในการพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มความถี่ขบวนรถไฟฟ้า รวมถึงการจัดซื้อขบวนรถใหม่ตลอดจนแผนในการลดระยะเวลาการรถไฟฟ้าเหลือ 10 นาทีต่อขบวน จาก 12 นาทีต่อขบวน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยในปี 2560 มีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันโดยประมาณ 70,000 คนต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2559 ร้อยละ 10 จากการเติบโตของจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล การปรับตัวจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ บ่งบอกได้ถึงการพัฒนา ทั้งในด้านของความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ในการเดินทางให้สามารถเดินทางเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเดียวกันได้ในปัจจุบัน ซึ่งจากปัญหาทางจราจรที่ติดขัด และการต้องเผชิญหน้ากับมลภาวะทางอากาศและเสียงและความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุ ระบบขนส่งทางรางจึงถือเป็นการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑลครั้งสำคัญ ซึ่งจะช่วยให้ปัญหาการจราจรบรรเทาลง และประชาชนผู้ใช้บริการมีความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว มากยิ่งขึ้นในการเดินทางและยังส่งผลดีต่อทั้งเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นรูปแบบการเดินทางซึ่งช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนเมือง และช่วยประหยัดการใช้ทรัพยากรของชาติ

## ภาวะอุตสาหกรรมและนโยบายภาครัฐ

ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทยในปี 2560 ขยายตัวประมาณร้อยละ 3.9 ปรับตัวดีขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 3.2 ในปีก่อนหน้า และคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 4.1 ในปี 2561 โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญจากการเร่งการใช้จ่ายและการลงทุนของภาครัฐอย่างต่อเนื่อง การขยายตัวเร่งขึ้นของการส่งออกสินค้าและบริการ และการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของการบริโภคภาคเอกชน (ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ในด้านของแผนงานยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อพัฒนาระบบคมนาคม โดยเฉพาะโครงการลงทุนในระบบรถไฟฟ้า เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาครัฐได้ให้ความสำคัญและได้เร่งดำเนินการให้สามารถเปิดการประมูลได้อย่างเร็วที่สุด โดยได้จัดตั้งโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) และให้มีการจัดตั้งคณะทำงานพีพีพี ฟาสต์แทร็ก (PPP Fast Track) ที่มุ่งเน้นไปที่โครงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ตามแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐปี 2558 - 2562 โดยมีโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในด้านคมนาคมที่ได้เข้าร่วมโครงการในระยะแรกไปแล้ว ทั้งหมด 5 โครงการ มูลค่าลงทุน 3.4 แสนล้านบาท ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าที่ได้เข้าโครงการพีพีพี ฟาสต์แทร็ก มีทั้งสิ้น 3 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ซึ่งทั้ง 3 โครงการนี้สามารถดำเนินการผ่านกระบวนการขั้นตอนอนุมัติต่างๆ จนสำเร็จได้ในระยะเวลาเพียง 9 เดือน

จากผลสำเร็จของโครงการพีพีพี ฟาสต์แทร็ก (PPP Fast Track) ในระยะแรก กระทรวงคมนาคมจึงได้เร่งรัดโครงการให้เข้าสู่พีพีพี ฟาสต์แทร็ก ในระยะที่สองของปีงบประมาณ 2561 อย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะมีโครงการเข้าร่วมทั้งสิ้น 6 โครงการ มูลค่ากว่า 6.13 แสนล้านบาท โดยโครงการด้านคมนาคมที่มีความเร่งด่วนและเร่งรัดให้ดำเนินการ คือ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง (เชื่อมต่อ 3 สนามบิน ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ทั้งนี้บทบาทของภาครัฐในการกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านการใช้จ่ายและการลงทุน ถือเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งที่จะส่งผลต่อภาวะเศรษฐกิจในอนาคต การให้ความสำคัญในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะด้านการคมนาคมขนส่งจะช่วยให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนถ่ายสินค้า ซึ่งเป็นจุดสร้างแรงดึงดูดให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชนทั้งจากชาวไทยและต่างชาติ และเป็นการสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจให้เติบโตได้อย่างยั่งยืนในอนาคต

## การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

จากสภาวะทางเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2560 ส่งผลให้ตลาดอสังหาริมทรัพย์ฟื้นตัวขึ้นด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะตลาดอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นที่ต้องการมากขึ้น เห็นได้จากการเปิดตัวคอนโดมิเนียมแห่งใหม่ในหลากหลายโครงการ โดยเฉพาะบริเวณรายรอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ) ที่กำลังเป็นที่นิยมของนักลงทุนจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เป็นโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล จึงกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการเร่งพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบต่างๆ เช่น คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า ตลาดนัด สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โรงแรม อพาร์ทเมนต์ ร้านอาหาร และซูเปอร์มาร์เก็ตให้เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วตามไปด้วย



โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
<p><b>สายสีแดงเข้ม (แนวเหนือ-ใต้)</b>                      ระบบรถไฟฟ้าเมือง แบ่งเป็น 4 ระยะ                      รวมระยะทางประมาณ 80.5 ก.ม.  <u>ระยะที่ 1</u> บางซื่อ-ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต  <u>ระยะที่ 2</u> บางซื่อ-หัวลำโพง  <u>ระยะที่ 3</u> หัวลำโพง-บางบอน  <u>ระยะที่ 4</u> บางบอน-มหาชัย</p>	<p><b>บางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รฟท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้  <u>สัญญาที่ 1</u> งานโยธาสำหรับสถานีบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า SU (บมจ. ซีโนไทย-เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และ บมจ. ยูนิค เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556                          ณ เดือนธันวาคม 2560 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ร้อยละ 63.92  <u>สัญญาที่ 2</u> งานโยธา บางซื่อ-รังสิต รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้าง บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2556                          ณ เดือนธันวาคม 2560 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ร้อยละ 94.65  <u>สัญญาที่ 3</u> งานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกลรวมงานจัดซื้อ รถไฟฟ้า                          ณ เดือนธันวาคม 2560 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ ร้อยละ 19.57</li> <li>- เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2560 คณะกรรมการ รฟท. ได้เห็นชอบโครงการรถไฟฟ้าเมืองส่วนต่อขยายช่วงรังสิต มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต</li> </ul>
<p><b>สายสีแดงอ่อน (แนวตะวันตก-ตะวันออก)</b>                      ระบบรถไฟฟ้าเมืองของ รฟท.                      ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน, ตลิ่งชัน-ศาลายา                      และบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก                      รวมระยะทางประมาณ 48 ก.ม.</p>	<p><b>บางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รฟท. ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า Unique - Chun Wo เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง โดยงานก่อสร้างแล้วเสร็จ 100%</li> <li>- ทดลองเดินรถระหว่าง 8 กันยายน ถึง 30 พฤศจิกายน 2555 วันละ 4 เที่ยว (ไป-กลับ) ด้วยรถดีเซลราง เพื่อตรวจสอบสภาพทางและระบบที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ</li> <li>- เปิดให้บริการเดินรถเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2555</li> </ul> <p><b>ตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2560 คณะกรรมการ รฟท. ได้เห็นชอบโครงการรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อนส่วนต่อขยาย ตลิ่งชัน-ศาลายา โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2564</li> </ul> <p><b>บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก ระยะทาง 19 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 21 ตุลาคม 2557 ครม. มีมติอนุมัติให้จัดทำโครงการ โดยคาดว่าจะเริ่มดำเนินการประมูลหาผู้รับเหมาก่อสร้างในปี 2560</li> </ul> <p>รฟท. อยู่ระหว่างปรับแบบรายละเอียดเพื่อให้สามารถดำเนินการและบริหารจัดการเดินรถเข้าสถานีหัวลำโพงได้</p>

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย	<p><b>บางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 27 ก.ม.</b></p> <p>ความคืบหน้าในการก่อสร้างงานโยธาของผู้รับเหมาก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 97.52 (ณ เดือนธันวาคม 2560)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการมาตรา 13 ขอให้ BMCL นำเสนอแผนงานด้านเทคนิค เพื่อให้การเดินทางมีความเชื่อมต่อและสร้างความสะดวกกับผู้โดยสารมากที่สุด</li> <li>- 11 พฤศจิกายน 2558 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ (PPP) มีมติให้โครงการเข้าสู่ PPP Fast Track ระยะแรก เพื่อเร่งรัดการดำเนินการ</li> <li>- 21 กรกฎาคม 2559 คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีคำสั่งที่ 42/2559 โดยใช้อำนาจหัวหน้า คสช. ตามมาตรา 44 เร่งรัดการเจรจาคัดเลือกเอกชนเข้ามาบริหารการเดินรถไฟฟ้า</li> <li>- 28 มีนาคม 2560 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน โดยบริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กับ รฟม. โดยบริษัทเป็นผู้ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าบริหารจัดการการเดินรถและซ่อมบำรุง</li> <li>- 11 สิงหาคม 2560 เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีเตาปูน-บางซื่อ ระยะทาง 1.2 ก.ม.</li> </ul> <p><b>บางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (ระยะทาง 8 ก.ม.)</b></p> <p>อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เตรียมนำเสนอให้ ครม. พิจารณาภายในปี 2561</p>
สายสีเขียวเข้ม	<p><b>หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 18.4 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความคืบหน้าในการก่อสร้างงานโยธาของผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 53.31 (ณ เดือนธันวาคม 2560)</li> <li>- รฟม. ได้ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างโยธา สัญญาที่ 1-4 เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2558 ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li><u>สัญญาที่ 1</u> (งานโยธา) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ระยะทาง 12 ก.ม. โดย บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์</li> <li><u>สัญญาที่ 2</u> (งานโยธา) ช่วงสะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 7.5 ก.ม. กลุ่มกิจการร่วมค้า UN-SH-CH (บมจ.ยูนิค เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชั่น, Sinohydro Corporation, และ China Harbour Engineering)</li> <li><u>สัญญาที่ 3</u> (งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS (บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชั่น, A.S.Associated Engineering (1964)</li> <li><u>สัญญาที่ 4</u> (งานออกแบบควบคุมการก่อสร้างระบบราง) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS (บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริงแอนด์คอนสตรัคชั่น, A.S.Associated Engineering (1964)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>บางรี-สมุทรปราการ ระยะทาง 12.8 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความคืบหน้าในการก่อสร้างงานโยธาของผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ 100%</li> <li>- เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2560 ได้เปิดให้บริการ 1 สถานี คือ สถานีสำโรง</li> </ul> <p>อยู่ในระหว่างเจรจากับ BTSC เป็นผู้รับจ้างเดินรถ เพื่อให้การเดินรถต่อเนื่อง คาดว่าจะเปิดให้บริการรถไฟฟ้าในปี 2563</p>



โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีส้ม	<p><b>ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มินบุรี ระยะทาง 20 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 9 กุมภาพันธ์ 2560 ได้มีพิธีลงนามสัญญาก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มระหว่าง รฟม. กับบริษัทผู้รับจ้างที่ผ่านการคัดเลือกด้านราคาในสัญญาที่ 1, 2, 3, 4, 5 และ 6 ดังนี้             <ul style="list-style-type: none"> <li><u>สัญญาที่ 1</u> (งานโยธา) ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-ชอยรามคำแหง 12 โดย CKST Joint-Venture (บมจ.ช.การช่าง บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)</li> <li><u>สัญญาที่ 2</u> (งานโยธา) ช่วงชอยรามคำแหง12-หัวหมาก โดย CKST Joint-Venture (บมจ.ช.การช่าง, บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)</li> <li><u>สัญญาที่ 3</u> (งานโยธา) ช่วงหัวหมาก-คลองบ้านม้า โดย บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์</li> <li><u>สัญญาที่ 4</u> (งานโยธา) ช่วงสี่แยกบ้านม้า-สุวินทวงศ์ โดย บมจ.ยูนิค เอ็นจีเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น</li> <li><u>สัญญาที่ 5</u> (งานโยธา) ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจรบริเวณสำนักงาน รฟม. ถนนพระราม 9 โดย CKST Joint-Venture (บมจ. ช.การช่าง บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)</li> <li><u>สัญญาที่ 6</u> งานออกแบบและวางระบบรางทั้งหมด โดย บมจ.ยูนิค เอ็นจีเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น</li> </ul> </li> </ul> <p>ความคืบหน้าในการก่อสร้างงานโยธาของผู้รับเหมาก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 4.66</p> <p><b>ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ระยะทาง 17.5 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อยู่ระหว่างการศึกษาในเรื่องของรูปแบบการลงทุนที่ให้เอกชนลงทุนก่อสร้างและเดินรถ คาดว่าจะได้ข้อสรุปและนำเสนอ ครม. เพื่อขออนุมัติโครงการภายในปี 2561</li> </ul>
สายสีเหลือง	<p><b>ลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 11 พฤศจิกายน 2558 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ (PPP) ได้มีมติอนุมัติโครงการเข้าสู่มาตรการ PPP Fast Track ระยะแรก เพื่อเร่งเข้า ครม. พิจารณาและเปิดประมูลภายในปี 2559</li> <li>- 6 กรกฎาคม 2559 รฟม. ได้ทำการเปิดขายของประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยกำหนดยื่นซองประมูลวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 และเปิดซองประมูลวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559</li> <li>- 30 พฤษภาคม 2560 มติ ครม. เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยร่วมมือกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง และ บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)</li> <li>- 16 มิถุนายน 2560 รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานร่วมกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์</li> </ul>

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีชมพู	<p><b>แคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 กม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 11 พฤศจิกายน 2558 คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนกับกิจการของรัฐ (PPP) ได้มีมติอนุมัติโครงการเข้าสู่มาตรการ PPP Fast Track ระยะแรก เพื่อเร่งเข้า ครม. พิจารณาและเปิดประมูลภายในปี 2559</li> <li>- 6 กรกฎาคม 2559 รฟม. ได้ทำการเปิดขายของประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยกำหนดยื่นซองประมูลวันที่ 7 พฤศจิกายน 2559 และเปิดซองประมูลวันที่ 17 พฤศจิกายน 2559</li> <li>- 30 พฤษภาคม 2560 มติ ครม. เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยร่วมมือกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์, บมจ. ผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าราชนบุรีโฮลดิ้ง, และ บมจ. ซีโน-ไทยเอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)</li> <li>- 16 มิถุนายน 2560 รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานร่วมกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์</li> </ul>
สายสีแดง (Airport link)	<p><b>โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท ระยะทาง 21.8 กม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 25 ธันวาคม 2558 ครม. ได้เห็นชอบราชกฤษฎีกากำหนดเขตพื้นที่ดินท้องที่เขตราชเทวี แขวงทุ่งพญาไท และแขวงสามเสนในเพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยายช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท โดยเส้นทางดังกล่าวได้ผ่านการศึกษามลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้ว</li> <li>- รฟท. อยู่ระหว่างทบทวนความเหมาะสมของแบบและวิธีการก่อสร้างให้มีความเหมาะสมร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)</li> </ul>

แหล่งที่มา : [www.railway.co.th](http://www.railway.co.th), [www.mrt-purpleline.com](http://www.mrt-purpleline.com), [www.bts.co.th](http://www.bts.co.th), [www.bkkmrt.com](http://www.bkkmrt.com) และจากการรวบรวมข้อมูลของบริษัท

## 2.2.4 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

### 2.2.4.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

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

### โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)

บริษัทได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ซีเคอีที เป็นผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT (Project Manager) (ตั้งแต่สิงหาคม 2543 ถึงกรกฎาคม 2552) โดยทำหน้าที่ในการดำเนินงานด้านเทคนิค อันได้แก่ การกำกับดูแลการจัดซื้อ จัดหาอุปกรณ์งานระบบที่บริษัทสั่งซื้อจากผู้ผลิต ตลอดจนการติดต่อประสานงานกับผู้รับเหมาและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ โดยภายหลังจากสัญญาจ้างบริหารโครงการกับซีเคอีที สิ้นสุดลง บริษัทสามารถบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการ ได้เองอย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของการจัดหาและซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า บริษัทว่าจ้างบริษัท Lincas และ ซีเมนส์ ให้เป็นบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์งานระบบ โดยมีหน้าที่ดำเนินการออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และทดลองใช้งานอุปกรณ์งานระบบ และว่าจ้างซีเมนส์เป็นผู้รับเหมาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ เป็นเวลา 10 ปี (กรกฎาคม 2547 ถึงกรกฎาคม 2557) และบริษัทได้ขยายระยะเวลาสัญญาออกไปอีก 10 ปี (สิ้นสุดกรกฎาคม 2567)

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

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

#### **2.2.4.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม**

ในส่วนของบริษัทบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า นั้น ได้ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง ภายใต้มาตรฐาน ISO 14000 โดยได้มีการดำเนินการป้องกันและควบคุมมลภาวะ การลดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้าน คือ ด้านสังคม (Society) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) และด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) นอกจากนี้ยังได้รายงานผลการดำเนินงานให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านการอนุรักษ์พลังงาน และด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวทางของพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2550 กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานหลักเกณฑ์ และวิธีการจัดการพลังงานในโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม พ.ศ. 2552 รวมถึงดำเนินงานตามคู่มือการจัดการพลังงานขององค์กร เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย

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



- ระบบการจัดการด้านคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015
- ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001:2015
- ระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามมาตรฐาน OHSAS 18001:2007 และตามมาตรฐาน TIS 18001:2011
- ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยจาก Lloyd's Register Rail

นอกจากนี้ บริษัทให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการให้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อให้ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนข้างเคียงเสมอมา ด้วยการดำเนินการติดตาม ป้องกัน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามแผนมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแผนการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้า MRT (Environmental Impact Mitigation Measures and Monitoring Program-EMP) ที่เปิดให้บริการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-เตาปูน พร้อมทั้งนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาละ 2 ครั้ง ซึ่งตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

#### (1) คุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่รอบโครงการ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวมทั้งหมด (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10) และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

#### (2) คุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติ พบว่า ปริมาณแบคทีเรียและเชื้อรารวม อัตราการระบายอากาศ อุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

#### (3) ระดับเสียงทั่วไป

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

#### (4) แรงสั่นสะเทือน

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

#### (5) คุณภาพน้ำทิ้ง

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งในสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารบริหาร พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานกำหนด และระบบบำบัดน้ำเสียสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่ต้องการ

นอกจากการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมแล้ว รถซ่อมบำรุงที่ใช้ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงยังเป็นระบบเครื่องยนต์ที่เป็นไปตามมาตรฐาน EURO IV ซึ่งเป็นมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะ จึงมั่นใจได้ว่าการใช้งานรถซ่อมบำรุงและการบำรุงรักษาจะไม่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับอันตราย

## 2.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

### 2.3.1 ลักษณะบริการ

#### การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ ดังนี้

- ติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์  
อนุญาตให้บริษัทเอกชนติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรบนสายทางหลักและบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณต่างๆ เช่น หน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ เสาต่อม่อทางพิเศษ และกำแพงกันตกของทางพิเศษ เป็นต้น
- ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ  
อนุญาตให้บริษัทเอกชนและบุคคลทั่วไปเข้าพื้นที่ร้านค้าเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชนขึ้น ด่านศรีนครินทร์ และด่านบางปะอิน
- ดำเนินธุรกิจอื่นๆ  
อนุญาตให้บริษัทเอกชนใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

#### การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

ในส่วนของการได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จากโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล บริษัทเป็นผู้ดำเนินการและให้สิทธิแก่บริษัทย่อย คือ BMN เป็นผู้ดำเนินการ ดังนี้

- จัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ  
จัดหา และ/หรือ จัดทำป้ายหรือสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน 18 แห่ง และภายในขบวนรถไฟฟ้า 19 ขบวน (รถไฟฟ้า MRT) ประกอบด้วยสื่อโฆษณาหลากหลายรูปแบบและขนาด อาทิ กล้องไฟ สื่อสติ๊กเกอร์ ป้ายโฆษณา Platform Billboard สื่อโฆษณาผ่านระบบ Passenger Information Display System (PIDs) สื่อ Digital Media นอกจากนี้ สื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ได้ผ่านการพัฒนามาจนถึงการใช้ความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม และเทคโนโลยีใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร ตลอดจนสร้างสีสันในการเดินทางและสภาพแวดล้อมที่สวยงามภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT
- ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT  
ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT จำนวน 11 สถานี ประกอบด้วย สถานีคลองเตย ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สุขุมวิท เพชรบุรี พระราม 9 ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย รัชดาภิเษก ลาดพร้าว พหลโยธิน สวนจตุจักร กำแพงเพชร และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว ซึ่งคิดเป็นพื้นที่เช่าเชิงพาณิชย์รวมทั้งหมดประมาณ 19,490 ตารางเมตร (พื้นที่สำหรับร้านค้าปลีกและพื้นที่สำหรับส่งเสริมการขาย) ปัจจุบันเปิดดำเนินการไปแล้ว 8 สถานี ได้แก่ สถานีสุขุมวิท สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร สถานีพระราม 9 สถานีเพชรบุรี สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีคลองเตย ซึ่งเปิดเป็นสำนักงานจัดทำหนังสือเดินทาง เพื่อให้บริการจัดทำหนังสือเดินทางแก่ประชาชนทั่วไป โดยร่วมมือกับกรมการกงสุล กระทรวงต่างประเทศ และเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2560 ได้พัฒนาพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าวร่วมกับกลุ่มเดอะมอลล์ เปิดให้บริการซูเปอร์มาร์เก็ตระดับพรีเมียมภายใต้แบรนด์ “กูร์เมต์ มาร์เก็ต” (Gourmet Market) เพื่อตอบสนองชีวิตคนเมืองและอำนวยความสะดวกสบายกับผู้ใช้บริการในระบบรถไฟฟ้า MRT
- ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม  
ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม โดยเฉพาะเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ (Mobile Phone Network) ทั้งในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า ระบบ Hi-Speed Internet และระบบ Wi-Fi ระบบสัญญาณโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า ปัจจุบันได้มีการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมบนคลื่นความถี่ 850, 900, 1800 และ 2100 MHz

## 2.3.2 การตลาดและการแข่งขัน

### 2.3.2.1 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

เนื่องจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ประกอบด้วย การจัดหา และ/หรือ จัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ภายในสถานีและขบวนรถไฟฟ้า การให้เข้าพื้นที่ร้านค้า และการให้บริการ และดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ซึ่งมีลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายแตกต่างกัน ตามประเภทการให้บริการ ดังนั้น การพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าว สามารถแบ่งลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้ดังนี้

- จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ

การจัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ เป็นรูปแบบของการสื่อสารข้อมูลจากเจ้าของสินค้าและบริการไปยังประชาชนผู้ใช้บริการซึ่งใช้บริการรถไฟฟ้า MRT กลุ่มหลักประกอบด้วย กลุ่มนักเรียน นักศึกษา พนักงานบริษัท ซึ่งการโฆษณาประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อในรูปแบบต่างๆ ของระบบรถไฟฟ้า MRT นอกจากจะเป็นกลุ่มที่ใช้งบประมาณหลักเพื่อการประชาสัมพันธ์ในธุรกิจอุตสาหกรรมโฆษณา อาทิ กลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค กลุ่มสื่อสารโทรคมนาคม กลุ่มสถาบันการเงิน เป็นต้น แล้ว ยังประกอบไปด้วยกลุ่มที่ประกอบธุรกิจในแนวเส้นทางรถไฟฟ้า MRT อาทิ กลุ่มอสังหาริมทรัพย์ กลุ่มประกันภัยและประกันชีวิต กลุ่มอุตสาหกรรมก่อสร้าง เป็นต้น รวมถึงกลุ่มสินค้าที่อาศัยสถานที่ตั้งสำคัญของสถานีรถไฟฟ้า เช่น ใกล้ห้างสรรพสินค้า มหาวิทยาลัย ประชาสัมพันธ์สินค้าและบริการถึงกลุ่มเป้าหมายที่เฉพาะเจาะจง อาทิ กลุ่มภาพยนตร์ กลุ่มเสื้อผ้าและเครื่องประดับ การท่องเที่ยว เป็นต้น

- ให้เข้าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายแตกต่างกันในแต่ละสถานีที่เปิดให้บริการให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า กลุ่มลูกค้าผู้เข้าพื้นที่ในปัจจุบันจึงมีความหลากหลาย ตั้งแต่ผู้ประกอบการ SME ไปจนถึงกลุ่มสินค้า Brand หลักๆ และซูเปอร์มาร์เก็ตระดับพรีเมียมที่มีการขยายสาขาควบคู่ไปกับการเปิดให้บริการพื้นที่ร้านค้าในสถานีใหม่ นอกจากนี้ ยังได้ร่วมสนับสนุน และส่งเสริมการให้บริการของภาครัฐ แก่ประชาชน เปิดศูนย์สำนักงานจัดทำหนังสือเดินทาง ซึ่งสามารถสนองตอบต่อ Life Style ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้เป็นอย่างดี

- ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

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

ในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบทางพิเศษจะเป็นการให้เอกชนและบุคคลเข้าพื้นที่เพื่อดำเนินกิจการต่างๆ ดังนั้นกลุ่มลูกค้าจึงเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจนั้นๆ อาทิ บริษัทผู้ผลิตสื่อโฆษณา บริษัทผู้ให้บริการเกี่ยวกับระบบโทรคมนาคม สำหรับร้านค้ากลุ่มลูกค้าจะเป็นบุคคลทั่วไป

### 2.3.2.2 นโยบายและกลยุทธ์การตลาด

#### (1) กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์

การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

- จัดให้มีป้ายรายงานสภาพจราจรแบบแผนที่และข้อความ เพื่อให้ข้อมูลด้านการจราจรแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ บริเวณกำแพงกันตก บริเวณเสาตอม่อทางพิเศษ และบริเวณหน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ รวมจำนวนทั้งสิ้น 208 ป้าย
- จัดให้มีร้านค้าและห้องน้ำสาธารณะเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ศรีรัชและอุดรรัถยา จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศรีนครินทร์ บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชื่นฝั่งขาเข้า บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอินขาเข้า และบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางปะอินขาออก



## การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

จัดให้มีบริการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพื่อสร้างความสะดวกสบายและสีสันของการเดินทางให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงประชาชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้า MRT ซึ่งการให้บริการพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าวเป็นการเพิ่มรายได้ ได้แก่

- ร้านค้า (Retail Area) บนพื้นที่กว่า 25,000 ตารางเมตร (รวมพื้นที่ส่วนกลาง) มีร้านค้าและพื้นที่สำหรับการจัดกิจกรรมเกือบ 500 ร้านค้า ภายใน 11 สถานีรถไฟฟ้า MRT ปัจจุบันเปิดบริการแล้ว 8 สถานี คือ สถานีสุขุมวิท สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร สถานีพระราม 9 สถานีคลองเตย สถานีเพชรบุรี และสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย รวมถึงพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว ที่เปิดให้บริการซูเปอร์มาร์เก็ตภายใต้แบรนด์ กูร์เมต์ มาร์เก็ต (Gourmet Market)
- สื่อโฆษณาแบบป้ายนิ่ง (Static Media) ที่มีหลากหลายรูปแบบ ประเภทกล่องไฟ และสติ๊กเกอร์ ติดตั้งอยู่บริเวณผนังทางเดินของสถานีรถไฟฟ้า MRT ตั้งแต่พื้นที่ทางเข้าออกสถานี จนถึงชั้นชานชาลา และพื้นที่อื่น อาทิ เสา พื้น เพดาน ลิฟต์โดยสาร เป็นต้น และภายในขบวนรถไฟฟ้า นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาความคิดสร้างสรรค์ร่วมกับเจ้าของสินค้าและบริการ หรือผู้แทนสื่อโฆษณา ออกแบบงานโฆษณาประชาสัมพันธ์ของลูกค้าให้มีมิติและสร้างความน่าสนใจมากขึ้น อาทิ การใช้ 3D-4D การบูรณาการพื้นที่ที่ใกล้เคียงกันทำเป็น Big Campaign (Integrated Media) การใช้นวัตกรรม เทคโนโลยีที่ทันสมัย เป็นต้น ทำให้สื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้า MRT สามารถตอบโจทย์ของลูกค้าได้หลากหลายและทำให้เกิดการจดจำที่ดี
- สื่อโฆษณาบนห่วงมือจับ (Hand Grip) ภายในขบวนรถไฟฟ้า สื่อบนเก้าอี้พักคอยที่ชั้นชานชาลา สื่อบนราวจับบันไดเลื่อน
- สื่อโฆษณาที่เคลื่อนไหวได้ (Dynamic Media) ประเภทจอดิจิทัล (Digital) ประกอบด้วยสื่อโฆษณาบนจอแสดงข้อมูลผู้โดยสาร (Passenger Information Displays: PIDs) ติดตั้งตั้งแต่พื้นที่ทางเข้าออกสถานีไปจนถึงชั้นชานชาลา และภายในขบวนรถไฟฟ้า รวม 607 จอ และสื่อ MRT-Digital ที่มีขนาดแตกต่างกันตามพื้นที่ของแต่ละสถานี และมีการติดตั้งภายในอุโมงค์รถไฟฟ้า รวม 112 ตำแหน่ง
- บริการสื่อสารโทรคมนาคม (Communication) โดยเฉพาะเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ (Mobile Phone Network) ทั้งในสถานีรถไฟฟ้า MRT และในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า ซึ่งสามารถรองรับการให้บริการระบบโครงข่ายสัญญาณโทรคมนาคมรูปแบบ 3G-4G ที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน บนคลื่นความถี่ 850, 900, 1800 และ 2100 MHz
- บริการเครื่องเบิกถอนเงินอัตโนมัติ (ATM) เครื่องฝากเงินของธนาคารต่างๆ และเครื่องบริการอัตโนมัติอื่นๆ เช่น เครื่องเติมเงินมือถือของ AIS Kiosk, True Kiosk และเครื่องเติมเงินของบุญเติม เป็นต้น
- บูธแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารไทยพาณิชย์ขึ้นที่สถานีพระราม 9 บริเวณที่เชื่อมต่อกับศูนย์การค้า Central Plaza Grand Rama 9

## (2) กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาด

การสร้างความรักในตราสินค้า (Brand Loyalty) และสร้างการรับรู้ในตราสินค้า (Brand Awareness) ด้วยการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด สร้างภาพลักษณ์การตอบแทนลูกค้าและสังคม เป็นการปลูกฝังทัศนคตินี้ให้แก่เยาวชนกลุ่มเป้าหมายและผู้ใช้บริการ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) อย่างต่อเนื่อง อาทิ ความร่วมมือกับพันธมิตรและบริษัทผู้รับสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (BMN) ในการจัดกิจกรรมแนะนำการทำข้อสอบ GAT โดยคุณครูสมศรี ภายใต้กิจกรรม “MRT พาน้องพิชิต GAT” ตั้งแต่ปี 2552 การสนับสนุนการใช้พื้นที่และร้านค้าภายในศูนย์การค้า Metro Nine สถานีพระราม 9 กับนิตยสาร “ชีวจิต” ในการทำกิจกรรมส่งเสริมการออกกำลังกายแบบต่างๆ เช่น โยคะรำกระบอง เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีกิจกรรม “M Care สุขภาพดี ชีวีปลอดภัย” ให้ผู้โดยสารตรวจเช็คสุขภาพฟรีกับโรงพยาบาลและสถาบันชั้นนำ และกิจกรรม Share 2 Child สำหรับน้องๆ เยาวชน และโรงเรียนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้าของบริษัทมาอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังได้จัดกิจกรรมร่วมกับ BMN เพื่อจัดกิจกรรมต่างๆ เช่นการจัดกิจกรรมส่งเสริมการศึกษาที่ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นต้น

### (3) กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

ช่องทางการจัดจำหน่ายมีลักษณะแตกต่างกันตามรูปแบบการให้บริการเชิงพาณิชย์ โดยหลักๆ ซึ่งใช้การผสมผสานในรูปแบบการนำเสนอขายผ่านพันธมิตรทางธุรกิจรวมกับการนำเสนอโดยตรงไปยังเจ้าของสินค้าและบริการ

#### 2.3.2.3 ภาพอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

##### สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

การใช้งบประมาณการซื้อสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในปี 2560 ที่ผ่านมา พบว่ายังต่ำกว่าปีก่อนหน้า ร้อยละ 6<sup>1</sup> เนื่องจากการลดลงของงบประมาณในสื่อหลักประเภทสื่อโทรทัศน์ สื่อวิทยุ สื่อหนังสือพิมพ์ สื่อนิตยสาร และสื่ออินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นผลกระทบมาจากกำลังซื้อที่ชะลอตัวลง ทั้งนี้สื่อที่ยังมีความแข็งแกร่ง และสามารถเติบโตได้อย่างอย่างต่อเนื่องคือสื่อออนไลน์ สื่อในห้าง (In-store) สื่อเคลื่อนที่ (Transit) และสื่อออนไลน์ที่มีการเติบโตสูงขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันกับปีที่ผ่านมา

โดยการเติบโตขึ้นของสื่อเคลื่อนที่ (Transit) ที่เติบโตถึงระดับ 10%<sup>1</sup> เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สะท้อนถึงพฤติกรรมการใช้ชีวิตประจำวันที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมของคนในสังคมไทย การเปลี่ยนวิถีชีวิตจากการใช้เวลาพักผ่อนอาศัยภายในบ้านเริ่มน้อยลง แต่การใช้เวลาภายนอกบ้านกลับสูงมากขึ้น โดยเฉพาะการใช้เวลาจำนวนมากไปกับการเดินทาง ซึ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจปรับเปลี่ยนการใช้สื่อโฆษณาให้สอดคล้องกับการใช้ชีวิตประจำวันของผู้บริโภคที่นิยมใช้สื่อโฆษณาภายนอกบ้าน โดยเฉพาะสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน ทั้งนี้ในกลุ่มสื่อเคลื่อนที่ที่มีความแตกต่างกันในลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย เส้นทาง และจำนวนผู้ใช้บริการ อาทิ สื่อรถไฟฟ้า MRT BTS สื่อสนามบิน และสื่อรถประจำทาง เป็นต้น ดังนั้นงบประมาณการซื้อสื่อในแต่ละประเภทจึงมีความแตกต่างกันตามวัตถุประสงค์ของเจ้าของสินค้าและบริการ ปัจจุบันการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้ามีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง รวมถึงผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้า MRT ประกอบกับนโยบายส่งเสริมสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าของภาครัฐที่เปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าไปแล้ว คือรถไฟฟ้าสายสีม่วง อีกทั้งสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายที่จะมาเชื่อมต่อกับเส้นทางปัจจุบันในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT มีจำนวนมากขึ้นตามไปด้วย และส่งผลเชิงบวกต่อการให้บริการสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในอนาคต

แหล่งที่มา : <sup>1</sup> ผลสำรวจอุตสาหกรรมสื่อของ The Nielsen Company (US), LLC.

##### พื้นที่ให้เช่าและบริการ

พฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและแตกต่างกันตามแต่ละกลุ่มผู้บริภค นั้น ผู้ค้าปลีกจำเป็นต้องปรับตัวอยู่ตลอดเวลาเพื่อเข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง โดยในปัจจุบันสังคมไทยเริ่มมีการพัฒนาเป็นสังคมเมืองอย่างต่อเนื่อง ความแออัดและปัญหาการจราจรติดขัด ต่างเป็นผลให้พฤติกรรมการใช้ชีวิตและความต้องการของผู้บริโภคหันมาให้ความสำคัญกับความสะดวกรวดเร็วและความสะดวกสบาย โดยนิยมซื้ออาหารสำเร็จรูป และซื้อสินค้าขนาดใหญ่บ่อยครั้ง หันมาเพิ่มความถี่ในการซื้อให้มากขึ้นแทน ดังนั้นธุรกิจค้าปลีกจึงต้องปรับตัวและพัฒนา รูปแบบช่องทางการจัดจำหน่ายให้สอดคล้องกับการใช้ชีวิตของประชาชน หรือสอดคล้องไปกับพฤติกรรมเดินทางของคนในสังคมเมือง อย่างเช่นการให้บริการร้านค้าปลีกในสถานีรถไฟฟ้า หรือการให้บริการร้านสะดวกซื้อริมเส้นทางถนน ในลักษณะ Grab and Go ที่มีความสะดวก รวดเร็ว ในการจับจ่ายของผู้บริโภคมากขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายที่เข้าถึงผู้บริโภคโดยตรง และสามารถเพิ่มยอดขายให้กับธุรกิจค้าปลีกได้

นอกจากนี้ จากพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงหันมาสนใจช้อปปิ้งออนไลน์ (on-line shopping) ส่งผลถึงกลุ่มสินค้าและบริการบางประเภทที่จะลดอัตราการเช่าพื้นที่ลงได้ อย่างไรก็ตาม พื้นที่ค้าปลีกภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT ที่อยู่ใกล้กับศูนย์กลางธุรกิจ ห้างสรรพสินค้า และจุดเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งมวลชน ยังได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการทั้งขนาด SME และ Brand มีอัตราการเช่าพื้นที่มากกว่า 90% อาทิ พื้นที่ค้าปลีก สถานีสุขุมวิท พระราม 9 สวนจตุจักร เป็นต้น

## 2.3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

### 2.3.3.1 ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

บริษัทและบริษัทย่อย (BMN) เป็นผู้ดำเนินการธุรกิจเชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในการ

- 1) จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ
- 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT และ
- 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

สำหรับในส่วนของการโฆษณา บริษัทและบริษัทย่อย (NECL) ได้ให้เอกชนเช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งป้ายโฆษณาสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งให้เช่าพื้นที่ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่นๆ อาทิ ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

### 2.3.3.2 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชั้นร้านค้าในระบบรถไฟฟ้าเช่นกัน เพื่อให้ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชน รายละเอียดปรากฏตามหัวข้อ 2.2.4.2

## 2.4 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

### 1. โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ)

บริษัทได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (ฉบับที่ 2) กับ กทพ. เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 เพื่อการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ โดยกำหนดระยะเวลาการก่อสร้าง 18 เดือน มูลค่าโครงการ 275 ล้านบาท มีรูปแบบเป็นทางเชื่อมยกระดับขนาด 1-2 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นทางแยกออกจากพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ฝั่งขาเข้าบริเวณต่างระดับบางซื่อบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าชานเมือง (EMU Depot) เลี้ยวซ้ายมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ และบรรจบกับทางพิเศษศรีรัชขาออกเมืองมุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ ระยะทางประมาณ 360 เมตร โดยความคืบหน้าโครงการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 28.256 เป็นไปตามแผนงาน คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2561

### 2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง และสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ) กับ รฟม. เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 ระยะเวลา 33 ปี มูลค่าโครงการ 22,036 ล้านบาท ในรูปแบบ PPP Net Cost แบ่งการดำเนินงานช่วงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วง โดยช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ภายในเดือนกันยายน 2562 ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายในเดือนมีนาคม 2563 โดยมีระยะทางทั้งสิ้น 27 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 20 สถานี โดยบริษัทมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน



### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

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

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี และจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน และมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา โดยกำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงของบริษัท ดังนี้

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

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีดังนี้

#### 3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจทั่วไป (Systematic Risk)

##### 3.1.1 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานกับหน่วยงานภาครัฐ และนโยบายของรัฐบาล

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

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

รายได้หลักของบริษัทมาจากค่าผ่านทางตามสัญญาระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งครบกำหนดสัมปทาน 30 ปี ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 แม้ว่าตามเงื่อนไขสัญญาจะระบุว่าก่อนสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญา 30 ปี สัญญาอาจต่อไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่ กทพ. และบริษัทจะตกลงกัน ความไม่แน่นอนทางการเมือง หรือการเปลี่ยนแปลงนโยบายภาครัฐอาจมีผลต่อการพิจารณาต่ออายุสัญญา ถ้าหากบริษัทไม่ได้รับการต่ออายุสัญญาจะทำให้รายได้ค่าผ่านทางส่วนนี้หายไป เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทได้ยื่นเรื่องขอต่ออายุสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของ กทพ. แล้ว นอกจากนี้ บริษัทจะสร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกันรวมทั้งติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ บริษัทจะทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผล และได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

### 3.1.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ

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

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

### 3.1.3 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทยังมีภาระหนี้สินที่ต้องชำระดอกเบี้ยให้กับผู้ให้กู้ รวมทั้งบริษัทมีแผนการลงทุนในอนาคตอีกหลายโครงการ จึงอาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้จ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวนมาก ดังนั้น ดอกเบี้ยจ่ายจึงอาจจะเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนหนี้สินบางส่วนเป็นอัตราลอยตัว ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทจะได้มีการบริหารความเสี่ยงในเรื่องของความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยบริษัทจะจัดโครงสร้างของเงินกู้ยืมโดยการแบ่งสัดส่วนของเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ รวมถึงแผนการออกตราสารหนี้ หรือหุ้นกู้ที่เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจและมุมมองของบริษัทต่ออัตราดอกเบี้ยในอนาคต

บริษัทได้มีการออกหุ้นกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อจัดโครงสร้างเงินกู้ยืมให้มีสัดส่วนเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ และเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวให้เหมาะสม และลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ในปี 2560 บริษัท มีการออกหุ้นกู้เพิ่มเติมจำนวน 5,000 ล้านบาท อายุหุ้นกู้ 5-7 ปี อัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อไปลงทุนโครงการและเป็น เงินทุนหมุนเวียน ณ สิ้นปี 2560 สัดส่วนหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 78.38

นอกจากนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ เช่น ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และ ค่าเบี้ยประกันภัยบางส่วนที่ต้องจ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ ดังนั้นหากค่าเงินบาทมีการอ่อนค่าลง ก็จะมีส่งผลให้ ค่าใช้จ่ายของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม สัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศอยู่ในระดับต่ำอีกทั้งบริษัทจะมีการกำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนให้น้อยลง เช่น การเจรจาลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตรา ต่างประเทศ และการซื้อ Forward เป็นต้น

### 3.1.4 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง เหตุการณ์ความไม่สงบ หรือภัยธรรมชาติ

ธุรกิจของบริษัท ทั้งก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษและรถไฟฟ้า มีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ หรือปัจจัยภายนอก ที่ก่อให้เกิดเหตุสุทธวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วินาศกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ ซึ่งอาจทำให้บริษัทต้องระงับ การให้บริการ และทำให้สูญเสียรายได้ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงมีการกำหนดแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจ เกิดขึ้น เช่น การถอดชุดอุปกรณ์ของงานระบบต่างๆ ที่สำคัญและจำเป็นในการดำเนินงานบริหารทางพิเศษเพื่อนำไป เก็บรักษายังสถานที่เก็บซึ่งปลอดภัย รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีใน การเข้าแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น เช่น การฝึกซ้อมมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายใน และภายนอกบริษัท โดยการจำลองสถานการณ์ต่างๆ เช่น กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินภายในสถานีรถไฟฟ้าจากการชวาระระเบิด และเหตุระเบิดภายในสถานีรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าเสียและหยุดภายในอุโมงค์ เหตุเพลิงไหม้ในขบวนรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า หรือในอุโมงค์ เป็นต้น และจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและพร้อมปฏิบัติการกู้ภัย

ทั้งนี้ บริษัทมีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจจาก ความเสี่ยงภัยทุกชนิด (Property All Risks Insurance) การหยุดชะงักของการประกอบธุรกิจ (Business Interruption) การประกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก (Public Liability) รวมถึงความเสี่ยงจากการก่อการร้าย (Terrorism Insurance) ในส่วนของธุรกิจการให้บริการรถไฟฟ้าได้ดังนี้

### 3.1.5 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

เนื่องจากรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาการเดินทางและจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยใช้ระบบ ขนส่งมวลชนแบบเร็ว (Mass Rapid Transit System) จึงมีการเร่งขยายโครงข่ายการให้บริการรถไฟฟ้า และระบบเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ จึงมีความเป็นไปได้สูงที่จะมีองค์กรของรัฐ หรือหน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการ ประกอบธุรกิจขนส่งมวลชนที่ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ และทักษะในธุรกิจระบบรางมากขึ้น จึงมีความ เป็นไปได้ที่จะมีการดึงตัวบุคลากรหลักออกไปจากบริษัท

ความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพถือเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงหลักของบริษัท บุคลากรถือเป็น ปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยง ด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่ดีมีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท การฝึกอบรมและ พัฒนานักงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ ของพนักงานแต่ละคน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและ เป็นธรรม การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการ สืบทอดตำแหน่ง (Succession plan) โดยบริษัทได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและแต่งตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบด้วย ผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแผนงานในการคิดสรร และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหารและ หัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางด้าน เทคนิคเฉพาะงาน ได้จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง



## 3.2 ความเสี่ยงเฉพาะบริษัท (Corporate Specific Risk)

### 3.2.1 ความเสี่ยงจากข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทและ NECL มีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 11 เรื่อง โดยข้อพิพาทดังกล่าวเกิดจากการตีความในสัญญาที่แตกต่างกันในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทาง และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ซึ่งมีการนำข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง แบ่งเป็นข้อพิพาทที่บริษัท และ NECL นำเสนอเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทตามสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท และเป็นข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้เรียกร้องความเสียหายซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 1,589.2 ล้านบาท

ทั้งนี้ ข้อพิพาทหลักที่มีทุนทรัพย์สูงส่วนใหญ่เป็นข้อพิพาทที่บริษัทเป็นฝ่ายฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจาก กทพ. ผลการตัดสินจึงไม่มีความเสี่ยงที่เป็นเชิงลบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ

### 3.2.2 ความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้

บริษัทอาจมีความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้ ในกรณีที่ผลประกอบการของบริษัทต่างๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทจะคำนึงถึงสัดส่วนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ให้เหมาะสมกับนโยบายการลงทุนของบริษัท ที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน

### 3.2.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของต้นทุนธุรกิจระบบราง

ต้นทุนธุรกิจระบบรางประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร และต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งประกอบด้วยค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาคาสาธาณูปโภค ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า (M&E Contract) บริษัทมีสัญญาเป็นเงินสกุลต่างประเทศ และเงินบาทต้องปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคตามที่ระบุในสัญญา เนื่องจากเป็นสัญญาระยะยาวทำให้บริษัทจะมีความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาดังกล่าว

สำหรับค่าสาธารณูปโภคซึ่งประกอบด้วยค่าไฟฟ้าที่ใช้ในสถานีและใช้ในการเดินรถจะมีการปรับเปลี่ยนตามอัตราค่าไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

ดังนั้น ต้นทุนธุรกิจระบบรางส่วนที่เป็นต้นทุนค่าโดยสารของบริษัท จึงมีความผันแปรไปตามค่าใช้จ่ายที่กล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามีบริษัทยังสามารถควบคุมต้นทุนค่าโดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ลักษณะของต้นทุนค่าโดยสารส่วนใหญ่เป็นแบบต้นทุนคงที่ ไม่ได้ผันแปรโดยตรงไปกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น หากผู้โดยสารไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญจนทำให้ต้องเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร

สำหรับสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงนั้น ได้มีการกำหนดค่าจ้างสำหรับการให้บริการการจัดการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาที่ รฟม. จะต้องจ่ายให้แก่บริษัท โดยอ้างอิงและคำนวณจากประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่คาดการณ์โดยบริษัท ซึ่งค่าจ้างดังกล่าวจะสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามอัตราเงินเฟ้อและอัตราค่าไฟฟ้าที่เกิดขึ้นจริงตามวิธีการที่กำหนดในสัญญาสัมปทานเท่านั้น ดังนั้น ถ้าใดที่เกิดจากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าจะขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทในการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงให้ใกล้เคียงกับประมาณการที่กำหนด ซึ่งหากต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงมีจำนวนแตกต่างจากประมาณการ อาจจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท ในกรณีที่บริษัทไม่สามารถขอเงินชดเชยหรือปรับขึ้นค่าบริการจาก รฟม. ได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จากการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีความมั่นใจว่าจะสามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ประมาณการที่กำหนดไว้

### 3.2.4 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษ

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

รวมทั้งบริษัทได้กำหนดมาตรการป้องกันโครงสร้างสำคัญของระบบทางพิเศษให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา โดยมีการกำหนดแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษทั้งทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับผลการตรวจสอบของบริษัท JMI Pacific จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ออกแบบและเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบโครงสร้าง และมีการตรวจติดตามและเฝ้าระวังดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้มีผลกระทบต่อการใช้งานของทางพิเศษ สำหรับระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบสื่อสาร และควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทได้ใช้การบำรุงรักษาแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) มีระบบข้อมูลสำรอง ระบบไฟฟ้าสำรอง และมีการบริหารจัดการจัดซื้อวัสดุเพื่อสำรองการใช้งาน

นอกจากนี้ บริษัทยังอาจมีความเสี่ยงที่อุปกรณ์จัดเก็บค่าผ่านทางจะใช้งานไม่ได้ซึ่งเกิดได้จากหลายสาเหตุ เช่น ระบบไฟฟ้าไม่ทำงานเนื่องจากกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงขัดข้อง ระบบปฏิบัติการเกิดการประมวลผลผิดพลาด หรือการมีไวรัสเข้าสู่ระบบและเข้าทำลายข้อมูลต่างๆ ในระบบปฏิบัติการ รวมถึงการมีผู้ก่อวินาศกรรมเข้าทำลายข้อมูลข่าวสาร ทำให้เกิดความเสียหายต่อระบบ เป็นต้น ซึ่งบริษัทได้ให้ความสำคัญอย่างมากในการจัดการความเสี่ยงดังกล่าว โดยจัดให้มีระบบไฟฟ้าสำรอง ระบบความปลอดภัย เพื่อป้องกันการเข้าถึงระบบงานที่สำคัญจากบุคคลภายนอก มีการกำหนดระดับในการเข้าถึงข้อมูลและอุปกรณ์ต่างๆ การติดตั้งโปรแกรมสำหรับตรวจสอบไวรัส และมีการสำรองข้อมูลในระบบปฏิบัติการซึ่งสามารถทำงานทดแทนได้ในทันที

### 3.2.5 ความเสี่ยงจากการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเป็นผู้รับเหมาหลักในการจัดหาและบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทได้รับมาซึ่งสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบ และสัญญาบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้ากับผู้รับเหมาหลัก Siemens Limited ประเทศไทย และ Japan Transportation Technology (Thailand) ดังนั้น ในกรณีที่เกิดกลุ่มผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกซึ่งเป็นผู้รับเหมาหลักดังกล่าว ไม่สามารถให้บริการตามสัญญาแก่บริษัท หรือมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาบำรุงรักษา อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการทำงานของระบบได้

จากการศึกษาข้อมูลจากสมาชิกในสมาพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนในระดับสากล เช่น UITP, APTA, NOVA Group of Metros รวมทั้งการเรียนรู้จาก Lloyd's Register Rail ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ มีความเป็นไปได้ที่จะสามารถเลือกซื้ออุปกรณ์งานระบบจากผู้ผลิตอุปกรณ์รายอื่นๆ ที่สามารถใช้งานร่วมกับระบบที่มีอยู่ได้ ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายที่จะพัฒนาคุณภาพของบุคลากรให้มีความสามารถเพียงพอในการทำงานร่วมกับผู้ผลิตอุปกรณ์และผู้รับเหมาทั้งในและต่างประเทศ ในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์งานระบบและระบบรางรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีต้องพึ่งพาผู้ผลิตรายเดิมเพียงรายเดียว

### 3.2.6 ความเสี่ยงจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการไม่เป็นไปตามแผน

เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (Blue Line Extension) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยบริษัทมีหน้าที่ในการจัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบและทดลองเดินรถไฟฟ้าสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยจะต้องเชื่อมต่อกับอุปกรณ์งานระบบของโครงการรถไฟฟ้าหมอชิตสายเฉลิมรัชมงคล เพื่อให้บริการเดินรถได้ตามกำหนดเป็นช่วงๆ คือ ช่วงที่ 1 เส้นทางสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน เปิดให้บริการเดินรถภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 เส้นทางสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง เปิดให้บริการเดินรถภายใน 30 เดือน (กันยายน 2562) และช่วงที่ 3 เส้นทางสถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ เปิดให้บริการเดินรถภายใน 36 เดือน (มีนาคม 2563)

บริษัทจึงมีการบริหารความเสี่ยงโดยทำสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าในโครงการ ซึ่งการดำเนินการในช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูนแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ปัจจุบันความเสี่ยงจากการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สำหรับช่วงที่ 1 ได้หมดไป ยังคงเหลือความเสี่ยงในการดำเนินการสำหรับช่วงที่ 2 และ 3 ซึ่งปัจจุบันความก้าวหน้าของงานเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้

### 3.2.7 ความเสี่ยงในการจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทต้องใช้เงินลงทุนประมาณ 22,000 ล้านบาท โดยการบริหารความเสี่ยงเรื่องแหล่งเงินทุน บริษัทจะใช้แหล่งเงินทุนภายในจากกระแสเงินสดที่ได้รับการชำระหนี้คืนจาก NECL ประมาณ 6,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจะมาจากแหล่งเงินทุนภายนอก โดยการกู้ยืมจากสถาบันการเงินหรือออกหุ้นกู้ และได้มีการทำสัญญาสินเชื่อเมื่อเดือนมกราคม 2561

## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

### 4.1 ทรัพย์สินหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
1. อาคารและอุปกรณ์	360
2. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	38,449
3. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	719
4. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	25,954
<b>รวม</b>	<b>65,482</b>

ทั้งนี้ รายการทรัพย์สินหลักของบริษัทและบริษัทย่อยตามที่แสดงข้างต้น สามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัท ดังนี้

#### 4.1.1 อาคารและอุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มูลค่าตามบัญชีของอาคารและอุปกรณ์ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
บริษัท	315	เจ้าของ*	ไม่มี
NECL	32	เจ้าของ**	ไม่มี
BMN	13	เจ้าของ	ไม่มี
<b>รวม</b>	<b>360</b>		

หมายเหตุ \* อาคาร ส่วนปรับปรุงและสิ่งปลูกสร้างอื่นบางส่วนเป็นส่วนหนึ่งของระบบทางด่วนขั้นที่ 2 แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่บริษัทได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา บริษัทได้เช่าอาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โดยเป็นสัญญาเช่าปีต่อปี อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท

\*\* NECL ไม่มีที่ดิน อาคารและเครื่องจักร NECL ได้เช่าอาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โดยเป็นสัญญาเช่าปีต่อปี อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท NECL ใช้อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในการควบคุมงานปฏิบัติการ แม้ว่ากรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่ NECL ได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา



#### 4.1.2 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
บริษัท	32,245
NECL	6,204
<b>รวม</b>	<b>38,449</b>

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี และซี	4,674	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี	3,732	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ	23,767	เป็นของ กทพ.	เป็นหลักประกันในการกู้ยืม
ทางพิเศษอุดรรัถยา	6,204	เป็นของ กทพ.	*
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	72		
<b>รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>	<b>38,449</b>		

หมายเหตุ \* NECL ได้นำสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษอุดรรัถยาไปใช้เป็นหลักประกันในการค้ำประกันเงินกู้ยืมจากบริษัท

เนื่องจากสัญญาโครงการทางพิเศษข้างต้นเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer Operate) กรรมสิทธิ์ในทางพิเศษทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของ กทพ. ทั้งนี้ที่บริษัทและ NECL จัดสร้างขึ้น และเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัทและ NECL มีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้น และมีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา โดยสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 และอาจต่ออายุออกไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่จะตกลงกันต่อไป สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540 สัญญาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) กำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 และสามารถต่ออายุได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี สัญญากำหนดให้บริษัทและ NECL เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทาง และค่าใช้จ่ายในการจัดจราจร และการกู้ยืมบนทางพิเศษ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตามสัญญาที่เกี่ยวข้องตลอดอายุสัญญา

#### 4.1.3 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ตามงบการเงินรวมของบริษัท มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
บริษัท	719

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว บริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม บริษัทตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ

#### 4.1.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
บริษัท	25,608
BMN	346
<b>รวม</b>	<b>25,954</b>

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
บริษัท	อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	17,117	เจ้าของ	ไม่มี
บริษัท	อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และอุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี	503	เจ้าของ	ไม่มี
BMN	อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และอุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี	346	เจ้าของ	ไม่มี
บริษัท	ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	7,988	เจ้าของ	ไม่มี
	<b>รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>	<b>25,954</b>		

## 4.2 เงินลงทุนในบริษัทอื่น

### 4.2.1 สรุปมูลค่าเงินลงทุนตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนในบริษัทอื่น ตามงบการเงินรวมของบริษัท มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชี ตามวิธีราคาทุน	สัดส่วน การลงทุน ในแต่ละบริษัท (ร้อยละ)	ทุนชำระแล้ว	ประเภทของ เงินลงทุน	ลักษณะ การประกอบธุรกิจ
1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ	2,604 (2,450) 154	99.99	5,250	บริษัทย่อย	- ดำเนินการก่อสร้างและ บริหารโครงการทางด่วน สายบางปะอิน-ปากเกร็ด
2. บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ	166 (16) 150	65.19	254	บริษัทย่อย	- พัฒนาพื้นที่ร้านค้าในสถานี รถไฟฟ้า และชั้นใต้ดิน อาคารจอดแล้วจร - จัดหาโฆษณาในรูปแบบ ป้ายหรือสื่อโฆษณาใน บริเวณสถานีรถไฟฟ้า และภายในรถไฟฟ้า - ให้บริการและดูแลรักษา อุปกรณ์ระบบสื่อสาร โทรคมนาคมในสถานี รถไฟฟ้า
3. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	6,976	19.45	3,990	บริษัทร่วม	- ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา
4. บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	3,223	19.40	7,370	บริษัทร่วม	- ลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจ ด้านพลังงาน
5. บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	1,655	7.50	22,065	บริษัทอื่น	- ก่อสร้างและดำเนินโครงการ ไฟฟ้าพลังน้ำไชยะบุรี

### 4.2.2 นโยบายการลงทุนและการบริหารงานในบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่อง ใกล้เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนิน  
ธุรกิจของบริษัท เพื่อเสริมสร้างโอกาส และผลตอบแทนระยะยาว เสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัท  
โดยกำหนดให้มีนโยบายการลงทุนดังต่อไปนี้

1. เป็นการลงทุนในโครงการหรือซื้อหุ้นสามัญของบริษัทผู้ดำเนินโครงการในลักษณะการลงทุนระยะยาว
2. สัดส่วนการลงทุนตามสัดส่วนขั้นต่ำที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการ  
ดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน
3. ไม่ลงทุนในโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของสังคม



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทได้มีการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทอื่น ดังนี้

**1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”)**

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 NECL มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL เท่ากับร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

**2) บริษัท แบงคอก เมโทร เนท์เวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)**

บริษัทจัดตั้ง BMN เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 เพื่อประกอบธุรกิจจัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว ในปัจจุบันเปิดดำเนินการไปแล้ว 9 สถานี ได้แก่ สถานีสุขุมวิท สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรม สถานีคลองเตย สถานีลาดพร้าว และสถานีเพชรบุรี รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 BMN มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท โดยบริษัทถือหุ้นอยู่ใน BMN ร้อยละ 65.19 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ BMN ร่วมกับกลุ่มผู้ร่วมทุนรายอื่นๆ ที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในธุรกิจสื่อโฆษณา ธุรกิจการตลาดและอสังหาริมทรัพย์ และเป็นผู้ชำนาญการด้านเทคโนโลยีการสื่อสารโทรคมนาคมถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 34.81

สำหรับนโยบายการลงทุนใน BMN ในอนาคตนั้น บริษัทยังคงมีนโยบายที่จะรักษาสัดส่วนการถือหุ้นใน BMN ในสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นทั้งหมดใน BMN โดยบริษัทจะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในรูปของส่วนแบ่งรายได้และเงินปันผลจากการลงทุนใน BMN ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการควบคุมหรือมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ โดยบริษัทได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน BMN จำนวน 4 คน จากกรรมการทั้งหมด 6 คน

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

บริษัทลงทุนใน TTW ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค ซึ่งสัญญามีอายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 TTW มีการลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานี และรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค สัญญามีอายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 อีกทั้งยังลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและการให้บริการบำบัดน้ำเสีย โดย TTW ถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 68.50 ของทุนจดทะเบียน และลงทุนในธุรกิจพลังงานโดยผ่านการถือหุ้นร้อยละ 25.31 ในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในบริษัทอื่นที่ประกอบธุรกิจด้านพลังงาน ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับจากการลงทุนใน TTW คือ รายได้เงินปันผล

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน TTW โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทถือหุ้นใน TTW ร้อยละ 19.45 ของทุนจดทะเบียน

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

บริษัทได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้ง CKP ซึ่งประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 CKP มีการลงทุนในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด ร้อยละ 56 บริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท บางเขนชัย จำกัด ร้อยละ 100 บริษัท บางปะอินโคเจนเนอเรชั่น จำกัด ร้อยละ 65 และบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 30 ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการใน CKP โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทถือหุ้นใน CKP ร้อยละ 19.40 ของทุนจดทะเบียน

5) บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (“XPCL”)

บริษัทลงทุนใน XPCL ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการออกแบบพัฒนา ก่อสร้าง และดำเนินโครงการไฟฟ้าพลังน้ำ ไชยะบุรี เป็นระยะเวลา 29 ปี นับจากวันจ่ายไฟฟ้าเชิงพาณิชย์ ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุน

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนของบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน XPCL โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทถือหุ้นอยู่ใน XPCL ร้อยละ 7.50 ของทุนจดทะเบียน หุ้นสามัญของ XPCL ที่บริษัทถืออยู่ทั้งหมดได้นำไปเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของ XPCL

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

### 5.1 ข้อพิพาทกับการทวงพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)

บริษัทและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 11 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระดับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง สาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาท มีดังนี้

#### 5.1.1 ข้อพิพาทที่บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 8 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท

1. วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยเป็นเงินจำนวน 3,831.4 ล้านบาท มีสาเหตุมาจากการนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการเริ่มต้นแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่บริษัทตามสัญญา

คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัทเรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งต่อมา กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

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

เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และให้บังคับตามคำร้องของบริษัท

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างศาลปกครองสูงสุดกำหนดนัดวันฟังคำพิพากษา

## 2. ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัท ย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปจากการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ซึ่งถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัท ย่อย คิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1,790 ล้านบาท

คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัท ย่อยเรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่ง กทพ. ได้มีหนังสือถึงบริษัท ย่อยปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2554 บริษัท ย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยมีทุนทรัพย์ที่เรียกร้อง 3,296.7 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลาง ต่อศาลปกครองสูงสุด ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างศาลปกครองสูงสุดกำหนดนัดวันฟังคำพิพากษา

## 3. การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

บริษัท ย่อยยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินจากการที่ กทพ. ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติม รวมเป็นเงิน 209.1 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย)

คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงาน เป็นเงินรวม 382.5 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

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

เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2559 บริษัท ย่อยยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

## 4. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

บริษัท ย่อยยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาคิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท

คณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากชี้ขาดให้ กทพ. ชำระค่าเสียหายตามที่บริษัทเรียกร้องจำนวน 4,368 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2559 กทพ. ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2559 บริษัท ย่อยได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

## 5. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัท ย่อยยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาท

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างคณะอนุญาโตตุลาการจัดทำคำชี้ขาด



6. การปรับเปลี่ยนอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทาง ปี 2551 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงิน 9,091.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการดำเนินการสอบสวนพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

7. การปรับเปลี่ยนอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทาง ปี 2551 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา พร้อมดอกเบี้ยจำนวน ถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 รวมเป็นเงิน 4,062.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการดำเนินการสอบสวนพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

8. การปรับเปลี่ยนอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับค่าผ่านทาง ปี 2546 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 908.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการดำเนินการสอบสวนพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

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

1. ค่าใช้จ่ายทางเข้า - ออก และแก้ปัญหาข้อร้องเรียน

กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทชดใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดทำทางเข้า-ออกของผู้ร้องเรียน และค่าจัดทำที่รองรับน้ำฝนจากฟรีโพล์ รวมเป็นเงิน 0.4 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้ชี้ขาดว่า กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายดังกล่าว

เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ เฉพาะส่วนที่คณะอนุญาโตตุลาการรับข้อพิพาทมูลกรณีที่ 2 กรณีจัดทำที่รองรับน้ำฝนไว้พิจารณา เนื่องจาก กทพ. ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทหลังมูลกรณีพิพาทขาดอายุความ

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 บริษัทได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

2. การก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2

กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทย่อยดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2 ตามเงื่อนไขของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ข้อ 8.5 ก. ให้แล้วเสร็จ และให้บริษัทย่อยชดใช้เงินจำนวน 1,587.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ตามสัญญาระบุว่าแม้ครบเงื่อนไขตามสัญญาให้เริ่มก่อสร้างแต่หาก กทพ. ผิดสัญญาจนเป็นเหตุให้บริษัทย่อยได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างร้ายแรง บริษัทย่อยยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง ซึ่ง กทพ. ผิดสัญญาเรื่องทางแข่งขันและการปรับอัตราค่าผ่านทาง บริษัทย่อยจึงได้รับสิทธิยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง และ กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าปรับ

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการดำเนินการสอบสวนพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

3. ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน)

กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน) จำนวน 1.1 ล้านบาท ซึ่งบริษัทย่อยเห็นว่าค่าใช้จ่ายที่ กทพ. เรียกมานั้น ไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทย่อยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการดำเนินการสอบสวนพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

เนื่องจากข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณา บริษัทและบริษัทย่อยจึงยังมีได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

### 6.1 ข้อมูลทั่วไป

#### (1) ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

##### บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

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

##### ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

##### โทรศัพท์

0 2641 4611 และ 0 2354 2000

##### โทรสาร

0 2641 4610 และ 0 2354 2040

##### เว็บไซต์

www.bemplc.co.th

##### ที่ตั้งสำนักงานสาขา (1)

238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

##### โทรศัพท์

0 2641 4611

##### โทรสาร

0 2641 4610

##### ที่ตั้งสำนักงานสาขา (2)

189 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

##### ที่ตั้งสำนักงานสาขา (3)

189/1 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

##### ที่ตั้งสำนักงานสาขา (4)

189/2 ถนนพระรามเก้า แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

##### โทรศัพท์

0 2354 2000

##### โทรสาร

0 2354 2040

#### (2) นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

##### บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (เรียกชื่อย่อว่า “NECL”)

##### ประกอบธุรกิจ

ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา

##### ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

##### ทุนจดทะเบียน

6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท

##### สัดส่วนการถือหุ้น

ร้อยละ 99.99

##### โทรศัพท์

0 2641 4647

##### โทรสาร

0 2641 4646

##### บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัท แบริ่งคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (เรียกชื่อย่อว่า “BMN”)

##### ประกอบธุรกิจ

1. ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจร สถานีลาดพร้าว
2. จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และภายในขบวนรถไฟฟ้า MRT
3. ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT

##### ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

832 ถนนสุทธิสาร แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

##### ทุนจดทะเบียน

254 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 254 ล้านบาท

##### สัดส่วนการถือหุ้น

ร้อยละ 65.19

##### โทรศัพท์

0 2690 8200

##### โทรสาร

0 2690 8212

##### เว็บไซต์

www.bmn-mrt.com

**บริษัทที่ออกหลักทรัพย์**  
ประกอบธุรกิจ

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

ทุนจดทะเบียน  
สัดส่วนการถือหุ้น

โทรศัพท์

โทรสาร

เว็บไซต์

**บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า “TTW”)**

ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค  
และลงทุนในบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น

30/130 หมู่ที่ 12 ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ตำบลไร่ขิง

อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม 73210

3,990 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,990 ล้านบาท

ร้อยละ 19.45

0 2811 7526

0 2420 6064

www.ttwplc.com

**บริษัทที่ออกหลักทรัพย์**  
ประกอบธุรกิจ

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

ทุนจดทะเบียน  
สัดส่วนการถือหุ้น

โทรศัพท์

โทรสาร

เว็บไซต์

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

ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิต  
และจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ

587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุขุมวิทวินิจัย แขวงดินแดง

เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

9,240 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,370 ล้านบาท

ร้อยละ 19.40

0 2691 9720

0 2691 9723

www.ckpower.co.th

(3) **บุคคลอ้างอิง**  
**นายทะเบียนหลักทรัพย์**

**บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด**

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2009 9382

โทรสาร : 0 2009 9476

**ผู้สอบบัญชี**

**บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด**

193/136-137 อาคารเลคซันดา ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ ชั้น 33

ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 0 2264 0777

โทรสาร : 0 2264 0789

**ที่ปรึกษากฎหมาย**

**เดอะลีสท์ กรุ๊ป**

อาคารอับดุลราฮิม ชั้น 9

เลขที่ 990 ถนนพระราม 4 แขวงสีลม

เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์ : 0 2636 1111

โทรสาร : 0 2636 0000

**ที่ปรึกษาทางการเงิน**

**บริษัท แอดไวเซอร์ พลัส จำกัด**

1550 อาคารธณภูมิ ชั้น 10

ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 0 2652 7858-64

โทรสาร : 0 2652 7867



## นายทะเบียนหุ้นกู้

### ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

1060 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่  
แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0 2544 3924  
โทรสาร : 0 2937 7783

### ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

977/2 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน  
เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์ : 0 2298 0831  
โทรสาร : 0 2298 0835

## สถาบันการเงินที่ติดต่อประจำ

### ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

35 ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตยเหนือ  
เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110  
โทรศัพท์ : 0 2208 4631-9  
โทรสาร : 0 2256 8619

### ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

9 ถนนรัชดาภิเษก แขวงจตุจักร  
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900  
โทรศัพท์ : 0 2256 2323

### ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมทอง  
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900  
โทรศัพท์ : 0 2299 2511-2  
โทรสาร : 0 2299 2752

## 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

สรุปสาระสำคัญของสัญญาในธุรกิจของบริษัท

### 6.2.1 ธุรกิจทางพิเศษ

#### 6.2.1.1 สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2

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

#### 6.2.1.2 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี)

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

#### 6.2.1.3 สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้างบริหารจัดการให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

วันที่ทำสัญญา	15 กันยายน 2555 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
คู่สัญญา	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)
สรุปสาระสำคัญ	บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการออกแบบ ก่อสร้าง และบริหารทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งมีสายทางเริ่มต้นที่ถนนกาญจนาภิเษก และเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช บริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 รวมระยะทางทั้งสิ้น 16.7 กิโลเมตร ระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 15 ธันวาคม 2555 ถึงวันที่ 14 ธันวาคม 2585 โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 บริษัทได้ลงนามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมกับ กทพ. เพื่อการก่อสร้างทางเชื่อมต่อเพิ่มเติมจากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อเชื่อมโยงไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) โดยมีระยะเวลาดำเนินการออกแบบและก่อสร้างไม่เกิน 18 เดือน

#### 6.2.1.4 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

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

## 6.2.2 ธุรกิจระบบราง

### 6.2.2.1 สัญญาสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้าผ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

วันที่ทำสัญญา	1 สิงหาคม 2543
คู่สัญญา	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)
สรุปสาระสำคัญ	บริษัทมีหน้าที่ในการออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบและใช้งานอุปกรณ์งานระบบ รวมถึงดำเนินการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าตลอดระยะเวลาสัมปทานรถไฟฟ้าผ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ระยะทางรวม 20 กิโลเมตร จำนวน 18 สถานี โดยบริษัทมีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ใดๆ และ/หรือทั้งหมดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการและธุรกิจให้บริการสื่อสาร โทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า และตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 สัญญาสัมปทานฉบับนี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

### 6.2.2.2 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

วันที่ทำสัญญา	31 มีนาคม 2560
คู่สัญญา	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายโดยให้เป็นการเดินทางแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และบริษัทมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ตลอดอายุสัมปทานโดยบริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ผลประโยชน์แก่ รฟม. ตามที่ได้ตกลงกันในสัญญาระยะเวลา 33 ปี นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed : NTP) โดยแบ่งออกเป็น</p> <p><u>ระยะที่ 1</u> : การจัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และทดลองเดินรถไฟฟ้า โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 36 เดือนนับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน</p> <p><u>ระยะที่ 2</u> : การดำเนินการและบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เริ่มการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน</p> <p>โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย มีแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ที่สถานีบางซื่อและสถานีหัวลำโพง แบ่งเป็น 2 ช่วง ระยะทางรวม 27 กิโลเมตร คือ ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ</p>



6.2.2.3 สัญญาสัมปทานโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีม่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

วันที่ทำสัญญา	4 กันยายน 2556
คู่สัญญา	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)
สรุปสาระสำคัญ	สัญญานี้เป็นสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษามีระยะเวลาสัมปทานทั้งสิ้น 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556 จนถึงวันที่ 3 กันยายน 2586 โดยเป็นสัญญาในรูปแบบ PPP Gross Cost หรือเป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยภาครัฐเป็นผู้ลงทุนงานโยธา และให้เอกชนลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารวมทั้งบริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในสัญญา โดย รฟม.เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 6 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงตลอดอายุสัมปทาน

6.2.2.4 สัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและอุปกรณ์ส่วนเพิ่มสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

วันที่ทำสัญญา	7 กันยายน 2560
คู่สัญญา	บริษัท ซีเมนส์ (ประเทศไทย) จำกัด (“ซีเมนส์”)
สรุปสาระสำคัญ	ซีเมนส์มีหน้าที่ซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ (M&E Equipment) และอุปกรณ์ส่วนเพิ่ม (Additional Equipment) จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์อะไหล่ที่จำเป็นสำหรับงานระบบ วางแผนการตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การจัดเก็บและการจัดซื้ออุปกรณ์อะไหล่ จัดหาบุคลากรที่จำเป็น เพื่อประจำอยู่ในหน่วยงานซ่อมบำรุงของบริษัท และจัดเก็บและมอบอุปกรณ์อะไหล่ที่เพียงพอต่อการดำเนินงานภายในระยะเวลา 1 ปีให้กับบริษัท เมื่อสิ้นสุดสัญญาซ่อมบำรุงรักษาแล้วโดยสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนธันวาคม 2572

6.2.2.5 สัญญาว่าจ้างผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา และไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)

วันที่ทำสัญญา	17 พฤศจิกายน 2558 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
คู่สัญญา	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ.ช.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>บมจ.ช.การช่าง มีหน้าที่หลักตามสัญญา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา รวมถึงสถานี ทางวิ่งยกระดับ และศูนย์ซ่อมบำรุง ซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลภายในสถานี ทางวิ่งยกระดับ และศูนย์ซ่อมบำรุง ซ่อมบำรุงรักษาลิฟต์และ บันไดเลื่อนภายในสถานี และศูนย์ซ่อมบำรุง จัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากร สำหรับงานซ่อมบำรุง โดยจะให้บริการซ่อมบำรุงรักษาดังกล่าวเป็นระยะเวลา 8 ปี สิ้นสุดในเดือนตุลาคม 2566 โดยมีมูลค่างานตามสัญญาจำนวนไม่เกิน 1,520 ล้านบาท</li> <li>• ซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าและเครื่องกลที่สถานีเตาปูน-สถานีบางซื่อ มูลค่างานตามสัญญาจำนวน 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปี โดยสัญญาจะสิ้นสุดในเดือนตุลาคม 2566</li> </ul>

6.2.2.6 สัญญาว่าจ้างผู้ปฏิบัติงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สถานีหัวลำโพง- สถานีบางซื่อ)

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

6.2.2.7 สัญญาว่าจ้างผู้บริหารโครงการ รวมถึงเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

วันที่ทำสัญญา	20 มิถุนายน 2560
คู่สัญญา	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ.ช.การช่าง”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>บมจ.ช.การช่าง มีหน้าที่หลักตามสัญญา ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ออกแบบ จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง ขบวนรถไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบ SCADA ระบบสื่อสาร ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบประตูกันขานชานชาลา และอุปกรณ์สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุง เป็นต้น</li> <li>• เชื่อมต่อระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วง สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน รวมถึงทดลองเดินรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน</li> <li>• ตรวจสอบ ทดลองเดินรถ และเปิดดำเนินการให้บริการอุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ร่วมกับบริษัท</li> </ul> <p>ทั้งนี้ บมจ. ช.การช่าง จะเป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งบริษัทได้ลงนามกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ลงวันที่ 31 มีนาคม 2560 ในวงเงิน 19,643 ล้านบาท</p>

## 6.2.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

### 6.2.3.1 สัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์กับบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด

วันที่ทำสัญญา	11 มีนาคม 2548 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
คู่สัญญา	บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)
สรุปสาระสำคัญ	<p>BMN มีสิทธิในการเข้าดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• สิทธิดำเนินการพัฒนาพื้นที่ในสถานีรถไฟฟ้า จำนวน 11 สถานี ตลอดจนพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจร สถานีลาดพร้าว</li><li>• สิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพื่อรับจัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ เช่น รูปแบบสติ๊กเกอร์ รูปแบบป้ายกล่องไฟขนาดต่างๆ รูปแบบป้ายในอุโมงค์ (Platform Billboard) บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินและภายในขบวนรถไฟฟ้าใต้ดิน</li><li>• สิทธิในการจัดให้มีการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินและขบวนรถไฟฟ้าใต้ดิน รวมทั้งการให้บริการระบบ IRDN (Integrated Radiating Distributed Network) เพื่อรองรับการให้บริการติดต่อสื่อสารของระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่ทุกระบบ รวมถึงระบบบริการโทรคมนาคมอื่นๆ ทุกรูปแบบในอนาคต</li><li>• สิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) ที่ติดตั้งในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า</li></ul>

## 7. ข้อมูลหลักทรัพ์และผู้ถือหุ้น

### 7.1 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

- 7.1.1 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 15,285 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท เรียกชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท
- 7.1.2 ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2560 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depository Receipt หรือ NVDR จำนวน 985,977,726 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 6.45 ของจำนวนหุ้นบริษัททั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าวมีสิทธิในการรับเงินปันผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับจากบริษัท แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย [www.set.or.th/nvdr](http://www.set.or.th/nvdr)



## 7.2 ผู้ถือหุ้น

### 7.2.1 รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 8 กันยายน 2560 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้าย มีดังนี้

ลำดับที่	รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1.	กลุ่ม ช.การช่าง <sup>(1)</sup>	4,718,781,781	30.87
2.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,256,259,584	8.22
3.	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,047,025,175	6.85
4.	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	794,559,521	5.20
5.	นายวิชัย วชิรพงศ์	379,545,048	2.48
6.	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	323,453,209	2.12
7.	สำนักงานประกันสังคม	260,453,600	1.70
8.	นายมิน เขียววรรณ	200,000,000	1.31
9.	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	167,604,034	1.10
10.	นางวลัยพร สมภักดี	159,832,189	1.05
11.	CHASE NOMINEES LIMITED	145,170,998	0.95
12.	UOB KAY HIAN (HONG KONG) LIMITED - Client Account	140,533,500	0.92
13.	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	133,044,004	0.87
14.	GIC PRIVATE LIMITED	94,182,254	0.62
15.	นายภาวิธ จิรทรัพย์ไพศาล	80,000,000	0.52
	ยอดรวม	9,900,444,897	64.78
	อื่นๆ	5,384,555,103	35.22
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>15,285,000,000</b>	<b>100.00</b>

หมายเหตุ : ข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเปิดเผยไว้ในเว็บไซต์ [www.set.or.th](http://www.set.or.th) สำหรับผู้ถือหุ้นที่มีสัดส่วนการถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 0.5 ขึ้นไป

(1) กลุ่ม ช.การช่าง ถือหุ้นในบริษัทร้อยละ 30.87 ของทุนชำระแล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่ม ช.การช่าง	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) <sup>(2)</sup>	4,582,121,829	29.98
2. บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด <sup>(3)</sup>	136,659,952	0.89

(2) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ.ช.การช่าง”) ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทั่วไป และมีกลุ่มตรีวิศวะเวทีย ถือหุ้นร้อยละ 34.38 ของทุนชำระแล้ว (ข้อมูล ณ วันที่ 29 กันยายน 2560) โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มตรีวิศวะเวทีย	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด <sup>(4)</sup>	293,012,365	17.30
2. บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด <sup>(5)</sup>	171,396,530	10.12
3. บริษัท ซีเค.ออฟฟิศ ทาวเวอร์ จำกัด <sup>(6)</sup>	86,048,212	5.08
4. นายปลิว ตรีวิศวะเวทีย	13,631,497	0.80
5. นางสาวเกษม ตรีวิศวะเวทีย	5,061,142	0.30
6. นางปราณี ทองกิตติกุล	4,464,342	0.26
7. นายณัฐวุฒิ ตรีวิศวะเวทีย	2,405,785	0.14

กลุ่มตราหนี้		จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
8. นางสาวสุภามาส ตริวิศวเวทย์	ตราหนี้	1,700,000	0.10
9. นายสิทธิเดช ตริวิศวเวทย์	ตราหนี้	1,550,000	0.09
10. นายภูวนศวรรค์ ตริวิศวเวทย์	ตราหนี้	1,023,255	0.06
11. นางสาวสรวรรยา ตริวิศวเวทย์	ตราหนี้	835,225	0.05
12. นางกรกช ตริวิศวเวทย์	ตราหนี้	680,250	0.04
13. นางสาวสุนันท์ ตริวิศวเวทย์	ตราหนี้	269,100	0.02
14. นายประเสริฐ ตริวิศวเวทย์	ตราหนี้	154,285	0.01
15. นายกำธร ตริวิศวเวทย์	ตราหนี้	102,775	0.01

ผู้ถือหุ้นสามารถดูข้อมูลรายละเอียดเพิ่มเติมของ บมจ.ช.การช่าง ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ได้จาก Website ของสำนักงาน ก.ล.ต. ([www.sec.or.th](http://www.sec.or.th)) หรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ([www.set.or.th](http://www.set.or.th))

- (3) บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทุกชนิด มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 1,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บมจ. ช.การช่างถือหุ้นจำนวน 549,996 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 55
- (4) บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ประกอบธุรกิจบริษัทลงทุน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 9,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ กลุ่มตระกูลตริวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 8,378,787 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 93.10
- (5) บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด ประกอบธุรกิจลงทุน และที่ปรึกษา มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 8,400,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 2,100,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตริวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 5,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 62.5
- (6) บริษัท ซีเค.ออฟฟิศ ทาวเวอร์ จำกัด ประกอบธุรกิจให้เช่าและบริการพื้นที่อาคารสำนักงาน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 3,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 750,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตริวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 2,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 75

## 7.2.2 สัดส่วนของหุ้น Free Float ของบริษัท

แบบแสดงรายการการกระจายการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นสามัญที่เข้าข่ายเป็น Strategic Shareholders ณ วันที่ 9 มีนาคม 2560 ตามที่บริษัทนำเสนอต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ปรากฏสัดส่วนผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อย (Non-Strategic shareholders) ร้อยละ 53.99 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด

## 7.3 การออกหลักทรัพย์อื่น

### 7.3.1 เงินกู้ยืมระยะยาว

ในปี 2560 บริษัทได้ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 3,150 ล้านบาท และ NECL ได้เข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว กับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง วงเงิน 5,700 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยลอยตัวอ้างอิงกับอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน และได้มีการเบิกใช้เงินกู้ในระหว่างปี จำนวน 500 ล้านบาท ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อยมีเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 16,434 ล้านบาท

### 7.3.2 หุ้นกู้

ในปี 2560 บริษัทได้ออกหุ้นกู้ มูลค่ารวม 5,000 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับลงทุนโครงการและเป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีหุ้นกู้ที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอน รายละเอียดดังนี้

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

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 ชุดที่ 4	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2559 ชุดที่ 5	หุ้นกู้ ครั้งที่ 2/2559
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM266A	BEM286A	BEM286B
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	3,335 ล้านบาท	2,750 ล้านบาท	500 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	3,335,000 หน่วย	2,750,000 หน่วย	500,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	3.30%	3.61%	3.61%
อายุหุ้นกู้	10 ปี	12 ปี	11.9 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2559	11 สิงหาคม 2559
วันครบกำหนดไถ่ถอน	24 มิถุนายน 2569	24 มิถุนายน 2571	24 มิถุนายน 2571
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-		
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้		
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A



หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2559 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2559 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 3/2559 ชุดที่ 3
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM200A	BEM250A	BEM270A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	2,500 ล้านบาท	2,500 ล้านบาท	3,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	2,500,000 หน่วย	2,500,000 หน่วย	3,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.62%	3.78%	3.95%
อายุหุ้นกู้	4 ปี	9 ปี	11 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2559
วันครบกำหนดไถ่ถอน	21 ตุลาคม 2563	21 ตุลาคม 2568	21 ตุลาคม 2570
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-		
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้		
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2560 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2560 ชุดที่ 2
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM229A	BEM249A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	2,000 ล้านบาท	3,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	2,000,000 หน่วย	3,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.65 %	3.10 %
อายุหุ้นกู้	5 ปี	7 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	7 กันยายน 2560	7 กันยายน 2560
วันครบกำหนดไถ่ถอน	7 กันยายน 2565	7 กันยายน 2567
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารกรุงไทย	ธนาคารกรุงไทย
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-	
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A

## 7.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้างและการผูกพันทางการเงิน การลงทุน ตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

โดยคณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่า บริษัทมีกำไรและกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

การจ่ายเงินปันผลของบริษัทในปีที่ผ่านมา มีดังนี้

การจ่ายเงินปันผล จากการดำเนินงาน	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	จ่ายเงินปันผล หุ้นละ (บาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)		% เงินปันผลต่อกำไรสุทธิ	
			เฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม	เฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม
ปี 2559						
- งวดครึ่งปีแรก	764	0.05	1,218	1,206	62.50%	63.29%
- งวดครึ่งปีหลัง	917	0.06	1,345	1,400	68.18%	65.22%
รวมปี 2559	1,681	0.11	2,563	2,606	65.48%	64.71%
ปี 2560						
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,442	1,425	63.83%	64.52%
- งวดครึ่งปีหลัง <sup>(1)</sup>	1,070	0.07	1,533	1,698	70.00%	63.06%
รวมปี 2560	1,987	0.13	2,975	3,123	66.67%	63.73%

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ในวันที่ 20 เมษายน 2561

## 7.5 นโยบายการจ่ายปันผลของบริษัทย่อย

บริษัทย่อย คือ NECL และ BMN ไม่ได้กำหนดนโยบายการจ่ายเงินปันผล นอกเหนือจากที่กำหนดในข้อบังคับ ซึ่งกำหนดให้บริษัทย่อยต้องจัดสรรทุนสำรองทุกครั้งที่มีการจ่ายเงินปันผล อย่างน้อยหนึ่งในสี่สิบของกำไรจากรายงานกำไรสุทธิของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการอาจจะจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เป็นคราวๆ ไป เมื่อปรากฏแก่คณะกรรมการว่า บริษัทย่อยมีกำไรสมควรพอที่จะทำเช่นนั้น และหากบริษัทย่อยขาดทุน ห้ามมิให้มีการประกาศจ่ายเงินปันผลจนกว่าบริษัทย่อยจะได้แก้ไขให้หายขาดทุน

## 8. โครงสร้างการจัดการ

บริษัทได้กำหนดและทบทวนโครงสร้างการจัดการของบริษัท โดยตระหนักถึงบทบาทและหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ยังกำหนดให้คณะกรรมการมีหน้าที่ดูแลให้กรรมการทุกคนและผู้บริหารปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบระมัดระวัง (duty of care) และซื่อสัตย์สุจริตต่อองค์กร (duty of loyalty) และดูแลให้การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งปัจจุบันประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

โครงสร้างคณะกรรมการ บริษัทได้พิจารณาถึงขนาด องค์ประกอบ สัดส่วนกรรมการอิสระ ทักษะ ประสบการณ์ การศึกษา ความสามารถและคุณลักษณะเฉพาะด้าน ตลอดจนเพศและอายุที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการนำพาองค์กรสู่ วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้ ซึ่งประกอบด้วย บุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 17 คน กล่าวคือ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 6 คน ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่า คณะกรรมการโดยรวมมีคุณสมบัติที่เหมาะสม สามารถเข้าใจ และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียได้ รวมถึงเพื่อให้คณะกรรมการสามารถดำเนินงานเอื้อต่อการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจอย่างอิสระ

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ และผู้บริหารมีดังนี้

### 8.1 คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาต่างๆ ของธุรกิจ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีกรรมการจำนวน 16 คน

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/ จำนวนครั้งที่จัดประชุม คณะกรรมการบริษัท
1	ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ	7/7
2	นายปลิว ตริวิศเวทย์	รองประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7
3	นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	7/7
4	พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	5/7
5	พลเอกสำเภา ชูศรี	ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	7/7
6	ดร. อรรถนพ ตันละมัย	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	6/7
7	นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	7/7
8	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7



ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/ จำนวนครั้งที่จัดประชุม คณะกรรมการบริษัท
9	ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	2/7
10	นายพงษ์สฤณี ดันติสุขนิษฐ์กุล	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7
11	นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	7/7
12	นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	6/7
13	นายยุทธนา หิมากรอุณ	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	6/7
14	นายประสิทธิ์ เดชศิริ <sup>(1)</sup>	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	1/1
15	ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	6/7
16	นางพเยาว์ มรัตนะพร	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7

หมายเหตุ : รายละเอียดกรรมการบริษัท ปรากฏในหน้า 202 ถึง 207

<sup>(1)</sup> นายประสิทธิ์ เดชศิริ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560 แทนนายดำรง ปานข้า ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2560

#### กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

บริษัทได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 5 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายพงษ์สฤณี ดันติสุขนิษฐ์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มรัตนะพร โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

#### กรรมการอิสระ

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอิสระ 6 คน ซึ่งเกินกว่าหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมดของบริษัท โดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติกรรมการอิสระให้สอดคล้องกับประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้รายละเอียดคุณสมบัติของกรรมการอิสระมีดังนี้

#### คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ทั้งนี้ ให้รวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับแต่งตั้ง ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็น ผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นที่ตนเองเดียวกัน ซึ่งเป็นผล ให้บริษัทหรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือ ตั้งแต่ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าว ให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณ มูลค่าของรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมี ลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มี อำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็น ผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็น หุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้น ที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

## 8.2 ผู้บริหาร

### 8.2.1 รายชื่อผู้บริหาร

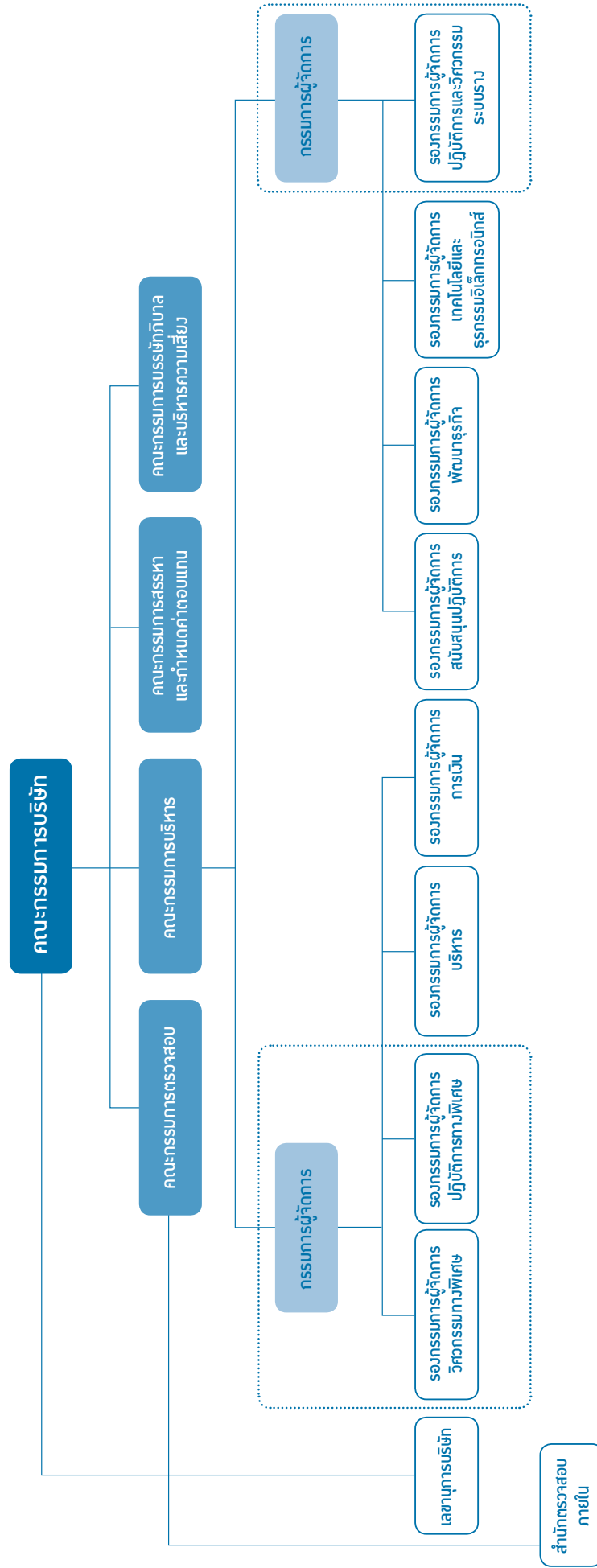
ผู้บริหารตามโครงสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีจำนวน 9 คน (ประวัติผู้บริหารปรากฏในหน้า 207 ถึง 208)

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1.	ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการผู้จัดการ
2.	นางพเยาว์ มริตตะนระพร	กรรมการผู้จัดการ
3.	นายสงวน คุณาธินันท์	รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ
4.	นางสุดฤทัย พรหมมาต	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ
5.	นายภาคภูมิ ทวีวิทยะวัฒน์	รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร
6.	นางสาวปาหนัน ไตรสุวรรณถาวร	รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน
7.	นายวิฑูรย์ หทัยรัตน	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง
8.	นายอัลวิน จี	รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ
9.	ดร.วิเศษ เตชะงาม <sup>(1)</sup>	รองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560

## 8.2.2 โครงสร้างการบริหารจัดการของบริษัท

ผังบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)





### 8.2.3 โครงสร้างกรรมการของบริษัทย่อย

#### 1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 6 คน ดังนี้

1.	นายปลิว	ตรีวิศเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท
2.	นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
3.	นายพงษ์สิทธิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริษัท
4.	ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
5.	นายประสิทธิ์	เดชศิริ <sup>(1)</sup>	กรรมการบริษัท
6.	นางพเยาว์	มริตตะนพร	กรรมการบริษัท

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2560 แทนนายวิชาญ เอกรินทร์กุล ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2560

#### กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 5 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายพงษ์สิทธิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตะนพร โดยกรรมการสองในห้าคนลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

#### 2) บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 6 คน ดังนี้

1.	นายพงษ์สิทธิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	ประธานกรรมการบริษัท
2.	ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
3.	นายวิฑูรย์	หทัยรัตนา	กรรมการบริษัท
4.	นางทิพย์สุดา	ยัมวิไล	กรรมการบริษัท
5.	นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	กรรมการบริษัท
6.	นายณัฐวุฒิ	ตรีวิศเวทย์	กรรมการบริษัท

#### กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 6 คน โดยนายพงษ์สิทธิ์ ตันติสุวณิชย์กุล หรือ ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ หรือ นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา หรือนางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร คนใดคนหนึ่งลงลายมือชื่อร่วมกับนางทิพย์สุดา ยัมวิไล หรือนายณัฐวุฒิ ตรีวิศเวทย์ คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

### 8.3 เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อแต่งตั้งเป็นเลขานุการบริษัท โดยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนายภาคภูมิ ทวีวิทยธัมม์ ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชี กฎหมาย และงานตรวจสอบ รวมทั้งมีความเข้าใจกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่บังคับใช้กับบริษัทจดทะเบียนเป็นอย่างดี ให้ดำรงตำแหน่งเลขานุการบริษัท (รายละเอียดประวัติปรากฏในหน้า 207 ลำดับที่ 19) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. ให้คำแนะนำแก่กรรมการเกี่ยวกับข้อกฎหมาย กฎเกณฑ์ และระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. จัดให้มีการปฐมนิเทศ ตลอดจนให้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่แก่กรรมการปัจจุบัน และกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่
3. ดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับบริษัท ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. จัดการประชุมตามที่กฎหมายและข้อบังคับกำหนด จัดทำและเก็บรักษารายงานการประชุม รวมถึงประสานงานให้มีการปฏิบัติตามมติคณะกรรมการหรือมติผู้ถือหุ้นอย่างมีประสิทธิภาพ
5. จัดทำและเก็บรักษาเอกสาร ดังต่อไปนี้
  - ก) ทะเบียนกรรมการ
  - ข) หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ รายงานการประชุมคณะกรรมการ และรายงานประจำปีของบริษัท
  - ค) หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น
6. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสีย ที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร
7. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศต่อหน่วยงานที่กำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
8. ติดต่อและสื่อสารกับผู้ถือหุ้น และหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ถือหุ้นสามารถสอบถามหรือขอข้อมูลต่างๆ ที่ต้องการทราบ โดยติดต่อสอบถามได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 0 2641 4611 หรือส่งคำถามผ่านทาง email ที่ companysecretary@bemplc.co.th
9. ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ และให้ข้อมูลที่จำเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่
10. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด
11. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

#### 8.4 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร โดยพิจารณาให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสม ตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าตอบแทน คือ

##### คำตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

1. มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน เช่น การเป็นประธานกรรมการ ประธานคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆ และการเป็นสมาชิกของคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มตามตำแหน่ง
2. ค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการอยู่ในระดับที่เหมาะสม และสามารถจูงใจ รวมทั้งรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อนำพาองค์กรให้ไปสู่เป้าหมายทั้งระยะสั้น และระยะยาว
3. องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ
4. มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากันก่อนจะจ่ายค่าตอบแทนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมแข่งขันได้ และอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันซึ่งเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการและกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินธุรกิจของบริษัท

##### คำตอบแทนผู้บริหาร

การพิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคนด้วยระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS)

ในปี 2560 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

- (1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน
  - (1.1) ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทในปี 2560 เป็นเงิน 36,529,182 บาท ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 37,250,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2559 ไม่เกิน 19,250,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2560 ไม่เกิน 18,000,000 บาท

- (1.2) ในปี 2560 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนประกอบด้วย เงินเดือน และโบนัสให้กับผู้บริหารระดับตั้งแต่กรรมการผู้จัดการลงไปถึงผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้จัดการจำนวน 9 คน รวมทั้งสิ้น 83,304,700 บาท
- (1.3) ในปี 2560 NECL ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ NECL ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทน รายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมเป็นเงินจำนวน 3,129,368 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 4,250,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2559 ไม่เกิน 1,400,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2560 ไม่เกิน 2,850,000 บาท
- (1.4) ในปี 2560 BMN ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ BMN ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี และ เบี้ยประชุม รวมเป็นเงินจำนวน 726,000 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2560 ไม่เกิน 876,000 บาท

(2) ค่าตอบแทนอื่น

(2.1) ค่าตอบแทนอื่นของกรรมการ

- ไม่มี -

(2.2) ค่าตอบแทนอื่นของผู้บริหาร

บริษัทได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาว เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานบริษัทหรือเมื่อเกษียณอายุ โดยผู้บริหารจ่ายเงินสะสมในอัตราส่วนร้อยละ 5-10 ของเงินเดือนตามอายุงาน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราเดียวกันเข้าเป็นเงินกองทุน โดยในปี 2560 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหาร 9 คน จำนวน 4,589,340 บาท

ทั้งนี้อัตราเงินสมทบของบริษัทเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ซึ่งพิจารณาตามความสามารถในการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของบริษัทเป็นสำคัญ

## 8.5 บุคลากร

### 8.5.1 จำนวนพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีจำนวนพนักงานทั้งหมด 3,233 คน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ธุรกิจทางพิเศษมีพนักงานทั้งหมดจำนวน 1,034 คน ประกอบด้วยบุคลากร ใน 2 สายงานหลัก ได้แก่ สายงานปฏิบัติการ และสายงานวิศวกรรม คิดเป็นร้อยละ 79.6 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน คือ สายงานบริหาร สายงานการเงิน และสายงานกำกับดูแล คิดเป็นร้อยละ 20.4 ของพนักงานทั้งหมด

ธุรกิจระบบรางมีพนักงานทั้งหมดจำนวน 2,199 คน ประกอบด้วย บุคลากรในสายงานหลัก ได้แก่ งานพัฒนาและบริหารโครงการ งานวิศวกรรมและซ่อมบำรุง งานปฏิบัติการเดินรถ งานกลยุทธ์ คิดเป็นร้อยละ 86.0 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน ได้แก่ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ งานพัฒนาธุรกิจ งานทรัพยากรบุคคล งานธุรการ งานความปลอดภัยและคุณภาพ ส่วนกฎหมายและกำกับการปฏิบัติงาน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ของพนักงานทั้งหมด

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีพนักงานในแต่ละสายงานหลัก (ไม่รวมผู้บริหาร) ดังนี้

สายงานหลัก	จำนวนพนักงาน (คน)
1. สายงานหลัก	2,705
2. สายงานสนับสนุน	528
<b>รวม</b>	<b>3,233</b>

NECL ไม่มีการจ้างผู้บริหารและพนักงานประจำ แต่ประกอบธุรกิจบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาโดยจ้างให้ BEM เป็นผู้ดำเนินการภายใต้สัญญาบริการ



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 BMN มีพนักงานในแต่ละฝ่ายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) ดังนี้

ฝ่าย	จำนวนพนักงาน (คน)
ฝ่ายการตลาดและพัฒนาธุรกิจ	49
ฝ่ายบัญชีการเงินและบริหาร	24
ฝ่ายปฏิบัติการ	54
<b>รวม</b>	<b>127</b>

การเปลี่ยนแปลงจำนวนพนักงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

- ไม่มี -

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

- ไม่มี -

### 8.5.2 นโยบายการพัฒนาบุคลากร

บริษัทมุ่งเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน มีพันธกิจทางสังคมในการส่งเสริมการบริการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัย โดยดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน

ปัจจุบันบริษัทต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทสามารถที่จะเป็น “เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” บริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมและความสามารถที่จะไม่เพียงแต่สร้างมูลค่าต่อบริษัทเท่านั้นแต่จะขยายไปสู่สังคมในวงกว้างอีกด้วย

บุคลากรเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนธุรกิจให้มีความก้าวหน้าและยั่งยืน บริษัทจึงได้มีการกำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงานไว้ในจรรยาบรรณของบริษัทอย่างชัดเจน โดยบริษัทมุ่งมั่นที่จะพัฒนาประสิทธิภาพของพนักงานเพื่อคุณภาพงานตลอดจนคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผ่านการปลูกฝังแนวคิดและค่านิยมเกี่ยวกับนโยบายคุณภาพ ซึ่งประกอบด้วย การพัฒนาบุคลากร การทำงานเป็นทีม การสร้างคุณภาพ สิ่งแวดล้อมในการทำงาน และความรับผิดชอบต่อผู้บริหารและพนักงาน รวมถึงการกำหนดนโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัยอย่างชัดเจน ควบคู่ไปกับการจัดให้มีสภาพแวดล้อมและสุขอนามัยในสถานประกอบการให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของบุคลากรและของบริษัท

บริษัทเชื่อมั่นว่าพนักงานที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการนำพาองค์กรสู่ความเจริญเติบโตและความสำเร็จที่ยั่งยืน จึงได้มีการกำหนดนโยบายการพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน ดังนี้

1. บริษัทมีนโยบายด้านการสรรหา พัฒนา และรักษามูลค่าของบุคลากรของบริษัท ด้วยการให้ค่าตอบแทนในรูปของเงินเดือน สวัสดิการและผลตอบแทนอื่นๆ ในเกณฑ์ที่สามารถแข่งขันได้ในธุรกิจประเภทเดียวกัน
2. บริษัทถือว่าพนักงานคือทรัพยากรที่มีค่าของบริษัท โดยทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งประการหนึ่งที่จะทำให้องค์กรสามารถพัฒนาไปได้อย่างก้าวหน้า มีศักยภาพในการแข่งขัน และทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการสร้างและพัฒนาบุคลากรจากภายใน ด้วยการจัดฝึกอบรมและทบทวนการปฏิบัติงานให้แก่บุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการจัดส่งพนักงานไปดูงานและฝึกอบรมทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสร้างจิตสำนึกและการฝึกอบรมในเรื่องความปลอดภัยในการให้บริการ โดยพนักงานของบริษัทจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของบริษัท และตามมาตรฐานสากลโดยเคร่งครัด
3. บริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารงานบุคคลที่มีประสิทธิภาพบนพื้นฐานของความเป็นธรรม เสมอภาคและเปิดโอกาสให้พนักงานได้พัฒนา และใช้ศักยภาพของตนเองอย่างเต็มขีดความสามารถ
4. บริษัทให้ความสำคัญกับการสร้างขวัญกำลังใจ และความภูมิใจในการปฏิบัติงานให้กับพนักงาน ด้วยการกำหนดระบบผลตอบแทนและความเจริญก้าวหน้าในอาชีพการงานบนพื้นฐานของความรู้ความสามารถและความเป็นธรรม รวมทั้งจัดให้มีระบบสวัสดิการที่เหมาะสม ตลอดจนพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของพนักงานให้ดีขึ้น เพื่อสร้างไว้ซึ่งทรัพยากรบุคคลอันมีค่าของบริษัท
5. การรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพไว้กับบริษัท

บริษัทมีการดูแลพนักงานที่มีความสามารถและมีศักยภาพสูงในการทำงาน ให้โอกาสในการก้าวหน้าในสายอาชีพ หรือ Career Path

บริษัทพร้อมที่จะสร้างเส้นทางแห่งความสุขซึ่งต้องเริ่มจาก “ต้นทางแห่งความสุข” ซึ่งหมายถึงบุคลากรของบริษัท เพื่อให้บุคลากรสามารถส่งมอบคุณภาพของการบริการ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านความปลอดภัย บริษัทจึงส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศแห่งความปลอดภัย (Sphere of safety) ในการทำงาน โดยมุ่งปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยและอาชีวอนามัยให้เกิดขึ้นในระดับบุคคล ขยายไปยังพันธมิตรทางธุรกิจ ลูกค้า ตลอดจนชุมชนโดยรอบ บริษัทยังเชื่อมโยงกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยด้วยเช่นกัน เพราะบริษัทไม่ใช่แค่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเพียงเท่านั้น แต่ต้องการให้ทุกคนได้เข้าถึงความปลอดภัยอย่างทั่วถึงตลอดห่วงโซ่คุณค่าของบริษัท

### 8.5.3 ผลตอบแทน

#### 1) ค่าตอบแทนพนักงาน

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

ในการพิจารณาปรับค่าจ้างประจำปี คณะกรรมการบริหารเป็นผู้พิจารณา โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทผ่านตัวชี้วัดระดับองค์กร (Competency KPIs) และความสามารถในการจ่าย

นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับดูแลพนักงานในระยะยาว เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานในการร่วมงานกับบริษัท อีกทั้งยังเป็นการสร้างวินัยการออมให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานจะได้มีเงินออมจำนวนมากพอเมื่อถึงวันเกษียณอายุ และมีชีวิตในวัยเกษียณอย่างมีคุณภาพ ซึ่งพนักงานสามารถสมัครเป็นสมาชิกได้ โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 5 ถึง 10 ของเงินเดือนตามความสามารถในการออม และบริษัทสมทบให้ในอัตราร้อยละ 5 ถึง 10 ตามอายุงานและข้อกำหนดของกองทุน ซึ่งพนักงานที่เป็นสมาชิกของกองทุนจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่เกิดจากการบริหารตามสัดส่วนของเงินที่แต่ละคนมีอยู่ในกองทุน อีกทั้งยังได้จัดทำประกันกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวของพนักงานด้วย

#### 2) สวัสดิการพนักงาน

นอกเหนือจากสวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว บริษัทยังได้มีการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมเพิ่มเติมให้กับพนักงาน และยังได้ให้การสนับสนุนบทบาทของคณะกรรมการสวัสดิการพนักงาน ตั้งแต่การจัดให้มีการเลือกตั้งอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อทำหน้าที่ร่วมให้คำปรึกษาหารือและเสนอแนะความเห็นแก่บริษัท ในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์ให้แก่พนักงานโดยส่วนรวม และร่วมกันดูแลสวัสดิการที่บริษัทจัดให้แก่พนักงานให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย นำมาซึ่งการแก้ไขปรับปรุงสวัสดิการของบริษัทในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมตามสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

#### 3) แรงงานสัมพันธ์

บริษัทกำหนดนโยบายในการดูแลพนักงานผ่านสายการบังคับบัญชา (Line Management) โดยหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา สนับสนุน และจัดให้มีการอบรมให้ความรู้ในเรื่องการบริหารงานบุคคลและความรู้ความเข้าใจในเรื่องข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทแก่หัวหน้างานอย่างต่อเนื่อง บริษัทได้กำหนดขั้นตอนการสอบข้อเท็จจริงกรณีพนักงานกระทำผิดทางวินัยอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและการนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงมิให้เกิดการกระทำซ้ำเดิม รวมทั้งการกำหนดวิธีปฏิบัติในการร้องทุกข์ที่ชัดเจนและรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทยังจัดกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์และเป็นประโยชน์ให้กับพนักงานเป็นประจำทุกปีประกอบด้วย กิจกรรมการทำบุญตักบาตรเนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่และทำบุญครบรอบจัดตั้งบริษัท กิจกรรมวันสงกรานต์ กิจกรรมการออกกำลังกาย กิจกรรมฝึกสติเจริญสมาธิ กิจกรรมให้ความรู้ด้านสุขภาพและด้านโภชนาการ นอกจากกิจกรรมภายในดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทจัดให้มีแล้ว บริษัทยังส่งเสริมและสนับสนุนงบประมาณในการทำกิจกรรมนอกงาน โดยเปิดโอกาสให้พนักงานที่มีความสนใจในการทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์รวมตัวกันขอจัดตั้งกลุ่มกิจกรรมนอกงานในรูปของชมรมต่างๆ อาทิ

ชมรมกีฬา ชมรมถ่ายภาพ และชมรมดนตรี โดยชมรมกีฬาได้มีการจัดกิจกรรมตลอดทั้งปี ทั้งการแข่งขันฟุตบอล การเดิน-วิ่งออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ รวมทั้งการเข้าร่วมกิจกรรมกับภาครัฐในรายการเดิน-วิ่งการกุศลในวาระต่างๆ การจัดการแข่งขันกีฬาภายใน เพื่อส่งเสริมการออกกำลังกายของพนักงานและการคัดสรรนักกีฬาของบริษัทเข้าร่วมแข่งขันกับองค์กรภายนอกเพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ และความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงาน สำหรับชมรมดนตรี ได้มีการจัดกิจกรรมต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีเพื่อการสนทนา และการส่งเสริมการแสดงออกทางด้านศิลปะและการแสดง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงในงานพิธีต่างๆ ของบริษัทรวมทั้งแบ่งปันความสุขให้กับสังคม โดยเฉพาะสังคมด้วยโอกาส

#### 4) ความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน

บริษัทตระหนักถึงความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน โดยกำหนดเป็นนโยบายให้ทุกหน่วยงาน กำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติในการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสมในแต่ละงาน พร้อมทั้งสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงประสิทธิภาพของอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งานอย่างได้ผลและเพียงพอ รวมทั้งการทบทวนการใช้อุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอตลอดปี การซ่อมแซมฉุกเฉินในเหตุการณ์จำลองเสมือนจริง นอกจากนี้ยังจัดให้มีการอบรมพนักงานเพื่อให้ตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ในชีวิตและทรัพย์สินของลูกค้าที่ใช้บริการ

#### 5) คุณภาพชีวิตของพนักงาน

บริษัทได้เล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพชีวิตของพนักงาน ทั้งพนักงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและรถไฟฟ้า รวมถึงผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณตามแนวสายทางพิเศษ จึงกำหนดเป็นนโยบายเรื่องของสุขอนามัยทั้งในสถานที่ทำงานและสายทาง

- นำระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 และด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายจัดการและการมีส่วนร่วมของพนักงานที่เล็งเห็นความสำคัญและจำเป็นในฐานะประชาคมโลกที่มีหน้าที่ในการรักษาสีสิ่งแวดล้อม ทำให้บริษัทได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง
- นำระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ได้แก่ มาตรฐาน OHSAS/TIS 18001 พร้อมทั้งได้ว่าจ้างบริษัท Ricardo Rail มาเป็นที่ปรึกษาด้านความปลอดภัย เพื่อให้คำแนะนำในการบริหารความเสี่ยงและการนำเทคนิคในการบริหารความปลอดภัยใหม่ๆ มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานของบริษัทให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

#### 6) กิจกรรมรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในสำนักงาน

บริษัทได้ตระหนักถึงปัญหาของประเทศในเรื่องภัยจากยาเสพติดที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนเป็นอย่างมาก จึงได้ร่วมกับคณะกรรมการสวัสดิการของ บริษัทสมัครเข้าร่วมโครงการโรงงานสีขาวของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ด้วยการเข้าร่วมกิจกรรมกับองค์กรภายนอก และการให้ความร่วมมือในการตรวจสอบยาเสพติดพนักงานทั้งบริษัท ซึ่งในการดำเนินการโครงการดังกล่าว บริษัทได้กำหนดเป็นนโยบาย เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่น และเป็นแนวทางในการดำเนินการ ได้แก่

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด โดยการให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับพิษของยาเสพติด และการดูแลสุขภาพพนักงานด้วยการตรวจสุขภาพเป็นประจำทุกปี หรือเฉพาะกิจ
2. สนับสนุนส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีบทบาทและมีส่วนร่วมในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดและร่วมกันสอดส่องบริเวณภายในและภายนอกบริษัท เพื่อป้องกันมิให้มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดเข้ามาภายในบริษัท
3. ให้ความร่วมมือกับทางราชการสำหรับมาตรการต่างๆ ในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
4. แต่งตั้งคณะกรรมการสวัสดิการ เป็นคณะทำงานเพื่อรับผิดชอบดำเนินการโครงการโรงงานสีขาวให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการและสอดคล้องกับนโยบายป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในสถานประกอบการ



ทั้งนี้ บริษัทมอบหมายให้คณะกรรมการสวัสดิการของบริษัทเป็นคณะกรรมการโครงการโรงงานสีขาว โดยตำแหน่งเพื่อให้โครงการโรงงานสีขาวดำเนินได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งคณะทำงานโครงการโรงงานสีขาว มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

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

บริษัทเป็น 1 ในสถานประกอบการ 150 แห่งที่ได้รับมอบเกียรติบัตรสถานประกอบการสีขาวจากกรมสวัสดิการ และคุ้มครองแรงงานในฐานะบริษัทที่มี “ระบบการจัดการด้านยาเสพติดในสถานประกอบการระดับที่ 1” จากจำนวนผ่านเกณฑ์ทั้งหมด 258 แห่ง เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่สถานประกอบการอื่นที่บริษัทสามารถกระตุ้นให้พนักงานได้มีส่วนร่วมด้านยาเสพติดในสถานประกอบการจนประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

#### 7) การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน

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

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

### 8.5.4 นโยบายที่ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาบุคลากรในปี 2560

#### 1) การสร้างวัฒนธรรมองค์กร

บริษัทมุ่งหวังให้การบริการทางพิเศษและบริการเดินรถไฟฟ้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จึงดำเนินการปลูกฝังแนวคิดและวิธีปฏิบัติในด้านต่างๆ ทั้งความตระหนักด้านความปลอดภัย ความตระหนักในหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยมีการสื่อสารผ่านกระบวนการปฏิบัติงานและการสนับสนุนจากหัวหน้างาน กระทั่งก่อเกิดเป็นวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีวิธีปฏิบัติและแสดงออกเชิงพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัท

#### 2) การบริหารจัดการสมรรถนะในการทำงาน

บุคลากรคือทรัพยากรล้ำค่าที่จะสนับสนุนให้บริษัทมีการพัฒนาไปอย่างไม่หยุดยั้งและมีศักยภาพการแข่งขันในเชิงธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงวางแผนพัฒนาศักยภาพของพนักงานในทุกระดับ โดยการกำหนดสมรรถนะหลักของธุรกิจ สมรรถนะเชิงการทำงาน และสมรรถนะเชิงการบริหารของแต่ละตำแหน่งงาน กระบวนการประเมินความสามารถ และการจัดการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับพนักงานตามตำแหน่งหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้พนักงานมีความเชี่ยวชาญในเชิงลึกและกว้าง ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีศักยภาพในการขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อนำไปสู่การเป็นผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศ และในภูมิภาคอาเซียน

## 9. การกำกับดูแลกิจการ

### 9.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการและฝ่ายจัดการเชื่อมั่นและตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งประกอบด้วย การตระหนักถึงบทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอันจะนำไปสู่การดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน การมีระบบการบริหารจัดการและการควบคุมภายในที่ดี การมีกลไกการควบคุมและการถ่วงดุลอำนาจ เพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างโปร่งใสตรวจสอบได้ การเคารพในสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น โดยส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล และการบริหารกิจการที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเพิ่มมูลค่าและผลตอบแทนสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทในระยะยาวอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มและพัฒนาการที่ทำให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงความเข้าใจของคณะกรรมการในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย โอกาสและความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินกิจการ คณะกรรมการจะทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอทุกปี โดยบริษัทได้เผยแพร่แนวนโยบายการกำกับดูแลกิจการบนเว็บไซต์ของบริษัทที่ <http://www.bemplc.co.th> เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับทราบแนวทางปฏิบัติและการดำเนินธุรกิจของบริษัทภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นอกจากนี้ บริษัทได้เผยแพร่และสื่อสารไปยังพนักงานของบริษัท เพื่อให้รับทราบและยึดถือปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวอย่างเคร่งครัดด้วย

จากผลการดำเนินงานโดยยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าวข้างต้น เป็นผลให้ในปี 2560 บริษัทได้รับผลการประเมินและได้รับรางวัลด้านการกำกับดูแลกิจการ ดังนี้

- ได้รับการประเมินคุณภาพในการจัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นปี 2560 (AGM Checklist ปี 2560) 97 คะแนน อยู่ในระดับ “ดีเยี่ยม”
- ได้รับการประกาศรายชื่อจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็น 1 ใน 65 บริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบริหารภายใต้หลักธรรมาภิบาล (Environmental, Social and Governance หรือ ESG) หรือหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment) กลุ่มบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่มีมูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดสูงกว่า 100,000 ล้านบาท
- ได้รับการพิจารณาจากตลาดหลักทรัพย์ฯ และวารสารการเงินธนาคาร ให้รับรางวัลยอดเยี่ยมประเภทรางวัลธุรกรรมทางการเงินในตลาดทุน (Best Deal of the Year Award) ประจำปี 2560 ในงาน “SET Award 2017” จากการรวบรวมกันระหว่าง BECL และ BMCL
- ได้รับผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนอยู่ในระดับ “ดีมาก” จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- ได้รับรางวัล Issuer of the Year 2016 จากสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย ในฐานะผู้ออกหุ้นกู้ภาคเอกชนในปี 2559 ที่มีความโดดเด่นด้านการระดมทุนผ่านตลาดตราสารหนี้ สอดคล้องต่อความต้องการของบริษัทและของนักลงทุนในจังหวะเวลาที่เหมาะสม รวมไปถึงการมีหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นและผู้ถือหุ้น

ในปี 2560 คณะกรรมการได้กำกับและควบคุมดูแลให้มีการพัฒนาด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัท ตลอดจนได้สรุปกิจกรรมการกำกับดูแลกิจการซึ่งได้ดำเนินการมาตลอดปี 2560 ซึ่งครอบคลุมและเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ดังนี้

#### 9.1.1 สิทธิและการสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตระหนักและให้ความสำคัญต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น รวมไปถึงการสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น อันได้แก่ การซื้อขายและการโอนหุ้น การได้รับส่วนแบ่งในผลกำไรของบริษัท การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเป็นอิสระ และเท่าเทียมกัน การร่วมตัดสินใจเรื่องสำคัญของบริษัท การแต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการ การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ การแต่งตั้งผู้สอบบัญชี การกำหนดค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี และการได้รับข้อมูลข่าวสารของบริษัทอย่างรวดเร็ว ครบถ้วน และเพียงพอ ผ่านช่องทางที่เข้าถึงได้ง่าย โดยสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตนอย่างเต็มที่ผ่านการประชุมผู้ถือหุ้น และไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิ ดังนี้

## 1. การประชุมผู้ถือหุ้น

### 1.1 นโยบายการส่งเสริมการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการไว้ชัดเจนว่า บริษัทส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ และผู้ถือหุ้นประเภทสถาบัน ได้ใช้สิทธิของตนโดยไม่จำกัดเฉพาะสิทธิที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น โดยบริษัทไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น และส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ซึ่งบริษัทได้จัดทำเอกสารเผยแพร่ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนสามารถรับรู้และเข้าใจได้อย่างชัดเจน

กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สะดวกมาเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทได้อำนวยความสะดวก โดยจัดเตรียมหนังสือมอบฉันทะในรูปแบบที่ผู้ถือหุ้นสามารถเป็นผู้กำหนดแนวทางการลงคะแนนของตนได้ และเสนอชื่อกรรมการอิสระจำนวน 1 คน และ/หรือกรรมการตรวจสอบ กรณีมีการทำรายการที่อาจเข้าข่ายมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับการมอบฉันทะของผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนนแทนในแต่ละวาระ โดยจัดทำหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

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

พร้อมทั้งเปิดเผยหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ตามที่เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดเตรียมอาคารแอสตัมป้ไว้บริการแก่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมแทนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

### 1.2 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นศึกษาสารสนเทศของบริษัท

บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุม ซึ่งมีรายละเอียดคำชี้แจงและเหตุผลประกอบในแต่ละวาระ วัน เวลา สถานที่ รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานประกอบการเข้าร่วมประชุม โดยเอกสารจะจัดทำทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดให้มีการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทล่วงหน้า 30 วัน สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 ในวันที่ 11 เมษายน 2560 บริษัทได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทตั้งแต่วันที่ 10 มีนาคม 2560 พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 21 วันก่อนประชุม คือวันที่ 20 มีนาคม 2560 เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีเวลาพิจารณารายละเอียดของแต่ละวาระ และดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยไม่มีการเพิ่มระเบียบวาระ ซึ่งไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าในที่ประชุม ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่างๆ

### 1.3 การอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียง

บริษัทอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงอย่างเต็มที่ โดยไม่มีการกำหนดเงื่อนไขพิเศษในลักษณะที่จะเป็นการจำกัดโอกาสการเข้าประชุมของผู้ถือหุ้น โดยไม่กำหนดวันประชุมผู้ถือหุ้นในช่วงวันหยุดต่อเนื่องหรือวันนักขัตฤกษ์ กำหนดเวลาประชุมไม่เช้าหรือเย็นเกินไป และสถานที่ประชุมซึ่งเป็นบริเวณที่มีการคมนาคมสะดวก เช่น ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือใกล้จุดขึ้นลงทางด่วน และมีสถานที่จอดรถเพียงพอ พร้อมแนบแผนที่สถานที่ประชุมและการเดินทาง โดยในปี 2560 บริษัทได้มีการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 2 ครั้ง คือการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2560 เวลา 14.00 น. และการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2560 เวลา 14.00 น. ณ ห้องเพลนารี ฮอลล์ 1-2 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ เลขที่ 60 ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นสถานที่ที่ผู้ถือหุ้นสามารถเดินทางได้โดยสะดวก โดยผู้ถือหุ้นสามารถเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้าและรถยนต์



#### 1.4 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามเป็นการล่วงหน้า

เพื่อเป็นการสื่อสาร และสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้ถือหุ้น บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถเสนอระเบียบวาระ หรือส่งคำถาม หรือข้อคิดเห็นเป็นการล่วงหน้า โดยได้เปิดเผยหลักเกณฑ์และขั้นตอนไว้บนเว็บไซต์ [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th) หรือที่ E-mail address : [companysecretary@bemplc.co.th](mailto:companysecretary@bemplc.co.th) โทรศัพท์ : 0 2641 4611 โทรสาร : 0 2641 4610 หรือทางไปรษณีย์มายังสำนักกรรมการผู้จัดการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (สาขา 1) เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 ซึ่งบริษัทจะพิจารณาตอบคำถามผ่านทางช่องทางตามความเหมาะสม หรือชี้แจงเพิ่มเติมในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอระเบียบวาระ หรือส่งคำถามเป็นการล่วงหน้าผ่านทางเว็บไซต์ ได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบโดยทั่วกันผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ

### 2) การดำเนินการในวันประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม โดยจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลต้อนรับเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นทั้งก่อน-หลัง และในระหว่างการประชุม พร้อมทั้งจัดให้มีอาหารว่างสำหรับผู้ถือหุ้น นอกจากนี้บริษัทได้นำสิ่งอำนวยความสะดวกและวิธีการต่างๆ มาใช้ ดังนี้

#### 2.1 การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการประชุม

บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดและประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมและการนับคะแนน ทั้งนี้เพื่อความถูกต้องแม่นยำ และความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งสามารถแสดงผลการนับคะแนนได้ทันทีแบบ Online

#### 2.2 การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของกรรมการ

คณะกรรมการได้ให้ความสำคัญในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้น โดยในปี 2560 บริษัทได้จัดการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 2 ครั้ง โดยการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2560 มีกรรมการเข้าร่วมในการประชุมแต่ละครั้ง จำนวน 15 คน จากกรรมการทั้งสิ้น 16 คน (สัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมร้อยละ 93.75) ซึ่งในการประชุมผู้ถือหุ้น ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการชุดย่อยต่างๆ กรรมการผู้จัดการ และคณะผู้บริหารของบริษัทได้เข้าร่วมประชุมเพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ ของผู้ถือหุ้น

#### 2.3 หลักเกณฑ์ในการลงมติ

บริษัทกำหนดให้ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีเสียงหนึ่งเสียง ในกรณีปกติให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ในวาระการกำหนดคำตอบแทนกรรมการผ่านด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม สำหรับกรณีอื่นคะแนนเสียงให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง และวาระเพื่อทราบไม่มีการลงมติ

#### 2.4 การตรวจนับหรือตรวจสอบคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

เพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ บริษัทได้จัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 2 คนทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจนับหรือตรวจสอบการนับคะแนนเพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ โดยประธานกรรมการบริษัทในฐานะประธานที่ประชุมได้แนะนำผู้ตรวจสอบการนับคะแนนต่อที่ประชุมและจัดให้มีการบันทึกไว้ในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ในการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระ บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดในการบันทึกข้อมูลเพื่อให้สามารถแสดงผลมติต่อที่ประชุมภายในเวลาที่รวดเร็ว และจะแสดงผลทั้งหมดด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย โดยบริษัทเปิดเผยมติพร้อมผลคะแนนในแต่ละวาระต่อที่ประชุม และเผยแพร่มติดังกล่าวผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งเผยแพร่มติและรายงานการประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว

## 2.5 แนวปฏิบัติในการใช้บัตรลงคะแนนเสียง

1. จัดให้มีบัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกวาระสำหรับผู้เข้าร่วมประชุมด้วยตนเองหรือผู้มอบฉันทะที่มีอำนาจลงคะแนนออกเสียงในแต่ละวาระ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บบัตรลงคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระ ซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบและเป็นพยานในการนับคะแนน
2. กรณีที่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะได้ระบุการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระไว้อย่างชัดเจนแล้วว่า เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง บริษัทจะรวบรวมคะแนนเพื่อประมวลผลล่วงหน้าไว้ในคอมพิวเตอร์ โดยมีที่ปรึกษากฎหมายและตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่สอบทานความถูกต้องในการนับคะแนนเสียงตามหนังสือมอบฉันทะ
3. เพื่อให้การดำเนินการประชุมในแต่ละวาระมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์กับผู้ถือหุ้นโดยรวม โดยคณะกรรมการมีเวลาเพียงพอที่จะชี้แจงหรือตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ดังนั้นบริษัทจึงใช้วิธีเก็บบัตรลงคะแนนเฉพาะผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเอง และประสงค์จะออกเสียงลงคะแนนไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง
4. สำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล บริษัทจะเก็บบัตรลงคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นที่มาประชุมทุกรายเพื่อความโปร่งใส ในการนับคะแนน และสามารถตรวจสอบได้ภายหลัง

## 2.6 แนวปฏิบัติในการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความเห็นหรือสอบถามข้อมูล

ประธานกรรมการบริษัท ซึ่งทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ได้เปิดโอกาสและส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้แสดงความเห็นและตั้งคำถามในเรื่องที่เกี่ยวข้องต่อที่ประชุม โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับวาระการประชุมในระหว่างการดำเนินการประชุมภายหลังจบการรายงานหรือนำเสนอในแต่ละวาระการประชุม
2. แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมในประเด็นอื่นนอกเหนือจากวาระการประชุมหลังจากที่ประชุมดำเนินการประชุมครบตามระเบียบวาระแล้ว

โดยบริษัทจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลอำนวยความสะดวกในกรณีที่ผู้ถือหุ้นมีข้อสงสัยต้องการส่งคำถามให้กรรมการ หรือซักถามกรรมการโดยตรงระหว่างประชุม

## 3) การจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการเปิดเผยมติการประชุม

1. บริษัททำการเปิดเผยมติการประชุมผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท นอกเหนือจากการเปิดเผยต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านระบบ SET Community Portal (SCP) ทั้งนี้ภายในวันที่มีการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว
2. บริษัทจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น โดยเน้นความถูกต้อง ครบถ้วน ซึ่งต้องประกอบด้วยข้อมูล ดังต่อไปนี้
  - รายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุม
  - จำนวนผู้ถือหุ้น / จำนวนหุ้นที่เข้าร่วมประชุม (ด้วยตนเอง/มอบฉันทะ)
  - คำชี้แจงโดยสรุปที่เป็นสาระสำคัญ เช่น ขั้นตอนการลงคะแนน และวิธีการแสดงผลคะแนนให้ที่ประชุมทราบก่อนดำเนินการประชุม
  - ชื่อผู้ถาม คำถาม-ตอบ หรือข้อคิดเห็นโดยสรุป
  - มติที่ประชุม โดยแยกเป็นคะแนนที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย
3. ภายหลังจากการประชุมบริษัทกำหนดให้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้แล้วเสร็จภายใน 14 วันและมีรายละเอียดที่เพียงพอสำหรับผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมสามารถตรวจสอบรายงานการประชุมได้จากเว็บไซต์ของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทได้จัดทำวิดีโอที่บันทึกบรรยากาศการประชุมผู้ถือหุ้นเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัทอีกด้วย

### 9.1.2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

คณะกรรมการให้ความสำคัญในการกำกับดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย รวมทั้งผู้ถือหุ้นต่างชาติ และป้องกันการใช้ หรือการได้รับข้อมูลภายในที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณะที่มีลักษณะเป็นการหาประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น อันเป็นการเอาเปรียบและส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ถือหุ้นโดยรวมซึ่งถือเป็นการกระทำอันไม่เป็นธรรมในตลาดทุน คณะกรรมการจึงได้กำหนดมาตรการป้องกันการใช้อ้างอิงข้อมูลภายในและการเปิดเผยข้อมูล รวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เป็นธรรมในการทำรายการที่อาจเข้าข่ายมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนี้

#### 1) การให้ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการดูแลให้บริษัทแจ้งกำหนดการประชุมพร้อมวาระ และความเห็นของคณะกรรมการในแต่ละวาระต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามเกณฑ์การเปิดเผยข้อมูล และเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทภายในวันทำการถัดไป พร้อมทั้งดูแลให้บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุมพร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระการประชุม ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ โดยบริษัทเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระบนเว็บไซต์ของบริษัทเป็นการล่วงหน้า 30 วัน ก่อนวันประชุม พร้อมกันนี้ คณะกรรมการได้ดูแลให้บริษัทแจ้งกฎเกณฑ์และข้อบังคับต่างๆ ที่ใช้ในการประชุม ขั้นตอนการออกเสียงลงมติ รวมทั้งสิทธิการออกเสียงลงคะแนนให้แก่ผู้ถือหุ้นทราบเป็นการล่วงหน้า

#### 2) การคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย

เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถใช้สิทธิในการเสนอเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท บริษัทมีนโยบายเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะเสนอระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท โดยเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิได้ล่วงหน้า 3 เดือนก่อนสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี ทั้งนี้คณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของการบรรจุหรือไม่บรรจุระเบียบวาระการประชุมตามที่ผู้ถือหุ้นเสนอ และสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเข้ารับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการ ฝ่ายบริหารจะนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป และได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการแต่งตั้งกรรมการเป็นรายบุคคลสำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการ ผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล

#### 3) การป้องกันการใช้อ้างอิงข้อมูลภายใน

คณะกรรมการได้กำหนดแนวทางในการเก็บรักษาและป้องกันการใช้อ้างอิงข้อมูลภายในอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร และแจ้งแนวทางดังกล่าวให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานบริษัททุกคนถือปฏิบัติ โดยกรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่ต้องรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัท และการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ทุกครั้งที่มีการซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ต่อสำนักงานงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ภายใน 3 วันทำการหลังจากวันที่ซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทมีการแจ้งเตือนคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ และได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่รายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ หรือถือครองหลักทรัพย์ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส นอกจากนี้กรรมการและผู้บริหารยังได้รับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดรวมถึงบทกำหนดโทษตามกฎหมาย และบริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายในในกระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง



#### 4) การมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

##### 4.1 การรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการ และผู้บริหาร

คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย โดยให้เปิดเผยข้อมูลการดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลอื่น และข้อมูลการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่น กรณีที่ถือเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ทั้งของผู้รายงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการมีข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการต่างๆ ของบริษัท และบริษัทย่อยได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โดยเลขาธิการบริษัทเป็นผู้เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการและผู้บริหารพร้อมทั้งจัดส่งสำเนารายงานให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่บริษัทได้รับรายงาน

รายงานการถือหลักทรัพย์ของกรรมการและผู้บริหาร ประจำปี 2560

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ			
	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2559	การเปลี่ยนแปลง ในปี 2560	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2560	
			จำนวน	สัดส่วน (%)
<u>กรรมการ</u>				
1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	-	-	-	-
2. นายปลิว ตริวิศเวทย์	21,706,878	-	21,706,878	0.1420
คู่สมรส	2,402,527	-	2,402,527	0.0157
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	803,893	-	803,893	0.0053
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	2,102,527	-	2,102,527	0.0138
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	-	-	-	-
6. ดร. อรรถนพ ตันละมัย	-	-	-	-
7. นางวัลลภา อัสสกุล	-	-	-	-
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	-	-	-	-
9. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	-	-	-	-
10. นายพงษ์สุภชาติ ตันติสุนทรชัยกุล	-	-	-	-
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	-	-	-	-
12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	-	-	-	-
13. นายยุทธนา หิยมการณ	-	-	-	-
14. นายประสิทธิ์ เดชศิริ <sup>(1)</sup>	-	-	-	-
15. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	3,599,141	-	3,599,141	0.0235
16. นางเพียว มริตตะนพร	-	-	-	-
<u>ผู้บริหาร</u>				
17. นายสงวน คุณาธินันท์	-	-	-	-
18. นางสุดฤทัย พรหมมาตร	-	-	-	-
19. นายภาคภูมิ ทวีวิทยธัมม์	-	-	-	-
20. นางสาวปาหนัน ไตรสุวรรณถาวร	-	-	-	-
21. นายวิฑูรย์ หทัยรัตน	-	-	-	-
22. นายอัลวิน จี	-	-	-	-
คู่สมรส	144,272	-	144,272	0.00094
23. ดร. วิเทศ เตชางาม <sup>(2)</sup>	-	-	-	-

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> นายประสิทธิ์ เดชศิริ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560 แทนนายดำเกิง ปานขำ ซึ่งลาออกจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2560

<sup>(2)</sup> ดร. วิเทศ เตชางาม ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560

#### 4.2 การเข้าร่วมประชุมของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมและออกเสียงในวาระนั้น โดยเลขานุการบริษัทจะแจ้งกรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุม หรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสียซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยรายงานดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย

#### 5) การทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวข้องกัน

##### 5.1 นโยบายการทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวข้องกัน

ในกรณีที่บริษัทมีการทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวข้องกัน ตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทจะปฏิบัติตามกฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ดังนี้

1. บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้างบริหารโครงการ บำรุงรักษา โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ
2. บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต.
3. หากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้น ตามแต่กรณี
4. บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

##### 5.2 หลักการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

คณะกรรมการอนุมัติหลักการในการที่บริษัทจะเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ซึ่งเป็นธุรกรรมที่มีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

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

3. รุกระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับ รพม. ดังนี้
  - (1) การให้การสนับสนุนกิจกรรมด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในวงเงินไม่เกิน 1 ล้านบาทต่อปี
  - (2) การสนับสนุนนโยบายของภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางโดยรถไฟฟ้า ในช่วงเวลาที่กำหนดเป็นครั้งคราว โดยการให้ส่วนลดค่าโดยสาร หรือยกเว้นการจัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ให้บริการ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า รพม. จะชดเชยรายได้ในวันเวลาดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและเป็นธรรม
4. การทำธุรกรรมในลักษณะการรับจ้างบริหาร หรือเป็นที่ปรึกษาให้กับบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน
5. การเช่าพื้นที่อาคารสำนักงานโดยบริษัทและบริษัทย่อยกับ บมจ.ช.การช่าง เป็นที่ตั้งสำนักงานตามกฎหมาย
6. การทำธุรกรรมอื่นซึ่งมีลักษณะเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการการค้าโดยทั่วไปตามนิยามที่กำหนดโดยสำนักงาน ก.ล.ต. หรือ ตลาดหลักทรัพย์ฯ

### 5.3 การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

### 9.1.3 การคำนึงถึงบทบาทของผู้มีส่วนได้เสียและการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

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

#### 1) นโยบายการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม

- 1.1 **กลุ่มลูกค้า :** บริษัทมีความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพได้มาตรฐานและเชื่อถือได้ รวมทั้งคำนึงถึงสุขภาพ ความปลอดภัย ความเป็นธรรม การเก็บรักษาข้อมูลของลูกค้า การติดตามวัดผลความพึงพอใจของลูกค้าเพื่อการพัฒนาปรับปรุงบริการ รวมทั้งการโฆษณาประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมการขาย โดยมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนและเส้นทางที่ลดระยะเวลาในการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และมีโครงการ/แผนงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงบริการทางพิเศษและบริการการเดินทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยได้มาตรฐานซึ่งกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่นำมาใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการให้บริการ ดังนี้



1. ให้บริการที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐานสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
2. ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความรวดเร็ว ไม่เลือกปฏิบัติ และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการ กรณีมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอนะเพื่อปรับปรุงบริการ
3. ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการบริการที่ถูกต้อง และรวดเร็ว
4. เปิดโอกาสโดยการจัดกิจกรรมพิเศษ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเข้าเยี่ยมชมการดำเนินงาน และการบริหารจัดการทางพิเศษและรถไฟฟ้าที่บริษัทได้รับสัมปทาน รวมถึงมีการส่งเสริมการใช้บริการและกิจกรรมทางการตลาดกับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง

**1.2 กลุ่มผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ :** บริษัทได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา กับ กทพ. และ รฟม. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด และเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัทด้วยหลักความเสมอภาคเท่าเทียม ไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบกติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่างๆ ระหว่างกัน และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีด้วยไมตรีจิต ซึ่งได้กำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนไว้ในจรรยาบรรณของบริษัท ตลอดจนวิธีปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อดำเนินการร่วมกับ กทพ. และ รฟม. ในการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสม่ำเสมอ โดยบริษัทจัดให้มีการประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงานทุกเดือน เพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งผลการประเมินนั้น พบว่า ทั้ง กทพ. และ รฟม. มีความพอใจในการปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในระดับดีเยี่ยม

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

**1.3 กลุ่มลูกค้า / ผู้รับเหมา :** บริษัทมีความประสงค์ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับลูกค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระดับและดำเนินการอย่างเป็นระบบและเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและเงื่อนไขสัญญาหรือข้อตกลงที่เป็นธรรมตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 ซึ่งมีข้อปฏิบัติดังนี้

1. กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกคู่ค้า โดยมีการคัดกรองคู่ค้าอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มีการดำเนินกิจการอย่างเป็นธรรมและไม่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน
2. มีการแข่งขันบนฐานข้อมูลที่ได้รับอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ไม่มีลักษณะที่เป็นการเลือกปฏิบัติ หรือกีดกันไม่ให้คู่ค้ารายหนึ่งรายใดเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจ
3. จัดทำรูปแบบสัญญา หรือข้อตกลงที่เหมาะสม เป็นธรรม และเป็นมาตรฐานเดียวกัน
4. จัดให้มีระบบการจัดการ ติดตาม เฝ้าระวัง รวมถึงทบทวน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญา หรือข้อตกลงอย่างครบถ้วน มีระบบการควบคุมภายในที่ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
5. จ่ายค่าตอบแทนให้คู่ค้าตรงเวลา ตามเงื่อนไขการชำระที่ได้ตกลงกัน
6. ไม่มีนโยบายให้กรรมการ และ/หรือพนักงานรับผลประโยชน์ใดๆ เป็นส่วนตัวหรืออาศัยความเป็นส่วนตัวจากคู่ค้า
7. จัดให้มีการประเมินคู่ค้าเป็นประจำทุกปี และแจ้งผลการประเมินพร้อมข้อเสนอแนะ เพื่อให้คู่ค้าได้ปรับปรุงคุณภาพสินค้าและงานบริการอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้คู่ค้าสามารถติดต่อผู้บริหารเพื่อแจ้งข้อร้องเรียนได้ กรณีที่พบว่าได้รับการปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม
8. ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่ค้าด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม เช่น การจ่ายสินบนให้แก่กรรมการและพนักงานของคู่แข่ง
9. ไม่กล่าวหาในทางร้ายแก่คู่ค้าโดยปราศจากข้อมูลแห่งความจริง

- 1.4 **กลุ่มผู้ให้กู้ / ผู้ถือหุ้นกู้** : บริษัทปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาสินเชื่อ การค้าประกัน การบริหารเงินทุนอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่สถาบันการเงิน ผู้สนับสนุนเงินทุน ตามโครงการของบริษัท และไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ตกลงกัน โดยปฏิบัติและยึดถือกฎเกณฑ์ดังนี้
1. ปฏิบัติตามสัญญาสินเชื่อเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งต้องรีบแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการแก้ไข
  2. ปฏิบัติต่อผู้ให้กู้ทุกรายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย
  3. จัดทำรายงานข้อมูลทางการเงินที่ถูกต้องและรักษาความน่าเชื่อถือให้กับผู้ให้กู้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา และสม่ำเสมอ
  4. ละเว้นการให้ เรี่ยก รับ ยอมจะรับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้า
  5. หากมีข้อมูลว่ามีการให้ เรี่ยก รับ ยอมจะรับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ไม่สุจริตเกิดขึ้น จะเปิดเผยรายละเอียดต่อผู้ให้กู้ และร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยยุติธรรมและรวดเร็ว

สำหรับกลุ่มผู้ถือหุ้นกู้ : บริษัทดำเนินการออกหุ้นกู้ตามข้อกำหนด กฎหมาย และประกาศต่างๆ ของ ก.ล.ต. และปฏิบัติตามนโยบาย วัตถุประสงค์ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเคร่งครัด และให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นในการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้วยสิทธิและหน้าที่ของผู้ถือหุ้น และเงื่อนไขตามสัญญาที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

- 1.5 **กลุ่มพนักงาน** : บริษัทตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจและเป็นปัจจัยสำคัญหลักต่อความสำเร็จและเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงานอย่างชัดเจนเหมาะสมกับตำแหน่งงาน และเคารพสิทธิมนุษยชน เช่น การกำหนดค่าตอบแทนและค่าผลประโยชน์อื่นๆ ที่เป็นธรรม การจัดสวัสดิการที่ไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือมากกว่าตามความเหมาะสม การดูแล สุขอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน การอบรมให้ความรู้ การพัฒนาศักยภาพและส่งเสริมความก้าวหน้า รวมถึงเปิดโอกาสให้พนักงานมีโอกาสพัฒนาทักษะที่สำคัญและจำเป็นที่เกี่ยวข้องกับการทำงานหรือด้านอื่นๆ ด้วย เป็นต้น โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้ฝ่ายจัดการมีการติดตาม ประเมินผล การปฏิบัติและทบทวนทุกปี

1. แนวปฏิบัติต่อพนักงาน
  - 1) การกำหนดโครงสร้างและผลตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงานตามศักยภาพการทำงาน ด้วยการนำระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน (People Assessment) โดยเน้นการประเมินศักยภาพในการปฏิบัติงานและวัดความสามารถเพื่อเป็นหลักในการพัฒนาทักษะขีดความสามารถ (Competency) ให้มีความเหมาะสมกับตำแหน่งงานและการเติบโตของบริษัท และมีการวัดผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดผล (KPI) ในทุกกิจกรรมที่สำคัญประกอบการพิจารณาประเมินผลของพนักงาน
  - 2) การสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วม และการทำงานเป็นทีมโดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับงานที่ปฏิบัติอย่างทั่วถึง
  - 3) การมุ่งมั่นที่จะให้พนักงานมีความภาคภูมิใจและรู้สึกผูกพันต่อองค์กร โดยการเปิดโอกาสให้พนักงานมีความก้าวหน้าในอาชีพ
  - 4) การให้ความเสมอภาค สุจริตใจ เที่ยงธรรมในการลงโทษ แต่งตั้ง โยกย้าย รวมถึงการให้รางวัลบนพื้นฐานของความรู้ความสามารถและความเหมาะสมของพนักงานนั้นๆ
  - 5) การให้ความสำคัญ และส่งเสริมให้พนักงานทุกระดับได้พัฒนาความรู้ความสามารถ โดยบริษัทได้เปิดโอกาสและส่งเสริมให้พนักงานได้ศึกษาอบรมหรือศึกษาเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มพูนทักษะ (Skill) และความรู้ความเชี่ยวชาญ (Knowledge) ตลอดจนผลักดันการเสริมสร้างทัศนคติ (Attitude) โดยการฝึกอบรมจะเน้นการพัฒนาทักษะ ความรู้ ความสามารถของพนักงาน ทั้งในเรื่องของทักษะความสามารถตามตำแหน่งงาน (Functional Skills) ทักษะความสามารถหลักที่พนักงานทุกคนต้องมี (Core Skills) รวมทั้งทักษะภาวะผู้นำ (Leader Skills) โดยในปี 2560 บริษัทได้จัดให้พนักงานได้รับการอบรมเฉลี่ย 45.97 ชั่วโมงอบรม / คน

- 6) การให้ความสำคัญต่อการเคารพสิทธิมนุษยชน ไม่เลือกปฏิบัติ การให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานของสตรี ผู้พิการ กลุ่มผู้ด้อยโอกาส เยาวชน และผู้สูงอายุ
- 7) การกำกับดูแลและติดตามให้พนักงานปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานอย่างเคร่งครัด รวมถึงการให้คำแนะนำและดูแลพนักงานอย่างใกล้ชิด เพื่อไม่ให้มีการกระทำผิดกฎหมาย โดยบริษัทกำกับดูแลและส่งเสริมให้พนักงานใช้สินค้าถูกกฎหมาย และไม่ละเมิดลิขสิทธิ์หรือทรัพย์สินทางปัญญา ตลอดจนส่งเสริมให้ใช้แนวทางการดำเนินงานและปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และไม่เกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ เพื่อผลประโยชน์และความสำเร็จของบริษัท

## 2. นโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัย

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของสถานประกอบการ ดูแลให้พนักงานมีคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตที่ปลอดภัยและถูกสุขอนามัยในการทำงาน โดยได้กำหนดเป็นนโยบาย ดังนี้

- 1) บริษัทจัดให้มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน ด้วยความร่วมมืออย่างจริงจังของพนักงานทุกคน รวมทั้งจะจำกัด และจัดการความเสี่ยงต่อความปลอดภัย อันเกิดจากการทำงานตามขั้นตอนการปฏิบัติงานปกติ
- 2) บริษัทจัดให้มีมาตรการออกแบบเครื่องมือ อุปกรณ์ การจัดทำระเบียบปฏิบัติ การอบรมและการควบคุมการปฏิบัติงาน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของชีวิต สุขอนามัย และทรัพย์สินของพนักงาน รวมถึงส่วนรวมที่บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่

การจัดให้มีสภาพแวดล้อม และสุขอนามัยในสถานประกอบการ ให้มีความปลอดภัยต่อชีวิต สุขอนามัย ตลอดจนทรัพย์สินของพนักงานและบริษัท นอกจากนี้ บริษัทยังคำนึงถึงความปลอดภัยและสุขอนามัยของผู้ใช้บริการ ด้วยการจัดให้มีการอบรมให้กับทีมช่างเทคนิคและวิศวกร ตลอดจนพนักงานที่ปฏิบัติงานกู้ภัยและจัดการจราจรบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย สำหรับธุรกิจรถไฟฟ้าได้มีการอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการทำงานให้กับพนักงานทุกคน มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย สอดคล้องกับกฎหมายและมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศและระดับสากล ได้แก่ TIS 18001 : 2001 และ OHSAS 18001 : 2007 ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อดูแลสวัสดิภาพในการปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้า

โดยในปี 2560 บริษัทมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานบนทางพิเศษจำนวน 1 ครั้ง โดยไม่มีพนักงานที่เสียชีวิตแต่อย่างใด และไม่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถไฟฟ้า

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

**1.7 กลุ่มชุมชน :** บริษัทตระหนักถึงผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้ทางพิเศษ ใกล้รถไฟฟ้า หรือใกล้สำนักงานที่บริษัทตั้งอยู่ โดยการจัดกิจกรรมพิเศษที่มีลักษณะสร้างประโยชน์และสร้างฐานการเรียนรู้ธุรกิจและชุมชนอย่างต่อเนื่องในระยะยาว

## 2) นโยบายในการต่อต้านการทุจริตและการคอร์รัปชัน

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน และได้จัดให้มีมาตรการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอก โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติ การติดตาม การเฝ้าระวัง แนวทางการทบทวน ประเมินความเสี่ยง และการฝึกอบรมที่เหมาะสมและเป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ เพื่อให้กรรมการผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคนได้ยึดถือและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยบริษัทได้กำหนดเป็นนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

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

ทั้งนี้ บริษัทได้จัดให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่การติดตาม การเฝ้าระวัง แนวทางการทบทวน ประเมินความเสี่ยง และการฝึกอบรม เพื่อเป็นการป้องกัน/ป้องปรามไม่ให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชัน

## 3) นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทเคารพและยึดมั่นในสิทธิความเป็นเจ้าของในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น และจะนำมาใช้ต่อเมื่อได้รับความยินยอมจากเจ้าของทรัพย์สินทางปัญญาเท่านั้น บริษัทจึงมีนโยบายห้ามการดำเนินการที่มีลักษณะเป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาทุกประเภท โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. พนักงานทุกคนมีหน้าที่ปกป้องและรักษาความลับอันเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทเพื่อมิให้ข้อมูลเหล่านั้นรั่วไหล และต้องไม่นำทรัพย์สินทางปัญญาประเภทต่างๆ ของบริษัทไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัวหรือเพื่อบุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาต
2. พนักงานทุกคนต้องเคารพและให้เกียรติต่อทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น และไม่นำผลงานอันเป็นทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่นไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วนของผลงานไปใช้โดยที่ไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของผลงาน

## 4) นโยบายการเคารพกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน

บริษัทกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชนหรือศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ โดยไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ สีผิว เพศ ภาษา ศาสนา สังคม ทรัพย์สิน ถิ่นกำเนิด ความคิดเห็นทางการเมือง หรือสถานะอื่นๆ รวมถึงตระหนักในสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตนที่มีต่อสังคมและบุคคลอื่น โดยมีแนวทางในการปฏิบัติดังนี้

1. บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด และไม่สนับสนุนกิจการที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน
2. บริษัทปฏิบัติต่อพนักงานทุกระดับอย่างเท่าเทียม โดยไม่เลือกปฏิบัติในการจ้างงาน การจ่ายค่าตอบแทน การเข้ารับการอบรม การเลื่อนตำแหน่ง การเลิกจ้างหรือการให้ออกจากงาน อันเนื่องมาจากการแบ่งแยกเพศ เชื้อชาติ สีผิว ศาสนา อายุ สถานภาพการสมรส ผู้มีครรภ์ ความคิดเห็นทางการเมือง หรือผู้พิการ เป็นต้น
3. บริษัทเปิดโอกาสให้พนักงานทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการทำงาน ภายใต้กฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ และคำสั่งต่างๆ ของบริษัท



## 5) นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมุ่งประสานประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียในทุกมิติและทุกกลุ่มเป็นสำคัญอย่างเหมาะสม เพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัท ดังนี้

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

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบต่อของพนักงานทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัท ในปี 2560 ปรากฏในหน้า 162-176 ความรับผิดชอบต่อสังคม

## 6) นโยบายสิ่งแวดล้อม

บริษัทดำเนินธุรกิจให้บริการ โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทจึงมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม
2. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและส่งเสริมการใช้พลังงานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนจัดให้มีการให้ความรู้และฝึกอบรมพนักงานเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม และข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีนโยบายที่จะคัดเลือก และส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบต่อของพนักงานและผู้รับเหมาทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ

## 7) นโยบายความปลอดภัยระบบสารสนเทศ

บริษัทได้ตระหนักและคำนึงถึงความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และภัยคุกคามอันเกิดจากการใช้งานดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันเทคโนโลยีได้พัฒนาอย่างรวดเร็วและมาพร้อมกับภัยคุกคามที่นับวันจะมีความสำคัญและรุนแรงต่อเนื่อง โดยในปี 2560 บริษัทจึงได้นำมาตรฐาน ISO/IEC 27001: 2013 มาปรับใช้และได้กำหนดเป็นระเบียบว่าด้วยความปลอดภัยระบบสารสนเทศของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัทมีระบบการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลและระบบสารสนเทศ

## 8) นโยบายการส่งเสริมนวัตกรรม

เพื่อสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ส่งเสริมนวัตกรรมเพื่อเพิ่มคุณค่าให้แก่กิจการตามสภาพปัจจัยแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ อาทิ การสร้างรูปแบบการให้บริการที่ตอบโจทย์ลูกค้า หรือการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนากระบวนการทำงาน หรือการให้บริการ เป็นต้น โดยการดำเนินการที่ผ่านมามีบริษัทได้ส่งเสริมหรือริเริ่มโครงการที่เกิดจากนวัตกรรมดังกล่าวข้างต้นแล้ว ได้แก่ โครงการ second antenna เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการระบบ Easy Pass กรณีไม่กั้นทางบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางไม่เปิด ทั้งที่มีเงินสำรองในบัญชีเพียงพอต่อการผ่านทาง โดยระบบดังกล่าวจะสั่งเปิดไม่กั้นทางโดยไม่ต้องรอให้เจ้าหน้าที่สั่งเปิด ทำให้สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางได้เร็วขึ้น ลดเวลาในการรอคอย และลดปริมาณการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทางรวมถึงมลภาวะทางอากาศให้ลดลงอีกด้วย

## 9) กระบวนการและช่องทางการรับข้อร้องเรียน

### 9.1 การแจ้งข้อร้องเรียน

บริษัทจัดให้มีช่องทางที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถติดต่อร้องเรียนในเรื่องที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อบริษัท หรือพบพฤติกรรมหรือเหตุการณ์ใดๆ ที่อาจเป็นการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่างๆ โดยสามารถรายงาน หรือร้องเรียนโดยตรงต่อประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการอิสระ หรือติดต่อผ่านเลขานุการบริษัท

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

### 9.2 การดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน

1. การรวบรวมข้อเท็จจริง  
กรรมการอิสระจะแต่งตั้งมอบหมายคณะทำงานให้ดำเนินการรวบรวมเรื่องร้องเรียน
2. การประมวลผล และกลั่นกรองข้อมูล  
คณะทำงานที่ได้รับการมอบหมายประมวลผล และกลั่นกรองข้อมูล เพื่อพิจารณาขั้นตอน และเสนอวิธีการจัดการที่เหมาะสมในแต่ละเรื่อง
3. มาตรการดำเนินการ  
คณะทำงานที่ได้รับมอบหมายนำเสนอมาตรการดำเนินการระงับการฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่างๆ ให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเพื่อบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยคำนึงถึงความเดือดร้อนเสียหายโดยรวมทั้งหมด
4. การรายงานผล  
ประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการอิสระ หรือเลขานุการบริษัทรายงานต่อคณะกรรมการเพื่อทราบและรายงานผลให้ผู้มีส่วนได้เสียซึ่งเป็นผู้ร้องเรียนทราบ หากผู้ร้องเรียนเปิดเผยตนเอง

### 9.3 มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบ

ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบจะได้รับความคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง สามารถเลือกที่จะไม่เปิดเผยตนเองได้ หากเห็นว่าการเปิดเผยนั้น จะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย หรือเกิดความเสียหายใดๆ
2. กรณีเปิดเผยตนเองบริษัทจะรายงานความคืบหน้าชี้แจงข้อเท็จจริง
3. ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง บริษัทจะไม่เปิดเผยชื่อ-สกุล ที่อยู่ ภาพ หรือข้อมูลอื่นใดที่สามารถระบุตัวผู้แจ้งได้
4. ผู้รับข้อร้องเรียนต้องเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องเป็นความลับ และจะเปิดเผยเท่าที่จำเป็น โดยคำนึงถึงความปลอดภัย และความเสียหายของผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง แหล่งที่มาของข้อมูล หรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้หากเห็นว่าเป็นสิ่งที่มีแนวโน้มที่จะเกิดความเดือดร้อนเสียหายหรือความไม่ปลอดภัย ให้กำหนดมาตรการคุ้มครองที่เหมาะสม
5. ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจะได้รับการบรรเทาความเสียหายด้วยกระบวนการที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรม

#### 9.1.4 การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล

- 1) คณะกรรมการได้กำหนดนโยบายการเปิดเผยข้อมูลและการรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงิน โดยได้กำหนดนโยบายแนวทางรวมถึงระบบการจัดทำรายงานทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูลสำคัญต่างๆ ให้มีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา เท่าเทียม ทันเวลา ผ่านช่องทางที่เหมาะสม ปกป้องข้อมูลลับและข้อมูลที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ รวมทั้งมีการสื่อสารให้เข้าใจตรงกันทั้งองค์กรในการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นไปตามกฎเกณฑ์ มาตรฐาน และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ด้วยความโปร่งใสและตรวจสอบได้ ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อมูลที่เปิดเผยเป็นเรื่องที่สำคัญและสามารถสะท้อนการปฏิบัติหรือการดำเนินงานของบริษัทนำไปสู่การสร้างคุณค่าแก่กิจการอย่างยั่งยืน

นอกจากนี้ ยังส่งเสริมและกำกับดูแลให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำรายงานและเปิดเผยข้อมูล มีความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับหน้าที่ความรับผิดชอบและมีจำนวนเพียงพอ โดยบุคลากรดังกล่าวหมายรวมถึงผู้บริหารสูงสุดสายงานบัญชีและการเงิน ผู้จัดการบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน เลขานุการบริษัท และนักลงทุนสัมพันธ์ โดยกรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการอนุมัติเพื่อเปิดเผยข้อมูล พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มีใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้เท่าเทียมกัน

- 2) บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เพื่อเป็นตัวแทนบริษัทและทำหน้าที่ในการสื่อสารข้อมูลที่เปิดเผยต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียอื่น เช่น ผู้ถือหุ้นกู้ ผู้ลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ สื่อมวลชน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม เท่าเทียมกัน และทันเวลา โดยบริษัทเป็นสมาชิกชมรมนักลงทุนสัมพันธ์แห่งประเทศไทย (Thai IR Club) สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย ทั้งนี้ผู้สนใจลงทุนสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 0 2641 4611 หากผู้ลงทุนที่ไม่สะดวกเดินทางมายังที่ทำการบริษัท เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 สามารถติดต่อด้านหมายเพื่อทำการประชุมผ่านทางโทรศัพท์ (Conference Call) หรือสมัครสมาชิกเพื่อรับข่าวสารเป็น Mailing list ผ่านทางเว็บไซต์ หรือฝากคำถาม หรือ email ที่ [ir@bemplc.co.th](mailto:ir@bemplc.co.th) ได้เช่นกัน

นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลตามหน้าที่ภายใต้แนวปฏิบัติและข้อกำหนดของกฎหมายแล้ว บริษัทยังมีนโยบายหมุนเวียนผู้บริหารระดับสูงในการมีส่วนร่วมเพื่อให้ข้อมูลและตอบข้อซักถามต่อผู้ลงทุนรวมถึงได้รับทราบความคิดเห็นและตระหนักถึงความต้องการของผู้ลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วยตนเอง ทั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัท ทุกคนได้ร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์มาโดยตลอด

- 3) บริษัทได้กำหนดระดับการรับรู้ข้อมูลของผู้บริหารในแต่ละระดับชั้นอย่างชัดเจน ตลอดจนความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลสำหรับเปิดเผยต่อสาธารณชน โดยสื่อสาร และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องของข้อมูลสำหรับผู้ลงทุน หน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอกบริษัท พร้อมทั้งติดต่อประสานงานกับผู้ลงทุน รวบรวมข้อคิดเห็นของผู้ลงทุนต่างๆ และสื่อสารต่อผู้บริหารระดับสูงจนถึงระดับพนักงานทุกคน ดังนี้

##### 3.1 การสื่อสารภายในองค์กร

แม้คณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเป็นผู้ที่รับรู้ข้อมูลของบริษัททั้งหมด แต่ได้กำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการเปิดเผยสารสนเทศต่างๆ รายงานต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ และเป็นผู้ให้ข้อมูลต่อข้อซักถามต่างๆ ผ่านสื่อสาธารณะเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดเผยข้อมูลของบริษัท

การเก็บรักษาข้อมูลที่ยังไม่ได้เปิดเผยถือเป็นหน้าที่สำคัญของคณะกรรมการ ผู้บริหาร ที่ปรึกษาบริษัท และพนักงานที่ได้รับทราบข้อมูล ต้องรักษาข้อมูลเป็นความลับ โดยบริษัทได้กำหนดเป็นข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอก หรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัยซึ่งมีโทษคือ การเลิกจ้าง ซึ่งที่ผ่านมาไม่เคยมีเหตุการณ์เกี่ยวกับการนำเสนอมูลข้อมูลไปใช้เพื่อประโยชน์แก่ตนเองและผู้อื่น

นอกจากนี้ บริษัทได้มีการพัฒนาระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนาระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัท โดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในการซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้บริหาร บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น

สำหรับการเปิดเผยข้อมูลต่อพนักงาน บริษัทได้เปิดเผยข้อมูลต่อพนักงานเทียบเท่าการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณชน โดยยึดหลักความถูกต้อง สม่าเสมอและเวลาในการเปิดเผยข้อมูล แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้มีการจัดทำรายงานนักลงทุนสัมพันธ์ (IR Report) รวบรวมสรุปประเด็นคำถามและความเห็นของผู้ลงทุนที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทเพื่อรายงานสรุป เสนอต่อผู้บริหารเป็นประจำทุกเดือน เพื่อเป็นช่องทางการนำเสนอข้อแนะนำที่ดีหรือผลตอบรับจากผู้ลงทุนต่อผู้บริหารเพื่อมาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป

### 3.2 การสื่อสารภายนอก

คณะกรรมการมีนโยบายให้บริษัทมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญตามนโยบายและเกณฑ์ที่กำหนด โดยเปิดเผยข้อมูลทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษผ่านช่องทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัท [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th) โดยปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ อาทิ รายงานประจำปี แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี ข้อมูลบริษัท นโยบายบริษัทในด้านต่างๆ สถานะเงินกู้ ผลการดำเนินงาน อัตราส่วนทางการเงิน ราคาหลักทรัพย์ ประวัติการจ่ายเงินปันผลตลอดจนข้อมูลอื่นๆ เช่น การดำเนินกิจกรรมรับผิดชอบต่อสังคม และข่าวประชาสัมพันธ์ โดยเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ดังกล่าว สำหรับผู้ลงทุน และผู้ที่เกี่ยวข้องได้ใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุน รวมถึงข้อมูลการนำเสนอต่อผู้ลงทุน (Presentation) เป็นรายเดือนและมีการปรับปรุงข้อมูลเป็นประจำ เพื่อให้ผู้ลงทุนตลอดจนผู้สนใจที่จะลงทุนทุกท่านสามารถรับทราบข้อมูลใหม่อย่างทันเวลาและสม่ำเสมอผ่านทางเว็บไซต์ อีกทั้งได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลความเห็นและประเด็นการวิเคราะห์ข้อมูลการลงทุนของบริษัทซึ่งจัดทำโดยนักวิเคราะห์หลักทรัพย์จากบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ จากเว็บไซต์ [www.settrade.com](http://www.settrade.com) ซึ่งรวบรวมไว้เป็นบทวิเคราะห์ของบริษัท Analyst Consensus เพื่อประกอบการพิจารณาของผู้ลงทุน

ในการเปิดเผยรายงานทางการเงินนั้น คณะกรรมการจัดให้มีรายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน แสดงควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชี รายละเอียดปรากฏในหน้า 195

การให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์เป็นอีกหน้าที่สำคัญของแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ เนื่องจากการให้ข้อมูลของบริษัทเผยแพร่ไปสู่ผู้ลงทุนในรูปแบบบทวิเคราะห์เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของผู้ลงทุน เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์ จึงเป็นผู้ให้ข้อมูล และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ตลอดจนความสัมพันธ์อันดีต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ โดยอาจทำการตรวจทานและชี้แจงเพื่อให้มีการแก้ไขบทวิเคราะห์ให้ถูกต้องได้โดยไม่ก่อให้เกิดการขึ้นหรือปิดเป็นบทวิเคราะห์ของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ได้ หรือแก้ไขเฉพาะข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงในอดีต หรือที่ได้เผยแพร่สู่สาธารณชนแล้ว จึงไม่จัดเป็นการขึ้นการลงทุน

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

สำหรับปี 2560 บริษัทมีกิจกรรม Company Visit Conference Call แถลงข่าว และการให้สัมภาษณ์ (Press Interview) ในส่วนของการให้ข้อมูลต่อผู้ลงทุนต่างประเทศ บริษัทเข้าร่วมกิจกรรม Roadshow ที่จัดโดยสถาบันต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ จำนวน 17 ครั้ง ดังนี้

ในประเทศ	ต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> <li>- งาน “CLSA ASEAN Forum 2017” โดย CLSA Securities (Thailand) Ltd.</li> <li>- งานมหกรรมการเงิน ครั้งที่ 17 (Money Expo 2017) ร่วมกับ บมจ. ช.การช่าง บมจ. ทีทีดับบลิว และ บมจ. ซีเค พาวเวอร์</li> <li>- งาน Local Roadshow โดย Maybank Kim Eng Securities (Thailand) Plc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- งาน Non deal Roadshow โดย DBS Vickers (Thailand) Securities Ltd. ประเทศสิงคโปร์</li> <li>- งาน “Maybank Invest ASEAN 2017 Singapore” โดย Maybank Kim Eng Securities (Thailand) Plc. ประเทศสิงคโปร์</li> <li>- งาน “20<sup>th</sup> Asian Investment Conference” โดย Credit Suisse Securities (Thailand) Ltd. ฮองกง</li> </ul>



ในประเทศ	ต่างประเทศ
<ul style="list-style-type: none"> <li>- งาน “Asia Plus’s CEO Forum” โดย Asia Plus Securities Ltd.</li> <li>- งาน “Credit Suisse’s Infrastructure Day” โดย Credit Suisse Securities (Thailand) Ltd.</li> <li>- งาน “dbTISCO Thailand Transportation &amp; Construction Corporate Day” โดย dbTISCO (Thailand) Ltd.</li> <li>- งาน “Thailand Focus 2017 : Establishing the New Engine” โดย The Stock Exchange of Thailand, Bank of America Merrill Lynch และ Phatra Securities Plc.</li> <li>- งาน “CNS Corporate Access” โดย บล. โนมูระพัฒน์สิน จำกัด (มหาชน)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- งาน “Maybank Invest ASEAN 2017 London” โดย Maybank Kim Eng Securities Plc. สหราชอาณาจักร</li> <li>- งาน “SET Thailand Corporate Day in London 2017” โดย The Stock Exchange of Thailand และ Maybank Kim Eng Securities (Thailand) Plc. สหราชอาณาจักร</li> <li>- งาน “24<sup>th</sup> CLSA Investors’ Forum” โดย CLSA Securities (Thailand) Ltd.ฮ่องกง</li> <li>- งาน Non Deal Roadshow โดย DBS Vickers (Thailand) Securities Ltd. ประเทศสหรัฐอเมริกา</li> <li>- งาน Non deal Roadshow โดย Maybank Kim Eng Securities (Thailand) Plc. ประเทศญี่ปุ่น</li> <li>- งาน “dbAccess Thailand SET Corporate Day” โดย The Stock Exchange of Thailand และ dbTISCO (Thailand) Ltd. ประเทศสิงคโปร์</li> </ul>

ทั้งนี้ เพื่อชี้แจงผลการดำเนินงานตลอดจนความคืบหน้าของโครงการลงทุนอย่างเหมาะสม เพื่อให้ผู้บริหารตอบข้อซักถามกับผู้ลงทุนและสื่อมวลชนอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมให้ได้รับทราบโดยทั่วกัน ตลอดจนเพื่อให้ข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นอย่างถูกต้องสำหรับการตัดสินใจการลงทุนต่อบุคคลทั่วไปรวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์สถาบัน

บริษัทได้จัดให้มีโครงการผู้ถือหุ้นสัมพันธ์ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสเข้าเยี่ยมชมกิจการและพบปะคณะผู้บริหาร ทั้งยังได้จัดทำสารคดี (Newsletter) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลธุรกิจ และได้นำส่งให้กับผู้ถือหุ้นและผู้ถือหุ้นกู้ของบริษัททุกรายเป็นประจำ และบริษัทยังได้ทำการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนที่มีต่อคุณภาพของการสื่อสารและการดำเนินกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2560 (BEM IR SURVEY) เพื่อนำมาปรับปรุงการทำงาน พบว่า ผลสำรวจการประเมินความพึงพอใจของการให้บริการงานนักลงทุนสัมพันธ์อยู่ที่ระดับร้อยละ 92.36

#### 4) เกณฑ์การซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้ใช้ข้อมูลภายใน

นอกเหนือจากการรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ของกรรมการและผู้บริหารตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. แล้ว บริษัทยังให้ความสำคัญและป้องกันมิให้ผู้บริหารอื่น ตลอดจนพนักงานที่สามารถเข้าถึง หรือได้รับทราบข้อมูลสำคัญของบริษัทที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะซึ่งอาจมีผลต่อความเคลื่อนไหวของราคาหลักทรัพย์ ใช้ข้อมูลดังกล่าวทำการซื้อขายหลักทรัพย์เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่นเอาเปรียบผู้ลงทุนทั่วไป อาทิ ข้อมูลการเพิ่มทุน ลดทุน ข้อมูลการจ่ายเงินปันผล ข้อมูลผลประกอบการของบริษัท ข้อมูลการร่วมลงทุน เป็นต้น โดยกำหนดให้ผู้บริหารต้องรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ให้สอดคล้องต่อเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด และบุคคลผู้รู้ข้อมูลภายในควรละเว้นการซื้อขายหลักทรัพย์หรือรอคอยจนกระทั่งประชาชนได้รับข้อมูลแล้วและมีเวลาประเมินข้อมูลนั้นตามสมควร

#### 9.1.5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการและเสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิภาพ

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบและบทบาทในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนติดตาม ประเมินผล และดูแลการรายงานผลการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น อันนำไปสู่การดำเนินงานและสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนในด้านต่างๆ ดังนี้

## 1. โครงสร้างคณะกรรมการ

- 1.1 โครงสร้างคณะกรรมการ บริษัทได้พิจารณาถึงขนาด องค์ประกอบ สัดส่วนกรรมการอิสระ ทักษะ ประสบการณ์ การศึกษา ความสามารถและคุณลักษณะเฉพาะด้าน ตลอดจนเพศและอายุ ที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการนำพาองค์กรสู่วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้ ซึ่งประกอบด้วย บุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 17 คน กล่าวคือ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 6 คน ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่า คณะกรรมการโดยรวมมีคุณสมบัติที่เหมาะสม สามารถเข้าใจ และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียได้ รวมถึงเพื่อให้คณะกรรมการสามารถดำเนินงานเพื่อการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจอย่างอิสระ และมีกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนจาก กทพ. และ รฟม. เป็นผู้มีประสบการณ์ในธุรกิจหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 3 คน จาก 6 คน
- 1.2 คณะกรรมการมีกรรมการที่เป็นอิสระจำนวน 6 คน สอดคล้องกับสัดส่วนที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ซึ่งสามารถให้ความเห็นเกี่ยวกับการทำงานของฝ่ายบริหารได้อย่างอิสระ โดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ ให้เข้มกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
- 1.3 กรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ โดยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง กำหนดให้กรรมการออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วน 1 ใน 3
- 1.4 คณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการเนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่ากรรมการทุกคนสามารถอุทิศเวลาเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ

## 2. การทำหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแลและการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน ประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร

## 3. คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทได้จัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะเพื่อติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดและรายงานต่อคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร โดยคณะกรรมการได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดดังมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในหน้า 151 ถึง 154

## 4. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

- 1) คณะกรรมการมีบทบาทและหน้าที่กำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึงวิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจ งบประมาณของบริษัท การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอ ตลอดจนกำกับดูแลและติดตามให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน อันนำมาซึ่งการประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย เป็นประโยชน์ต่อสังคม พัฒนาหรือลดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อม
- 2) คณะกรรมการได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัท เพื่อยึดถือปฏิบัติ และจัดให้มีกลไกที่เพียงพอที่เอื้อให้มีการปฏิบัติได้จริง ติดตามผลการปฏิบัติ รวมทั้งให้มีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
- 3) คณะกรรมการได้เห็นชอบให้มีการจัดทำจรรยาบรรณของบริษัท เพื่อเป็นข้อพึงปฏิบัติที่ดีของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานบริษัท ต่อบริษัท ผู้ร่วมงาน บุคคลภายนอก และสังคม เพื่อให้บริษัทสามารถสร้างและขับเคลื่อนวัฒนธรรมองค์กรที่ยึดมั่นในจริยธรรม รวมทั้งให้มีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

- 4) คณะกรรมการมีหน้าที่ดูแลให้บริษัทมีระบบหรือกลไกอย่างเพียงพอที่จะทำให้มั่นใจได้ว่า การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายข้อบังคับ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ตลอดจนนโยบาย หรือแนวทางที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งมีกระบวนการอนุมัติการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น การลงทุน การทำธุรกรรมที่มีผลกระทบต่อบริษัท อย่างมีนัยสำคัญ หรือการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ ซึ่งกรรมการที่มีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุมและงดออกเสียงในวาระนั้น เป็นต้น เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด
- 5) ในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการติดตามและรับทราบแผนการจัดการความเสี่ยงของบริษัทจากการรายงานของฝ่ายบริหารในรายงานผลการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง และรับทราบจากรายงานของคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง
- 6) ติดตามดูแลให้ฝ่ายจัดการนำแผนกลยุทธ์ไปถ่ายทอดเป็นแผนดำเนินงาน (Operational Plan) รวมถึงประเมินผลการดำเนินงาน และกำกับดูแลบริษัทในกลุ่ม โดยกำหนดให้ฝ่ายบริหารรายงานผลการปฏิบัติงาน ตลอดจนเรื่องที่สำคัญอื่นๆ ให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบในการประชุมคณะกรรมการบริษัท

นอกจากนี้ บริษัทได้กำหนดให้มีการสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท ทั้งกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนเป็นประจำทุกปี พร้อมให้มีการลงนามรับรองเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท และการอบรมและทดสอบหลักสูตรจรรยาบรรณทุกปีผ่าน e-learning สำหรับผู้บริหารและพนักงานของบริษัทแล้ว บริษัทยังสนับสนุนให้ผู้บริหารทั้งระดับสูง และระดับกลาง เข้ารับการอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องทุกปี

## 5. การประชุมคณะกรรมการ

การประชุมคณะกรรมการของบริษัท

ชื่อ-นามสกุล	การเข้าร่วมประชุม / จำนวนครั้งที่จัดประชุมปี 2560				
	คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ บริหาร	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	คณะกรรมการ สรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	คณะกรรมการ อรรถกถาและ บริหารความเสี่ยง
1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	7/7				
2. นายปลิว ตริวิศเวทย์	7/7	11/11		2/2	
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	7/7		6/6	2/2	
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	5/7		5/6	1/2	
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	7/7		6/6		3/3
6. ดร.อรรณพ ดันละมัย	6/7		6/6		
7. นางวัลลภา อัสสกุล	7/7				3/3
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	7/7	11/11		2/2	
9. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	2/7				
10. นายพงษ์สุภะ ตันติสุนทรชัยกุล	7/7	11/11			3/3
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	7/7				
12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	6/7				
13. นายยุทธนา หิมาการุณ	6/7				
14. นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล <sup>(1)</sup>	2/2				
15. นายดำเกิง ปานขำ <sup>(2)</sup>	3/5				
16. นายประสิทธิ์ เดชศิริ <sup>(3)</sup>	1/1				
17. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	6/7	10/11			3/3
18. นางเพียว มริตตะนพร	7/7	10/11			3/3

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล

<sup>(2)</sup> นายดำเกิง ปานขำ

<sup>(3)</sup> นายประสิทธิ์ เดชศิริ

ลาออกจากตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2560

ลาออกจากตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2560

ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560 แทนนายดำเกิง ปานขำ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2560

## 1) การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมคณะกรรมการพร้อมระเบียบวาระหลักประจำปีให้กรรมการได้รับทราบเป็นการล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดเวลาและเข้าร่วมประชุมได้ ซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทกำหนดไว้ให้ประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และในการประชุมต้องมีกรรมการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม อย่างไรก็ตาม ในปี 2560 คณะกรรมการบริษัทมีการประชุม 7 ครั้ง

สำนักกรรมการผู้จัดการจะส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม ซึ่งมีการกำหนดชัดเจนก่อนการประชุมล่วงหน้า 7 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุมเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการก่อนการประชุม เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาข้อเข้าประชุม

ระเบียบวาระการประชุมจะกำหนดขึ้นโดยการพิจารณาร่วมกันระหว่างประธานกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจะจัดให้มีการประชุมระหว่างกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารและไม่ฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้กรรมการได้มีการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยอิสระ และสามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการประชุมทุกครั้ง ประธานกรรมการจะทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ดูแลให้มีการพิจารณาในแต่ละวาระอย่างรอบคอบ และเปิดโอกาสให้กรรมการทุกท่านได้มีการแสดงความคิดเห็นและอภิปรายร่วมกัน และผู้บริหารระดับสูงจะเข้าประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลในฐานะผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรงจนเป็นที่พอใจก่อนการลงมติในแต่ละวาระ

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการ และผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่ายบริหารจะแจ้งให้กรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสียซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำรายงานดังกล่าว ตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย เพื่อเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัทและประธานกรรมการตรวจสอบ

## 2) การประชุมคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการจะจัดให้มีการติดตามดูแลการนำนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัทไปปฏิบัติ โดยจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย เพื่อพิจารณาวาระสำคัญต่างๆ และจัดทำรายงานการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยทุกชุดเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง ดังนี้

### 2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีกำหนดการประชุมอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำอย่างน้อยทุกไตรมาส โดยประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหาร และผู้บริหารที่รับผิดชอบเกี่ยวกับบัญชีการเงินเพื่อสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวมทั้งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชีเพื่อสอบทานงบการเงินประจำปี และรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท หรือในกรณีที่ฝ่ายบริหารจะมีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการเกี่ยวกับการได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ ซึ่งจะต้องพิจารณาความเหมาะสม ความสมเหตุสมผลของรายการและประโยชน์สูงสุดของบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบจะมีการเรียกประชุมเพิ่มเติม

ในปี 2560 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทั้งสิ้น 6 ครั้ง และได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหาร 1 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานการปฏิบัติหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และทุกปีจะรายงานสรุปการปฏิบัติหน้าที่ในรอบปีที่ผ่านมาผ่านรายงานคณะกรรมการตรวจสอบ นอกจากนั้นในปี 2560 คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 3 รายการ



## 2.2 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะจัดการประชุมเพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระและกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระ และพิจารณากลับกรองค่าตอบแทนกรรมการและโบนัสประจำปี เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติ และพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ ตามผลประเมินการปฏิบัติงานเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะมีการทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการเป็นประจำทุกปีเพื่อให้หลักเกณฑ์มีความเหมาะสมสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและเพื่อให้หลักเกณฑ์พิจารณาค่าตอบแทนอยู่ในระดับมาตรฐานเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันเพื่อที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

ทั้งนี้ บริษัทกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนไม่น้อยกว่า 2 ครั้งต่อปี

ในปี 2560 มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน จำนวน 2 ครั้ง เพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง และพิจารณากลับกรองค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2559 เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 พิจารณาอนุมัติ และพิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

## 2.3 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะจัดการประชุมเพื่อติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การปรับปรุงแนวปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการทบทวนการปฏิบัติของบริษัทตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560

ในปี 2560 มีการประชุมคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง จำนวน 3 ครั้ง เพื่อติดตามและทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับสิทธิผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความรับผิดชอบของคณะกรรมการในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการได้พิจารณาการปฏิบัติตามแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี ทบทวนและติดตามแผนบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ โดยพบว่าบริษัทสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ ไม่พบสิ่งที่ก่อให้เกิดผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี 2561 มีความพอเพียงและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจในปัจจุบัน รวมทั้งมีแผนการดำเนินการและวิธีการเพื่อบริหารความเสี่ยงอย่างเหมาะสม

## 2.4 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหารของบริษัท มีกำหนดการประชุม เพื่อช่วยในการให้คำแนะนำ คำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และตรวจสอบการดำเนินงานตามนโยบาย และแผนงานของบริษัท รวมทั้งเพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ ตามอำนาจหน้าที่ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และพิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ

ในปี 2560 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร จำนวน 11 ครั้ง เพื่อพิจารณากลับกรองวาระที่นำเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติรายการที่วงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท รวมทั้งพิจารณาเงินเดือน และโบนัสสำหรับพนักงาน

## 6. การประเมินตนเองของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเอง (Self Assessment) ของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท และคณะกรรมการได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปีตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด ทั้งนี้คณะกรรมการยังได้กำหนดให้มีการทบทวนหัวข้อประเมินเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และสอดคล้องกับแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

### ผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย

โดยในปี 2560 บริษัทได้จัดส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยให้กรรมการแต่ละคณะ สำหรับประเมินผลการปฏิบัติของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมทั้งคณะ เพื่อนำผลประเมินเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ความเห็นของกรรมการส่วนใหญ่สรุปตามหัวข้อได้ดังนี้

- 1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี มีความเหมาะสมกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยคณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้และประสบการณ์หลากหลายเพียงพอ และทำหน้าที่โดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ  
นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยอีกจำนวน 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร เพื่อทำหน้าที่ช่วยในการกำกับดูแลกิจการ สรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง รวมถึงค่าตอบแทนที่เหมาะสมแข่งขันได้ในการรักษากรรมการที่ดีมีความสามารถกำหนดนโยบาย และทิศทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท จรรยาบรรณธุรกิจ รวมถึงการบริหารและจัดการความเสี่ยง ดูแลและให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหาร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี
- 2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย
  - คณะกรรมการ : ได้ให้ความสำคัญและใช้เวลาอย่างเพียงพอในการพิจารณาเรื่องสำคัญเกี่ยวกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทพร้อมทั้งดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ การพิจารณาทบทวนจรรยาบรรณบริษัท และดูแลให้มีการปฏิบัติตามพร้อมกันนี้คณะกรรมการได้มีการกำหนดนโยบายเพื่อดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์สำหรับรายการเกี่ยวโยงกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทเป็นสำคัญ คณะกรรมการได้ทบทวนระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า มีระบบภายในที่ดีพร้อมมีการบริหารและจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการติดตามและดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการมอบหมาย
  - คณะกรรมการตรวจสอบ : มีการดูแลให้การจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มีระบบการตรวจสอบที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพการพิจารณาให้การทำการรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้และเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท การกำกับดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง การเสนอแต่งตั้ง กำหนดค่าตอบแทน และประเมินผลผู้สอบบัญชีอย่างเหมาะสม
  - คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน : มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการสรรหากรรมการให้มีความเหมาะสม การพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการให้มีความเหมาะสมและโปร่งใส การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อนำเสนอผู้ถือหุ้น การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และการพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการให้สอดคล้องกับผลการประเมิน

- คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง : มีการศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การพัฒนา และเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ การติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท การพิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบป้องกันของความเสี่ยงทุก ประเภท การรายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
  - คณะกรรมการบริหาร : มีการให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษาแก่กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหาร การกำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัทตามที่ได้รับ มอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท การตรวจสอบ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงาน ต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ การอนุมัติเข้าทำนิติกรรมมีความเหมาะสม การอนุมัติ แต่งตั้ง และพิจารณากำหนดค่าตอบแทนผู้บริหาร มีความเหมาะสม
- 3) การประชุมคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การประชุมคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย อยู่ในเกณฑ์ดี โดยบริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระประจำปีให้กรรมการได้รับทราบ ล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดสรรเวลามาประชุมได้ทุกครั้ง โดยจำนวนครั้งของการประชุมและ ระเบียบวาระมีความเหมาะสม ช่วยให้คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถ กำกับดูแลให้บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างประสบความสำเร็จ นอกจากนั้นกรรมการจะได้รับเอกสารประกอบการ ประชุมล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมตัวเข้าประชุม ซึ่งในเอกสารประกอบการ ประชุมจะมีข้อมูลอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการสามารถขอข้อมูลที่จำเป็น เพิ่มเติมเพื่อประกอบการตัดสินใจให้เป็นประโยชน์ต่อบริษัท อีกทั้งบรรยากาศในการประชุมคณะกรรมการ เอื้ออำนวยให้เกิดการแสดงความคิดเห็นอย่างสร้างสรรค์ของกรรมการทุกคน และไม่ถูกรบกวนง่โดยบุคคลใด บุคคลหนึ่งและกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญอย่างเต็มที่ในที่ประชุม
- 4) การทำหน้าที่ของกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การทำหน้าที่ของกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย อยู่ในเกณฑ์ดี มีการเตรียมตัวและศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนการประชุมในแต่ละครั้ง และเข้าประชุม อย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งกรรมการได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และมีความเป็นกลางในการพิจารณา เรื่องต่างๆ มีอิสระในการตัดสินใจ ลงมติ รวมถึงการให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัท และเข้าใจว่าประเด็นใดมีความสำคัญและใช้เวลาในการพิจารณาประเด็นนั้นๆ อย่างเหมาะสม และยอมรับ ความเห็นที่แตกต่างระหว่างกันโดยไม่เกิดความขัดแย้ง
- 5) ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร : ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารอยู่ในเกณฑ์ดี กรรมการสามารถหารือกับ กรรมการผู้จัดการได้อย่างตรงไปตรงมาและความสัมพันธ์ที่ดีกับฝ่ายบริหาร โดยกรรมการผู้จัดการสามารถ ขอคำแนะนำจากกรรมการได้เมื่อจำเป็น ซึ่งคณะกรรมการไม่ได้เข้าไปแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของ ฝ่ายบริหาร อีกทั้งคณะกรรมการได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาแก้ไขปัญหอย่างเหมาะสม ในกรณีที่ การปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กำหนดไว้
- 6) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร : การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนา ผู้บริหารอยู่ในเกณฑ์ดี โดยกรรมการมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของการเป็นกรรมการ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทอย่างเพียงพอ มีความใส่ใจหาข้อมูลหรือติดตามข่าวที่สำคัญ เกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบต่างๆ และสภาพการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่กรรมการมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการทุกท่านได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้ เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ และเมื่อมีกรรมการใหม่ คณะกรรมการได้ดูแลให้ฝ่ายบริหาร จัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของ กรรมการและคณะกรรมการ ได้มีการกำหนดแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อให้การทำหน้าที่ในตำแหน่ง ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

## 7. การประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

คณะกรรมการได้กำหนดจรรยาบรรณบริษัท เพื่อเป็นหลักการและเป้าหมายของการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแนวทางการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทอย่างต่อเนื่องทุกปี ทั้งนี้ผลการประเมินสรุปโดยรวมกรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทดังนี้

1. การปฏิบัติตามจรรยาบรรณ : เข้าใจและยึดถือปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณบริษัท
2. แนวทางในการประกอบธุรกิจ : ปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้กับบริษัทและธุรกิจการค้าอย่างเคร่งครัด ตามหลักจริยธรรมที่พึงปฏิบัติ และปฏิบัติตามนโยบายบริษัท
3. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ : ไม่นำข้อมูลที่เป็นความลับของบริษัทไปเปิดเผยต่อบุคคลอื่น หลีกเลี่ยงการกระทำที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ส่วนตัวและผลประโยชน์ของบริษัทไม่เข้าไปมีส่วนร่วมหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการใดๆ ซึ่งอาจมีผลประโยชน์หรือขัดแย้งทางธุรกิจต่อบริษัท
4. การใช้ข้อมูลภายในเพื่อซื้อขายหลักทรัพย์ : ไม่เปิดเผยข้อมูลภายในที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะอันส่งผลกระทบต่อราคาหรือการซื้อขายของบริษัทและบริษัทที่เกี่ยวข้อง
5. หน้าที่ต่อผู้ถือหุ้น : ปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายให้ดีที่สุดเพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้องค์กรมีศักยภาพรองรับการขยายตัว และต่อยอดทางธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง และเพิ่มมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว
6. การปฏิบัติต่อลูกค้าและคู่สัญญาทางธุรกิจ : รักษาความลับของลูกค้าและคู่สัญญา ในการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม และอิสระ ไม่ดำเนินธุรกิจโดยมีขอบระหว่างลูกค้าและคู่สัญญา ไม่ติดสินบนหรือจัดหาสิ่งของให้ผู้อื่นโดยหวังผลประโยชน์ทางธุรกิจ
7. ความรับผิดชอบต่อผู้บริหารและพนักงาน : มีการกำหนดแนวและวิธีปฏิบัติเพื่อดูแลรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินอยู่เสมอ
8. การปฏิบัติต่อคู่แข่งทางธุรกิจ : ปฏิบัติตามนโยบายดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม ตามกติกาและกรอบแห่งกฎหมายการแข่งขันทางการค้า
9. หน้าที่ต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและภาครัฐ : ให้ความร่วมมือในการทำประโยชน์แก่ชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและภาครัฐ ตามโอกาสและความพร้อม
10. การพนัน การดื่มแอลกอฮอล์ และสิ่งเสพติด : ไม่ทำการครอบครอง ซื้อ-ขาย หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยาเสพติด ในขณะที่อยู่ที่ทำงาน หรือระหว่างทำธุรกิจของบริษัท ยกเว้นการจัดเลี้ยงสังสรรค์โดยบริษัท และ ไม่ทำการเล่นหรือเป็นผู้มีส่วนสนับสนุนให้มีการเล่นการพนันทุกประเภทในระหว่างเวลาทำงาน หรือในพื้นที่บริษัท
11. การเปิดเผยข้อมูลและการรักษาความลับ : ปฏิบัติตามนโยบายในการจัดการข้อมูลในบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ และเผยแพร่ข้อมูลที่จำเป็นและถูกต้องเหมาะสมต่อสังคมตามแต่โอกาส และไม่เปิดเผยข้อมูลของบริษัทที่ยังมิได้มีการเปิดเผยต่อสาธารณะ ข้อมูลส่วนบุคคล หรือนำข้อมูลที่ได้รับจากหน้าที่การงานไปใช้ในทางที่ก่อให้เกิดประโยชน์ส่วนตน
12. ทรัพย์สินของบริษัท : กำหนดแนวปฏิบัติในการดูแลรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบริษัทมิให้สูญหาย เสียหาย หรือนำไปใช้ในทางที่ผิด
13. ของกำนัลและการเลี้ยงรับรอง : กำหนดแนวปฏิบัติเรื่องการให้ของกำนัลและการเลี้ยงรับรอง โดยหลีกเลี่ยงการรับสิ่งของหรือผลประโยชน์ใดๆ จากลูกค้า คู่สัญญา หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยมโดยพึงพิจารณาว่าอยู่ในมูลค่าที่เหมาะสม
14. ความปลอดภัยและสุขอนามัย : ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขอนามัยอย่างเคร่งครัด และให้ความร่วมมืออย่างจริงจังในการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและความเจ็บป่วย
15. การยกเว้นไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ : รับทราบและปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท โดยไม่กระทำการฝ่าฝืน อันอาจจะทำให้ได้รับโทษทางกฎหมายและโทษทางวินัยได้



## 8. การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการทุกคนยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปีตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

## 9. ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

- ค่าตอบแทนกรรมการ : บริษัทกำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ
- ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ : คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการ ให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทตามเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) และผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาในแต่ละปี
- ค่าตอบแทนผู้บริหาร : ค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการ และนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลประโยชน์การปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน
- จำนวนค่าตอบแทนในปี 2560 ปรากฏในหัวข้อค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารหน้า 118 ถึง 119

## 10. การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

### 1) 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)

ทั้งนี้ ในปี 2560 มีกรรมการบริษัทจำนวน 1 คน คือ ดร.อรรณพ ดันละมัย ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร The Audit Committee's Role in Compliance and Ethical Culture Oversight

### 2) การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

คณะกรรมการกำหนดแนวปฏิบัติให้บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยบริษัทจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ เลขานุการบริษัท และสำนักกรรมการผู้จัดการมีหน้าที่ในการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยจัดให้มีการประชุมร่วมกันกับกรรมการ และ/หรือผู้บริหาร และ/หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงและตอบข้อซักถาม ในปี 2560 มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ 1 คน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติ โดยบรรยายสรุปข้อมูลบริษัท พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสรุปให้กรรมการใหม่ได้รับทราบ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณของบริษัท อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ กำหนดการประชุมคณะกรรมการทั้งปี พร้อมกันนี้บริษัทจัดให้กรรมการได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตรตามข้อเสนอแนะของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

## 11. แผนการสืบทอดตำแหน่ง

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

บริษัทได้กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารในระดับต่างๆ โดยเฉพาะผู้บริหารและตำแหน่งในสายงานหลัก ซึ่งเน้นการสรรหาจากบุคลากรภายในองค์กร โดยแต่ละปีจะกำหนดให้มีการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อพัฒนาบุคลากรที่มีผลการปฏิบัติงานที่ดีและมีศักยภาพได้เติบโตในตำแหน่งที่สูงขึ้นตามลำดับขั้นของพนักงานทั้งผู้บริหารระดับกลางและพนักงาน โดยคณะกรรมการพิจารณาประกอบด้วย กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป หรือผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ในส่วนของการดำเนินกลยุทธ์และการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ของผู้บริหารระดับสูงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระการดำรงตำแหน่งหรือเกษียณอายุ ที่ประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้ทบทวนหลักการ ตลอดจนคัดเลือกผู้มีความรู้ความสามารถและมีคุณสมบัติเหมาะสม โดยมีคณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ และคณะกรรมการบริหารพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป

สำหรับผู้บริหารที่ได้รับการกำหนดให้เป็นบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่ง นอกจากจะต้องเป็นผู้ที่พร้อมด้วยคุณสมบัติและประสบการณ์การทำงานในสายงานที่เหมาะสมแล้ว ยังต้องได้รับการถ่ายทอดความรู้ประสบการณ์ ด้วยการหมุนเวียนปฏิบัติงานในหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่จำเป็นเพิ่มเติมเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่สูงขึ้นไปในอนาคต และเพื่อให้มีการส่งมอบงานเป็นไปอย่างราบรื่น และการบริหารงานอย่างต่อเนื่อง สำหรับการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัท มีการวางระบบด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยมีการจัดสรร ควบคุม ติดตาม ประเมินผลอย่างเพียงพอ ทั้งในด้านกระบวนการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตามที่กำหนด มีระบบค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติงานของบุคลากร มาตรฐานการปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากร และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถและการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัทมีประสิทธิภาพและเหมาะสม เน้นที่ประโยชน์ในการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานและความชัดเจนในการประเมินผลการปฏิบัติงานสำหรับประกอบในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมกับความสามารถและผลการปฏิบัติงาน

## 9.2 โครงสร้างกรรมการ

โครงสร้างกรรมการบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบริหาร

รายละเอียดคณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดต่างๆ และกระบวนการสรรหา ซึ่งเป็นไปตามกฎบัตรดังนี้

### 9.2.1 คณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ประกอบด้วย

1. ดร. วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
2. นายปลิว ตริวิศเวทย์	รองประธานกรรมการบริษัท	
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
6. ดร. อรรถนพ ตันละมัย	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
7. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท	
9. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	

- |                                   |               |
|-----------------------------------|---------------|
| 10. นายพงษ์สิทธิ์ ดันติสุขวิชญกุล | กรรมการบริษัท |
| 11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์   | กรรมการบริษัท |
| 12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต          | กรรมการบริษัท |
| 13. นายยุทธนา หยิมการุณ           | กรรมการบริษัท |
| 14. นายประสิทธิ์ เดชศิริ          | กรรมการบริษัท |
| 15. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์        | กรรมการบริษัท |
| 16. นางพเยาว์ มริตตะนระพร         | กรรมการบริษัท |

#### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. กำกับดูแล และจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ภายใต้ขอบวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และรักษาผลประโยชน์ของบริษัท บนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2. กำหนดกลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน และทิศทางการดำเนินงานของบริษัท รวมถึงกำกับควบคุมดูแลและติดตามประเมินผลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการอย่างยั่งยืนและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
3. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ภายใน 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีสิ้นปีของบริษัท และจัดประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมวิสามัญเมื่อมีความจำเป็น
4. จัดประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และในการประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของกรรมการทั้งหมด การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นมติ ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานของที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด
5. พิจารณานุมัติงบประมาณในการลงทุนและการดำเนินกิจการของบริษัทประจำปี รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพยากรของบริษัท
6. จัดให้มีการรายงานข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท และข้อมูลทั่วไปที่สำคัญต่อผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และเพียงพอ และยืนยันการตรวจสอบรับรองข้อมูลที่รายงาน
7. จัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และมาตรการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิผล รวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ
8. จัดให้มีคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. พิจารณาการกำหนดและแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการสื่อสารบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบดังกล่าว ต่อคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ฝ่ายบริหาร และพนักงานของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
10. กำกับดูแลให้คณะกรรมการบริหารดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดไว้ โดยคณะกรรมการบริหารมีอำนาจอนุมัติการเข้าทำรายการใดๆ ซึ่งผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกินครั้งละ 200 ล้านบาท ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
11. แต่งตั้งบุคคลอื่นใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริษัท หรือมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการเห็นสมควร และคณะกรรมการบริษัทอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นได้ตามความเหมาะสม
12. กำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท

#### อำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการบริษัท

1. พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร
2. ดูแลการบริหารจัดการของฝ่ายบริหาร
3. ให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจผ่านคณะกรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวล่วงในงานประจำซึ่งเป็นความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร อีกทั้งยังมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องนโยบายของบริษัท
4. ทำหน้าที่ประธานในที่ประชุมทั้งการประชุมคณะกรรมการบริษัท และการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้การประชุมมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัททุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ
5. ให้มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ

## 9.2.2 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยได้แต่งตั้งให้นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 4 คน ดังนี้

- |  |                      |                |
|--|----------------------|----------------|
| 1. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร <sup>(1)</sup> | ประธานกรรมการตรวจสอบ | (กรรมการอิสระ) |
| 2. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร                   | กรรมการตรวจสอบ       | (กรรมการอิสระ) |
| 3. พลเอกสำเภา ชูศรี                      | กรรมการตรวจสอบ       | (กรรมการอิสระ) |
| 4. ดร.อรรณพ ตันละมัย                     | กรรมการตรวจสอบ       | (กรรมการอิสระ) |

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

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. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานกรรมการตรวจสอบ และต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
  - (ก) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
  - (ข) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
  - (ค) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
  - (ง) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
  - (จ) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
  - (ฉ) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ และการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
  - (ช) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้จากการปฏิบัติตามหน้าที่ตามกฎบัตร (Charter)
  - (ซ) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
7. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานภารกิจ ขอบเขตการปฏิบัติงาน ความเป็นอิสระ และแผนการพัฒนา และฝึกอบรมบุคลากรตรวจสอบภายในให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาดตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและมาตรฐานสากล รวมถึงการพิจารณาและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี
8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายอย่างเป็นอิสระในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ สอดคล้องกับข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์ฯ



9. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการของบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
  - (ก) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
  - (ข) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
  - (ค) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

### 9.2.3 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณา ค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยได้แต่งตั้งให้พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อให้สอดคล้องกับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งกำหนดว่าประธานคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| 1. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร    | ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน<br>(กรรมการอิสระ) |
| 2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน<br>(กรรมการอิสระ)       |
| 3. นายปลิว ตวีวิศเวทย์    | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน                         |
| 4. นายสุพงศ์ ชยุตสาทิก    | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน                         |

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณาหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่ง กรรมการบริษัท และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือนำเสนอต่อ คณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อ พิจารณาแต่งตั้ง
3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
4. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
5. พิจารณากำหนดเงินเดือนและการปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอ คณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

### 9.2.4 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและ ทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ และเพื่อให้มีความโปร่งใสและ เป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีพิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหาร ความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยได้ แต่งตั้งพลเอกจำลอง ชูศรี ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 คน ดังนี้

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| 1. พลเอกจำลอง ชูศรี             | ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง<br>(กรรมการอิสระ) |
| 2. นางวัลลภา อัสสกุล            | กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง<br>(กรรมการอิสระ)       |
| 3. นายพงษ์สิทธิ์ ตันติสุนชัยกุล | กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง                         |
| 4. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์        | กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง                         |
| 5. นางเพียว มริตตะนพพร          | กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง                         |

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง

1. ศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท
2. พัฒนาและเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
3. ติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท พร้อมทั้งรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
4. พิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงเพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา
5. ดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัย ของความเสี่ยงทุกประเภท เพื่อจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหาร ความเสี่ยงของบริษัท
6. รายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
7. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

#### 9.2.5 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และ ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วย กรรมการ จำนวน 5 คน ดังนี้

- |                                 |                     |
|---------------------------------|---------------------|
| 1. นายปลิว ตริวิศเวทย์          | ประธานกรรมการบริหาร |
| 2. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ         | กรรมการบริหาร       |
| 3. นายพงษ์สุภะ ตันติสุขนิษฐ์กุล | กรรมการบริหาร       |
| 4. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์       | กรรมการบริหาร       |
| 5. นางเพียว มริตตะพร            | กรรมการบริหาร       |

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหาร
2. กำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัทที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
3. ตรวจสอบติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
4. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการลงทุนโครงการใหม่ๆ เพื่อขยายและต่อยอดธุรกิจ
5. มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรม แต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสียกับบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ตามประกาศของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจาก ผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
6. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึง กรรมการผู้จัดการ
7. คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือกำหนด ระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
8. รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการบริษัททราบ
9. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

### อำนาจหน้าที่กรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ ดังนี้

1. ดำเนินการควบคุม และบริหารธุรกิจหลักของบริษัท
2. ดูแลกิจการทั้งปวงของบริษัทให้เป็นไปตามมติและนโยบายที่ได้รับมอบจากคณะกรรมการบริษัทและตามคำแนะนำ ของคณะกรรมการบริษัท
3. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ และมีอำนาจพิจารณาอนุมัติโครงการต่างๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจาก คณะกรรมการบริหาร

4. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง ปลด กำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานบริษัท ซึ่งมีตำแหน่งในระดับตั้งแต่ต่ำกว่าระดับผู้อำนวยการฝ่ายลงมา (ไม่รวมถึงรองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และผู้อำนวยการฝ่าย)
5. มีอำนาจอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัท ในวงเงินไม่เกิน 5,000,000 บาท (ห้าล้านบาทถ้วน) ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง
6. มีอำนาจลงนามพร้อมประทับตราบริษัทในเช็ค และเบิกถอนเงินจากบัญชีทั้งหมดของบริษัทและใช้สินเชื่อกู้ยืมหรือสถาบันการเงินทุกแห่งที่บริษัทมีอยู่ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาท (ห้าล้านบาทถ้วน) หรือเทียบเท่าต่อครั้ง ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 40,000,000 บาท (สี่สิบล้านบาทถ้วน) หรือเทียบเท่าต่อเดือน
7. ให้มีอำนาจที่จะมอบอำนาจให้พนักงานระดับบริหารของบริษัท อันได้แก่ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่า ปฏิบัติหน้าที่แทนกรรมการผู้จัดการในเฉพาะเรื่อง (เช่น การสั่งซื้อ การจัดจ้าง การส่งจ่ายเงิน) ได้ตามที่เห็นสมควร
8. ในกรณีกรรมการผู้จัดการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการผู้จัดการแต่งตั้งรองกรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นเป็นผู้รักษาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นคราวๆ ไป โดยผู้รักษาการมีอำนาจหน้าที่เท่ากับกรรมการผู้จัดการ
9. มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลหรือคณะบุคคลใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของกรรมการผู้จัดการ หรืออาจมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจดำเนินการตามที่กรรมการผู้จัดการเห็นสมควร และมีอำนาจเปลี่ยนแปลง แก้ไข ยกเลิกเพิกถอนอำนาจนั้นๆ ได้
10. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท หรือคณะกรรมการบริหารเป็นครั้งคราว

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทจะทำการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยประเมินจากการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมาและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักเกณฑ์

### 9.3 การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

#### (1) การสรรหากรรมการอิสระ

บริษัทกำหนดโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทโดยมีจำนวนกรรมการอิสระซึ่งเป็นบุคคลที่สามารถแสดงความเห็นได้อย่างอิสระและปฏิบัติหน้าที่ดูแลรักษาผลประโยชน์ของบริษัทและผู้ถือหุ้นอย่างดีที่สุดไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและไม่น้อยกว่า 3 คน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะสรรหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมทั้งในด้านทักษะประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์กับบริษัท และมีคุณสมบัติกรรมการอิสระ โดยนิยามของกรรมการอิสระบริษัท ดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าว ไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้อำนาจอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม คำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นที่ตนเองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันโดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

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

## (2) การสรรหากรรมการ และผู้บริหารระดับสูงสุด

### (2.1) การสรรหากรรมการ

#### (2.1.1) หลักเกณฑ์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาสรรหาบุคคล เพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งทั้งกรณีที่ลาออกก่อนครบวาระและที่ครบกำหนดออกตามวาระตามหลักเกณฑ์ดังนี้

1. มีคุณสมบัติสอดคล้องตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎของสำนักงาน ก.ล.ต. และกฎของตลาดหลักทรัพย์ฯ
2. มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ ที่จะเป็นประโยชน์และเพิ่มมูลค่าให้แก่บริษัท
3. มีคุณลักษณะที่สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่บริษัท อาทิ ความเป็นอิสระ กล้าแสดงความคิดเห็น ความคิดสร้างสรรค์ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์ อุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ เป็นต้น
4. กรณีที่เป็นกรรมการที่ออกตามวาระจะพิจารณาว่ามีประวัติการปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความระมัดระวัง ด้วยความซื่อสัตย์ และสามารถทุ่มเทอุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ประกอบด้วย
5. ในการสรรหากรรมการจะพิจารณาคุณสมบัติที่ต้องการสรรหา โดยพิจารณาจากทักษะที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ในคณะกรรมการและคุณสมบัติสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท
6. กรณีตำแหน่งกรรมการที่ว่างลงเป็นตำแหน่งกรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน บุคคลที่จะเสนอแต่งตั้งต้องเป็นบุคคลที่หน่วยงานดังกล่าวเสนอชื่อเพื่อเข้าร่วมเป็นกรรมการบริษัท

โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท



### 2.1.2) วิธีการสรรหา

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดวิธีการสรรหากรรมการ โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปนี้

1. ทำการสรรหาผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อดำรงตำแหน่งแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง
2. พิจารณาคูณสมบัติของกรรมการ ซึ่งเป็นผู้แทนจาก กทพ. และ รฟม. ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสัมปทาน
3. พิจารณาคูณสมบัติบุคคลที่ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอ ตามที่บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อเป็นการล่วงหน้า (ถ้ามี)
4. นำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาแต่งตั้ง (กรณีเป็นตำแหน่งว่างลงระหว่างกาล)
5. พิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาเห็นชอบ เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติแต่งตั้ง

ทั้งนี้ตามข้อบังคับบริษัทกำหนดว่า ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ดังนั้นกรรมการบริษัท จึงมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ได้ ซึ่งบริษัทไม่ได้กำหนดจำนวนวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการหรือจำนวนบริษัทจดทะเบียนอื่นที่กรรมการจะดำรงตำแหน่งกรรมการ แต่จะพิจารณาความเหมาะสมในการแต่งตั้งกรรมการที่ครบวาระเข้าดำรงตำแหน่งอีก

ในข้อบังคับบริษัทกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งกรรมการโดยผู้ถือหุ้น ดังนี้

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

### (2.2) การสรรหากรรมการผู้จัดการและผู้บริหาร

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

## 9.4 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย

เพื่อให้การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยเป็นไปตามนโยบายการดำเนินธุรกิจที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการ รวมถึงเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทและผู้ถือหุ้น คณะกรรมการจึงได้กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางในการกำกับดูแล รวมถึงควบคุมการบริหารจัดการของบริษัทย่อย ดังนี้

- 1) ส่งเสริมให้บริษัทย่อยนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาปฏิบัติ
- 2) การคัดเลือกบุคคลเป็นตัวแทนของบริษัทย่อยจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทตามสัดส่วนของการถือหุ้น
- 3) กำกับดูแลบริษัทย่อย โดยผ่านกรรมการตัวแทนและผู้บริหาร และนโยบายที่กำหนดโดยบริษัทใหญ่
- 4) การพิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น กลยุทธ์ แผนธุรกิจ การเพิ่มทุน หรือลดทุน การเลิกบริษัท รวมทั้งนโยบายที่สำคัญต่างๆ นอกจากนี้ยังได้กำหนดแนวทางการใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนในการประชุมสามัญ วิสามัญผู้ถือหุ้น
- 5) ติดตามผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหาร คณะกรรมการบริหาร เพื่อรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
- 6) ดูแลให้บริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล รวมถึงมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป
- 7) บริษัทมีการกำหนดให้บริษัทย่อยดำเนินการทบทวนระบบการควบคุมภายในให้มีความเพียงพอ และเหมาะสมเป็นประจำทุกปี โดยสำนักตรวจสอบภายในของบริษัทจะเป็นผู้สอบทาน ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการควบคุมภายในที่ดีอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดไว้ในแผนการตรวจสอบประจำปี

ทั้งนี้ บริษัทได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลที่ได้มอบหมายเข้าไปดูแลบริษัทนั้นในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้น โดยปัจจุบัน บริษัทได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้แทนบริษัทเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย ดังนี้

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (NECL) ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 7 คน

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

บริษัท แบริ่งคอก เมาท์ เนท์เวิร์คส์ จำกัด (BMN) ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 6 คน

- กรรมการตัวแทนจากบริษัท จำนวน 4 คน
- กรรมการตัวแทนจากผู้ถือหุ้นรายอื่น จำนวน 1 คน
- กรรมการผู้จัดการของ BMN จำนวน 1 คน

## 9.5 การดูแลเรื่องการใช้อข้อมูลภายใน

บริษัทมีการดูแลเรื่องการใช้อข้อมูลภายในตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ดังนี้

### นโยบายการใช้อข้อมูลภายใน

- (1) เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท โดยกรรมการ ผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัท ในลักษณะที่เข้าข่ายจะเป็นการเอาเปรียบบุคคลภายนอก โดยอาศัยข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่รู้มาจากการปฏิบัติหน้าที่หรือมีตำแหน่งในบริษัทต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหุ้นหรือหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อประชาชนโดยทั่วไปถือเป็นการกระทำอันไม่เป็นธรรมในการซื้อขายหลักทรัพย์ และมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย

บริษัทจึงได้กำหนดแนวทางการป้องกันการใช้อข้อมูลภายในขึ้น แนวทางดังกล่าวนี้ จะได้มีการปรับปรุงแก้ไขตามความเหมาะสมเป็นระยะๆ ต่อไป โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคนจะต้องปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวอย่างเคร่งครัด โดยการใช้อข้อมูลภายในนี้ เหตุและผลที่พึงปฏิบัติแต่ละกรณีประกอบด้วย แนวทางหรือแนวนโยบายจะมีความเข้มงวดกว่าบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้กับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องที่กำหนดไว้

- (2) การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน  
บุคคลที่ไม่ควรซื้อขายหลักทรัพย์ตามแนวทางการป้องกันการรั่วรั่วข้อมูลภายใน ได้แก่
1. กรรมการและผู้บริหารของบริษัท
  2. กรรมการและผู้บริหารของบริษัทย่อย รวมถึงบริษัทในเครือ
  3. พนักงานทุกคนของบริษัท และของบริษัทย่อย ที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท
  4. คู่สมรสและบุตรของกรรมการและผู้บริหาร และพนักงานที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท
  5. เครือญาติที่อาศัยร่วมชายคาเดียวกันของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทหลักทรัพย์ หมายถึง หุ้น (shares) ใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นของบริษัท (share warrants) หุ้นกู้แปลงสภาพ (convertible debentures) และใบแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่โอนสิทธิได้ (transferable subscription rights) ที่ออกโดยบริษัท

#### แนวทางการปฏิบัติทั่วไป

1. บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทไม่ควรซื้อหรือขายหลักทรัพย์ในขณะใดๆ ก็ตาม หากบุคคลดังกล่าวรู้ หรือควรรู้ข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญอันอาจส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท ที่ยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณชน
2. บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทซึ่งมีสาระสำคัญดังกล่าว จากการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งและฐานะเจ้าหน้าที่ในบริษัท ต้องไม่เปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้ผู้อื่นทราบ ในขณะที่ข้อมูลดังกล่าวยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน นอกจากเป็นไปตามการปฏิบัติหน้าที่ของตนในบริษัท

#### แนวทางการปฏิบัติเฉพาะเรื่อง

นอกจากแนวทางการปฏิบัติโดยทั่วไปในเรื่องการป้องกันการรั่วรั่วข้อมูลภายในแล้ว กรณีเฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทพึงปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้ด้วย

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

- (3) การรายงานของบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท

#### ก. หน้าที่การจัดทำรายงาน

กรรมการ กรรมการผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารตามที่พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนดต้องรายงานการถือครองหลักทรัพย์ครั้งแรก และการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนตามที่กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกำหนด และรายงานในเรื่องดังกล่าวต่อบริษัทพร้อมกันด้วย

#### ข. วิธีการรายงาน

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

### **การเก็บรักษาและป้องกันการรั่วรั่วข้อมูลภายใน**

- (1) บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น โดยข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทได้กำหนดห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย นอกจากนี้ยังกำหนดเป็นเงื่อนไขสำคัญในสัญญาจ้างพนักงานใหม่ โดยพนักงานจะต้องรักษาข้อมูลอันเป็นความลับทางธุรกิจของบริษัท ไม่ว่าจะล่วงรู้มาโดยทางตรงหรือทางอ้อม โดยจะไม่เปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือบุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องทราบ ซึ่งความลับทางธุรกิจหมายถึงข้อมูลทางการเงิน แผนการตลาดหรือแผนการดำเนินธุรกิจ ค่าจ้าง เป็นต้น

- (2) บริษัทมีระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทโดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบ และกำหนด password ของผู้ใช้งานสำหรับการใช้แฟ้มข้อมูลร่วมกับบุคคลอื่นผ่านระบบคอมพิวเตอร์โดยมีระยะเวลาการเปลี่ยน password ทุก 3 เดือน

ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทได้นำมาตรฐานสากล ISO/IEC 27001:2013 ซึ่งเป็นมาตรฐานที่วางแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาปรับใช้กับการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐาน และจัดทำมาตรฐานในการจัดการข้อมูลที่มีความสำคัญเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินงานไปได้อย่างต่อเนื่อง เพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับองค์กรในระดับสากล บริษัทจึงได้ขอการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 เพื่อพัฒนาระบบการ และระบบบริหารจัดการด้านรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information Security Management System : ISMS) พร้อมทั้งพัฒนานุเคราะห์ด้านบริหารจัดการความมั่นคงสารสนเทศ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานตามกระบวนการ/ระบบงานที่พัฒนาขึ้น

- (3) บริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ล่วงรู้ข้อมูลภายใน กระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อมาตรา 241 ซึ่งเป็นข้อห้ามการซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

## 9.6 คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีที่ร่วมกับฝ่ายบริหารถึงความน่าเชื่อถือ ความเป็นอิสระ ความรู้และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี และการรับรองงบการเงินได้ทันเวลา โดยนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

ซึ่งผู้สอบบัญชีตามรายชื่อที่เสนอมานั้นจะต้องไม่มีความสัมพันธ์ และไม่มีส่วนได้เสียกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด

### คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี แยกเป็น 2 ประเภท คือ

- (1) คำตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2560 ให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนเงิน 3,350,000 บาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทจดทะเบียนอื่นในหมวดเดียวกันพบว่า ค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทมีความเหมาะสม

บริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด มีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีปี 2560 เป็นจำนวนเงิน 370,000 บาท และบริษัท แบริ่งคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด เป็นจำนวนเงิน 1,070,000 บาท

- (2) ค่าบริการอื่น

ในปี 2560 บริษัทมีการใช้บริการอื่นจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด จำนวน 835,000 บาท เป็นค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมในการตรวจสอบงบการเงินจากการใช้ระบบ SAP ใหม่

## 9.7 ระดับความเข้าใจและการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560

คณะกรรมการเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ ประโยชน์ และหลักปฏิบัติของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 โดยภายหลังจากการประกาศใช้บังคับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าว คณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารความเสี่ยง ซึ่งถือเป็นคณะกรรมการชุดย่อยผู้มีส่วนในการกำกับและควบคุมดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทดำเนินธุรกิจที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน ได้รายงานเรื่องการประกาศใช้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ซึ่งเป็นแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) เป็นผู้ประกาศกำหนดให้คณะกรรมการบริษัททุกคนได้รับทราบ โดยคณะกรรมการบริษัทได้กำชับให้ฝ่ายจัดการแจ้งให้กับพนักงานบริษัททุกคนได้รับทราบและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และได้กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติตามอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยมอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารความเสี่ยงเป็นผู้พิจารณาและประเมินผลการปรับใช้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาต่อไป

ทั้งนี้ ภาพรวมระดับความเข้าใจและการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ของบริษัทมีรายละเอียด ดังนี้



หลักการกำกับดูแลกิจการ	ขอบเขตเนื้อหา
1. ตระหนักถึงบทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน	คณะกรรมการของบริษัทฯ รับผิดชอบและได้ศึกษาหลัก CG Code และได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารกิจการและบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าผลการปฏิบัติมีความเหมาะสม รายละเอียดปรากฏในหน้า 49, 52-53, 87-92 และหน้า 113-159
2. กำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมายหลักของกิจการที่เป็นไปเพื่อความยั่งยืน	คณะกรรมการได้ติดตามให้มีการนำกลยุทธ์ของบริษัทไปดำเนินการ เพื่อสร้างประโยชน์ให้แก่ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างยั่งยืน และกำหนดให้มีการรายงานผลการดำเนินงานต่อที่ประชุมคณะกรรมการ รายละเอียดปรากฏในหน้า 49, 113, 120-123 และหน้า 131-137
3. เสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิภาพ	คณะกรรมการ ประกอบด้วย บุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 17 คน ประกอบด้วย กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 6 คน ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียได้ รวมถึงสามารถดำเนินงานเพื่อต่อการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจอย่างอิสระ และมีกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนจาก กทพ. และ รฟม. เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 3 คน รายละเอียดปรากฏในหน้า 113-115 และหน้า 140-156
4. สรรหาและพัฒนาผู้บริหารระดับสูง และการบริหารบุคลากร	บริษัทมีกระบวนการสรรหาและพัฒนากรรมการผู้จัดการ ผู้บริหารระดับสูงให้มีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ และคุณลักษณะที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมาย โครงสร้างค่าตอบแทนที่เหมาะสม และได้ติดตามดูแลพัฒนาบุคลากรให้มีจำนวน ความรู้ ทักษะ ประสบการณ์และแรงจูงใจที่เหมาะสม รายละเอียดปรากฏในหน้า 120-123 และหน้า 154-156
5. ส่งเสริมวัฒนธรรม และการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	บริษัทสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมที่เกิดมูลค่าแก่ธุรกิจควบคู่ไปกับการสร้างคุณค่าต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รายละเอียดปรากฏในหน้า 66-72
6. ดูแลให้มีระบบการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในที่เหมาะสม	บริษัทมีระบบการบริหารความเสี่ยงเกี่ยวกับการดำเนินงานเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ตลอดจนนโยบาย หรือแนวทางที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งมีกระบวนการอนุมัติการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น การทำธุรกรรมที่มีผลกระทบต่อบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ หรือการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ เป็นต้น รายละเอียดปรากฏในหน้า 87-92 หน้า 129-131 และหน้า 176-177
7. รักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล	บริษัทจัดทำรายงานทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูลสำคัญต่างๆ ให้มีความถูกต้องเพียงพอ ทันเวลา เท่าเทียม ผ่านช่องทางที่เหมาะสม ปกป้องข้อมูลลับและข้อมูลที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อมูลที่เปิดเผยสามารถสะท้อนการปฏิบัติหรือการสร้างคุณค่าแก่กิจการอย่างยั่งยืน รายละเอียดปรากฏในหน้า 138-140 และหน้า 157-159 และหน้า 186-201
8. สนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น	คณะกรรมการให้ความสำคัญต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น อาทิ การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถาม และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทเป็นการล่วงหน้า เป็นต้น และการได้รับข้อมูลข่าวสารของบริษัทอย่างรวดเร็ว ครบถ้วน และเพียงพอ ผ่านช่องทางที่เข้าถึงได้ง่าย รายละเอียดปรากฏในหน้า 124-131

## 9.8 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ

บริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ทั้งหมดยกเว้นเรื่องดังต่อไปนี้

1. คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5-12 คน : บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีควบคู่กับการสรรหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถมาบริหารงาน ซึ่งบริษัทเห็นความจำเป็นและประโยชน์ที่จะได้รับหากมีการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติและความรู้ความสามารถที่เหมาะสมมาเป็นกรรมการเพิ่มเติม โดยปัจจุบันคณะกรรมการส่วนหนึ่งเป็นกรรมการที่มาจากการควบรวมระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกรรมการที่เป็นตัวแทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานมีผลให้บริษัทมีกรรมการจำนวน 16 คน จากทั้งหมด 17 คน
2. การกำหนดวาระดำรงตำแหน่งของกรรมการและกรรมการอิสระ : คณะกรรมการไม่ได้กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการไว้อย่างชัดเจน สำหรับการกำหนดให้วาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปีนั้น คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การแต่งตั้งกรรมการอิสระให้ดำรงตำแหน่งต่อไปจะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และผู้ถือหุ้น เนื่องจากกรรมการที่ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องจะมีความรู้ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท และสร้างมูลค่าของกิจการให้กับผู้ถือหุ้นได้ดีกว่า ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท ยังไม่มีกรรมการคนใดคนดำรงตำแหน่งกรรมการเกิน 9 ปี
3. การกำหนดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะไปดำรงตำแหน่งกรรมการที่บริษัทอื่น : คณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการเนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่า กรรมการทุกคนสามารถอุทิศเวลาเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ  
อย่างไรก็ตามในปี 2560 ไม่มีกรรมการของบริษัทคนใดดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนเกินกว่า 5 บริษัท
4. การกำหนดจำนวนบริษัทที่กรรมการผู้จัดการจะไปดำรงตำแหน่งกรรมการที่บริษัทอื่น : คณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการผู้จัดการไปดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่น เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่า กรรมการผู้จัดการสามารถอุทิศเวลาในการบริหารงาน และเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ  
อย่างไรก็ตามในปี 2560 กรรมการผู้จัดการทั้ง 2 คน เป็นตัวแทนบริษัทเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นที่บริษัทเข้าลงทุนจำนวน 1 บริษัท

## 10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปัจจุบันคงปฏิเสธไม่ได้ว่าการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวกและมีประสิทธิภาพนั้น เป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับวิถีชีวิตคนเมือง ไม่ว่าจะเป็น ถนน หรือระบบราง ล้วนมีบทบาทที่สำคัญเพื่อเชื่อมโยงการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมเข้าด้วยกันจากพื้นที่หนึ่งไปสู่อีกพื้นที่หนึ่ง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ในฐานะ ผู้ให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ตระหนักถึงการเป็นองค์ประกอบสำคัญของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องกัน จึงมีความตั้งใจที่จะดำเนินงานเชื่อมต่อบริษัทระบบคมนาคมขนส่งแบบครบวงจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการ โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความรวดเร็วและการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ อันจะเป็นการส่งมอบบริการที่มีโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนภายใต้การดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเสมอมา และเป็นแนวทางปฏิบัติที่บริษัทยึดถือในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

### 10.1 นโยบายภาพรวม

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญเพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยเน้นการปฏิบัติงานที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม พร้อมมุ่งประสานประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม จึงได้มีการกำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสื่อสารไปยังพนักงานทุกคนเพื่อนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง ดังนี้

1. การนำองค์กรด้วยแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผ่านการสื่อสารและการแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มของบริษัท
2. สร้างวัฒนธรรมแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผสานเข้ากับทุกกระบวนการทำงาน และกระบวนการตัดสินใจของบริษัท
3. ดำเนินการส่งเสริมการฝึกอบรม การให้ความรู้ และการให้คำแนะนำที่มุ่งเน้นวิธีปฏิบัติตามแนวทางด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน
4. สนับสนุนการดำเนินงานเผยแพร่แนวทางปฏิบัติและสร้างความร่วมมือในระดับภูมิภาครวมถึงถ่ายทอดองค์ความรู้เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างต่อเนื่อง

### 10.2 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ บริษัทมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทางผ่านโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพฯ ซึ่งการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง บริษัทได้มีการศึกษาและปรับปรุงทางพิเศษให้มีความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมตามมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้ใช้ทางด้วยการเพิ่มจำนวนช่องทางการชำระค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) รวมถึงการปรับย้ายตำแหน่งช่องทางเข้าใช้บริการเพื่อลดการติดกระแสดูจราจรกับช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรที่หนาแน่นบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางได้เป็นอย่างดีนอกจากนี้ยังได้ศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคต

สำหรับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า บริษัทมุ่งเน้นสร้างสรรค์และพัฒนารูปแบบการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารทั้งในช่วงและนอกช่วงเวลาเร่งด่วน ภายใต้การดำเนินงานอย่างมืออาชีพโดยถือว่า “การบริการเหนือสิ่งอื่นใด” จึงกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านคุณภาพการบริการ ได้แก่ ความสะดวก (Convenience) ความรวดเร็ว (Fast) ความเชื่อถือได้ (Reliability) การตรงต่อเวลา (Punctuality) และโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องความปลอดภัย (Safety) ซึ่งถือเป็นความสำคัญสูงสุดที่พนักงานทุกคนตระหนัก และเพื่อเป็นการสร้างบรรยากาศของความปลอดภัยให้เกิดขึ้นตลอดช่วงการเดินทางของผู้ใช้บริการ พนักงานจะปฏิบัติตามข้อกำหนดความปลอดภัยของบริษัทอย่างเคร่งครัด รวมถึงการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยผ่านสื่อและกิจกรรมต่างๆ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนโดยทั่วไปอีกด้วย

ในส่วนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ถือเป็นส่วนต่อยอดที่บริษัทให้ความสำคัญนอกเหนือจากธุรกิจหลัก ซึ่งทำให้การบริการของบริษัทมีความหลากหลาย สามารถสนองตอบต่อความจำเป็นของผู้ใช้บริการและผู้ที่อยู่โดยรอบสถานที่ได้อย่างครบวงจร ทั้งนี้ บริษัทได้พัฒนาพื้นที่สำหรับร้านค้าปลีก และพื้นที่สำหรับส่งเสริมการขาย รวมทั้งหมดประมาณ 19,490 ตารางเมตร โดยในปีที่ผ่านมา บริษัทได้พัฒนาพื้นที่ชั้นใต้ดิน อาคารจอดแล้วจร ที่สถานีลาดพร้าวร่วมกับกลุ่มเดอะมอลล์ เปิดให้บริการซูเปอร์มาร์เก็ตระดับพรีเมียม ภายใต้แบรนด์ “กูร์เมต์ มาร์เก็ต” (Gourmet Market) เพื่อเป็นการเติมเต็มวิถีชีวิตคนเมือง สร้างโอกาสให้กับผู้ที่ต้องการเริ่มต้นธุรกิจ และเป็นการขยายพื้นที่รองรับปริมาณการใช้รถไฟฟ้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

ด้วยศักยภาพและความมุ่งมั่นในการให้บริการทั้งทางพิเศษและบริการการเดินทางรถไฟฟ้า บริษัทคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ที่ได้มาตรฐานของผู้ใช้บริการอยู่เสมอ ซึ่งบริษัทเชื่อว่าจะสามารถเป็นส่วนหนึ่งที่เติมเต็มชีวิตประจำวันของทุกๆ คนได้เป็นอย่างดีตลอดไป

## สรุปผลการดำเนินงานเชิงสังคม (Social Performance)

### การพัฒนาสังคมภายใน กับการพัฒนาสังคมภายนอก (Human Capital Development)

บริษัทมุ่งเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน มีพันธกิจทางสังคมในการส่งเสริมการบริการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย โดยดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน ดังนั้น บริษัทจึงมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญต่อสิทธิ และความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ดังนี้

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

### การพัฒนาบุคลากรของ BEM (Human Resource Development)

ปัจจุบันบริษัทต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทสามารถที่จะเป็น “เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” บริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมและความสามารถที่จะไม่เพียงแต่สร้างมูลค่าต่อบริษัทเท่านั้นแต่จะขยายไปสู่สังคมในวงกว้างอีกด้วย

#### 1. ต้นทางแห่งความสุข

บริษัทเล็งเห็นถึงคุณค่าและความสำคัญของพนักงาน โดยมีความเชื่อมั่นว่าพนักงานที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการนำพาองค์กรสู่ความเจริญเติบโตและความสำเร็จที่ยั่งยืน รวมถึงเป็นปัจจัยชี้วัดถึงความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจอีกด้วย บริษัทจึงมุ่งมั่นในการแสวงหาคนเก่งและดี และสนับสนุนการพัฒนาและฝึกอบรมให้กับพนักงานทุกระดับอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทั้งยังยึดมั่นในการปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมภายใต้นโยบายเรื่องการไม่เลือกปฏิบัติ และให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานภายใต้ระเบียบปฏิบัติงาน และกฎหมาย โดยให้ความสำคัญกับพนักงานทุกเพศ ทุกวัย ทุกเชื้อชาติ และทุกศาสนาในทุกตำแหน่งงาน และทุกสมรรถภาพทางร่างกายอย่างเท่าเทียมกัน

เราดูแลพนักงานทุกระดับครอบคลุมในทุกๆ ด้าน อาทิ ด้านลักษณะงาน ความปลอดภัย ชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ไปจนถึงการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะด้านต่างๆ รวมทั้งให้โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เป็นธรรม ผ่านการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการเติบโตตามเส้นทางความก้าวหน้า Career Path และการให้ค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมด้วยการ Benchmark กับกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันอย่างสม่ำเสมอ การสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วมและการทำงานเป็นทีม รวมถึงการจัดให้มีสภาพแวดล้อมในสถานที่ทำงานที่ปลอดภัยและมีสุขอนามัย และการเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงออกซึ่งศักยภาพ

การให้ความสำคัญและพัฒนาบุคลากรดังกล่าวข้างต้น เป็นผลให้พนักงานมีความพึงพอใจในการทำงานร่วมกับบริษัท อันนำไปสู่การเกิดแรงบันดาลใจที่จะทำงาน จนบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัท และด้วยแนวคิดที่ว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่า และเชื่อมั่นในศักยภาพที่มีอยู่ภายใน ทำให้พนักงานเกิดความภาคภูมิใจ และมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานตลอดจนเกิดการปรับปรุงการทำงานอย่างต่อเนื่อง



ทั้งนี้ **เส้นทางแห่งความสุข** บริษัทจัดให้มีการพัฒนาบุคลากรทั้งสายงานหลัก และสายงานสนับสนุนเป็นระบบและต่อเนื่อง **“โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน”** บริษัทได้มีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร โครงสร้างระดับตำแหน่งงาน เส้นทางความก้าวหน้า (Career Path) และโครงสร้างเงินเดือนของพนักงานให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานให้กับพนักงาน

ดังนั้น การบริหารทรัพยากรบุคคลเป็นเรื่องที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง บริษัทจึงจำเป็นต้องกำหนดแนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านทรัพยากรบุคคลให้มีความชัดเจนและเป็นรูปธรรม เหมาะสมและสร้างความเป็นธรรมมากขึ้น เพื่อรักษาบุคลากรปัจจุบัน และสรรหาพนักงานใหม่ให้เพียงพอต่อการขยายตัวทางธุรกิจ พร้อมทั้งพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานใหม่และพนักงานปัจจุบัน และปรับเปลี่ยนลักษณะงานให้มีความเหมาะสม รวมถึงการโอนย้ายพนักงานเพื่อให้มีความเหมาะสมตามความรู้ ความสามารถ และเพิ่มโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานมากยิ่งขึ้น

โดยเฉพาะสายงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการให้บริการระบบทางพิเศษและระบบรางที่มุ่งเน้นคุณภาพและความปลอดภัย เพื่อบรรลุเป้าหมายการให้บริการที่เป็นหนึ่ง สร้างความพอใจและประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชน บริษัทได้จัดหลักสูตรอบรมความรู้ในการปฏิบัติงาน เพื่อให้มีทักษะและความสามารถในการใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่มีลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติงานแต่ละด้าน ทั้งด้านกฏภัยจราจร จัดเก็บค่าผ่านทาง และการบำรุงรักษา ระบบและสายทาง รวมถึงหลักสูตรอบรมความรู้เกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้า กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ โดยเฉพาะความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน

นอกจากนี้ บริษัทยังส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรม โดยเปิดโอกาสให้พนักงานเสนอแนะความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาขีดความสามารถในกระบวนการทำงาน รวมทั้งสนับสนุนการศึกษาค้นคว้าวิจัยต่างๆ ที่เป็นประโยชน์และสร้างคุณค่าให้กับธุรกิจ เป็นมิตรต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ “การพัฒนาศักยภาพพนักงาน” บริษัทมุ่งเน้นในการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรทั้งภายใน และภายนอกองค์กร เพื่อรักษาองค์ความรู้หลักให้อยู่กับองค์กร และเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรเพื่อก้าวไปสู่การให้บริการที่มีคุณภาพระดับสากล รวมทั้งการถ่ายทอดวิทยากรที่สำคัญอื่นที่จะต่อยอดองค์ความรู้ในอนาคตด้วย โดยมีการฝึกอบรมดังนี้

### 1) การจัดการความรู้ขององค์กร (Knowledge Management: KM)

บริษัทดำเนินโครงการบริหารจัดการความรู้ (Knowledge Management Project) ซึ่งเป็นแผนกลยุทธ์ในระยะกลาง (KM Roadmap) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการป้อนองค์ความรู้หลักที่สำคัญและจำเป็นขององค์กร และเพื่อให้มีการจัดเก็บความรู้อย่างเป็นระบบ อำนวยความสะดวกให้พนักงานทุกคนสามารถเข้าถึงแหล่งความรู้ได้อย่างทั่วถึงและแพร่หลาย มีการนำความรู้เหล่านั้นมาแลกเปลี่ยนเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนสามารถสร้างองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ได้ (Learning Organization) นอกจากการบริหารจัดการองค์ความรู้หลักเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทแล้ว บริษัทยังต้องการจะส่งเสริมให้เกิดชุมชนแห่งการเรียนรู้ (Community Of Practice: CoPs) เพื่อก่อให้เกิดการเรียนรู้และถ่ายทอดประสบการณ์ในการทำงาน การแก้ปัญหา รวมทั้งแนวทางการแก้ไขและปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อให้เกิดแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด

### 2) โครงการอบรมหลักสูตรจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจ

การอบรมหลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบในการทำงานในหน้าที่ของตนเอง โดยมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามแนวทางเบื้องต้นที่ได้กำหนดไว้ในคู่มือจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทซึ่งเป็นแนวทางการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ภารกิจและวัฒนธรรมขององค์กร ที่ต้องการจะบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตของพนักงาน และมีการทบทวนเนื้อหาของหลักสูตร และทดสอบความรู้ด้วยสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning & E-Exam) โดยพนักงานใหม่ทุกคนจะต้องเข้าอบรมในหลักสูตรนี้และจัดให้มีการทดสอบความรู้ให้แก่พนักงานปัจจุบันเป็นประจำทุกปี

### 3) การฝึกอบรมและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรประจำปี (Annual Training & Development)

บริษัทมีแนวคิดในการพัฒนาศักยภาพของพนักงานด้วยการปรับปรุงแผนการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน (Training Roadmap) ของพนักงานทุกระดับ ได้แก่ ระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้พื้นฐานและทักษะเบื้องต้นที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงาน ทั้งในส่วนของความรู้ด้านทักษะในการปฏิบัติงานเฉพาะตำแหน่ง (Technical Skill) และทักษะการบริหารและจัดการทั่วไป (Soft Skill) ซึ่งทั้ง 2 หลักสูตรได้รับการกำหนดเป็นหลักสูตรพื้นฐานภาคบังคับ (Mandatory Program) สำหรับพนักงานใหม่ ได้แก่ หลักสูตรปฐมฤกษ์ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบริษัท และความรู้ที่เกี่ยวข้องกับ **“เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** รวมถึงกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ หลักสูตรความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน หลักสูตรเกี่ยวกับระบบบริหารคุณภาพ เป็นต้น

สำหรับพนักงานเดิมที่เป็นพนักงานประจำ จะได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรทบทวนความรู้ต่างๆ ทุกปี ซึ่งทั้งหมดนี้ก็เพื่อให้พนักงานได้นำความรู้ที่ได้รับไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานและการปรับตัวให้เข้ากับวัฒนธรรมองค์กร ซึ่งเป็นการสร้างความภาคภูมิใจและพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร พร้อมๆ การฝึกอบรมดังกล่าว ยังต้องมีในส่วนที่เกี่ยวข้องสำหรับพนักงานที่จะต้องใช้เวลาเฉพาะทางประกอบด้วย

#### งานกู้ภัยและจัดการจราจร

บริษัทร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ฝึกซ้อมกู้ภัยและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษ การอบรมด้านความปลอดภัยทุกปี การอบรมทักษะการใช้รถปฏิบัติการช่วยเหลือบนทางพิเศษ การอบรมอาสาจราจรการอบรมฝึกปฏิบัติงานจริง (On The Job Training) รวมถึงบริษัทยังได้มีการอบรมพนักงานใหม่ก่อนขึ้นปฏิบัติงานจริงบนทางพิเศษเป็นระยะเวลา 3 เดือน และการอบรมด้าน Service Mind

#### งานจัดเก็บค่าผ่านทาง

บุคลากรของบริษัทที่ปฏิบัติงานด้านนี้ ประกอบด้วย บุคลากรซึ่งมีหน้าที่จัดเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ บริษัทจัดให้มีการอบรมทักษะในด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้อง ครบถ้วน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถชำระค่าผ่านทางได้โดยสะดวกรวดเร็ว บุคลากรของบริษัทที่ปฏิบัติงานด้านรายได้ค่าผ่านทางมีหน้าที่ควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้องโปร่งใสและเที่ยงตรง โดยทำงานร่วมกับภาครัฐคือ กทพ. ซึ่งมีหน้าที่ในการจัดเก็บค่าผ่านทางจากผู้ใช้บริการทางพิเศษ บริษัทจัดให้มีการอบรมฝึกปฏิบัติงานจริงภายใน (On The Job Training) ในเรื่องบทบาทและหน้าที่ของพนักงานควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่สำคัญคือ ต้องตรงต่อเวลา การตรวจสอบข้อมูลการนับรถและบันทึกการปฏิบัติงานต้องถูกต้องและแม่นยำ

นอกจากนี้ ต้องตรวจสอบสภาพอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางให้สมบูรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อความถูกต้องของการจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งส่งผลต่อรายได้ที่มั่นคงของบริษัทเพื่อดูแลรักษามลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน นอกจากนี้ บุคลากรด้านนี้ยังมีโอกาสศึกษาดูงานระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศอีกด้วย

#### งานด้านบำรุงรักษาโครงสร้าง

เพื่อให้ทางพิเศษมีสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัย บริษัทมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบและซ่อมบำรุงโครงสร้าง Segmental Box Girder ที่ได้มาตรฐานสากลมีการตรวจสอบ ติดตาม ฝ้าระวัง อย่างต่อเนื่องตลอดปี

#### การอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมรถ และเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถ

หลักสูตรเจ้าหน้าที่ควบคุมรถ ใช้ระยะเวลาอบรมไม่น้อยกว่า 800 ชั่วโมง และหลักสูตรเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถ ใช้ระยะเวลาอบรมไม่น้อยกว่า 1,300 ชั่วโมง โดยมีกรอบรวมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติที่มีการฝึกขับรถไฟฟ้าจริง และฝึกกับเครื่องจำลองขับรถไฟฟ้า (Train Simulator) การฝึกกับอุปกรณ์ต่างๆ ที่อยู่ในห้องควบคุมการเดินรถ การทดสอบการฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ในสถานการณ์ต่างๆ รวมทั้งการฝึกงานในหน้าที่ (On the Job Training) ซึ่งในการฝึกอบรมมุ่งเน้นที่ความปลอดภัยเป็นหลัก โดยมีผู้ฝึกสอนเป็นผู้ดูแลการฝึกอบรมให้กับพนักงานอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ ยังมีการอบรมทบทวนหลักสูตรดังกล่าวให้กับพนักงานเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานที่ผ่านการอบรมทุกคนจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการรถไฟฟ้าด้วยความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

### **การส่งเสริมคุณภาพชีวิตของสมาชิกสังคม (Enhancing Quality of Life)**

#### **2. เส้นทางแห่งความสุข**

ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เปรียบเสมือนหัวใจของบริษัท บริษัทจึงพร้อมส่งมอบและปรับปรุงการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด เป็น “เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” เพื่อให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิต พร้อมทั้งจะเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาระบบคมนาคมและสังคมไทยให้ดีขึ้น บริษัทให้ความสำคัญต่อนวัตกรรม ที่ลดผลกระทบจากการดำเนินงานที่มีต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสีย นับตั้งแต่การก่อสร้าง การซ่อมบำรุง ดูแลรักษาให้ทางพิเศษและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีศักยภาพรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการได้อย่างสะดวกปลอดภัยทั้งในภาวะปกติและภาวะฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น

เพื่อรักษาไว้ซึ่งเส้นทางแห่งความสุข บริษัทมุ่งเน้นในการดูแลกระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงการบริการอย่างละเอียด โดยสม่ำเสมอ ดังนี้

#### กระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงบริการอย่างละเอียดของบริการทางพิเศษ

- 2.1 การก่อสร้างทางพิเศษบริษัทนำเทคโนโลยีการก่อสร้างระบบคานรูปตัดเหลี่ยมกลวง (Segmental Box Girder) ได้รับการยอมรับระดับนานาชาติ และตามมาตรฐาน AASHTO (American Association of State Highway Transportation Officials) ซึ่งมีความทันสมัย ทำให้เกิดผลกระทบต่อจราจรพื้นล่างน้อยที่สุด ช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองและเสียงรบกวนระหว่างการก่อสร้าง การก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน ไม่มีการต่อต้านจากสังคมและชุมชน ทางพิเศษมีความปลอดภัยได้มาตรฐานสนองตอบต่อความต้องการในการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2.2 การบำรุงรักษาทางพิเศษ บริษัทมีการตรวจสอบ และบำรุงรักษาโครงสร้างหลักของทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระเพื่อติดตามควบคุมการบำรุงรักษา และประเมินคุณภาพของทางพิเศษมาโดยตลอด ทางพิเศษมีสภาพที่มั่นคงแข็งแรง มีมาตรฐานและปลอดภัย และผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับความสะดวกรวดเร็วและถึงที่หมายปลอดภัย
- 2.3 การให้บริการทางพิเศษ ด้วยลักษณะทางกายภาพของทางพิเศษสายต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทางยกระดับและมีการเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายระยะทางรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 256 กิโลเมตร จึงทำให้ทางพิเศษเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญในการลำเลียงความช่วยเหลือไปสู่ประชาชนที่ประสบเหตุ การขนส่งยุทโธปกรณ์ และการสัญจรของทั้งภาครัฐและเอกชน เมื่อเกิดเหตุการณ์หรือภัยต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรบนถนนพื้นล่าง ดังเช่นเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในอดีต ซึ่งยืนยันการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น บริษัทในฐานะที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา จึงกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ เพื่อให้ทางพิเศษสามารถให้บริการได้ในยามฉุกเฉินและกลับคืนสู่ภาวะปกติโดยเร็ว โดยบริษัทพร้อมดูแลด้านต่างๆ ดังนี้
  - (1) **มีศูนย์ควบคุมทางพิเศษ** โดยมีพนักงานสื่อสารดูแลการจราจรบนทางพิเศษและให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ มีระบบการเฝ้าระวังผ่านกล้องวงจรปิด CCTV บนทางมีระบบวิทยุสื่อสารผ่านศูนย์ควบคุมกลางที่รองรับการทำงานตลอด 24 ชั่วโมง มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด มีทีมกู้ภัยวิ่งตรวจตราบนทางพิเศษตลอดเวลา สามารถเข้าช่วยเหลือผู้ใช้บริการที่ประสบเหตุบนทางพิเศษอย่างทันท่วงที นอกจากนี้ยังประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษและถนนพื้นล่างเพื่ออำนวยความสะดวกจราจรตลอด 24 ชั่วโมง โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจพื้นล่างสามารถดูสภาพการจราจรบนทางพิเศษผ่านกล้องวงจรปิดที่บริษัทดำเนินการเชื่อมต่อสัญญาณภาพให้
  - (2) **การให้บริการช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติหรือ Easy Pass** ซึ่งเป็นระบบเก็บเงินอัตโนมัติ บริษัทให้ความสำคัญกับภาครัฐนอกเหนือจากข้อตกลงในสัญญาสัมปทาน ด้วยเจตนาในการปรับปรุงบริการ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากปัญหาจราจร ส่งผลให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษประหยัดเวลาในการเดินทางและน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และส่งเสริมคุณภาพชีวิต
  - (3) **สำหรับนวัตกรรมความปลอดภัย** บริษัทมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการวิจัยและพัฒนา (R&D) เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ มีการศึกษาและตรวจสอบความปลอดภัย (Road Safety Audit) วิเคราะห์กายภาพของถนน แล้วนำผลที่ได้มาปรับปรุงทางพิเศษให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

#### กระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงบริการอย่างละเอียด บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

- 2.4 การสร้างคุณค่าด้านความปลอดภัย บริษัทให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความปลอดภัยทั้งต่อผู้โดยสาร พนักงาน ผู้รับเหมา รวมไปถึงผู้ที่อยู่ในระบบรถไฟฟ้ามหานครทั้งหมด จึงได้นำระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ได้แก่ มาตรฐาน OHSAS/TIS 18001 นอกจากนี้ยังได้เข้าแจ้ง Lloyd's Register Rail (LR) มาเป็นบริษัทที่ปรึกษาด้านความปลอดภัย เพื่อให้คำแนะนำในการบริหารความเสี่ยงและการนำเทคนิคในการบริหารความปลอดภัยใหม่ๆ มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานของบริษัทให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุในการทำงาน รวมถึงสถิติการได้รับบาดเจ็บของผู้โดยสารระหว่างการให้บริการรถไฟฟ้า MRT มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยที่ผ่านมา บริษัทได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานระดับประเทศ ปี 2556-2557

- 2.5 การสร้างคุณค่าด้านความสะดวก เนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีความรวดเร็ว และมีตารางเวลาในการให้บริการที่แน่นอน ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทาง เพราะสามารถคาดการณ์เวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ค่อนข้างแม่นยำและสามารถวางแผนการเดินทางได้ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการสร้างคุณค่าด้านความสะดวกในการให้บริการ ตั้งแต่เข้าสถานี การเข้าใช้บริการ จนกระทั่งออกจากสถานี โดยบริษัทได้เตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารผู้ใช้บริการในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องระบบการให้ข้อมูลระบบการเชื่อมต่อระบบบัตรโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในสถานีรถไฟฟ้า
- 2.6 การสร้างคุณค่าด้านความรวดเร็ว เนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่นำเสนอบริการด้วยความรวดเร็ว และยังเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ประชาชนเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ดังนั้น บริษัทจึงส่งเสริมการบริการด้านอื่น ตั้งแต่ผู้โดยสารเดินเข้ามาในสถานี จนกระทั่งเดินออกจากสถานี ที่มีความรวดเร็ว โดยการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการ ตั้งแต่ขั้นตอนที่ผู้โดยสารเดินทางเข้าใช้บริการภายในสถานีและระหว่างการใช้บริการ จากการลดบางขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนหรือก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่จำเป็น หรือเพิ่มบางขั้นตอนที่ก่อให้เกิดความประทับใจต่อผู้โดยสารมากขึ้น เช่น ระบบการจัดการปริมาณผู้โดยสาร ในช่วงเวลาเร่งด่วนบริเวณชั้นชานชาลา การให้บริการที่รวดเร็วในช่วงที่มีผู้โดยสารคับคั่งหรือช่วงงานนิทรรศการ การให้บริการออกบัตรโดยสารหรือเติมเงินบัตรโดยสารโดยพนักงานที่รวดเร็วและให้คำแนะนำที่ชัดเจน เป็นต้น
- (1) การสร้างคุณค่าด้านความเชื่อถือได้ บริษัทให้ความสำคัญในเรื่องการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือในการเข้ามาใช้ระบบรถไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว โดยบริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เช่น มีการกำหนดแผนการบำรุงรักษาและทดสอบอุปกรณ์งานระบบทั้งในรูปแบบ Preventive และ Corrective การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ต่างๆ เป็นประจำทุกปีโดยเป็นการจำลองสถานการณ์ร่วมกับหน่วยงานภายในและหน่วยงานฉุกเฉินภายนอกการปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัย และมีการปฏิบัติต่อผู้โดยสารอย่างมีจริยธรรมและเสมอภาค นอกจากนี้ทางบริษัทยังรับฟังข้อร้องเรียนจากลูกค้าเพื่อนำไปปรับปรุงให้ได้รับการบริการที่ดีขึ้นต่อไป โดยความสามารถในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ได้ประเมินจาก Train Service Delivery ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทมีความสามารถในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT มากกว่า 99% มาโดยตลอด โดยในปี 2560 บริษัทมีความสามารถให้บริการรถไฟฟ้า (Train Service Delivery) คิดเป็น 99.88% จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.70%
- (2) การสร้างคุณค่าด้านการให้บริการตรงต่อเวลาจากการกำหนดตารางเวลาในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่ชัดเจนและสามารถให้บริการได้ตามตารางเวลาที่กำหนดไว้ จะส่งผลให้ผู้โดยสารสามารถบริหารจัดการเวลาในการเดินทางและดำเนินภารกิจต่างๆ ได้ง่ายขึ้น และยังส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและจิตใจของผู้โดยสารโดยตรง ซึ่งการให้บริการตรงต่อเวลา สามารถประเมินได้จากการเทียบจุดของรถไฟฟ้าในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 นาที (Train Punctuality (Delay within 5 Min.)) โดยในปี 2560 บริษัทมีความสามารถการเทียบจุดของรถไฟฟ้าในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 นาที (Train Punctuality (Delay within 5 Min.)) คิดเป็น 99.93% จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.75%
- นอกจากนี้ การที่บริษัทเข้าเป็นสมาชิก NOVA Group of Metros ซึ่งเป็นกลุ่มของประเทศสมาชิกผู้ให้บริการรถไฟฟาระดับนานาชาติเพื่อการเปรียบเทียบผลการปฏิบัติงานของระบบรถไฟฟ้า มีส่วนสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น ซึ่งนอกจากตัวชี้วัดที่ใช้สะท้อนผลการปฏิบัติงานในด้านการให้บริการแล้ว บริษัทได้จัดทำดัชนีชี้วัดที่แสดงผลการปฏิบัติงานเพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินการ (Benchmarking) กับสมาชิก NOVA Group of Metros ในด้านต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ที่จะนำมาสู่การปรับปรุงและพัฒนาการบริการให้ดียิ่งขึ้น และจากการเปรียบเทียบข้อมูลในกลุ่ม NOVA พบว่าบริษัทมีผลการดำเนินงานที่อยู่ในลำดับต้นๆ หลายเรื่อง เช่น การเดินทางที่ตรงต่อเวลาเมื่อเทียบจากตารางเดินรถ การซ่อมบำรุงที่ทำให้มีรถพร้อมให้บริการ และการดูแลด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน เป็นต้น



นอกจากความปลอดภัย ประสิทธิภาพในการบริการ และการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการแล้ว บริษัทยังได้ตระหนักถึงคู่ค้า ซึ่งถือเป็นห่วงโซ่ทางธุรกิจ (Business Supply Chain) มีความสำคัญเท่าๆ กับผู้ใช้บริการ

บริษัทมีนโยบายการปฏิบัติต่อคู่ธุรกิจอย่างเป็นธรรมและส่งเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจการปฏิบัติการพัฒนาตามกรอบแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนในภาคธุรกิจของบริษัท การสร้างความเชื่อถือด้วยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมกับคู่ค้าและผู้สนับสนุนทางการเงินถือเป็น Key Success Factor ที่ทำให้บริษัทสามารถส่งมอบบริการที่มีคุณภาพให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษได้แม้ในยามวิกฤต จึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อคู่ค้าโดยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน ยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน

บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 โดยวิธีการและมาตรการที่ใช้ในการต่อต้านการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม กำหนดแนวทางส่งเสริมการเคารพสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาของคู่ค้า และปกป้องสิทธิในทรัพย์สิน ดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่อุปทานตามมาตรฐานสากล ระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจและการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิด ทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทานของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจกับบริษัทดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกัน สำหรับกลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงิน ได้แก่ ผู้ให้กู้ ผู้ถือหุ้นกู้ เจ้าหนี้ บริษัทยึดมั่นปฏิบัติตามสัญญาและข้อผูกพัน รักษาวินัยทางการเงินอย่างเคร่งครัด

ความปลอดภัยของพนักงานและผู้รับเหมา บริษัทมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับกฎหมายไทย และมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศ และระดับสากล ได้แก่ TIS 18001:2011 และมาตรฐาน OHSAS 18001:2007 ซึ่งได้รับการตรวจประเมินเพื่อรับรองมาตรฐานโดยบริษัท พูพอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อดูแลสวัสดิภาพในการปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้า รวมถึงมีการจัดทำเอกสารปลอดภัยออนไลน์ (Plod Online) เพื่อสื่อสารกับพนักงานให้ตระหนักใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม

### 3. สังคมแห่งความสุข

ตลอดระยะเวลาดำเนินธุรกิจ บริษัทคำนึงถึงการเป็น “เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” และการที่จะสร้างความสุขให้กับผู้ร่วมเดินทางได้นั้น จึงให้ความสนใจในเรื่องดังต่อไปนี้

1. **ครอบครัว** การใช้เวลาร่วมกันอย่างอบอุ่นของครอบครัวสามารถทำได้หลายรูปแบบ หนึ่งในนั้นเป็นเรื่องการเดินทางพร้อมๆ กันของครอบครัว ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางบริการพิเศษ หรือเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งจะได้พบเห็นเรื่องราวใหม่ๆ ของวิถีชุมชน รวมถึงกระจายรายได้ไปยังพื้นที่ที่เดินทางไปถึง
2. **การศึกษาเด็กและเยาวชน** ไม่เพียงจะมีได้เฉพาะในห้องเรียนเท่านั้น การเรียนรู้นอกห้องเรียนนับเป็นการเปิดโอกาสให้เด็กได้รับประสบการณ์สำคัญ และสามารถนำไปประยุกต์ได้ในอนาคต ขณะเดียวกันบริษัทได้ให้โอกาสทางการศึกษาแก่เด็กและเยาวชนที่มีความตั้งใจเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์โดยมอบเป็นทุนการศึกษา
3. **ช่วยเหลือสาธารณประโยชน์** และบรรเทาความเดือดร้อนจากภัยพิบัติต่างๆ บริษัทให้ความช่วยเหลืออย่างสม่ำเสมอเพื่อประโยชน์ของส่วนที่ต้องการ และเพื่อการคลายทุกข์จากสิ่งที่ไม่เอื้อการควบคุม

### 4. ผลการดำเนินงานเชิงสิ่งแวดล้อม (Environmental Performance)

การส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับการลดผลกระทบ (More Quality and Less Impact)

บริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และรถไฟฟ้าคำนึงถึงการดำเนินธุรกิจบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้านได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ (Economy) โดยการพัฒนาคุณภาพของการบริการอย่างต่อเนื่อง ด้านสังคม (Society) โดยการดูแลต้นทางแห่งความสุขให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี พร้อมทั้งจะส่งต่อคุณค่าให้กับสังคมโดยรอบและในวงกว้าง ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยเน้นการป้องกันและควบคุมมลภาวะ

บริษัทมุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพของการบริการ ที่ยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้นจึงได้มีการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมด้วยแนวทางการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

## นโยบายสิ่งแวดล้อม

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

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานและคู่ค้าทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อผู้ให้บริการ พนักงาน คู่ค้า และชุมชนรอบข้าง

ด้วยนโยบายและความมุ่งมั่นที่จะดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการ ผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับชุมชนโดยรอบ รวมทั้งการดูแลสังคมใกล้ และสังคมไกล โดยปี 2560 บริษัทได้จัดกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

### 1) กิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว

#### **“กิจกรรมแม่ลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนแม่ลูกสร้างงานศิลป์ เยือนถิ่นนครปฐม”**

เนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติ ซึ่งถือเป็นโอกาสพิเศษสำหรับสมาชิกในครอบครัวได้แสดงความรักความห่วงใย บริษัทจึงเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในครอบครัวโดยนำครอบครัวผู้ให้บริการทางพิเศษจำนวน 14 ครอบครัว ร่วมเดินทางโดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยัง Little Tree Garden จ.นครปฐม เพื่อสัมผัสบรรยากาศร่มรื่นของสวนริมแม่น้ำท่าจีน รวมทั้ง ทำกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมผ่านการย้อมผ้าครามจากสีธรรมชาติ และจัดสวนในขวดแก้ว

#### **“กิจกรรมพ่อลูกผูกสัมพันธ์ “BEM ชวนพ่อลูกตะลุยทุ่งนา ที่จังหวัดสุพรรณบุรี”**

เพื่อเปิดโอกาสให้ครอบครัวได้กระชับความสัมพันธ์ เนื่องในโอกาสวันพ่อแห่งชาติ บริษัทจึงจัดกิจกรรม BEM ชวนพ่อลูกตะลุยทุ่งนา จ.สุพรรณบุรี โดยนำครอบครัวผู้ให้บริการทางพิเศษจำนวน 10 ครอบครัว ร่วมเดินทางโดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังศูนย์เรียนรู้วิถีชีวิตและจิตวิญญาณชาวนาไทย นาเหยียใช้ จ.สุพรรณบุรี เพื่อร่วมเรียนรู้วิถีชีวิตชาวนา พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ทุกครอบครัวร่วมดำเนินแปลงนาสาธิต ได้สัมผัสกับธรรมชาติอย่างลึกซึ้งและทำกิจกรรมปั้น ขนมไข่ปลา ซึ่งเป็นขนมประจำจังหวัดสุพรรณบุรี

### 2) กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับผู้ถือหุ้น

บริษัทมุ่งมั่นดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดูแลและพร้อมให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างเท่าเทียม บริษัทจึงจัดกิจกรรมนำผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมการดำเนินงานของบริษัท ดังนี้

#### **“กิจกรรมนำผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ”**

โดยนำผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมการรายงานสภาพจราจรและแจ้งเหตุฉุกเฉินที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ พร้อมทั้งนำชมสายทางและเยี่ยมชมการทำงานของระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง การตรวจสอบรายได้ ค่าผ่านทาง ณ ด่านบรมราชชนนี

#### **“ประชุมนักวิเคราะห์พร้อมเยี่ยมชมสถานีสนามไชย”**

ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทแก่นักวิเคราะห์ ผู้จัดการกองทุน และนักลงทุนหุ้นระยะยาว

#### **“กิจกรรมนำผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมสถานีสนามไชย”**

โดยนำคณะผู้ถือหุ้นทั้งหมด 3 รุ่น ร่วมฟังบรรยายข้อมูลการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายที่สำคัญ พร้อมทั้งเยี่ยมชมความงดงามของสถานีสนามไชย ออกแบบโดย รศ. ดร. ภิญญา สุวรรณศิริ ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะการแสดง

**“กิจกรรมนำผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และจุดเชื่อมต่อ 1 สถานี”**

ระหว่างสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง (บางซื่อ-เตาปูน) เพื่อเดินทางไปยังสถานีคลองบางไผ่ นำผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมโรงซ่อมบำรุงหลัก พร้อมด้วยห้องควบคุมการเดินรถ และเครื่องฝึกหัดขับรถไฟฟ้ามหานคร

### 3) **กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม**

**“BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม”**

เพื่อรักษาสมดุลของธรรมชาติอย่างยั่งยืน การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญที่ทุกคนต้องตระหนักถึงและต้องร่วมมือร่วมใจกัน บริษัทจึงได้จัดโครงการ BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม เพื่อปลูกจิตสำนึก ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยนำคณะผู้บริหารและพนักงานร่วมกิจกรรมกำจัดวัชพืช ต้นสาบเสือ เพื่อเพิ่มพื้นที่พืชอาหารให้กับสัตว์ป่า ณ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ จ.นครราชสีมา

**“กิจกรรมคืนบัตรฯ สันโซคกับ MRT รักสิ่งแวดล้อม”**

กิจกรรมการรณรงค์ให้ผู้โดยสารเกิดการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “คืนบัตรรถไฟฟ้า ร่วมรักษาสิ่งแวดล้อม” พร้อมพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน มากขึ้น โดยการแจกของบัตรโดยสารของโครงการฯ แก่ผู้โดยสารที่ออกบัตรโดยสารหรือแสดงบัตรโดยสารชนิดจำกัดวัน ประเภท 1 วัน 3 วัน หรือ 30 วัน จากนั้นกรอกชื่อ-ที่อยู่บนของบัตรโดยสารของโครงการ พร้อมบรรจุบัตรโดยสารประเภท 1 วัน 3 วัน หรือ 30 วัน ที่หมดมูลค่าแล้ว หย่อนลงกล่องรับคืนบัตรโดยสารของโครงการฯ ณ รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ทั้ง 18 สถานี เพื่อลุ้นรับรางวัล

### 4) **กิจกรรมส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรม เพื่อปลูกฝังความรับผิดชอบต่อสังคม**

**“บริจาคโลหิต”**

การให้เลือดต่อชีวิตเป็นส่วนหนึ่งของการให้ที่ยิ่งใหญ่ โดยบริษัทร่วมกับสภาอากาศไทย และคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช จัดกิจกรรมบริจาคโลหิต ณ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 3 ครั้ง โดยได้รับความร่วมมือจากผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่อยู่ใกล้เคียงทางเข้าร่วมบริจาคเป็นจำนวนมาก

### 5) **กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง**

การร่วมมือร่วมใจเพื่อส่งมอบการบริการที่ดีสู่ผู้ใช้บริการทางพิเศษเพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด ถือเป็นเป้าหมายหลักของทั้ง 3 หน่วยงานที่ทำงานร่วมกัน คือ พนักงานของบริษัท พนักงาน กทพ. และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน. ทางด่วน 2 เพื่อกระชับความสัมพันธ์อันจะทำให้เกิดความสามัคคีในการทำงานและก่อให้เกิดประสิทธิภาพการบริการสูงสุด บริษัทจึงได้จัดกิจกรรม ดังนี้

**“ทางด่วนชวนดูหนัง”**

บริษัทนำครอบครัวพนักงาน กทพ. ครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน. ทางด่วน 2 และครอบครัวพนักงานของบริษัทร่วมพบปะสังสรรค์ เล่นเกม และชมภาพยนตร์เรื่อง “Beauty and the Beast” โฉมงามกับเจ้าชายอสูร ในรูปแบบสามมิติ (3D) เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ภายในครอบครัวและกระชับความสัมพันธ์ระหว่าง 3 หน่วยงาน ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีเนเพล็กซ์

**“มอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์แก่ กทพ. และสถานีตำรวจ สน. ทางด่วน 2”**

บริษัทมอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ให้แก่ กทพ. และตำรวจจราจร สน.ทางด่วน 2 สำหรับใช้ในการปฏิบัติหน้าที่บนทางพิเศษศรีรัช รวมทั้งทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อส่งเสริมการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทำงานอย่างคล่องตัว รวมทั้งสามารถดูแลและให้บริการผู้ใช้บริการทางพิเศษได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

## 6) กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน

การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชนอย่างยิ่งย่น เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดีและมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

### “มอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ”

บริษัทจัดโครงการ BEM มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียนแก่โรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษสายศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 10 โรงเรียน เพื่อเป็นกำลังใจให้เยาวชนตั้งใจเรียน เติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีคุณภาพ เป็นกำลังของประเทศชาติต่อไปในอนาคต

### “มอบทุนการศึกษานูตรพนังงาน กทพ.”

บริษัทร่วมกับ กทพ. และสมาคมสโมสรพนักงาน กทพ. มอบทุนการศึกษาให้แก่บุตรพนักงาน กทพ. ที่ปฏิบัติงานในทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีผู้บริหารจากทั้งสองหน่วยงานร่วมมอบทุน

### “มอบทุนการศึกษาแก่นูตรข้าราชการตำรวจ สน. ทางด่วน 2”

บริษัทมอบทุนการศึกษาแก่นูตรข้าราชการตำรวจ สน.ทางด่วน 2 ที่ปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

## 7) กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน

การเรียนรู้นอกห้องเรียนถือเป็นการเปิดประสบการณ์ให้เด็กๆ ได้เรียนรู้ด้วยตนเองอย่างเต็มที่ ก่อให้เกิดความเข้าใจอย่างลึกซึ้งและชัดเจน ทำให้สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้ในอนาคต บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ดังนี้

### “ความสุขดี ที่พอเพียง กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติปี 2560”

เปิดประสบการณ์ให้เด็กๆ ได้เดินตามรอยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช จากกิจกรรม 9 คำที่พ่อสอน อาทิ ความเพียร ความพอดี ความซื่อสัตย์ รวมทั้งร่วมทำกิจกรรม DIY หนูน้อยนักออม ปลูกผักเพราะรักพ่อ และสนุกสนานไปกับการเล่นเกม พร้อมทั้งรับของขวัญรางวัลมากมาย โดยมีบุตรพนักงาน นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ และเพื่อนบ้านใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก

### “กิจกรรม MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก”

บริษัทจัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติประจำปี 2560 มอบของขวัญวันเด็กและส่งความสุขให้กับน้องๆ ณ รถไฟฟ้า MRT ทั้ง 2 สาย ได้แก่ สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่สถานีพระราม 9 และ สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี โดยจัดกิจกรรมให้น้องๆ เสริมทักษะการเรียนรู้นอกห้องเรียน กิจกรรมดังกล่าวได้รับความสนใจจากน้องๆ และผู้ปกครองเป็นอย่างดี

### “กิจกรรมชวนเรียนรู้ประวัติศาสตร์จากพิพิธภัณฑ์เหรียญ”

บริษัทนำคณะครูและนักเรียน จากโรงเรียนวัดสร้อยทอง ซึ่งเป็นโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์เหรียญ เปิดประสบการณ์เรียนรู้วิวัฒนาการเงินตราตั้งแต่สมัยโบราณจนถึงปัจจุบัน เข้าชมนิทรรศการเหรียญของพ่อ รวมทั้งเพลิดเพลินกับนิทรรศการ บันทึกประวัติศาสตร์บอกเล่าวิถีชีวิต สังคม และศิลปวัฒนธรรม ผ่านเทคโนโลยี 4 มิติ

### “BEM ชวนเรียนรู้ประวัติศาสตร์”

บริษัทนำคณะครูและนักเรียนจากโรงเรียนวิมุตยารามพิทยากร ซึ่งเป็นโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์บางลำพู และพิพิธภัณฑ์เหรียญ เพื่อเรียนรู้ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของชุมชนย่านบางลำพู ซึ่งมีความหลากหลายทั้งทางเชื้อชาติ และวัฒนธรรมในยุคกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น รวมทั้งเรียนรู้วิวัฒนาการเงินตราตั้งแต่สมัยโบราณจนถึงปัจจุบัน



### “กิจกรรม Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด”

บริษัทพาน้องๆ จากมูลนิธิอนุเคราะห์คนพิการในพระราชูปถัมภ์ของสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี จ. นนทบุรี (โรงเรียนศรีสังวาลย์) เรียนรู้วิธีการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ สำหรับผู้พิการ และทดลองโดยสารรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) พร้อมรับชมภาพยนตร์การ์ตูนเรื่องมิสเตอร์สแปร์รายเกินพิภพ 3 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่น้องๆ ได้รับความรู้เกี่ยวกับการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT ได้อย่างถูกวิธี รวมถึงสร้างความสุขและรอยยิ้มให้กับน้องๆ

รวมทั้งนำคณะนักเรียนและครู จากโรงเรียนวัดจักรแก้วจกกลณี เขตบางพลัด กรุงเทพฯ ทดลองโดยสารรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เชื่อมต่อสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เพื่อเรียนรู้ระบบรถไฟฟ้าอย่างถูกวิธีและปลอดภัย พร้อมทั้งเยี่ยมชมศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เพื่อเปิดประสบการณ์ และเสริมสร้างจินตนาการให้กับน้องๆ

### “กิจกรรม “Give Books Get Back with MRT”

เชิญชวนผู้โดยสารร่วมบริจาคหนังสือสำหรับเด็กและเยาวชน โดยเปิดรับบริจาคทั้งหนังสือใหม่และหนังสือมือสอง เพื่อรวบรวมนำไปบริจาคให้แก่สถาบันการศึกษาในโครงการ MRT สร้างฝัน บ้านน้อง สู้ห้องแห่งการเรียนรู้ ซึ่งผู้โดยสารสามารถร่วมบริจาคหนังสือได้ ณ จุดรับบริจาคทั้ง 4 สถานี ได้แก่ สถานีพหลโยธิน สถานีเพชรบุรี สถานีสุขุมวิท และสถานีสีลม

### “BEM จัดโครงการ MRT สร้างฝัน บ้านน้อง สู้ห้องแห่งการเรียนรู้”

ผู้อำนวยการเขตบางพลัด พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร พนักงานบริษัท ร่วมพิธีเปิดห้องสมุดโรงเรียนวัดจักรแก้วจกกลณี เขตบางพลัด กทม. ภายใต้โครงการ MRT สร้างฝัน บ้านน้อง สู้ห้องแห่งการเรียนรู้ เมื่อวันศุกร์ที่ 24 พฤศจิกายน 2560

โครงการ MRT สร้างฝัน บ้านน้อง สู้ห้องแห่งการเรียนรู้ จัดขึ้นเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษาของเด็กและเยาวชน ในสถานศึกษารายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้า MRT โดยการรวบรวมหนังสือมือสองที่ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ร่วมบริจาค นำมาพัฒนาห้องสมุดโรงเรียนวัดจักรแก้วจกกลณี และมอบอุปกรณ์การเรียนการสอน อาทิ ชุดคอมพิวเตอร์ตั้งโต๊ะ โทรศัพท์ และเครื่องเล่น DVD เป็นต้น พร้อมทั้งจัดกิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถไฟฟ้า MRT และประกวดเขียนเรียงความ ระบายสีภาพ ชิงทุนการศึกษา ในหัวข้อรถไฟฟ้า MRT ของฉัน นอกจากนี้ภายในงานยังมีกิจกรรมสันทนาการ ผ่านเกมเสริมสร้างความรู้ให้กับน้องๆ นักเรียน และเลี้ยงอาหารกลางวันให้กับผู้เข้าร่วมงาน โดยแต่ละกิจกรรมมีพี่ พนักงาน BEM ร่วมเป็นจิตอาสาให้ความรู้ และความสนุกสนานกับน้องๆ นักเรียนโรงเรียนวัดจักรแก้วจกกลณีตลอดงาน

## 8) กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสาธารณสุข

### “กิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวิตปลอดภัย”

บริษัทร่วมกับหน่วยงานพันธมิตร จัดกิจกรรมออกบูธแสดงนิทรรศการให้ความรู้ในด้านสุขภาพ ความปลอดภัย และบริการตรวจสุขภาพฟรีให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT รวมถึงกลุ่มประชาชนที่พักอาศัยอยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT รวมถึงชุมชนใกล้เคียง ดังนี้

- การออกบูธให้ความรู้ จากสถานพยาบาลและการออกบูธแสดงนิทรรศการและให้ความรู้เรื่องการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกวิธีและปลอดภัย อาทิ การแจ้งเตือนให้ระมัดระวังผู้ไม่หวังดีล้วงกระเป๋า ความปลอดภัยในการใช้บันไดเลื่อน เป็นต้น พร้อมบอร์ดแนะนำกิจกรรมเพื่อสังคมของบริษัท
- บริการตรวจสุขภาพ จากคลินิกการประกอบโรคศิลปะ สาขาการแพทย์แผนจีนหัวเฉียว โดยให้คำแนะนำในการดูแลสุขภาพ ตรวจสุขภาพเบื้องต้น ศาสตร์การแพทย์แผนจีน สอนวิธีการทำถุงหอมแก้หวัดโดยใช้สมุนไพรนานาชนิด
- บริการตรวจสุขภาพ จากโรงพยาบาลการแพทย์แผนไทยและการแพทย์ผสมผสาน ตรวจประเมินโรคเบื้องต้น พร้อมนัดบำบัดอาการเบื้องต้น ตามคำวินิจฉัยแพทย์ ด้วยศาสตร์การแพทย์แผนไทย
- บริการตรวจสุขภาพ จากโรงพยาบาลบางโพ ตรวจน้ำตาลในเลือด ตรวจวัดความดันโลหิต ประเมินความเสี่ยงการเกิดโรคเบื้องต้น ปรึกษาสุขภาพกับพยาบาลวิชาชีพ
- บริการตรวจสุขภาพ จากโรงพยาบาลยันฮี ตรวจสุขภาพเบื้องต้น ให้คำแนะนำในเรื่องผิวพรรณ รูปร่าง รวมทั้งเรื่องความสวยความงาม และแนะนำวิตามินมาแจกให้ผู้เข้าร่วมงาน
- บริการตรวจสุขภาพ จากโรงพยาบาลเมตตาประชารักษ์ ตรวจวัดสายตาเบื้องต้นโดยมีแพทย์ให้คำปรึกษาด้านสายตา
- ให้ความรู้เรื่องการออกกำลังกายเบื้องต้น สำหรับผู้สูงอายุ จากกองออกกำลังกาย กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข โดยมีเจ้าหน้าที่สาธิตวิธีที่ถูกต้อง

9) แสดงความอาลัยและน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

**“BEM ร่วมกับ บมจ.ช.การช่าง บริษัทในเครือ และบริษัททางด่วนกรุงเทพเหนือ เป็นเจ้าภาพในพิธีบำเพ็ญกุศลถวายพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช”**

บริษัทร่วมกับ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) บริษัทในเครือ และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หรือ NECL ในการเป็นเจ้าภาพในพิธีบำเพ็ญกุศลถวายพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เพื่อน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นอย่างหาที่สุดมิได้ ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท พระบรมมหาราชวัง

**“BEM ร่วมน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณในหลวงรัชกาลที่ 9”**

บริษัทร่วมน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้นอันหาที่สุดมิได้ของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชบรมนาถบพิตร โดยจัดนิทรรศการแสดงพระราชกรณียกิจ และพระอัจฉริยภาพด้านการดนตรี ในช่วงระหว่างวันที่ 20-29 ตุลาคม 2560 ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีหัวลำโพง บริเวณโถงทางเดินทางออกที่ 2 และ สถานีพระราม 9 บริเวณชั้นออกบัตรโดยสาร พร้อมเชิญชวนให้ผู้โดยสารร่วมกันประดับดอกไม้แทนใจ พระผู้เสด็จสู่สวรรคาลัย และมอบพระบรมสาทิสลักษณ์ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร เสร็จทรงเปิดการเดินทางรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 ให้แก่ผู้โดยสาร เพื่อเป็นที่ระลึกเนื่องในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร โดยกิจกรรมดังกล่าวมีผู้โดยสารเข้าร่วมถวายความอาลัย น้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ เป็นจำนวนมาก

**“BEM ร่วมทำและมอบดอกไม้จันทน์แทนใจถวายแด่พ่อ”**

ผู้บริหารและพนักงานบริษัทร่วมประดิษฐ์ดอกไม้จันทน์ เพื่อนำไปใช้ในงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช จำนวน 4,909 ดอก ภายใต้ชื่อกิจกรรม จิตอาสาประดิษฐ์ดอกไม้จันทน์ ถวายแด่พ่อ โดยส่งมอบแก่พระราชญาณกวี ผู้ช่วยเจ้าอาวาส ผู้แทนรับมอบดอกไม้จันทน์ จากวัดพระราม 9 กาญจนาภิเษก

**“BEM ร่วมเป็นจิตอาสาแจกน้ำดื่มให้ประชาชน”**

บริษัทร่วมเป็นจิตอาสาอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่เดินทางมาร่วมงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร โดยแจกน้ำดื่มให้แก่ประชาชน ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีหัวลำโพง สถานีพระราม 9 และสวนลุมพินี

**“BEM และกลุ่มบริษัท ช.การช่าง ร่วมกิจกรรมจิตอาสาทำดีเพื่อพ่อ บริการประชาชนที่เดินทางมาถวายดอกไม้จันทน์แด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช”**

ผู้บริหารและพนักงานกลุ่มบริษัทในเครือ ช.การช่าง ร่วมกิจกรรมจิตอาสาแจกน้ำและขนมแก่ประชาชนที่เดินทางมาถวายดอกไม้จันทน์แด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชบริเวณโรงพระราชทานเลี้ยง และบริเวณด้านนอก พระเมรุมาศจำลอง สวนลุมพินี

10) สนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ

**“BEM ร่วมกับกลุ่มบริษัท ช.การช่าง มอบเงินช่วยเหลือน้ำท่วมผู้ประสบอุทกภัยภาคใต้”**

บริษัท ร่วมกับ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) มอบเงินช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยใน 14 จังหวัด ภาคใต้ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชนชาวไทย ผ่านสำนักนายกรัฐมนตรี พร้อมกันนี้ บริษัทได้มอบเงินช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยภาคใต้ผ่านสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

**“BEM ร่วมกับกลุ่มบริษัท ช.การช่าง มอบเงินช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือในงาน ประชารัฐร่วมใจ ใต้ร่มพระบารมี”**

บริษัทร่วมกับกลุ่มบริษัทในเครือ ช.การช่าง มอบเงินช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือผ่านโครงการ ประชารัฐร่วมใจ ใต้ร่มพระบารมี เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ประสบอุทกภัย โดยมี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี พร้อมด้วยคณะรัฐมนตรี เป็นผู้แทนรับมอบ

**“BEM ร่วมกิจกรรมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์ เฉลิมพระเกียรติรัชกาลที่ 10 กับเทศบาลบางกรวย”**

บริษัทเข้าร่วมกิจกรรมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์กับเทศบาลบางกรวย โดยร่วมทำความสะอาดและปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณพื้นที่เลียบทางรถไฟ ตั้งแต่แยกถนนเทอดพระเกียรติ จนถึงปากทางพระราม 7 เพื่อเฉลิมพระเกียรติแก่สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 65 พรรษา

**“กิจกรรม MRT มอบยิ้มสดใส ผู้สูงวัยสุขสันต์”**

บริษัทร่วมกับเทศบาลนครนนทบุรี จัดกิจกรรม MRT มอบยิ้มสดใส ผู้สูงวัยสุขสันต์ เพื่อร่วมสืบสานขนบธรรมเนียมประเพณีไทย ด้วยการรณรงค์ขอพร พร้อมการบรรยายให้ความรู้เรื่องการโดยสารรถไฟฟ้าอย่างปลอดภัย และร่วมกิจกรรมสันทนาการสร้างความสุขให้แก่ผู้สูงอายุ ณ อาคารอเนกประสงค์ วัดแจ้งศิริสัมพันธ์ จ. นนทบุรี

**“งานทอดกฐินสามัคคีประจำปี 2560”**

บริษัทร่วมกับชุมชนรายรอบเส้นทางโครงการทางพิเศษ โครงการรถไฟฟ้า และผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT พร้อมด้วยคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมเป็นเจ้าภาพในงานทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2560 ณ วัดบางโพธิ์มาวาส เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร เพื่อสมทบทุนบูรณะวิหารหลวงพ่อดโต และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา โดยรวบรวมปัจจัยทำบุญทั้งสิ้น 1,049,999 บาท

## 10.3 นโยบายการป้องกันความเสี่ยงเกี่ยวกับการคอร์รัปชัน

### 10.3.1 นโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชันของบริษัท

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน และการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ผ่านทางจรรยาบรรณบริษัท และบริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชัน จึงได้กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

1. พนักงานทุกระดับของบริษัทควรปฏิบัติงานด้วยความเป็นธรรม ซื่อสัตย์สุจริต และโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจร่วมกับหน่วยงานต่างๆ และการปฏิบัติงานนั้นต้องถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน ซึ่งอยู่ในจรรยาบรรณบริษัท
2. สนับสนุนให้ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติตามพันธสัญญาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท
3. สนับสนุนให้มีการปลุกจิตสำนึกของผู้บริหารและพนักงานให้ละเว้นการทุจริตและตระหนักถึงโทษภัยของการทุจริต
4. สนับสนุนให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่พึงรับหรือให้การเลี้ยงรับรอง ของขวัญ และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกินความจำเป็นและไม่เหมาะสมกับบุคคลที่ทำธุรกิจกับบริษัท
5. บริษัทจะจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต

ทั้งนี้ บริษัทซึ่งดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้มีนโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชันและการดำเนินงานตามนโยบายดังกล่าว สรุปได้ดังต่อไปนี้

### 10.3.2 ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

บริษัทได้กำหนดมาตรการทั้งทางวินัยและทางกฎหมายกรณีทุจริตคอร์รัปชัน ในทางวินัยจะมีกระบวนการสอบข้อเท็จจริงทางวินัยโดยคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากแผนกทรัพยากรบุคคล แผนกต้นสังกัดของผู้กระทำผิด และจากหน่วยงานอื่น ในการพิจารณาความผิดกำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นผู้พิจารณาลงโทษสำหรับกรณีตกเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร และการเลิกจ้าง และหากความผิดเข้าข่ายยกยอกจะพิจารณาดำเนินการในทางกฎหมายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทโดยกำหนดแนวทางไว้ดังนี้

1. ไม่ดำเนินธุรกิจกับองค์กร หรือหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน
2. มีการลงโทษพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริต และการดำเนินคดีทางกฎหมาย

#### แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

บริษัทมีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ะมัดระวังรอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสีย และไม่มีการทุจริตคอร์รัปชันทั้งภายในและภายนอก

1. บริษัทและบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อการต่อต้าน ขจัดการจ่ายหรือการรับสินบนและการคอร์รัปชัน รวมถึงการกระทำการใดๆ ซึ่งขัดต่อศีลธรรมและวัฒนธรรมอันดีงาม โดยกำหนดเป็นลายลักษณ์อักษร ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณบริษัทของบริษัทและข้อตกลงเกี่ยวกับการทำงาน เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติร่วมกัน
2. บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงของธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงาน บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และมีการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง เพื่อพิจารณา ระดับนโยบาย และมีฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงในระดับหน่วยงาน เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยงและแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน รวมทั้งมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งมีการจัดทำแผนฉุกเฉินสำหรับทุกหน่วยงานใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินเพื่อสามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันที
3. ในส่วนของการดำเนินการของบริษัทเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายในการป้องกันการคอร์รัปชันนั้น นอกจากได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว บริษัทได้ปลูกจิตสำนึกป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชันภายในองค์กร โดยบริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรมด้วยวิธีการทั้งทางกายภาพและพัฒนาทางจิตที่จะช่วยให้เกิดจิตสำนึกที่ดี เพราะบริษัทเชื่อว่า การเป็นคนดีต้องเกิดขึ้นจากภายใน เช่น BEM ชวนปฏิบัติธรรม นอกจากนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการขอรับรองการเข้าร่วมเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต บริษัทได้ดำเนินการให้แผนกต่างๆ ทำการประเมินตนเองเพื่อระบุจุดที่ต้องปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชันในโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต พร้อมกันนี้ บริษัทได้มอบหมายให้ผู้รับผิดชอบด้านการกำกับดูแล และด้านตรวจสอบภายใน จำนวน 2 คน เข้ารับการอบรมหลักสูตร Anti-Corruption : The Practical Guide (ACPG 15) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
4. บริษัทจัดทำแบบสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณทุกปี เพื่อให้ผู้บริหารทบทวนการประพฤติปฏิบัติตนตามแนวทางจรรยาบรรณ



5. บริษัทได้กำหนดความผิดสำหรับการปฏิบัติงานที่ทุจริต คอร์รัปชัน เป็นความผิดทางวินัยที่ร้ายแรง ซึ่งหากฝ่าฝืน ละเมิด จะถูกพิจารณาลงโทษสถานหนัก อันอาจถึงขั้นเลิกจ้าง โดยไม่ต้องเตือนล่วงหน้า ลักษณะความผิดดังกล่าว จำแนกได้ดังนี้
  - (1) เปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอก
  - (2) ทุจริตต่อหน้าที่ และหรือต่อบริษัทรวมทั้งการให้ความร่วมมือกับผู้อื่นให้กระทำการนั้นด้วย
  - (3) ใช้ตำแหน่งหน้าที่แสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ
  - (4) รับสิ่งตอบแทนเกี่ยวกับหน้าที่การงานโดยมิชอบ
  - (5) แสดงกิริยาหยาบคาย หรือใช้วาจาก้าวร้าวข่มขู่ หมิ่นประมาท หรือทำร้ายร่างกายผู้บังคับบัญชา รวมถึงบุคคลภายนอกที่มาติดต่อหรือเกี่ยวข้องกับบริษัท

### 10.3.3 ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน โดยบริษัทได้ดำเนินการที่แสดงออกถึงความมุ่งมั่นในการต่อต้านคอร์รัปชัน ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยบริษัทได้ประกาศนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้กับพนักงานทุกคนได้รับทราบและเผยแพร่ในนโยบายดังกล่าวในเว็บไซต์เพื่อสื่อสารภายใน (Intranet) และเว็บไซต์หลักของบริษัทหั่วซ้อบรรัชทภิกบาล รวมถึงมีการจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานใหม่ทุกคนของบริษัทเพื่อให้เกิดความตระหนักและเกิดจิตสำนึกในเรื่องดังกล่าวตั้งแต่เริ่มแรก และจัดให้เป็นหลักสูตรทบทวนความรู้และทดสอบประจำปีให้กับพนักงานทุกคนอีกด้วยเพื่อทบทวนการประพฤติปฏิบัติตนตามแนวทางจรรยาบรรณ และบริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชัน โดยเปิดช่องทางให้สามารถติดต่อร้องเรียนในเรื่องที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบริษัทโดยสามารถรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบโดยตรง

## 11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

### 11.1 การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในที่ดีและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทอย่างต่อเนื่อง เพราะเชื่อว่าการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี คือการมีกระบวนการปฏิบัติงาน แผนการจัดองค์กร และระบบงานที่ดีสามารถนำมาใช้เพื่อช่วยให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์หรือภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ช่วยลดความเสี่ยงและป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระดำเนินการสอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายในให้มีประสิทธิภาพ โดยมีสำนักตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่สอบทานระบบการปฏิบัติงานในฝ่ายงานต่างๆ ของบริษัทตามแผนการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการใช้ทรัพยากรต่างๆ ของบริษัทอย่างคุ้มค่า สมประโยชน์ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันได้มีการควบคุมการดำเนินงานและการรายงานทางการเงินที่มีความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลา มีการปฏิบัติตามนโยบายและเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมายและข้อบังคับของทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการทบทวนความมีประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานความเป็นธรรมด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบยังมีหน้าที่ในการพิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทให้มีความถูกต้องครบถ้วนในกรณีที่เกิดรายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

## 11.2 การบริหารจัดการความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญในการนำระบบบริหารความเสี่ยงมาใช้ในการบริหารจัดการ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยความเสี่ยง เพื่อสามารถเตรียมพร้อมในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสมและทันเวลา รวมทั้งการจัดการอบรมให้ความรู้กับผู้บริหารและพนักงานถึงแนวทางการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้เกิดความเข้าใจและมีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร ซึ่งครอบคลุมทั้งในระดับองค์กร และระดับปฏิบัติงาน โดยฝ่ายบริหารดำเนินการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบ นำมาวิเคราะห์ผลกระทบและโอกาสที่ความเสี่ยงนั้นจะเกิดขึ้น แล้วกำหนดมาตรการป้องกันและการจัดการความเสี่ยงนั้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และสอดคล้องกับนโยบายของบริษัท นำเสนอคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสม โดยกำหนดให้มีการทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงทุกปี และประเมินประสิทธิผลของการจัดการความเสี่ยงทุกไตรมาส และในทุกช่วงเวลาที่ยอมรับว่าระดับความเสี่ยงมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีเลขานุการคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงทำการติดตามผลเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอทุกไตรมาส และรายงานผลให้ฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงรับทราบเพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัทรับทราบโดยรวม ทั้งนี้ ปัจจัยเสี่ยงและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทได้อธิบายไว้ในหัวข้อเรื่องปัจจัยเสี่ยงหน้า 87 ถึง 92

## 11.3 คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในจากแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งมีการพิจารณาถึงด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบการติดตาม สรุปความเห็นได้ว่า บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ ไม่มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน และทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รายงานทางการเงินของบริษัทมีความถูกต้องเชื่อถือได้ สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วน

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้สอบบัญชี มีความเห็นสอดคล้องกันว่าการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพ สามารถป้องกันการทุจริตของบริษัทจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้ในทางมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ

หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัท คือ นางสาววาสนา วัฒนานุกุลชัย ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์การทำงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ (รายละเอียดปรากฏในหน้า 211)

สำหรับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท คือ นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศม์ รองกรรมการผู้จัดการ บริหารและเลขานุการบริษัท ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ทางด้านกฎหมายและบัญชี มีความสามารถ และประสบการณ์ในงานเลขานุการบริษัทเป็นเวลานาน เป็นผู้รับผิดชอบดูแล (รายละเอียดปรากฏในหน้า 212)

## 12. รายการระหว่างกัน

### 12.1 หลักการและขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยกรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องครบถ้วน

ในส่วนของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปที่บริษัทและบริษัทย่อยมี หรืออาจมีในอนาคต บริษัทได้ขออนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทแล้ว

### 12.2 นโยบายหรือแนวโน้มนำการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา คณะกรรมการบริษัท โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็น และสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ ทั้งนี้ บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน กสท.

หากคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ คณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี โดยที่บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

### 12.3 รายการระหว่างกันของบริษัท และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งสำหรับปี 2560 และปี 2559

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2560	ปี 2559		
1. บมจ. ช.การช่าง	<div>- เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 8 กันยายน 2560 ร้อยละ 29.98</div> <div>- ประธานกรรมการบริหารของ บมจ. ช.การช่าง คือ นายปวิตรวิศเวทย์ เป็นรองประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการบริหารของบริษัท</div> <div>- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ของ บมจ. ช.การช่าง คือ นายพงษ์ศักดิ์ ดันติสุขวิชญกุล เป็นกรรมการบริหารของบริษัท</div> <div>- กรรมการบริหารและผู้บริหารอาวุโสของ บมจ. ช.การช่าง คือ นายประเสริฐ มริตตะนพพร เป็นผู้สมรสของนางพเยาว์ มริตตะนพพร กรรมการผู้จัดการของบริษัท และรักษาการกรรมการผู้จัดการของ NECL</div>	<div>บริษัท</div> <div>- ค่าบริหารโครงการ</div> <div>- เจ้าหนี้การค้า</div>	<div>-</div> <div>-</div>	<div>4,100,011,478</div> <div>65,002,500</div>	<div>- ค่าบริหารโครงการพิเศษสายศรีธวัชแหวงรอบนอกกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2555 บริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่างให้เป็นผู้บริหารโครงการพิเศษสายศรีธวัชแหวงรอบนอกกรุงเทพมหานคร วงเงินทั้งสิ้น 22,500 ล้านบาท มีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 48 เดือน เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555</div>	<div>- เนื่องจาก บมจ.ช.การช่างเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างที่มีศักยภาพ มีประสบการณ์และความรู้ความชำนาญในการก่อสร้างโครงสร้างแบบ Segment Box Girder ตามข้อกำหนดของโครงการทางพิเศษสายศรีธวัชแหวงรอบนอกกรุงเทพมหานคร และมีประสบการณ์ดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey ให้กับบริษัทไทยได้ผลงานที่มีคุณภาพทำให้ค่าบำรุงรักษาต่ำ และสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลา และงบประมาณที่แน่นอน และเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้มีความรับผิดชอบต่อและควบคุมพัฒนาการดำเนินการโครงการให้ประสบความสำเร็จ</div> <div>- ราคาจ้างมีความเหมาะสมโดยใช้ราคาต่อหน่วยที่ใช้ในสัญญาจ้างผู้จัดการโครงการสำหรับงานโครงการทางพิเศษสายศรีธวัช-งแหวงรอบนอกฯ ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาของวิศวกรที่ปรึกษาอิสระแล้วว่าเป็นราคาที่เหมาะสม</div>



บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2560	ปี 2559		
1. บมจ. ข.การช่าง (ต่อ)		<u>บริษัท</u> - คำตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้าง ทางพิเศษ	26,908,304	6,300,106	- งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้าง ทางพิเศษเสร็จ รอบที่ 3 ระยะที่ 5: เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2559 บริษัทได้ ทำสัญญาจ้าง บมจ. ข.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทาง พิเศษเสร็จ รอบที่ 3 ระยะที่ 5 ใน วงเงินทั้งสิ้น 32,341,810 บาท โดยมี ระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่ วันลงนามสัญญา	- ราคาจ้างมีความเหมาะสมและต่ำกว่า ราคาประเมินของบริษัทและที่ปรึกษาอิสระ โดยผู้รับจ้างมีความเชี่ยวชาญและมี ประสบการณ์เคยก่อสร้างทางพิเศษเสร็จ จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดีและมี ความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที
		- คำตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้าง ทางพิเศษ	3,256,731	-	- งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้าง ทางพิเศษเสร็จ รอบที่ 4 ระยะที่ 1: เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2560 บริษัทได้ ทำสัญญาจ้าง บมจ. ข.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทาง พิเศษเสร็จ รอบที่ 4 ระยะที่ 1 ใน วงเงินทั้งสิ้น 24,884,140 บาท โดยมี ระยะเวลาของสัญญา 12 เดือน นับตั้งแต่ วันลงนามสัญญา	- ราคาจ้างมีความเหมาะสมและต่ำกว่า ราคาประเมินของบริษัทและที่ปรึกษาอิสระ โดยผู้รับจ้างมีความเชี่ยวชาญและมี ประสบการณ์เคยก่อสร้างทางพิเศษเสร็จ จึงมีศักยภาพในการดำเนินงานได้ดีและมี ความพร้อมสามารถดำเนินการได้ทันที
		- เจ้าหน้าที่การค้า	896,347	-		
		- ดอกเบี้ยรับ  - ลูกหนี้ค้างหนี้สุทธิ จากรายได้ดอกเบี้ย รอดัดบัญชี	12,907,083  -	35,985,138  756,834,379	- การขายหุ้นสามัญ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ: เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2558 บริษัทได้ ขายหุ้น บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำนวน 2,050,134,895 หุ้น ให้แก่ บมจ. ข.การช่าง ในราคาหุ้นละ 1.79 บาท โดยบริษัทได้ รับเงินในวันซื้อขาย จำนวน 2,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลือทยอยรับชำระ เสร็จสิ้นภายในเดือนสิงหาคม 2560	- ราคาขายหุ้นมีความเหมาะสมผล เพราะ เป็นราคาที่ใกล้เคียงกับราคาตลาด โดย ราคาดังกล่าวเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาจริง ตกลงกันโดยอ้างอิงจากราคาหุ้นถั่วเฉลี่ย ถ่วงน้ำหนักของหุ้น บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ เป็นเวลา 60 วันย้อนหลัง หักด้วยส่วนลด ประมาณร้อยละ 5 เนื่องจากเป็นการซื้อขาย ในปริมาณมาก (Big Lot) และเงื่อนไข การชำระเงินเป็นไปเพื่อให้บริษัทสามารถ ขายหุ้นได้ทั้งจำนวนในครั้งเดียวด้วยราคาที่ ตกลงกัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2560	ปี 2559		
1. บมจ. ข.การช่าง (ต่อ)		บริษัท - ลูกหนี้  - เงินรับล่วงหน้าตามสัญญาจ้างบริการด้านวิศวกรรม (ซึ่งบันทึกรายการรวมอยู่ในบัญชีต้นทุนโครงการไฟฟ้ารอดัดจ่ายไม่พบแสดงฐานะการเงินของบริษัท)	-	12,840,000	- งานบริการด้านวิศวกรรมระบบไฟฟ้าและการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาที่ 4 เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2557 บริษัทได้ทำสัญญาจ้าง บมจ. ข.การช่างในทางบริการด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าและการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาและซ่อมบำรุง การให้บริการเดินรถไฟฟ้า (สถานี คลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) โดยมีมูลค่าสัญญารวม 450 ล้านบาท	- มีการจัดทำสัญญาจ้าง ซึ่งระบุเงื่อนไขการชำระเงิน และบมจ. ข.การช่างเป็นบริษัทที่มีประสบการณ์และความชำนาญเป็นอย่างดี และเป็นผู้รับเหมางานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของสถานีรถไฟฟ้า มีข้อมูลงานระบบไฟฟ้าและโยธา ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานการก่อสร้างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
				90,950,000	87,555,556	- สัญญาจ้าง บมจ. ข.การช่าง เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ ภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน อีกทั้ง บมจ. ข.การช่างเป็นบริษัทที่รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศไทยที่มีประสบการณ์ ความชำนาญ และคุ้นเคยกับอุปกรณ์ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของรถไฟฟ้า เนื่องจากเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างอุโมงค์และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินส่วนใต้ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จึงมีความพร้อมในการบริหารงานซ่อมบำรุงและจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือสำหรับการบำรุงรักษา
		- ค่าซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล  - เจ้าหน้าที่การค้า	22,737,500	18,725,000	- งานบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายเคเบิลระบบขนส่ง (สายสีน้ำเงิน) เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาจ้าง บมจ. ข.การช่างในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายเคเบิลระบบขนส่ง (สายสีน้ำเงิน) ระยะเวลา 9 ปี โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,270 ล้านบาท	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2560	ปี 2559		
1. บมจ. ข.การช่าง (ต่อ)		<p><u>บริษัท</u></p> <p>- ค่างานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล</p> <p>- งานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาในสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงพร้อมจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (ซึ่งบันทึกรายการรวมอยู่ในบัญชีต้นทุนโครงการไฟฟ้ารอดัดจ่ายในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัท)</p> <p>- เจ้าหน้าที่การค้า</p>	<p>211,700,000</p> <p>65,000,000</p> <p>61,166,667</p>	<p>55,000,000</p> <p>53,000,000</p> <p>75,432,000</p>	<p>- เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาจ้าง บมจ. ข.การช่าง ในงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา ซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ซ่อมบำรุงรักษาไฟฟ้าและระบบได้เลื่อนภายในสถานี ทางวิ่งยกระดับและศูนย์ซ่อมบำรุง และจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากรสำหรับงานซ่อมบำรุง โครงการไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จนถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 1,520 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 บริษัททำสัญญาจ้าง บมจ. ข.การช่าง ในงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าและเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเพิ่มเติม มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปี นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566</p>	<p>- สัญญาว่าจ้าง บมจ. ข.การช่าง เป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล รวมถึงจัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการเดินรถ และซ่อมบำรุงต่างๆ สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง มูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรรมอิสระ ภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน อีกทั้ง บมจ. ข.การช่างเป็นบริษัทที่รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีประสบการณ์ ความชำนาญ และคุ้นเคยกับอุปกรณ์ รวมถึงโครงสร้างทางวิศวกรรมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง</p>

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2560	ปี 2559		
1. บมจ. ช.การช่าง (ต่อ)		บริษัท - คำบริหารโครงการ - เจ้าหน้าที่การค้า	8,789,070,222 1,170,138,204	- -	เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2560 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่างเป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงจัดหาดำเนินการและทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการไฟฟ้าสายส่งเงิน วงเงินรวม 19,643 ล้านบาท ต่อมาบริษัททำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารจัดการงานก่อสร้างและปรับปรุงอาคารบริหารบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง และดำเนินการจัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (เพิ่มเติม) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน วงเงินรวม 560 ล้านบาท โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาว่าจ้างเป็นผู้บริหารโครงการข้างต้น	<p>- เนื่องจาก บมจ.ช.การช่างเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างที่มีศักยภาพ มีประสบการณ์ และมีความรู้ความชำนาญในการเป็นผู้บริหารโครงการในการออกแบบ จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าในลักษณะ Lump Sum Turnkey ให้กับบริษัทภายในกำหนดเวลาและงบประมาณ และได้ผลงานที่มีคุณภาพ มูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ ภายใต้ขอบเขตของงานประเภทเดียวกัน อีกทั้ง บมจ. ช.การช่างเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างงานสัญญาที่ 2 และสัญญาที่ 5 ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และเคยเป็นผู้บริหารโครงการรถไฟฟ้าพหลโยธินนครสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อบริษัททำให้สามารถเชื่อมโยงงานระบบรถไฟฟ้ากับโครงสร้างงานได้อย่างราบรื่น และทำให้การเชื่อมต่ออุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินทั้งสายทางเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>
		บจก. ทางด่วนกรุงเทพ เหนือ ("NECL") - คำตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้าง ทางพิเศษ - เจ้าหน้าที่การค้า	-	24,972,181	<p>- งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษ อุดรรัถยา รอบที่ 3 ระยะที่ 4: เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2558 บริษัทย่อย (NECL) ได้ทำสัญญาว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ตรวจสอบซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา รอบที่ 3 ระยะที่ 4 ในวงเงินทั้งสิ้น 25,580,531 บาท โดยมีระยะเวลาของสัญญา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา</p>	



บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2560	ปี 2559		
1. บมจ. ข.การช่าง (ต่อ)		<p><u>บจก.แมงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ ("BMN")</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าเช่าและค่าบริการ สำนักงาน</li> <li>- เจ้าหนี้การค้า</li> </ul>	7,885,899	7,188,358	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BMN ทำสัญญาเช่าอาคารบริเวณ 3 ปี สิ้นสุด 9 กุมภาพันธ์ 2559 และขยายระยะเวลาอีก 5 เดือน สิ้นสุด 9 กรกฎาคม 2559</li> <li>- ต่อมา BMN ย้ายสำนักงานใหม่ โดยที่ ทำสัญญาเช่าอาคารบริเวณ 2 ปี บมจ. ข.การช่าง เป็นระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่ 10 กรกฎาคม 2559 ถึง 9 กรกฎาคม 2562</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- อัตราค่าเช่าสำนักงานดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้ให้เช่าคิดกับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอก</li> </ul>
2. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ("รฟม.")	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดยมีสัดส่วนการถือหุ้น ณ 8 กันยายน 2560 ร้อยละ 8.22</li> <li>- กรรมการของ รฟม. คือ นายยุทธนา หยมการุณ เป็นกรรมการบริษัท</li> </ul>	<p><u>บริษัท</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าตอบแทนจากรายได้โดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ (แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน)</li> <li>- ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า (แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน)</li> <li>- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น (ค่าตอบแทนจากรายได้และอื่นๆ)</li> <li>- ค่าภาษีเงินได้</li> </ul>	384,806,190	503,539,074	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินตอบแทนให้แก่ รฟม. จากรายได้ค่าโดยสาร และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน ที่กำหนดให้บริษัทต้องปฏิบัติตามสัญญา</li> </ul>
			2,487,433,243	1,614,607,949		
			111,927,177	102,915,876		
			3,558,000	3,521,496	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ในปี 2558 ค่าภาษีเงินได้ 3.14 ล้านบาท และค่าภาษีเงินได้เสียกับย้อนหลัง ปี 2548-2556 11.34 ล้านบาท</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นรายการค่าใช้จ่ายที่มีการทำและจ่ายตามสัญญา</li> </ul>

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่ารายการ (บาท)		ความจำเป็น/รายละเอียด	ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
			ปี 2560	ปี 2559		
2. รพม. (ต่อ)		BMN - ค่าตอบแทนการใช้พื้นที่	-	236,963	- BMN เข้าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณอาคารเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ สถานีสุขุมวิท พื้นที่ 12 ตร.ม. สัญญาสิ้นสุดแล้วในเดือน ส.ค. 59	- อัตราค่าเช่าสื่อโฆษณาดังกล่าวเป็นอัตราที่เหมาะสม
		- ค่าตอบแทนการใช้พื้นที่	115,457	-	- ในปี 2560 BMN เข้าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณาบริเวณอาคารจอดรถแล้วเสร็จ สถานีลาดพร้าว พื้นที่ 144 ตร.ม. เป็นระยะเวลา 1 ปี สิ้นสุด 21 กันยายน 2561	
		- ค่าภาษีโรงเรือน	6,775,482	6,675,561	- ในปี 2558 มีค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 5.54 ล้านบาท และค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินส่วนที่ภาครัฐเรียกเก็บย้อนหลัง ประจำปีภาษี 2548-2557 17.03 ล้านบาท	- เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญา

## 13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

### สรุปรายงานการสอบบัญชี

บริษัทสำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อยได้ตรวจสอบงบการเงินรวมซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 โดยมีความเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

งบแสดงฐานะการเงิน	2560		2559		2558	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>สินทรัพย์</b>						
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,627,062,725	2.66	777,001,145	0.94	4,483,374,825	5.74
เงินลงทุนชั่วคราว	1,449,457,222	1.47	5,941,349,949	7.18	497,356,702	0.64
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	426,286,028	0.43	1,614,563,463	1.95	84,628,359	0.11
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	-	-	756,834,379	0.91	564,014,862	0.72
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,649,683,274	1.67	-	-	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	127,581,197	0.12	129,541,368	0.16	239,884,440	0.31
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>6,280,070,446</b>	<b>6.35</b>	<b>9,219,290,304</b>	<b>11.14</b>	<b>5,869,259,188</b>	<b>7.52</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	756,834,379	0.97
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	12,510,098,163	12.65	-	-	-	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	9,592,230,802	9.70	9,667,680,300	11.68	9,836,588,559	12.60
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	1,654,862,090	1.67	1,237,849,790	1.50	913,087,490	1.17
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120,357,493	0.12	120,357,493	0.15	120,357,493	0.15
อาคารและอุปกรณ์	361,168,428	0.37	340,732,838	0.41	154,365,572	0.20
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	38,448,873,562	38.87	41,551,825,215	50.19	39,927,864,221	51.13
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	719,073,059	0.73	1,020,623,701	1.23	1,320,193,685	1.69
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	25,954,096,373	26.24	17,048,090,154	20.59	17,016,713,315	21.79
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาก่อสร้างทางด่วน	-	-	-	-	398,250,000	0.51
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	666,742,626	0.67	627,255,954	0.76	271,396,970	0.35
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	2,487,433,243	2.51	1,614,607,949	1.95	942,249,276	1.21
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	75,257,871	0.08	68,228,569	0.08	36,236,800	0.05
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	4,997,667	0.01	201,887,940	0.24	474,860,502	0.61
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	44,103,679	0.03	67,132,878	0.08	56,345,685	0.05
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>92,639,295,056</b>	<b>93.65</b>	<b>73,566,272,781</b>	<b>88.86</b>	<b>72,225,343,947</b>	<b>92.48</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>98,919,365,502</b>	<b>100.00</b>	<b>82,785,563,085</b>	<b>100.00</b>	<b>78,094,603,135</b>	<b>100.00</b>



งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2560		2559		2558	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	3,629,184,736	3.67	4,715,775,247	5.70	22,410,000,000	28.70
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,107,884,865	2.13	898,075,149	1.08	2,627,335,133	3.36
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,808,760,069	3.85	2,066,750,000	2.50	118,500,000	0.15
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	138,261,714	0.14	111,971,378	0.14	89,973,896	0.12
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	54,367,547	0.05	43,313,997	0.05	34,738,933	0.04
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	62,132,371	0.06	31,444,025	0.04	306,735,926	0.39
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,600,000,000	1.62	1,500,000,000	1.81	1,500,000,000	1.92
<b>หนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>						
เงินประกันผลงาน	19,917,415	0.02	70,983,137	0.09	161,068,581	0.21
อื่นๆ	162,315,927	0.17	119,444,343	0.14	66,366,706	0.09
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>11,582,824,644</b>	<b>11.71</b>	<b>9,557,757,276</b>	<b>11.55</b>	<b>27,314,719,175</b>	<b>34.98</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	25,801,112,363	26.08	16,952,402,523	20.48	17,329,066,575	22.19
หุ้นกู้	28,170,623,095	28.48	23,167,912,861	27.99	-	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	52,954,374	0.05	18,608,408	0.02	-	-
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,411,401,698	1.43	2,817,151,698	3.40	4,066,671,698	5.21
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	483,787,045	0.49	471,043,876	0.57	237,842,102	0.30
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	217,152,225	0.22	-	-	-	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	20,211,885	0.02	17,982,160	0.02	16,269,432	0.02
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>56,157,242,685</b>	<b>56.77</b>	<b>43,445,101,526</b>	<b>52.48</b>	<b>21,649,849,807</b>	<b>27.72</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>67,740,067,329</b>	<b>68.48</b>	<b>53,002,858,802</b>	<b>64.03</b>	<b>48,964,568,982</b>	<b>62.70</b>

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2560		2559		2558	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
ทุนเรือนหุ้น						
ทุนจดทะเบียน						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	15.45	15,285,000,000	18.46	15,285,000,000	19.57
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	15.45	15,285,000,000	18.46	15,285,000,000	19.57
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	5.88	5,816,938,084	7.03	5,816,938,084	7.45
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย	1,077,490,000	1.09	928,690,000	1.12	800,490,000	1.03
ยังไม่ได้จัดสรร	8,948,481,343	9.05	7,763,596,451	9.38	7,254,261,049	9.29
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(59,724,462)	-0.06	(104,972,966)	-0.13	(113,097,160)	-0.14
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	31,068,184,965	31.41	29,689,251,569	35.86	29,043,591,973	37.20
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	111,113,208	0.11	93,452,714	0.11	86,442,180	0.10
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>31,179,298,173</b>	<b>31.52</b>	<b>29,782,704,283</b>	<b>35.97</b>	<b>29,130,034,153</b>	<b>37.30</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>98,919,365,502</b>	<b>100.00</b>	<b>82,785,563,085</b>	<b>100.00</b>	<b>78,094,603,135</b>	<b>100.00</b>

งบกำไรขาดทุน	2560		2559		2558	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>รายได้</b>						
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	9,956,687,741	64.68	9,300,724,132	70.28	8,814,588,007	67.26
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,520,903,061	29.37	3,230,064,080	24.41	2,373,562,621	18.11
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	675,836,158	4.39	573,349,010	4.33	549,431,372	4.19
รายได้อื่น						
ดอกเบี๋ยรับ	175,173,105	1.14	68,199,690	0.52	57,843,948	0.44
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	-	-	-	1,235,526,377	9.43
อื่นๆ	64,631,074	0.42	61,057,711	0.46	73,859,102	0.57
<b>รวมรายได้</b>	<b>15,393,231,139</b>	<b>100.00</b>	<b>13,233,394,623</b>	<b>100.00</b>	<b>13,104,811,427</b>	<b>100.00</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,735,419,841	11.27	1,511,964,604	11.43	1,383,129,584	10.55
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	3,352,428,083	21.78	2,371,420,998	17.92	1,444,542,770	11.02
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	177,151,157	1.15	199,943,914	1.51	210,151,434	1.60
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	3,694,893,202	24.00	3,470,883,807	26.23	3,422,566,022	26.12
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	246,289,965	1.60	440,076,422	3.33	777,584,371	5.93
ค่าใช้จ่ายในการขาย	95,250,353	0.62	92,540,321	0.70	79,252,582	0.60
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,048,996,443	6.82	892,093,625	6.73	893,992,437	6.84
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>10,350,429,044</b>	<b>67.24</b>	<b>8,978,923,691</b>	<b>67.85</b>	<b>8,211,219,200</b>	<b>62.66</b>
<b>กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม</b>						
<b>ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	<b>5,042,802,095</b>	<b>32.76</b>	<b>4,254,470,932</b>	<b>32.15</b>	<b>4,893,592,227</b>	<b>37.34</b>
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	405,916,311	2.64	347,349,465	2.62	461,212,789	3.52
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	<b>5,448,718,406</b>	<b>35.40</b>	<b>4,601,820,397</b>	<b>34.77</b>	<b>5,354,805,016</b>	<b>40.86</b>
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(1,610,765,279)	-10.47	(1,426,027,697)	-10.77	(1,932,552,456)	-14.75
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	<b>3,837,953,127</b>	<b>24.93</b>	<b>3,175,792,700</b>	<b>24.00</b>	<b>3,422,252,560</b>	<b>26.11</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(695,602,106)	-4.52	(562,927,698)	-4.26	(721,234,596)	-5.50
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>3,142,351,021</b>	<b>20.41</b>	<b>2,612,865,002</b>	<b>19.74</b>	<b>2,701,017,964</b>	<b>20.61</b>
<b>การแบ่งปันกำไร</b>						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	3,123,129,324	20.29	2,605,854,468	19.69	2,649,736,343	20.22
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	19,221,697	0.12	7,010,534	0.05	51,281,621	0.39
	3,142,351,021	20.41	2,612,865,002	19.74	2,701,017,964	20.61
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>						
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.20		0.17		0.17	

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2560		2559		2558	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>กำไรสำหรับปี</b>	3,142,351,021	20.41	2,612,865,002	19.74	2,701,017,964	20.61
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>						
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของบริษัทฯ						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	(27,476,773)	-0.18	(14,886,726)	-0.11	-	-
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม - สุทธิจากภาษีเงินได้	72,725,277	0.47	23,010,920	0.17	(46,505,941)	-0.35
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	45,248,504	0.29	8,124,194	0.06	(46,505,941)	-0.35
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
ของบริษัทฯ - สุทธิจากภาษีเงินได้	45,830,261	0.30	(134,132,646)	-1.01	5,606,050	0.04
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
ของบริษัทร่วม - สุทธิจากภาษีเงินได้	(2,635,896)	-0.01	13,580	0.00	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	43,194,365	0.29	(134,119,066)	-1.01	5,606,050	0.04
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี</b>	88,442,869	0.58	(125,994,872)	-0.95	(40,899,891)	-0.31
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	3,230,793,890	20.99	2,486,870,130	18.79	2,660,118,073	20.30
<b>การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม</b>						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	3,213,133,396	20.87	2,479,859,596	18.74	2,608,836,452	19.91
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	17,660,494	0.12	7,010,534	0.05	51,281,621	0.39
	3,230,793,890	20.99	2,486,870,130	18.79	2,660,118,073	20.30



วบกระแสเงินสด	2560	2559	2558
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไรก่อนภาษี	3,837,953,127	3,175,792,700	3,422,252,560
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	3,544,655,128	3,422,513,416	3,270,656,984
ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	272,590	471,546	-
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	-	(1,235,526,377)
กำไรจากเงินลงทุน	(41,608,290)	(31,090,443)	(62,222,728)
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์ สิ้นทรัพย์ ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสิ้นทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	6,028,232	1,197,724	(3,481,422)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	384,806,190	503,539,074	371,749,656
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	495,800,643	550,049,984	595,973,617
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	76,747,586	63,285,807	36,803,472
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(405,916,311)	(347,349,465)	(461,212,789)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(105,460)	509,200	552,419
ดอกเบี้ยรับ	(175,173,105)	(67,646,250)	(57,085,937)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,572,881,432	1,173,937,460	1,330,203,885
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	9,296,341,762	8,445,210,753	7,208,663,340
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	155,095,799	(1,530,393,882)	21,466,299
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	412,420,819	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	101,986,629	118,245,333	(2,326,064)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	13,393,495	(59,034,205)	(27,667,427)
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(1,252,089,706)	(1,167,855,334)	(1,005,166,667)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8,049,920	27,111,561	133,650,482
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	26,290,336	21,997,482	3,038,660
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	11,053,550	8,575,064	(735,750)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(8,194,092)	(14,279,907)	(75,632,327)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	2,229,724	1,002,021	(12,808,430)
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(7,740,208)	(3,733,720)	-
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,258,838,028	4,346,845,166	4,742,482,116
รับดอกเบี้ย	139,602,025	14,076,604	4,537,910
จ่ายภาษีเงินได้	(248,930,830)	(515,595,620)	(585,484,131)
<b>เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>7,149,509,223</b>	<b>3,845,326,150</b>	<b>4,161,535,895</b>

งบกระแสเงินสด (ต่อ)	2560	2559	2558
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง (เพิ่มขึ้น)	4,533,501,017	(5,419,545,593)	1,901,788,886
เงินลงทุนในบริษัทย่อยเพิ่มขึ้น	-	-	(154,000,000)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	(1,402,165,044)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	46,971,310	42,514,120
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	769,741,462	600,000,000	2,300,000,000
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(417,012,300)	(324,762,300)	(213,750,000)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	7,706,184	8,074,075	3,514,566
ซื้ออุปกรณ์	(89,131,306)	(233,477,194)	(39,352,287)
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าอุปกรณ์	(77,040)	(83,400)	-
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	21,484,010	12,907,263	9,339,041
เงินสดรับเงินปันผล	551,455,191	498,953,704	528,855,465
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(65,000,000)	(362,076,317)	(134,104,815)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(7,906,570,615)	(412,493,534)	(141,867,979)
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(130,085,647)	(5,732,648,468)	(7,038,885,967)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	(48,805,714)	(301,989,908)	(385,316,949)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(25,644,761)	(43,075,180)	(8,680,720)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(2,798,439,519)</b>	<b>(11,663,245,542)</b>	<b>(4,732,111,683)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินสดรับจากเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น			
จากสถาบันการเงิน	-	10,400,000,000	20,410,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(1,088,000,000)	(28,090,000,000)	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	500,000,000	12,344,000,000	5,356,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(3,536,448,559)	(10,759,185,781)	(40,500,000)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	5,000,000,000	23,500,000,000	-
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	-	(300,000,000)	(19,400,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(8,219,329)	(67,423,644)	(21,495,301)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,534,140,236)	(1,081,644,863)	(1,702,101,798)
จ่ายเงินปันผล	(1,834,200,000)	(1,834,200,000)	(1,925,000,000)
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(2,501,008,124)</b>	<b>4,111,545,712</b>	<b>2,676,902,901</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>1,850,061,580</b>	<b>(3,706,373,680)</b>	<b>2,106,327,113</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	777,001,145	4,483,374,825	2,377,047,712
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>2,627,062,725</b>	<b>777,001,145</b>	<b>4,483,374,825</b>

## อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	หน่วย	2560	2559	2558
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)</b>				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.46	0.96	0.21
2. อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.45	0.87	0.19
3. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.72	0.21	0.23
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (PROFITABILITY RATIO)</b>				
4. อัตรากำไรขั้นต้น	%	39.25	38.99	38.34
5. อัตราส่วนเงินสดต่อการหากำไร	%	72.55	43.61	48.28
6. อัตรากำไรสุทธิ	%	20.45	19.69	20.22
7. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	10.31	8.87	9.76
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)</b>				
8. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	3.75	3.25	3.65
9. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	10.81	10.40	11.02
10. อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.18	0.16	0.18
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)</b>				
11. อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.38	1.31	1.20
12. อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	6.66	7.51	6.48
13. อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)	เท่า	5.20	5.25	5.10
<b>ข้อมูลต่อหุ้น (Per Share DATA)</b>				
14. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	2.03	1.94	1.90
15. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.20	0.17	0.17
16. เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	0.13	0.11	0.11

**หมายเหตุ :** บริษัทไม่ได้แสดงอัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ ระยะเวลาชำระหนี้ และ Cash Cycle เนื่องจากเป็นอัตราส่วนที่ไม่เหมาะสมสำหรับการพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากบริษัทมีลูกหนี้การค้า และเจ้าหนี้การค้าอยู่ในระดับที่ไม่มีความสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินข้างต้นไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค้างงานระบบรถไฟฟ้ามตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน

## รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดีให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทมีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2560 ของบริษัทและบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(ดร. วิสวณัฏ์ สามากุล)  
ประธานกรรมการบริษัท  
27 กุมภาพันธ์ 2561



(นางพเยาว์ มฤตตะพงษ์)  
กรรมการผู้จัดการ  
27 กุมภาพันธ์ 2561



## 14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

### สรุปเหตุการณ์สำคัญ

- เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 33 ปี  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้าหมอชิตสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) ซึ่งเปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง และสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ) โดยจะเป็นการเดินรถต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation)  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ระยะทางรวม 27 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี มีแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากโครงการรถไฟฟ้าหมอชิตสายเฉลิมรัชมงคล ที่สถานีบางซื่อและสถานีหัวลำโพง มีกำหนดเวลาแล้วเสร็จและเปิดให้บริการไม่เกิน 36 เดือน นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน ดังนี้  
ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดให้บริการเดินรถแล้วเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทางระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเป็นอย่างมาก  
ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ภายใน 30 เดือน หรือภายในเดือน กันยายน 2562 ระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร เริ่มต้นจากเส้นทางเชื่อมต่อกับสถานีหัวลำโพงเป็นทางวิ่งใต้ดินประมาณ 5 กิโลเมตร มี 4 สถานี จากถนนพระราม 4 ที่เข้าสู่ถนนเจริญกรุง ผ่านวัดมิ่งกรมกลาวาส วัดบูรพา เข้าสู่ถนนสนามไชย ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณปากคลองตลาด เข้าสู่ถนนอิสรภาพแล้วเปลี่ยนเป็นทางวิ่งยกระดับเข้าสู่สี่แยกท่าพระ ซึ่งมีสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ แล้ววิ่งไปตามถนนเพชรเกษม ผ่านบางไผ่ บางหว้า ภาษีเจริญ บางแค สิ้นสุดที่ถนนกาญจนาภิเษก รวมทางวิ่งยกระดับประมาณ 9 กิโลเมตร มี 7 สถานี  
ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายใน 36 เดือน หรือภายในเดือน มีนาคม 2563 ระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับมี 8 สถานี เริ่มจากแยกเตาปูนซึ่งมีสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เข้าสู่ถนนพระราชานุสาวรีย์ 2 ผ่านแยกบางโพ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ถนนจรัญสนิทวงศ์ ผ่านแยกบางพลัด แยกบรมราชชนนี แยกไฟฉาย และสิ้นสุดที่แยกท่าพระ ซึ่งมีสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง
- เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เพื่อการก่อสร้างทางเชื่อมต่อกับทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) โดยมีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 18 เดือน
- เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2560 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้อายุ 5 ปี และ 7 ปี จำนวนเงินรวม 5,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.65 ต่อปี และร้อยละ 3.10 ต่อปี ตามลำดับ เพื่อนำเงินมาใช้ในการลงทุนและเป็นทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจ
- เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้เข้าทำสัญญาแปลงหนี้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมโดยการเปลี่ยนตัวเจ้าหนี้ จากเจ้าหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าเป็นเจ้าหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคาร วงเงินทั้งสิ้น 13,619 ล้านบาท ซึ่งเป็นจำนวนเท่ากับที่บริษัทมีภาระผูกพันอยู่เดิม ไม่ได้เพิ่มขึ้น และการแปลงหนี้ดังกล่าวไม่กระทบต่ออัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนด เนื่องจากเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน

### สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท

ในปี 2560 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 3,123 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 517 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.8 โดยในส่วนของรายได้ บริษัทมีรายได้รวม จำนวน 15,393 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 2,160 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.3 โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ทั้ง 3 ธุรกิจหลัก ปัจจัยสำคัญมาจากรายได้ของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (SOE) และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งทั้งสองโครงการเปิดให้บริการเมื่อเดือนสิงหาคม 2559 ทำให้ปีที่แล้วรับรู้รายได้เพียง 5 เดือน ขณะที่ในปี 2560 รับรู้รายได้เต็มปี รายได้ส่วนหนึ่งจำนวน 118 ล้านบาท เป็นการบันทึกดอกเบี้ยรับของลูกหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมที่ได้รับจาก รฟม. โดยดอกเบี้ยรับดังกล่าวเป็นจำนวนเท่ากับดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม ซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน

ในด้านต้นทุนการให้บริการ จำนวน 9,206 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,212 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.2 ตามโครงการที่เปิดให้บริการเพิ่ม

ในส่วนของการใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 1,611 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อนแล้วเพิ่มขึ้น 185 ล้านบาท หรือร้อยละ 13 สาระสำคัญจากการบันทึกดอกเบี้ยจ่าย จำนวน 118 ล้านบาท ของเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม ซึ่ง รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน โดยดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกนี้เป็นจำนวนเท่ากับการบันทึกดอกเบี้ยรับข้างต้น ส่วนที่เหลือจำนวน 67 ล้านบาท มาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้เพื่อการก่อสร้างโครงการ SOE ที่บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนทั้งจำนวน ภายหลังจากการเปิดให้บริการ ซึ่งในปี 2559 ดอกเบี้ยส่วนหนึ่งยังคงบันทึกเป็นต้นทุนงานตามมาตรฐานบัญชี ขณะเดียวกันในปี 2559 มีค่าธรรมเนียมทางการเงินจากการชำระคืนหนี้ก่อนกำหนดบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในคราวเดียว จำนวน 212 ล้านบาท แต่ไม่มีค่าใช้จ่ายลักษณะดังกล่าวแล้วในปี

## ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

### 1. ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 9,957 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 656 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.1 จำนวน 612 ล้านบาทของรายได้ค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้นเป็นรายได้จากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก ที่เปิดให้บริการเมื่อเดือนสิงหาคม 2559 ซึ่งรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษสายนี้เป็นของบริษัททั้งหมด ในปี 2560 SOE มีปริมาณจราจรเฉลี่ยวันละ 50,000 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 62.6 เมื่อเทียบกับเดือนแรกที่เปิดให้บริการ ในส่วนทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 รายได้ใกล้เคียงกับปีก่อน สำหรับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 60 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.5 เนื่องจากการขยายตัวของชุมชนในเขตปริมณฑล เป็นผลให้มีเที่ยวการเดินทางเพิ่มขึ้น

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทาง ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วและค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน สำหรับปี 2560 มีจำนวน 5,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 447 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 ซึ่งสาระสำคัญมาจากการเปิดให้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก

### 2. ธุรกิจระบบราง

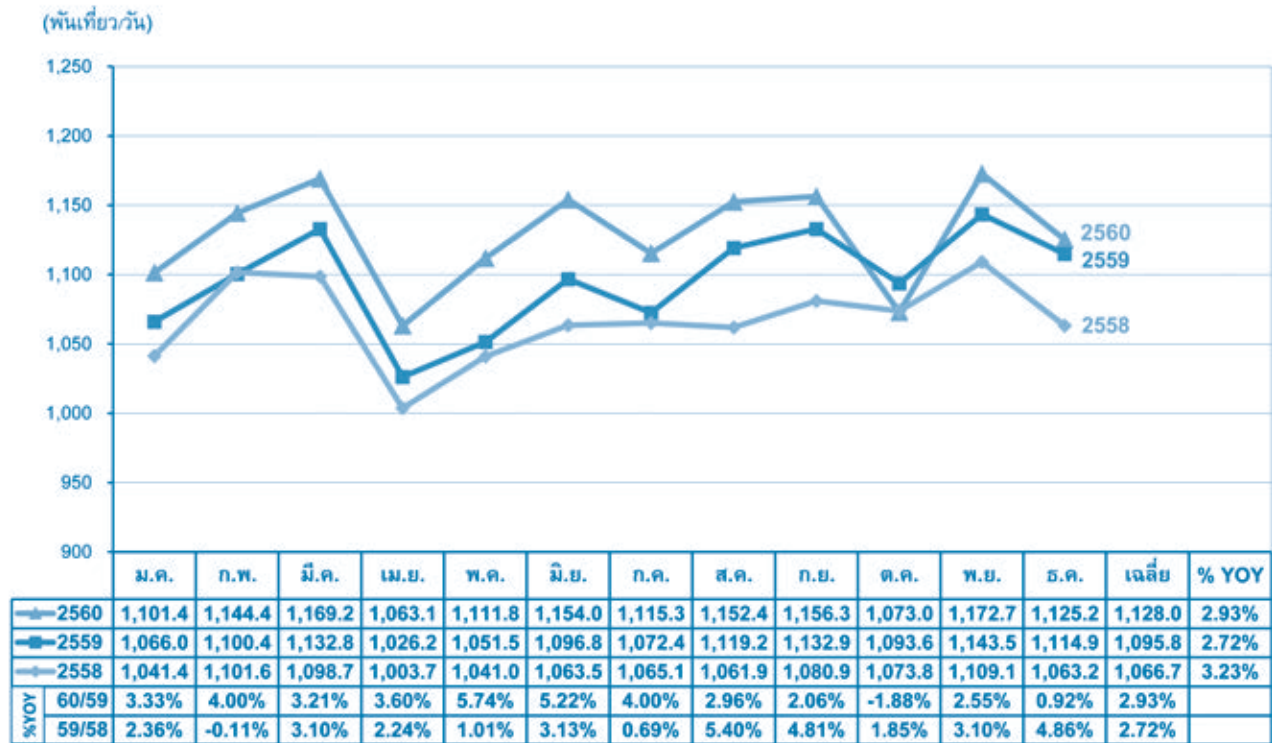
บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 4,521 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,291 ล้านบาท หรือร้อยละ 40 จำนวน 1,095 ล้านบาทที่เพิ่มขึ้นเป็นรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงซึ่งเปิดให้บริการเมื่อเดือน สิงหาคม 2559 ในส่วนของรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 196 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.9 เป็นผลมาจากการเชื่อมต่อของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเมื่อเดือนสิงหาคม 2560 ทำให้ผู้โดยสารมีความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารของทั้งสองโครงการเพิ่มขึ้น โดยในเดือน กันยายน 2560 (1 เดือนหลังการเชื่อมต่อ) มีปริมาณผู้โดยสารของสายสีน้ำเงินเฉลี่ยวันละ 319,800 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.4 จากเดือนกรกฎาคม 2560 (1 เดือนก่อนการเชื่อมต่อ)

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สำหรับปี 2560 มีจำนวน 3,560 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 792 ล้านบาท หรือร้อยละ 28.6 จากต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงรวมถึงต้นทุนค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสาร ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้น

### 3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

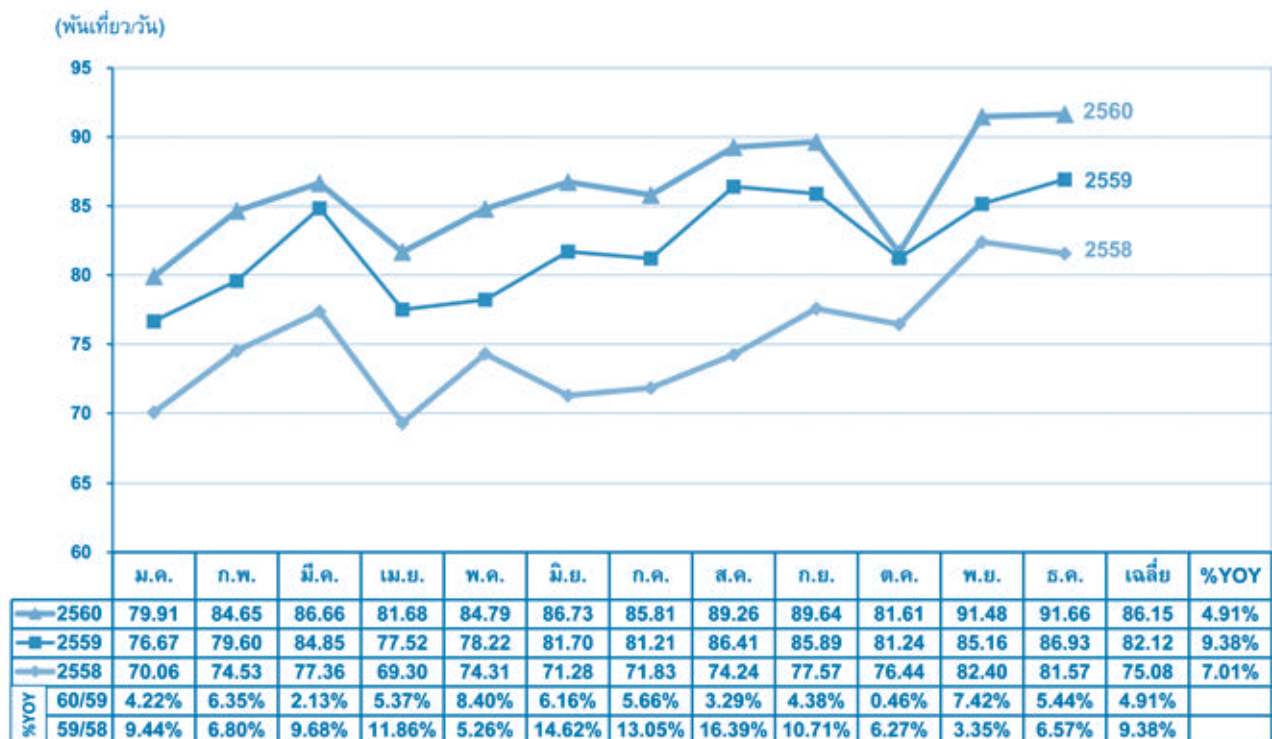
บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในปี 2560 จำนวน 675 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 102 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.8 สาระสำคัญมาจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจระบบราง และเป็นการเพิ่มขึ้นมากในส่วนจากรายได้จากกาสิโนประชาสัมพันธและรายได้จากพื้นที่ร้านค้าปลีก ซึ่งทางบริษัททยอยได้มีการปรับปรุงรูปแบบสื่อโฆษณาและร้านค้าปลีกให้ทันสมัยสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนรุ่นใหม่ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2  
และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

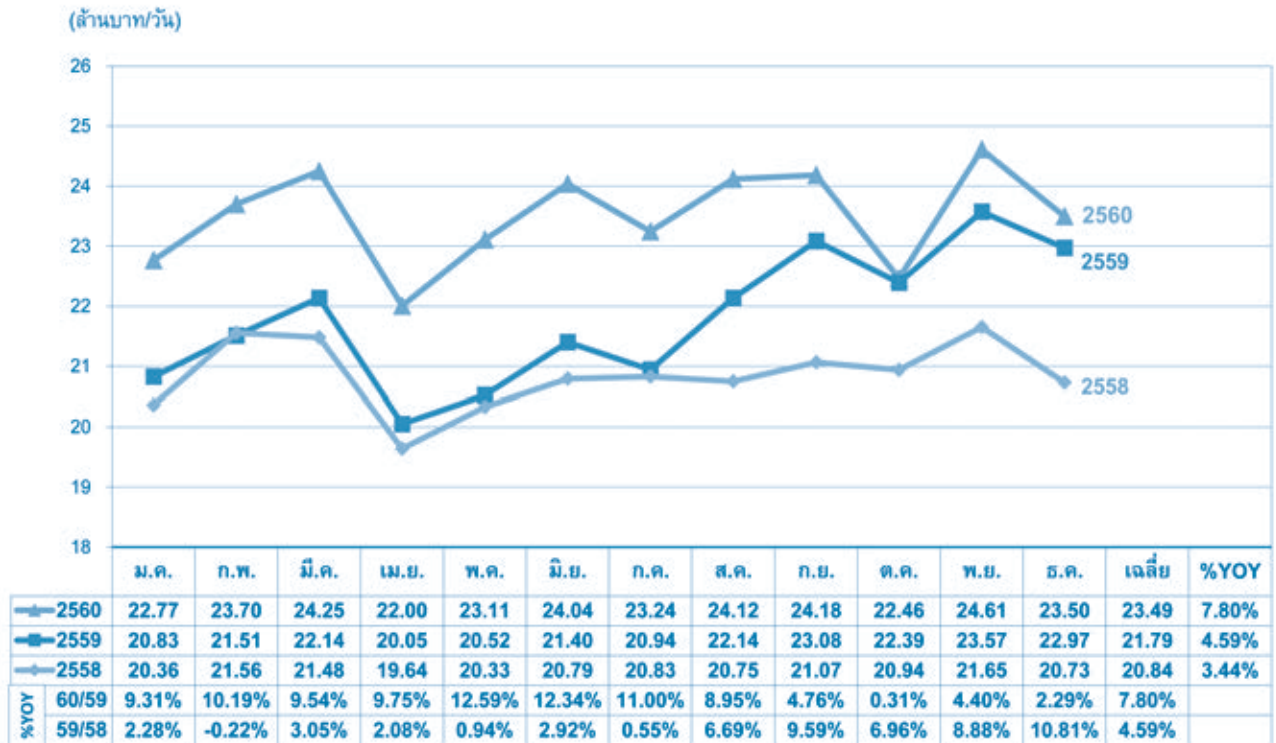


หมายเหตุ : ทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เปิดให้ใช้บริการวันที่ 22 สิงหาคม 2559

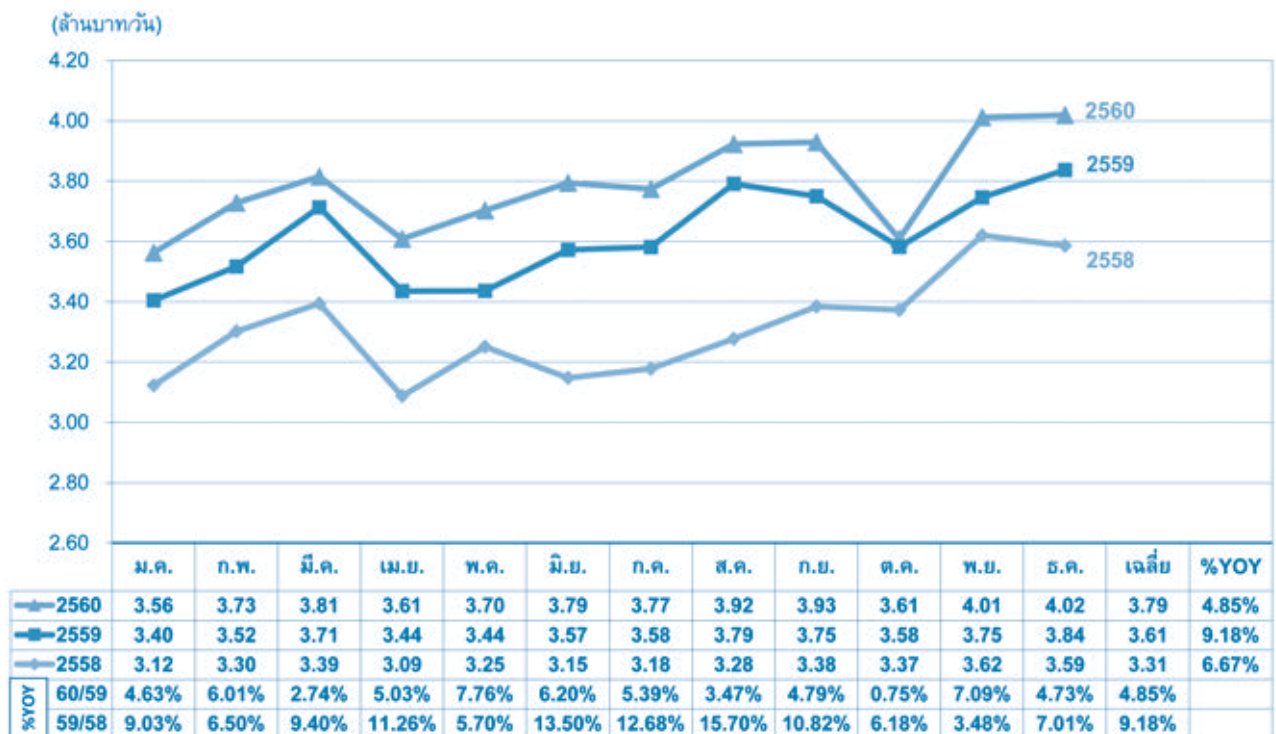
ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด



รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2  
และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



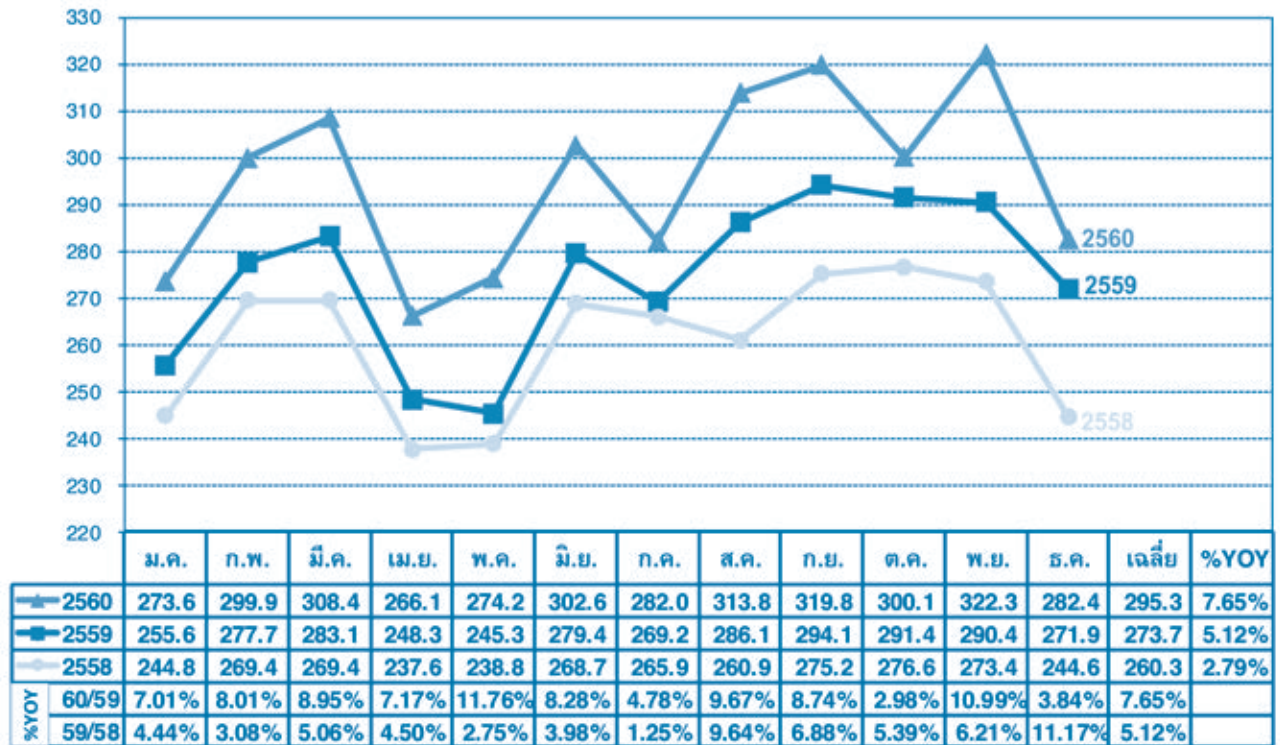
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด





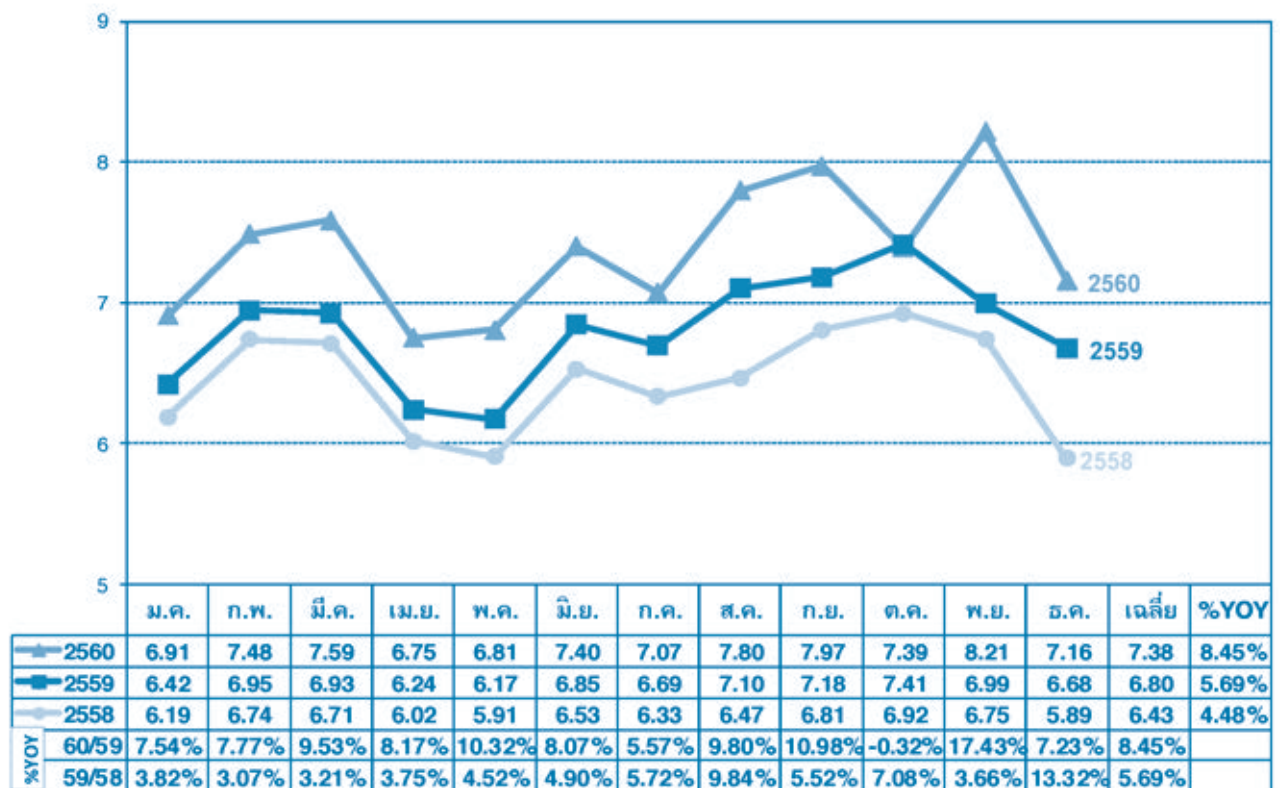
(พันเที่ยว/วัน)

## จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



## รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(ล้านบาท/วัน)



## ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 98,919 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16,133 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.5 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2559 มีหนี้สินรวม จำนวน 67,740 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14,737 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.8 เมื่อเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมา ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 31,179 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,396 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2559

## กระแสเงินสด

สำหรับปี 2560 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน จำนวน 7,150 ล้านบาท มีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 2,799 ล้านบาท มาจาก (1) จ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงสุทธิ จำนวน 8,020 ล้านบาท (2) ลงทุนในบริษัทอื่น จำนวน 417 ล้านบาท (3) ลงทุนในโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จำนวน 130 ล้านบาท (4) ซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์อื่นสุทธิ จำนวน 108 ล้านบาท (5) รับเงินจากการขายเงินลงทุนชั่วคราวและดอกเบี๋ยรับ จำนวน 5,325 ล้านบาท และ (6) รับเงินปันผล จำนวน 551 ล้านบาท ในส่วนของกิจกรรมจัดหาเงิน มีกระแสเงินสดใช้ไป จำนวน 2,501 ล้านบาท จากการ (1) จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาว จำนวน 4,624 ล้านบาท (2) จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,543 ล้านบาท (3) จ่ายเงินปันผล จำนวน 1,834 ล้านบาท (4) รับเงินจากการออกหุ้นกู้ จำนวน 5,000 ล้านบาท และ (5) รับเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 500 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 2,627 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีก่อน 1,850 ล้านบาท

## วิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ \*

สำหรับปี 2560 บริษัทมีอัตรากำไรสุทธิร้อยละ 20.45 อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นร้อยละ 10.31 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ร้อยละ 3.75 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.75 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.38 เท่า

- \* ผลการดำเนินงานคำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากผลการดำเนินงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปา และธุรกิจผลิตไฟฟ้า จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้

ไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทํางานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ประธานกรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	74	- Doctor of Law (Honorary) Webster University, St. Louis, USA - Ph. D. (Economics) University of Pennsylvania, USA - M.A. (Economics) University of Pennsylvania, USA - ปริญญาตรี สาขารัฐศาสตร์ (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่น 1 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 43/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2548 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2537 - 2558 2539 - 2555 2551 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2538 - ปัจจุบัน 2547 - 2559 2555 - 2556	- ประธานกรรมการ - กรรมการและ กรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการบริษัท - กรรมการ - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - นายกสมาคม - ประธานกรรมการ	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. ฟินันซ่า บมจ. โพลีเทคส์ (ประเทศไทย) บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. การบินกรุงเทพ <b>บริษัทอื่น</b> บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2 บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บมจ. ดับเบิล เอ (1991) สมาคมไทย-ลาวเพื่อมิตรภาพ กระทรวงการต่างประเทศ ธนาคารแห่งประเทศไทย
2. นายปลิว ตรีวิศเวทย์ - รองประธานกรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	72	- คุชกุ๊ปบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตรียธามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - วิศวกรรมศาสตรคุชกุ๊ปบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมโยธามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี - วิศวกรรมศาสตรคุชกุ๊ปบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น - M.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan - B.Sc. (Electrical Engineering) Osaka University, Japan - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่น 6 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 50/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 18/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 13/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการฉลาดทุน (หลักสูตร วศท.) รุ่น 4/2550	0.1577% (24,109,405 หุ้น) (ตนเอง) 0.1420%, คู่สมรส 0.0157%)	-	2554 - ปัจจุบัน 2555 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2546 - ปัจจุบัน 2537 - ปัจจุบัน 2537 - 2558 2537 - 2558 - 2547 - 2558 - 2553 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2539 - ปัจจุบัน	- กรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ - รองประธานกรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการใหญ่ - กรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - ประธานกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร - ประธานกรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. ซีเค พาวเวอร์ บมจ. ทีทีดับบลิว บมจ. ซี. การช่าง บมจ. รทไฟฟ้ากรุงเทพ <b>บริษัทอื่น</b> บจก. ชัยชนะบุรี พาวเวอร์ บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2 บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ การครอบงำ ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การดำเนินงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
3. นายวิฑูร เดชะทัศน์สุนทร - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558) - ประธานกรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.พ. 2559) - กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	77	- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 2/2543 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรกรรมการอาชีพในทำเนียบ IOD CDC รุ่น 1/2550 (IOD Chartered Director) - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 27/2552 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่น 3/2553 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 12/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0053% (803,893 หุ้น)	-	2557 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2542 - ปัจจุบัน 2550 - 2557 2548 - 2558 2558 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2534 - ปัจจุบัน 2534 - ปัจจุบัน 2531 - ปัจจุบัน 2531 - ปัจจุบัน 2531 - ปัจจุบัน 2530 - ปัจจุบัน 2531 - 2560 2529 - 2560	- ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - ประธานกรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง - กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และ กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการ และ ประธานกรรมการตรวจสอบ - กรรมการ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. ช. การช่าง  บมจ. รดไฟฟ้ากรุงเทพ  <b>บริษัทอื่น</b> บมจ. ไทยศรีประกันภัย มูลนิธิอาชญาวิทยาแห่งประเทศไทย บมจ. กระดาษไทย-อาเซียน บจก. กลาสเวย์ บจก. เกียรติธานี คันทรีคลับ บจก. พัทยา เอสเตท บจก. เกียรติแลนด์ บจก. ไคอะโมรม เคมิคัล บจก. ศรีราชา รีสอร์ท บจก. ซากาตะ-ไทย คอร์ปอเรชั่น
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	79	- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง - วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายร้อย พระจุลจอมเกล้า รุ่น 9 - หลักสูตรนายทหารราบชั้นต้น และการรบแบบจู่โจม โรงเรียนทหารราบ กองทัพบก สหรัฐอเมริกา - หลักสูตรหลักประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่น 6 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 33/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 7/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - Board & CEO Assessment รุ่น 2/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0138% (2,102,527 หุ้น)	-	2548 - 2558 2542 - 2546 2539 - ปัจจุบัน 2548 - ปัจจุบัน 2548 - ปัจจุบัน 2547 2546 - 2547	- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการตรวจสอบ - ประธานที่ปรึกษา - กรรมการ - ประธานกรรมการตรวจสอบ - รัฐมนตรีว่าการ - รัฐมนตรีว่าการ	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. รดไฟฟ้ากรุงเทพ  บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <b>บริษัทอื่น</b> โครงการพัฒนาดมพระราชดำริ บมจ. ดับเบิล เอ (1991) บมจ. แอล พี เอ็น เพลทมิล กระทรวงกลาโหม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
5. พลเอกสำเนา ชูศรี - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	76	- โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า - Royal Military Academy (Saint Cyr), France - โรงเรียนเสนาธิการทหารบก รุ่น 51 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่น 6 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 15/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2547 - 2558 2550 - 2558 2556 - ปัจจุบัน 2555 - ปัจจุบัน 2544 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง - นายกสมาคมมหาวิทยาลัย - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ  <b>บริษัทอื่น</b> มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง บจก. ที ไอ พี เอส บจก. ทศภาค



ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
6. ดร.อรรณพ ตันละมัย - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.พ. 2559)	67	- Ph.D. Engineering Management, University of Missouri, USA - M.B.A. (Quantitative Business Analysis), Indiana University, Bloomington, USA - M.S. in Engineering Management, University of Missouri, USA - ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 154/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร The Audit Committee's Role in Compliance and Ethical Culture Oversight สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2555 - ปัจจุบัน  2544 - 2558 2544 - 2558 2554 - 2558  2554 - 2558  2559 - ปัจจุบัน 2555 - ก.ย.2559 2550 - 2554  2542 - 2550	- กรรมการบริษัท และ ประธานกรรมการตรวจสอบ - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง  - คณบดี คณะบริหารธุรกิจ - คณบดี วิทยาลัยการจัดการ - คณบดี คณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี - ประธานคณะกรรมการ ดำเนินงานหลักสูตร บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. เอ็มเค เรสโตรองต์ กรุ๊ป  บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ  <b>บริษัทอื่น</b> วิทยาลัยเทคโนโลยีจิตรลดา มหาวิทยาลัยมหิดล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
7. นางวัลลภา อัสสกุล - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	67	- Master of Economics, University of Detroit, USA - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ เกียรตินิยมอันดับ 2 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 21/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 86/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 37/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 5/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2549 - ปัจจุบัน  2555 - 2559 2553 - 2558 2552 - 2558 2555 - 2558 2548 - 2550 2547 - 2550  2556 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2553 - 18 ม.ค.2559	- กรรมการ - ประธานกรรมการสรรหา และพิจารณาตอบแทน - กรรมการกำกับและตรวจสอบ - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการอิสระ - ประธานคณะกรรมการความเสี่ยง - กรรมการ - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ และพาณิชย์  - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. ไทยสมุทรประกันชีวิต  บมจ. วีนิไทย บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ  ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)  <b>บริษัทอื่น</b> บจก. โอเซียนพรีฟอรัตี้ บจก. โอเซียน ดีเวลลอปเม้นท์ บจก. สยามเอสเตท บจก. อำพัน บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ - กรรมการบริษัท - กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	76	- คุชกูบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช - Executive Master of Business Administration Sasin Graduate Institute of Business Administration of Chulalongkorn University - Master of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - Bachelor of Engineering (Electrical) University of Tokyo, Japan - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 8/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 17/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2549 - ปัจจุบัน  2556 - ก.ย.2559 2537 - 2558 2546 - 2558 2550 - 2558  2552 - 2558 2545 - 2558  2557 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2539 - ปัจจุบัน 2552 - 18 ต.ค.2560 2554 - 2556	- กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ - กรรมการ - กรรมการ - รองประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง - รองประธานกรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร  - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - นายกสภาสถาบัน - กรรมการ และกรรมการบริหาร - ประธานกรรมการ - กรรมการ	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. สยามสตีลอินดอร์เนชั่นแนล  บมจ. ซีเค พาวเวอร์ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ          <b>บริษัทอื่น</b> บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์ บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2 สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. แบงคอก เมโทรเน็ตเวิร์ค บจก. ซีเค พาวเวอร์

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ การ ครอบครอง ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การดำเนินงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
9. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	62	- M.S. (Civil Engineering) และ M.S. (Operations Research) Stanford University, USA , 1979 - B.S. (Civil Engineering , Mathematics) Virginia Military Institute, Virginia, USA, 1976 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง ด้านวิทยาการพลังงาน รุ่น 3 พ.ศ. 2556 สถาบันวิทยาการพลังงาน (วพน. 3) - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 50 (วปอ. 2550) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 33/2546 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2537 - 2558  ต.ค.2558 - ปัจจุบัน 2556 - ก.ย.2558  2555 - 2556  2552 - 2553	- กรรมการ และกรรมการบริหาร - นายทหารนอกราชการ (เกษียณ) - ประธานคณะที่ปรึกษา กระทรวงกลาโหม - รองปลัดกระทรวงกลาโหม (ด้านพลังงานและอุตสาหกรรม ป้องกันประเทศ) - ผู้อำนวยการสำนักงานสนับสนุน สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <b>บริษัทอื่น</b> กระทรวงกลาโหม
10. นายพงษ์สฤทธ์ ดันดีสุวณิชย์กุล - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	45	- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (ก่อสร้างและบริหารจัดการ) University of Michigan - Ann Arbor ประเทศสหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 155/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 35/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Understanding the Fundamental of Financial Statement (UFS) รุ่น 9/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2559 - ปัจจุบัน  2559 - ปัจจุบัน  2554 - ปัจจุบัน  2557 - 2558  2559 - ปัจจุบัน 18 ต.ค.60-ปัจจุบัน 2552 - 17 ต.ค.60 2555 - 2558	- กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มงานปฏิบัติการ - รักษาการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร - ประธานกรรมการ - กรรมการ - กรรมการ	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. ทีทีดับบลิว  บมจ. ข.การช่าง  บมจ. รดไฟฟ้ากรุงเทพ <b>บริษัทอื่น</b> บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์  บจก. ทวานลิท เอ็กซ์เพริท
11. นายวีระพงษ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	51	- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ (การเงิน) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - TLCA Executive Development Program (EDP), Class 14/2014 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 100/2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - Executive Development Program (ELDP), 2011 มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจ การคลัง (FPRI)	-	-	2559 - ปัจจุบัน  2557 - 2559  2554 - 2557  2559 - ปัจจุบัน 2555 - 2558 2554 - 2557  2560 - ปัจจุบัน 2557 - 2560	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ อาวุโส ผู้บริหารสายงาน - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารกลุ่ม - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ และ ประธานกรรมการตรวจสอบ	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. ธนาครกรุงเทพ  บมจ. กรุงไทยพานิชยกรรม บมจ. รดไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. กรุงไทย-แอกซ่า ประกันชีวิต <b>บริษัทอื่น</b> บริษัท หลักทรัพย์เคที ซีมิโก้ จำกัด บจก. โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ
12. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	61	- M.B.A. (Finance) Washington University, St.Louis, USA - Bachelor of Arts & Science Washington University, St.Louis, USA - หลักสูตร Board and CFO Assessment สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 10/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่น 14/2555 สถาบันวิทยาการตลาดทุน - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง กิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ รุ่น 1/2556 สำนักงานคณะกรรมการ กิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการ พลังงาน รุ่น 4/2557 สถาบันวิทยาการพลังงาน - หลักสูตรผู้บริหารการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ (PEP) รุ่น 1/2559	-	-	2543 - ปัจจุบัน 2546 - 2558 2546 - 2555  2549 - ปัจจุบัน 2537 - ปัจจุบัน  2546 - 2559 2543 - 2553	- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ - กรรมการ - กรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร	<b>บริษัทจดทะเบียน</b> บมจ. ธนาครกรุงเทพ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ  <b>บริษัทอื่น</b> บจก. ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ บจก. กรุงเทพ เ็นยี่เนียร์จ คอนซัลแตนท์ บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)



ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ การครอบงำ ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การดำเนินงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
16. นางพเยาว์ มริตตะนระพร - กรรมการบริษัท - กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	60	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 48/2547 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 9/2552 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (หลักสูตร วตท.) รุ่น 11/2553	-	-	2558 - ปัจจุบัน  2550 - 2558  2556 - 2557  2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2554 - 2557	- กรรมการ - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการ - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง  - รักษาการกรรมการผู้จัดการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ	<u><b>บริษัทจดทะเบียน</b></u> บมจ. ทีทีดับบลิว  บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ  บมจ. ทีทีดับบลิว  <u><b>บริษัทอื่น</b></u> บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ - กรรมการ และกรรมการบริหาร บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์
17. นายสงวน คุณาอินันท์ - รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	57	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 101/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - 2558  2549 - 2557	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม	<u><b>บริษัทจดทะเบียน</b></u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ  <u><b>บริษัทอื่น</b></u> - ไม่มี -
18. นางสุดฤทัย พรหมมาตร - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	54	- M.B.A. (Financial Accounting) Northrop University, Inglewood, California, USA - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 151/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - 2558  2550 - 2557	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	<u><b>บริษัทจดทะเบียน</b></u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ  <u><b>บริษัทอื่น</b></u> - ไม่มี -
19. นายภาณุภูมิ ทวีวิทยรัศม์ - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร - เลขานุการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	51	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (CPA) - ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (CIA) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 102/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 9/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - 2558  2555 - 2557  2551 - 2558 2554  2551 - 2554	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร - เลขานุการบริษัท - ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายบริหารทั่วไป - ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักกรรมการผู้จัดการ	<u><b>บริษัทจดทะเบียน</b></u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ  <u><b>บริษัทอื่น</b></u> - ไม่มี -
20. นางสาวปาริณ โสสุวรรณถาวร - รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	50	- ปริญญาโท สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 158/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร CFO Certification Program รุ่น 1/2004 สมาคมนักบัญชีและผู้สอบบัญชี รับอนุญาตแห่งประเทศไทย - หลักสูตร Corporate Secretary Development Program รุ่น 13 คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2557 - 2558  2555 - 2557  2551 - 2554  พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน - ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายการเงิน - กรรมการ	<u><b>บริษัทจดทะเบียน</b></u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ  <u><b>บริษัทอื่น</b></u> บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์



ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ การครอบครอง ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
21. นายวิฑูรย์ หทัยรัตนนา - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	60	- ปริญญาโท Master of Science (Business Administration) California University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Anti - Corruption for Executive Program (ACEP 13) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - 2558  2555 - 2557  2550 - 2555  2548 - 2558 2547 - 2555 2545 - 2547  พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ - รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการเดินรถ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ - รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่ายการตลาดและ พัฒนาเชิงพาณิชย์ - กรรมการความเสี่ยง - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ - ผู้จัดการส่วนการเดินรถ  - กรรมการ	<u><b>บริษัทจดทะเบียน</b></u> บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ          <u><b>บริษัทอื่น</b></u> บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
22. นายอัลวิน จี - รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	46	- ปริญญาตรี สาขาการเงิน Boston College ประเทศสหรัฐอเมริกา - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 165/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0009% (144,272 หุ้น) (คู่สมรส)	คู่สมรสของ บุตรของ นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์	2556 - ก.พ.2559 2556 - ก.พ.2559  2554 - 2556  2551 - 2554  2556 - ก.พ.2559  2554 - 2556 2550 - 2551	- กรรมการ - กรรมการ กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบัญชีและการเงิน - เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์ - กรรมการ - กรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ - Business Analyst, Corporate Finance	<u><b>บริษัทจดทะเบียน</b></u> บมจ. ซีเค พาวเวอร์ บมจ. เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี          <u><b>บริษัทอื่น</b></u> บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บจก. ไฟฟ้าน้ำจิ้ม 2   TMB Maquarie Securities (Thailand) Limited
23. ดร.วิเทศ เตชะงาม - รองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค.2560)	60	- ปริญญาเอก Ph.D. in Computer Science, University of South Western Louisiana, USA - ปริญญาโท M.Sc. in Computer Science, University of California, USA - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมคอมพิวเตอร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	1 มิ.ย.2560-30 ก.ย.2560 5 ม.ค.2558-31 พ.ค.2560  17 มิ.ย.2556-4 ม.ค.2558   2554 - 16 มิ.ย. 2556 2550 - 2553	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารงานโครงการพิเศษ - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานเทคโนโลยี - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และบริหารจัดการทางการเงิน  - กรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ	<u><b>บริษัทจดทะเบียน</b></u> บมจ. ธนาคารกรุงไทย          <u><b>บริษัทอื่น</b></u> บจก. กรุงไทยคอมพิวเตอร์ เซอร์วิสเชส

## รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	บริษัท	บริษัทที่เกี่ยวข้อง													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1. ดร.วีระพงษ์ รามางกูร	2										2		2		
2. นายปลิว ตริวิศเวทย์	3,4		2,4	1,4	1	1,4	1	1	1	1,3	1,4	1,4	1,4	1	1
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	1			1											
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	1														
5. พลเอกสำเนา ชูศรี	1														
6. ดร.อรรณพ ดันละมัย	1														
7. นางวัลลภา อัสสกุล	1														
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	1,4	-	1,4								1	1	1		
9. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	1														
10. นายพงษ์สุภะดิ ตันติสุขวนิชย์กุล	1,4	2	1,4	5						1,4					
11. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	1,4	1	1,4							1,4					
12. นางเพียว มริตตะนพร	1,4		1,4							1					
13. นายวีระพงษ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	1														
14. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	1														
15. นายยุทธนา หิมาการุณ	1														
16. นายประสิทธิ์ เดชศิริ <sup>(1)</sup>	1		1												
17. นายสงวน คุณาธินันท์	5														
18. นางสุดฤทัย พรหมมาตร	5														
19. นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัตน์	5														
20. นางสาวปาหนัน ไตรสุวรรณถาวร	5	1													
21. นายวิฑูรย์ หทัยรัตน	5														
22. นายอลวิน ลี	5														
23. ดร.วิเทศ เตชางาม <sup>(2)</sup>	5														

- หมายเหตุ :
1. คำนายาม 1 = กรรมการ 2 = ประธานกรรมการ 3 = รองประธานกรรมการ 4 = กรรมการบริหาร 5 = ผู้บริหาร
  2. <sup>(1)</sup> นายประสิทธิ์ เดชศิริ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560 แทนนายดำรง ปานข้า ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2560
  - <sup>(2)</sup> ดร. วิเทศ เตชางาม ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560
  - รายชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้อง
 

1 = บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	2 = บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
3 = บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	4 = บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด
5 = บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	6 = บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด
7 = บริษัท ช.การช่าง ไตคิว คอนสตรัคชั่น จำกัด	8 = บริษัท ซี.เค ออฟฟิซทาวเวอร์ จำกัด
9 = บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	10 = บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด
11 = บริษัท ไฮเยนบุรี พาวเวอร์ จำกัด	12 = บริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด
13 = บริษัท ช.การช่างเรียลเอสเตท จำกัด	14 = บริษัท คอนสตรัคชั่น แมททีเรียล ซัพพลาย จำกัด

## รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ		บริษัท ทาวด์น กรุ๊ปเพเนโอ จำกัด	บริษัท แบงคอก เมโทร เน็กเวิร์คส์ จำกัด
1. นายปลิว	ตริวิศวะเวทย์	2, 3	-
2. นายสุพงษ์	ชยุตสาห์กิจ	1, 3	-
3. นายพงษ์สุภะดี	ตันติสุวณิษฐ์กุล	1, 3	1, 2
4. นายประสิทธิ์	เดชศิริ <sup>(1)</sup>	1	-
5. นางเพยาร์	มริตตะนระพร	1, 3	-
6. ดร. สมบัติ	กิจจาลักษณ์	1, 3	1
7. นายวิฑูรย์	หทัยรัตนา	-	1
8. นางทิพย์สุดา	ยัมวิไล	-	1
9. นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	-	1
10. นายณัฐวุฒิ	ตริวิศวะเวทย์	-	1

- หมายเหตุ :
- คำนิยาม 1 = กรรมการ 2 = ประธานกรรมการ 3 = กรรมการบริหาร
  - บริษัทย่อยให้หมายถึง บริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้เกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของปีบัญชีล่าสุด
  - <sup>(1)</sup> ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2560 แทนนายวิชาญ เอกกรินทรากุล ซึ่งลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2560

# รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

## 1. หัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายใน

ชื่อ-สกุล	นางสาววาสนา วัฒนานุกุลชัย
ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน
คุณวุฒิทางการศึกษา	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ประสบการณ์การทำงาน	2551 - ๕.ค. 2558 - ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2549 - 2550 - ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง	- การปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน - Integrated Management ISO 9001, ISO 14001, and ISO 27001 - การบริหารความเสี่ยงขององค์กรมาตรฐานสากล ISO 31000 - Compliance Audit - การควบคุมภายในเกี่ยวกับการรายงานทางการเงิน : กลยุทธ์การเพิ่มมูลค่ากิจการ - Going from Good to Great in IT Governance and Outsourcing - เทคนิคเชิงลึกในการจัดการความเสี่ยงสมัยใหม่แบบครบวงจร - หลักสูตร Anti-Corruption The Practical Guide (ACPG 15) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
หน้าที่ความรับผิดชอบ	1. งานตรวจสอบภายใน 1.1 จัดทำแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปี 1.2 ควบคุมการดำเนินการสอบทานผลการปฏิบัติงาน ความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในของระบบงานต่างๆ ภายในบริษัทให้เป็นไปตามแผนงาน 1.3 สรุปผลการสอบทาน พร้อมข้อสังเกต และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงในงานให้ผู้รับการตรวจรับทราบ และติดตามผลการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ 1.4 รายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ 2. งานสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ 2.1 สอบทานงบการเงินประจำปี และรายได้ไตรมาส 2.2 จัดเตรียมข้อมูลประกอบการคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปีของบริษัท 2.3 สอบทานการเปิดเผยข้อมูลให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี 2.4 ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปีของบริษัท 2.5 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ 3. งานสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร 3.1 ประสานงานทุกหน่วยงานภายในองค์กรในการจัดทำและทบทวนแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี และรวบรวมสรุปผลเป็นแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงในภาพรวมขององค์กร 3.2 ติดตามและสรุปผลการบริหารความเสี่ยงจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นรายไตรมาส และนำเสนอต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง ไตรมาสละ 1 ครั้ง 3.3 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง 4. งานด้านกิจกรรมระบบบริหารคุณภาพ ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม และระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ 4.1 ติดตามผลการตรวจระบบโดยคณะอนุกรรมการตรวจติดตาม และหน่วยงานภายนอกผู้ให้การรับรองระบบ 5. งานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ : การแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายหัวหน้างานตรวจสอบภายในเป็นอำนาจอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบ



## 2. หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ชื่อ-สกุล

นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศม์

ตำแหน่ง

- รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร
- เลขานุการบริษัท

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| ต.ค. 2557 - ธ.ค. 2558 | - รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร<br>บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)       |
| 2555 - ก.ย. 2557      | - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร<br>บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)   |
| ก.ย. 2554 - ธ.ค. 2554 | - ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหารทั่วไป<br>บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)      |
| 2551 - ส.ค. 2554      | - ผู้อำนวยการอาวุโสสำนักกรรมการผู้จัดการ<br>บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) |

การฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง

- ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (CPA)
- ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (CIA)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 102/2551  
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่น 9/2548  
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

หน้าที่ความรับผิดชอบ

1. กำหนดกรอบการกำกับดูแลกิจการที่มีความสอดคล้องกับสภาพโครงสร้างการดำเนินงานของบริษัท โดยเทียบเคียงกับแนวปฏิบัติหรือหลักการที่เป็นสากล
2. ทบทวนความเหมาะสมและความเพียงพอของนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท และจรรยาบรรณบริษัท ตลอดจนปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามมาตรฐานสากล
3. สอบทานกับฝ่ายจัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามหลักการของการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่บริษัท กำหนดและเปิดเผยในรายงานประจำปี
4. กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท กรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจัดทำ สรุปข้อมูลผลการประเมินและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
5. เสนอแนะการจัดทำแผนการพัฒนากำกับดูแลกิจการของบริษัทให้สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่กำหนดไว้
6. ให้คำปรึกษา และเสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท
7. ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่กรรมการผู้จัดการมอบหมาย

## รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

### ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

### เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

#### การรับรู้ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ก.2 และ ข.1 เกี่ยวกับการเข้าทำสัญญากับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ทำให้บริษัทมีโครงการใหญ่ๆที่อยู่ในระหว่างดำเนินการตามสัญญาสัมปทาน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างแสดงอยู่ในงบแสดงฐานะทางการเงินเป็นจำนวนรวม 8,055 ล้านบาท ซึ่งถูกบันทึกรวมอยู่ในบัญชี “สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน” และบัญชี “สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน” ตามที่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17 และข้อ 19 ข้าพเจ้าพิจารณาว่าการรับรู้ต้นทุนโครงการดังกล่าวเป็นสินทรัพย์เป็นรายการที่มีสาระสำคัญ นอกจากนี้ฝ่ายบริหารยังต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญในการพิจารณาต้นทุนที่เกิดขึ้นของโครงการดังกล่าว ว่าเกี่ยวข้องโดยตรงและสามารถรับรู้เป็นต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสินทรัพย์ไม่มีตัวตน รวมถึงการรับรู้และหยุดรับรู้ต้นทุนการกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโครงการหากเข้าเงื่อนไขตามที่กำหนดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ข้าพเจ้าได้ประเมินการรับรู้ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างของบริษัทฯ โดยการสอบถามฝ่ายบริหารเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับเกณฑ์และดุลยพินิจที่ฝ่ายบริหารใช้ในการพิจารณารายจ่ายที่จะถูกบันทึกเข้าเป็นต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง รวมถึงการรับรู้ต้นทุนการกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระหว่างก่อสร้างและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน นอกจากนี้ข้าพเจ้ายังได้อ่านรายงานการประชุม สัญญาและเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องกับโครงการระหว่างก่อสร้างดังกล่าว ทำการสุ่มตัวอย่างรายการเพื่อตรวจสอบเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับรายจ่ายที่ถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างในระหว่างปี ว่าเข้าเงื่อนไขการรับรู้รายการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินหรือไม่ รวมทั้งการทดสอบการคำนวณและการบันทึกต้นทุนการกู้ยืมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง และสอบทานการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

#### ข้อพิพาท

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 41.2 บริษัทย่อยแห่งหนึ่งมีข้อพิพาทที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเรียกร้องให้ดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2 และให้ชดใช้เงินจำนวน 1,587.7 ล้านบาท แต่เนื่องจากข้อพิพาทดังกล่าวเพิ่งเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการทำให้ผู้บริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการพิจารณาข้อกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการประเมินผลของข้อพิพาทที่ถูกเรียกร้อง ซึ่งผลที่เกิดขึ้นจริงเมื่อการพิจารณาข้อพิพาทดังกล่าวสิ้นสุด อาจแตกต่างไปจากที่ได้มีการประมาณการไว้

ข้าพเจ้าได้สอบถามฝ่ายบริหารและแผนกกฎหมายของกลุ่มบริษัทเกี่ยวกับการควบคุมดูแลข้อพิพาทที่เกิดขึ้น และสอบถามถึงรายละเอียด ความคืบหน้าของข้อพิพาทและวิธีการที่ผู้บริหารใช้ในการประเมินผลของข้อพิพาท และประเมินดุลยพินิจที่ผู้บริหารใช้ในการประเมินผลของข้อพิพาทโดยการอ่านเงื่อนไขและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญา รวมถึงคำฟ้องและคำคัดค้านต่างๆทั้งของบริษัทย่อยและคู่กรณีที่ได้นำเสนอต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อทำความเข้าใจในเบื้องต้นเกี่ยวกับข้อพิพาทที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ข้าพเจ้าได้สอบถามและพูดคุยกับที่ปรึกษากฎหมายภายนอกของกลุ่มบริษัทถึงรายละเอียด สถานะ แนวทางที่ใช้ในการต่อสู้ข้อพิพาท และความเป็นไปได้ของผลของข้อพิพาทที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งการส่งหนังสือยืนยันไปยังที่ปรึกษากฎหมายภายนอกที่กลุ่มบริษัทใช้เพื่อให้รายงานรายละเอียดและสถานะของข้อพิพาทเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย โดยข้าพเจ้าได้ประเมินความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ ความเป็นอิสระและความเที่ยงธรรมของที่ปรึกษากฎหมายภายนอกตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพิจารณาถึงหลักกฎหมายและข้อกำหนดที่ที่ปรึกษากฎหมายภายนอกใช้อ้างอิงว่ามีความสอดคล้องกับข้อพิพาทของบริษัทย่อย นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ ข้อพิพาทในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

#### การบันทึกและการแสดงรายการบัญชีเกี่ยวกับการเข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ข.1 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (“สัญญาสายสีน้ำเงิน”) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) โดยมีระยะเวลาดำเนินงานตามสัญญาประมาณ 33 ปี และเนื่องจากสัญญาสายสีน้ำเงินได้ระบุให้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (“สัญญาสายเฉลิมรัชมงคล”) ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสายสีน้ำเงินนี้ โดยให้มีผลบังคับใช้ต่อไปจนกว่าจะครบระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เฉพาะสิทธิหน้าที่และข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสาร และการจ่ายเงินตอบแทนแก่ รฟม. ซึ่งมีผลให้อายุสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลจากเดิมสิ้นสุดในปี 2572 เป็นสิ้นสุดพร้อมกันกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายในปี 2593 ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญเกี่ยวกับการบันทึกและการแสดงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับการเข้าทำสัญญาสัมปทานสายสีน้ำเงินดังกล่าว รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ข้าพเจ้าได้ประเมินการบันทึกและการแสดงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับการเข้าทำสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าทำสัญญาสายสีน้ำเงินในหมายเหตุประกอบงบการเงิน โดยการอ่านและทำความเข้าใจในเนื้อหาสาระ เงื่อนไขและข้อตกลงตามสัญญาสัมปทานที่บริษัทฯทำกับ รฟม. รวมทั้งได้สอบถามผู้บริหารของบริษัทฯเกี่ยวกับเกณฑ์และดุลยพินิจที่ฝ่ายบริหารใช้ในการบันทึกและแสดงรายการบัญชี รวมทั้งสอบทานการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

#### การแสดงรายการบัญชีเกี่ยวกับค่างานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมตามสัญญาสัมปทาน

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ข.2 เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 บริษัทที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งได้ทำหนังสือถึงบริษัทฯแจ้งการโอนสิทธิเรียกร้องทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม สัญญาระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้าให้แก่กลุ่มผู้ให้สินเชื่อของบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน และต่อมาบริษัทฯได้ลงนามในสัญญาการโอนสิทธิเรียกร้องตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมระยะที่ 1 เพื่อให้กลุ่มผู้ให้สินเชื่อเข้าเป็นเจ้าหนี้การค้าตามสัญญาแทนบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน และในวันเดียวกันนี้ บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อโดยการเปลี่ยนวัตถุประสงค์แห่งหนี้ (Novation and Debt Repayment Agreement) โดยการเปลี่ยนจากหนี้การค้าเป็นหนี้เงินกู้ เพื่อให้สอดคล้องกับ

วัตถุประสงค์ของกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ ทำให้บริษัทฯ ได้แยกแสดงยอดคงค้างของลูกหนี้ค้างงานระบบตามสัญญาสัมปทาน ระยะที่ 1 ที่จะได้รับจาก รฟม. ภายในระยะเวลา 10 ปี (หมายเหตุ 11) และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (หมายเหตุ 24) เป็นรายการแยกต่างหากในสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน รวมทั้งได้แยกแสดงรายได้และค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เนื่องจากการแยกแสดงรายการสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินดังกล่าวมีจำนวนที่เป็นสาระสำคัญ ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญต่อการแยกแสดงรายการดังกล่าว รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการแสดงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบและการก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานดังกล่าว รวมทั้ง ประเมินเรื่องการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน โดยการอ่านและทำความเข้าใจในเนื้อหาของสัญญาที่บริษัทฯ ทำกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สัญญาที่บริษัทฯ ทำกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน สัญญาที่บริษัทฯ ทำกับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ รวมทั้งได้สอบถามผู้บริหารของบริษัทเกี่ยวกับเนื้อหาสาระของรายการ เงื่อนไขและข้อตกลงตามสัญญา รวมถึงประเมินเกณฑ์ที่ฝ่ายบริหารใช้ในการแสดงรายการบัญชีดังกล่าว และสอบทานการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

## ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

## ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่อการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มียอดดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

## ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเกี่ยวกับผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย



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

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านั้นไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



**ศิริกรณ เอื้ออนันต์กุล**

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3844

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 27 กุมภาพันธ์ 2561

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8	2,627,062,725	777,001,145	2,526,936,395
เงินลงทุนชั่วคราว	9	1,449,457,222	5,941,349,949	1,437,883,352
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	10	426,286,028	1,614,563,463	419,017,402
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	7	-	756,834,379	-
ส่วนของเงินให้ผู้มีระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7	-	-	18,000,000
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11	1,649,683,274	-	1,649,683,274
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		127,581,197	129,541,368	118,433,055
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>6,280,070,446</b>	<b>9,219,290,304</b>	<b>6,169,953,478</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินให้ผู้มีระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7	-	-	4,968,496,436
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11	12,510,098,163	-	12,510,098,163
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	303,585,600
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	13	9,592,230,802	9,667,680,300	7,499,815,400
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	14	1,654,862,090	1,237,849,790	1,654,862,090
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	15	120,357,493	120,357,493	120,357,493
อาคารและอุปกรณ์	16	361,168,428	340,732,838	315,812,844
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	17	38,448,873,562	41,551,825,215	32,244,581,463
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	18	719,073,059	1,020,623,701	719,073,059
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	19	25,954,096,373	17,048,090,154	25,608,388,894
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	20	666,742,626	627,255,954	666,742,626
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	7	2,487,433,243	1,614,607,949	2,487,433,243
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	21	75,257,871	68,228,569	70,296,570
สินทรัพย์ภายใต้การควบคุม	34	4,997,667	201,887,940	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		44,103,679	67,132,878	17,152,796
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>92,639,295,056</b>	<b>73,566,272,781</b>	<b>89,186,696,677</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>98,919,365,502</b>	<b>82,785,563,085</b>	<b>95,356,650,155</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

		(หน่วย: บาท)			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2560	2559	2560	2559
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>					
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	22	3,629,184,736	4,715,775,247	3,629,184,736	4,715,775,247
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	23	2,107,884,865	898,075,149	2,036,963,224	818,518,361
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24	3,808,760,069	2,066,750,000	3,808,760,069	2,066,750,000
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า		138,261,714	111,971,378	138,261,714	111,971,378
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า		54,367,547	43,313,997	54,367,547	43,313,997
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		62,132,371	31,444,025	36,454,936	13,598,158
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	26	1,600,000,000	1,500,000,000	1,600,000,000	1,500,000,000
<b>หนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>					
เงินประกันผลงาน		19,917,415	70,983,137	12,233,232	66,356,635
อื่นๆ		162,315,927	119,444,343	147,511,683	108,205,343
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>11,582,824,644</b>	<b>9,557,757,276</b>	<b>11,463,737,141</b>	<b>9,444,489,119</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>					
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24	25,801,112,363	16,952,402,523	25,301,112,363	16,952,402,523
หุ้นกู้	25	28,170,623,095	23,167,912,861	28,170,623,095	23,167,912,861
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน		52,954,374	18,608,408	52,954,374	18,608,408
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิ					
จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	26	1,411,401,698	2,817,151,698	1,411,401,698	2,817,151,698
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	27	-	-	13,113,762	14,362,122
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	28	483,787,045	471,043,876	467,538,729	461,245,260
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	34	217,152,225	-	217,152,225	-
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น</b>		<b>20,211,885</b>	<b>17,982,160</b>	<b>1,751,708</b>	<b>2,756,127</b>
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>56,157,242,685</b>	<b>43,445,101,526</b>	<b>55,635,647,954</b>	<b>43,434,438,999</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>67,740,067,329</b>	<b>53,002,858,802</b>	<b>67,099,385,095</b>	<b>52,878,928,118</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>ทุนเรือนหุ้น</b>				
<b>ทุนจดทะเบียน</b>				
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
<b>ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว</b>				
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
<b>กำไรสะสม</b>				
จัดสรรแล้ว - สํารองตามกฎหมาย	29 1,077,490,000	928,690,000	1,077,490,000	928,690,000
ยังไม่ได้จัดสรร	8,948,481,343	7,763,596,451	6,120,200,475	5,077,414,032
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	(59,724,462)	(104,972,966)	(42,363,499)	(14,886,726)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	31,068,184,965	29,689,251,569	28,257,265,060	27,093,155,390
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	111,113,208	93,452,714	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>31,179,298,173</b>	<b>29,782,704,283</b>	<b>28,257,265,060</b>	<b>27,093,155,390</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>98,919,365,502</b>	<b>82,785,563,085</b>	<b>95,356,650,155</b>	<b>79,972,083,508</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบกำไรขาดทุน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
<b>รายได้</b>				
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	9,956,687,741	9,300,724,132	8,573,398,391	7,977,852,606
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,520,903,061	3,230,064,080	4,520,903,061	3,230,080,880
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	675,836,158	573,349,010	403,063,532	359,433,237
<b>รายได้อื่น</b>				
ดอกเบี้ยรับ	175,173,105	68,199,690	329,456,108	246,333,581
เงินปันผลรับ	7, 13.2	-	551,455,190	498,953,704
อื่นๆ	64,631,074	61,057,711	196,981,995	182,983,354
<b>รวมรายได้</b>	<b>15,393,231,139</b>	<b>13,233,394,623</b>	<b>14,575,258,277</b>	<b>12,495,637,362</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,735,419,841	1,511,964,604	1,518,255,658	1,256,523,416
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	3,352,428,083	2,371,420,998	3,352,428,083	2,371,420,998
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	177,151,157	199,943,914	90,559,239	114,773,566
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	17, 18, 26	3,694,893,202	3,470,883,807	2,956,153,554
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	19	246,289,965	440,076,422	214,655,637
ค่าใช้จ่ายในการขาย	95,250,353	92,540,321	52,105,380	59,370,640
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,048,996,443	892,093,625	987,382,897	833,217,672
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>10,350,429,044</b>	<b>8,978,923,691</b>	<b>9,371,740,354</b>	<b>8,003,839,572</b>
<b>กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม</b>				
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	5,042,802,095	4,254,470,932	5,203,517,923	4,491,797,790
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	13.2	405,916,311	347,349,465	-
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	<b>5,448,718,406</b>	<b>4,601,820,397</b>	<b>5,203,517,923</b>	<b>4,491,797,790</b>
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(1,610,765,279)	(1,426,027,697)	(1,604,852,271)	(1,416,993,054)
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้</b>	<b>3,837,953,127</b>	<b>3,175,792,700</b>	<b>3,598,665,652</b>	<b>3,074,804,736</b>
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	34	(695,602,106)	(562,927,698)	(623,194,397)
<b>กำไรสำหรับปี</b>	<b>3,142,351,021</b>	<b>2,612,865,002</b>	<b>2,975,471,255</b>	<b>2,562,914,187</b>
<b>การแบ่งปันกำไร</b>				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	3,123,129,324	2,605,854,468	2,975,471,255	2,562,914,187
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	19,221,697	7,010,534		
	<b>3,142,351,021</b>	<b>2,612,865,002</b>		
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน</b>				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	35	0.20	0.17	0.20

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
กำไรสำหรับปี	3,142,351,021	2,612,865,002	2,975,471,255	2,562,914,187
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของบริษัทฯ				
- สูทธิจากภาษีเงินได้	(27,476,773)	(14,886,726)	(27,476,773)	(14,886,726)
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม - สูทธิจากภาษีเงินได้	13.2 72,725,277	23,010,920	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สูทธิจากภาษีเงินได้	45,248,504	8,124,194	(27,476,773)	(14,886,726)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของบริษัทฯ				
- สูทธิจากภาษีเงินได้	28.34 45,830,261	(134,132,646)	50,315,188	(134,132,646)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของบริษัทร่วม				
- สูทธิจากภาษีเงินได้	13.2 (2,635,896)	13,580	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
- สูทธิจากภาษีเงินได้	43,194,365	(134,119,066)	50,315,188	(134,132,646)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	88,442,869	(125,994,872)	22,838,415	(149,019,372)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	3,230,793,890	2,486,870,130	2,998,309,670	2,413,894,815
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	3,213,133,396	2,479,859,596	2,998,309,670	2,413,894,815
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	17,660,494	7,010,534		
	3,230,793,890	2,486,870,130		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

งบการเงินรวม											(หน่วย: บาท)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ											
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น											
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น											
ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไรสะสม		กำไรขาดทุน ที่ยังไม่เกิดขึ้นจาก การซื้อคืนความสิ่ง ในกระแสเงินสด ของบริษัทฯ	ส่วนแบ่งกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่นจาก บริษัทร่วม	ส่วนค่าவுทุนจากการ เปลี่ยนแปลงสัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัทย่อย ของบริษัทย่อย ของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวม	รวม	ส่วนของผู้ถือหุ้น ที่ไม่มีอำนาจ ส่วนได้เสียที่ ไม่มีอำนาจ	รวม	
		จัดสรรแล้ว -	ยังไม่จัดสรร								
15,285,000,000	5,816,938,084	800,490,000	7,254,261,049	-	(80,948,458)	(32,148,702)	(113,097,160)	29,043,591,973	86,442,180	29,130,034,153	
-	-	-	2,605,854,468	-	-	-	-	2,605,854,468	7,010,534	2,612,865,002	
-	-	-	(34,119,066)	(14,886,726)	23,010,920	-	8,124,194	(125,994,872)	-	(125,994,872)	
-	-	-	2,471,735,402	(14,886,726)	23,010,920	-	8,124,194	2,479,859,596	7,010,534	2,486,870,130	
-	-	128,200,000	(128,200,000)	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	(1,834,200,000)	-	-	-	-	(1,834,200,000)	-	(1,834,200,000)	
15,285,000,000	5,816,938,084	928,690,000	7,763,596,451	(14,886,726)	(57,937,538)	(32,148,702)	(104,972,966)	29,689,251,569	93,452,714	29,782,704,283	
15,285,000,000	5,816,938,084	928,690,000	7,763,596,451	(14,886,726)	(57,937,538)	(32,148,702)	(104,972,966)	29,689,251,569	93,452,714	29,782,704,283	
-	-	-	3,123,129,324	-	-	-	-	3,123,129,324	19,221,697	3,142,351,021	
-	-	-	44,755,568	(27,476,773)	72,725,277	-	45,248,504	90,004,072	(1,561,203)	88,442,869	
-	-	-	3,167,884,892	(27,476,773)	72,725,277	-	45,248,504	3,213,133,596	17,660,494	3,230,793,890	
-	-	148,800,000	(148,800,000)	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	(1,834,200,000)	-	-	-	-	(1,834,200,000)	-	(1,834,200,000)	
15,285,000,000	5,816,938,084	1,077,490,000	8,948,481,343	(42,363,499)	14,787,739	(32,148,702)	(59,724,462)	31,068,184,965	111,113,208	31,179,298,173	

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน

## งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					(หน่วย: บาท)
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไรสะสม		องค์ประกอบอื่นของ	
			จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	ส่วนของผู้ถือหุ้น	
					กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	
					ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้น	รวม
					จากการป้องกันความเสี่ยง ในกระแสเงินสด	ส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	15,285,000,000	5,816,938,084	800,490,000	4,611,032,491	-	26,513,460,575
กำไรสำหรับปี	-	-	-	2,562,914,187	-	2,562,914,187
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	-	-	-	(134,132,646)	(14,886,726)	(149,019,372)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	2,428,781,541	(14,886,726)	2,413,894,815
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 29)	-	-	128,200,000	(128,200,000)	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 36)	-	-	-	(1,834,200,000)	-	(1,834,200,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	15,285,000,000	5,816,938,084	928,690,000	5,077,414,032	(14,886,726)	27,093,155,390
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	15,285,000,000	5,816,938,084	928,690,000	5,077,414,032	(14,886,726)	27,093,155,390
กำไรสำหรับปี	-	-	-	2,975,471,255	-	2,975,471,255
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	-	-	-	50,315,188	(27,476,773)	22,838,415
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	3,025,786,443	(27,476,773)	2,998,309,670
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 29)	-	-	148,800,000	(148,800,000)	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 36)	-	-	-	(1,834,200,000)	-	(1,834,200,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	15,285,000,000	5,816,938,084	1,077,490,000	6,120,200,475	(42,363,499)	28,257,265,060

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	3,837,953,127	3,175,792,700	3,598,665,652	3,074,804,736
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	3,544,655,128	3,422,513,416	2,959,316,613	2,872,420,659
รับรู้รายได้จากรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	-	-	(1,248,360)	(1,248,360)
ค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญ	272,590	471,546	-	-
กำไรจากเงินลงทุน	(41,608,290)	(31,090,443)	(41,295,378)	(45,235,624)
ขาดทุนจากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์ สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญา				
สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	6,028,232	1,197,724	6,384,610	1,282,797
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	384,806,190	503,539,074	384,806,190	503,539,074
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	495,800,643	550,049,984	495,800,643	550,049,984
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	76,747,586	63,285,807	74,217,105	61,148,682
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(405,916,311)	(347,349,465)	-	-
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(105,460)	509,200	(105,460)	509,200
ดอกเบี้ยรับ	(175,173,105)	(67,646,250)	(329,456,108)	(245,903,758)
เงินปันผลรับ	-	-	(551,455,191)	(498,953,704)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,572,881,432	1,173,937,460	1,570,619,514	1,167,084,082
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์				
และหนี้สินดำเนินงาน	9,296,341,762	8,445,210,753	8,166,249,830	7,439,497,768
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	155,095,799	(1,530,393,882)	170,916,997	(1,534,439,908)
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	412,420,819	-	412,420,819	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	101,986,629	118,245,333	94,045,237	115,077,421
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	13,393,495	(59,034,205)	15,511,002	(55,823,728)
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(1,252,089,706)	(1,167,855,334)	(1,252,089,706)	(1,167,855,334)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8,049,920	27,111,561	13,469,473	(3,166,476)
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	26,290,336	21,997,482	26,290,336	21,997,482
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	11,053,550	8,575,064	11,053,550	8,575,064
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(8,194,092)	(14,279,907)	(14,817,064)	(16,791,607)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	2,229,724	1,002,021	(1,004,420)	616,000
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(7,740,208)	(3,733,720)	(7,174,500)	(3,733,720)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,258,838,028	4,346,845,166	6,134,871,554	3,303,952,962
รับดอกเบี้ย	139,602,025	14,076,604	139,325,027	14,052,160
จ่ายภาษีเงินได้	(248,930,830)	(515,595,620)	(190,353,092)	(494,208,005)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,149,509,223	3,845,326,150	6,083,843,489	2,823,797,117

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบกระแสเงินสด (ต่อ)  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง (เพิ่มขึ้น)	4,533,501,017	(5,419,545,593)	4,535,509,692	(5,428,000,700)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	46,971,310	-	46,971,310
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	769,741,462	600,000,000	769,741,462	600,000,000
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(417,012,300)	(324,762,300)	(417,012,300)	(324,762,300)
เงินสดรับจากเงินให้กู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,085,531,900	612,586,000
เงินสดจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	(10,000,000)	(170,000,000)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์และสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	7,706,184	8,074,075	7,139,543	7,764,986
ซื้ออุปกรณ์	(89,131,306)	(233,477,194)	(87,335,527)	(173,420,119)
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าอุปกรณ์	(77,040)	(83,400)	-	-
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	21,484,010	12,907,263	399,511,649	317,603,648
เงินสดรับเงินปันผล	551,455,191	498,953,704	551,455,191	498,953,704
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(65,000,000)	(362,076,317)	(65,000,000)	(362,076,317)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(7,906,570,615)	(412,493,534)	(7,854,438,863)	(393,001,035)
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(130,085,647)	(5,732,648,468)	(130,085,647)	(5,731,793,324)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุน โครงการ	(48,805,714)	(301,989,908)	(48,805,714)	(301,989,908)
สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(25,644,761)	(43,075,180)	(23,533,540)	(37,541,180)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(2,798,439,519)</b>	<b>(11,663,245,542)</b>	<b>(1,287,322,154)</b>	<b>(10,838,705,235)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดรับจากเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	10,400,000,000	-	10,400,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(1,088,000,000)	(28,090,000,000)	(1,088,000,000)	(28,080,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	500,000,000	12,344,000,000	-	12,344,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(3,536,448,559)	(10,759,185,781)	(3,536,448,559)	(10,602,500,000)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	5,000,000,000	23,500,000,000	5,000,000,000	23,500,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	-	(300,000,000)	-	(300,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(8,219,329)	(67,423,644)	(8,219,329)	(67,423,644)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,534,140,236)	(1,081,644,863)	(1,532,009,826)	(1,074,733,749)
จ่ายเงินปันผล	(1,834,200,000)	(1,834,200,000)	(1,834,200,000)	(1,834,200,000)
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(2,501,008,124)</b>	<b>4,111,545,712</b>	<b>(2,998,877,714)</b>	<b>4,285,142,607</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>1,850,061,580</b>	<b>(3,706,373,680)</b>	<b>1,797,643,621</b>	<b>(3,729,765,511)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	777,001,145	4,483,374,825	729,292,774	4,459,058,285
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>2,627,062,725</b>	<b>777,001,145</b>	<b>2,526,936,395</b>	<b>729,292,774</b>
<b>ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม</b>				
<b>รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย</b>				
โอนต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างเป็นงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว	-	19,600,400,995	-	19,600,400,995
ซื้ออุปกรณ์ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	-	3,255,708	-	3,255,708
ซื้อสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและต้นทุนงานก่อสร้างทางด่วนที่ยังไม่ได้จ่ายชำระเพิ่มขึ้น	1,228,818,865	1,886,114,853	1,228,818,865	1,884,706,415
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเพิ่มขึ้นจากการเข้าทำสัญญาแปลงหนี้โดยการเปลี่ยนตัวเจ้าหนี้	13,618,880,612	-	13,618,880,612	-
โอนลูกหนี้อื่นกิจการที่เกี่ยวข้องกันเป็นลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	953,321,643	-	953,321,643	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

## 1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งจัดตั้งขึ้นจากการจดทะเบียนควบบริษัทตามกฎหมายไทยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 และมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯ มีบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ที่อยู่ตามที่อยู่จดทะเบียนของบริษัทฯ ตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุขุมวิทวินิจัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร และมีสำนักงานสาขา 4 แห่ง

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักคือ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ บริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า และธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

### ก. ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

บริษัทฯ ได้รับสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

#### ก.1 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบี และ ส่วนซี) 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

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

บริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการ และบำรุงรักษาทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเป็นผู้รับภาระ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตลอดอายุสัมปทาน โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดอายุสัมปทาน ทั้งนี้บริษัทฯ ตกลงแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่ กทพ. ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน

โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559

ต่อมาเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมกับ กทพ. เพื่อดำเนินการออกแบบและก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครกับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) โดยมีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 18 เดือน

ก.3 โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ภายใต้สัญญาสัมปทาน ในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนของบริษัทย่อย

บริษัทย่อยในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 โดย กทพ. เป็นผู้มีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ทั้งหมดและแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางดังกล่าวตามอัตราที่กำหนดในสัญญาให้แก่ บริษัทย่อยตลอดอายุสัมปทาน นอกจากนี้บริษัทย่อยมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลา ของสัญญาสัมปทานไปได้อีก 2 ช่วง ช่วงละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะ ตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย

ข. ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทฯ ได้รับสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

ข.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

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



ต่อมา บริษัทฯได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย เฉพาะช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน โดยเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทฯได้ลงนามใน สัญญาสัมปทานในการจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา มีระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน และหากบริษัทฯได้เข้าลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินก็ให้นำ ข้อกำหนดตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมาบังคับใช้แทน

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2560 คณะรัฐมนตรีมีมติให้บริษัทฯเป็นผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน โดยเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับรฟม. มีระยะเวลาประมาณ 33 ปี ตามหลักเกณฑ์ Build, Transfer and Operate ซึ่งทำให้สัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน เป็นอันถูกยกเลิกไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วน ต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง และช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ)

สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังได้ระบุว่าสัญญาสัมปทานโครงการ รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินนี้ โดยให้มีผลบังคับใช้ต่อไปจนกว่าจะครบระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เฉพาะสิทธิหน้าที่และข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสาร และการจ่ายเงินตอบแทนให้แก่รฟม.

บริษัทฯในฐานะผู้รับสัมปทานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีหน้าที่ใน การดำเนินการจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย (สัญญาระยะที่ 1 มีระยะเวลา 36 เดือน นับตั้งแต่วันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน) และ ดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่าย เดียวกัน (Through Operation) (สัญญาระยะที่ 2 มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มบริการที่ ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย) บริษัทฯมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในรายได้จากการ ให้บริการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน โดยบริษัทฯเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดอายุสัมปทาน และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ ผลประโยชน์แก่รฟม. ตามจำนวนที่ได้ตกลงกันในสัญญา และบริษัทฯมีหน้าที่ทยอยเปิด ดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 สถานี บางซื่อ-สถานีเตาปูน ภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ภายในระยะเวลา 30 เดือน และช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระภายในระยะเวลา 36 เดือน

เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 บริษัทฯได้ดำเนินการให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน อย่างเป็นทางการ

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

บริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า โดยฟม.เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนจากรฟม.เป็น 2 ระยะ ซึ่งประกอบด้วย ค่างานระบบรถไฟฟ้า (สัญญาระยะที่ 1) และค่าจ้างงานบริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า (สัญญาระยะที่ 2) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### สัญญาระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯ เป็นผู้ออกแบบ จัดทำ คัดตั้ง ทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน 1,200 วันนับจากวันที่ลงนามในสัญญา (4 กันยายน 2556) บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 1 พร้อมดอกเบี้ยเป็นจำนวนรวม 20,011 ล้านบาท ซึ่งรฟม.จะชำระค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นรายเดือนภายในระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า

ต่อมา ในเดือนกันยายน 2556 บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาว่าจ้างบริษัทที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่ง ให้เป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามสัญญาระยะที่ 1 แทนบริษัทฯ โดยมีค่างานพร้อมดอกเบี้ยเป็นจำนวนรวม 20,011 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯจะชำระค่างานดังกล่าวให้กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันเป็นรายเดือนตามระยะเวลาที่บริษัทฯจะได้รับเงินค่าตอบแทนจากรฟม. พร้อมกันนั้น บริษัทฯยังได้ทำสัญญาโอนสิทธิในการรับเงินค่างานตามสัญญาดังกล่าว เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมต่อกลุ่มผู้ให้สินเชื่อของบริษัทที่เกี่ยวข้องกันอีกด้วย

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯได้รับมอบระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมตามสัญญาระยะที่ 1 จากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันและในวันเดียวกันนี้บริษัทฯได้ส่งมอบระบบรถไฟฟ้าดังกล่าวให้กับรฟม.เรียบร้อยแล้ว และเนื่องจากบริษัทฯได้มีการโอนหน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาระยะที่ 1 ให้แก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน รวมทั้งโอนสิทธิในการรับเงินค่างานระบบรถไฟฟ้าเพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมเพื่อใช้เป็นเงินลงทุนในการปฏิบัติงานตามสัญญาดังกล่าวต่อกลุ่มผู้ให้สินเชื่อของบริษัทที่เกี่ยวข้องกันตั้งแต่ปี 2556 แล้ว ดังนั้น ณ วันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯจึงได้แสดงรายการลูกหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าที่จะได้รับจากรฟม.จำนวน 16,422 ล้านบาท สุทธิจากรายการเจ้าหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าที่ต้องชำระให้กับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 16,422 ล้านบาท รวมทั้งแสดงรายการรายได้สุทธิจากรายการค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับรายการดังกล่าวในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

จากการที่บริษัทฯ ได้รับแจ้งจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันว่า จะโอนสิทธิเรียกร้องตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมระยะที่ 1 ตามที่กล่าวไว้ในวรรคก่อนให้แก่กลุ่มผู้ให้สินเชื่อของบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย จะมีผลทำให้กลุ่มผู้ให้สินเชื่อมีสถานะเป็นเจ้าหนี้ของบริษัทฯ แทน และบริษัทฯ จะเข้าทำสัญญาการโอนสิทธิเรียกร้องเพื่อการเปลี่ยนตัวเจ้าหนี้จากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันเป็นกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ ต่อมาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2560 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ เข้าทำสัญญาแปลงหนี้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อโดยการเปลี่ยนวัตถุประสงค์แห่งหนี้จากการค้าเป็นหนี้เงินกู้

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 บริษัทที่เกี่ยวข้องกันได้ทำหนังสือถึงบริษัทฯ แจ้งการโอนสิทธิเรียกร้องทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานดังกล่าวให้แก่กลุ่มผู้ให้สินเชื่อของบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน โดยบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาการโอนสิทธิเรียกร้องตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมระยะที่ 1 เพื่อให้กลุ่มผู้ให้สินเชื่อเข้าเป็นเจ้าหนี้การค้าตามสัญญาแทนบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน และในวันเดียวกันนี้บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อโดยการเปลี่ยนวัตถุประสงค์แห่งหนี้ (Novation and Debt Repayment Agreement) จากหนี้การค้าเป็นหนี้เงินกู้เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ ซึ่งประกอบด้วย เงินกู้ Tranche A จำนวนประมาณ 13,557 ล้านบาท และเงินกู้ Tranche B จำนวนประมาณ 62 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24 และหนังสือคำประกันจำนวน 200 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 40.5 ง)

ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ จึงได้แยกแสดงยอดคงค้างของลูกหนี้ค้างจากระบบตามสัญญาสัมปทานที่จะได้รับจากกรม. ภายในระยะเวลา 10 ปี ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11 และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเป็นรายการแยกต่างหากในสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน รวมทั้งได้แยกแสดงรายได้และค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560

#### สัญญาระยะที่ 2 การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้า รวมถึงจัดให้มีการซ่อมบำรุงและการปรับปรุงอุปกรณ์และวัสดุต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบ นับจากวันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน และบริษัทฯ ต้องส่งคืนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบให้แก่กรม. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา โดยบริษัทฯ จะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 2 นี้จากกรม. เป็นรายเดือนจนถึงสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน (3 กันยายน 2586) เป็นจำนวนรวมประมาณ 57,208 ล้านบาท (ไม่รวมการปรับปรุงเนื่องจากเงินเฟ้อและการปรับปรุงเนื่องจากอัตราค่าไฟฟ้า)

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯได้รับมอบโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบ  
รถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมจากรฟม.และในวันเดียวกันนี้ รฟม.ได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า  
สายฉลองรัชธรรมอย่างเป็นทางการ

- ค. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ประกอบด้วย การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ และ  
การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

## 2. เกณฑ์ในการจัดหางบการเงิน

- 2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี  
พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่  
11 ตุลาคม 2559 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับ  
ภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

## 2.2 เกณฑ์ในการจัดหางบการเงินรวม

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

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น	
			2560 (ร้อยละ)	2559 (ร้อยละ)
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	ดำเนินงานและบริหารระบบทางด่วน สายบางปะอิน-ปากเกร็ด	ไทย	99.99	99.99
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	ให้เช่าพื้นที่ร้านค้า ให้บริการโฆษณา และการให้บริการสื่อสาร โทรคมนาคมภายในสถานี รถไฟฟ้าใต้ดิน	ไทย	65.19	65.19

- ข) บริษัทฯจะถือว่ามี การควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือมี  
ส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่  
ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดหางบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจใน  
การควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น



- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามวิธีราคาทุน

### 3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

#### 3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

ในระหว่างปี บริษัทฯและบริษัทย่อยได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2559) รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชีฉบับใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาทำเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

#### 3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2560) จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาทำเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงและอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยเชื่อว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ

#### 4. การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ข.1 บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 ซึ่งมีผลให้อายุสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล จากเดิมสิ้นสุดในปี 2572 เป็นสิ้นสุดพร้อมกันกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายในปี 2593 ดังนั้นในปีปัจจุบัน บริษัทฯจึงได้เปลี่ยนแปลงประมาณการอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งแสดงภายใต้บัญชีสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้สอดคล้องกับระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินดังกล่าว ซึ่งผู้บริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าการเปลี่ยนแปลงอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ดังกล่าวมีความเหมาะสมเพราะสอดคล้องกับอายุการให้ประโยชน์ที่บริษัทฯคาดว่าจะได้รับ ในการเปลี่ยนแปลงประมาณการดังกล่าว บริษัทฯได้ใช้วิธีเปลี่ยนทันทีเป็นต้นไป

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการดังกล่าวที่มีต้องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ณ วันที่	สำหรับปีสิ้นสุด
	31 ธันวาคม 2560	31 ธันวาคม 2560
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>		
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน		
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้น	261	-
<b>งบกำไรขาดทุน</b>		
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญา		
สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินลดลง	-	261
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯเพิ่มขึ้น	-	261
<b>กำไรต่อหุ้น</b>		
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานเพิ่มขึ้น (บาทต่อหุ้น)	-	0.02

## 5. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

### 5.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

#### ก) การรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการแล้ว

#### ข) การรับรู้ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามเกณฑ์คงค้าง

#### ค) การรับรู้รายได้ค่าโดยสาร

รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารและเหรียญโดยสารจะถูกบันทึกเป็นรายได้เมื่อมีการให้บริการแก่ผู้โดยสารแล้ว โดยรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารประเภทสะสมมูลค่าที่ยังไม่ได้รับรู้รายได้จะบันทึกเป็นรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าซึ่งแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

#### ง) การรับรู้รายได้จากการให้บริการเดินรถ

รายได้จากการให้บริการเดินรถรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นไปตามอัตราค่าบริการที่กำหนดในสัญญา

#### จ) การรับรู้รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จะถือเป็นรายได้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว

#### ฉ) การรับรู้รายได้ทางการเงิน

รายได้ทางการเงินเป็นรายได้จากลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานโดยจะรับรู้ตลอดระยะเวลาการผ่อนชำระตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยรับรู้ในวันที่ถึงกำหนดชำระค่างวดไม่ว่าจะเก็บเงินได้หรือไม่ รายได้ทางการเงินแสดงไว้อยู่ภายใต้ดอกเบี้ยรับในส่วนของกำไรขาดทุน

#### ช) การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่ายอื่น

##### ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

##### เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

##### ค่าใช้จ่ายอื่น

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

## 5.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

## 5.3 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุน โดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

## 5.4 ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานแสดงมูลค่าตามสัญญาคงค้างสุทธิจากยอดคงเหลือของรายได้ทางการเงินที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้

## 5.5 เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้าแสดงตามมูลค่ายุติธรรม การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์บันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ข) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระในหนึ่งปี รวมทั้งที่จะถือจนครบกำหนดแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย บริษัทฯตัดบัญชีส่วนเกิน/รับรู้ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่าย/รับรู้นี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

ค) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไปซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ง) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

จ) เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ในความต้องการของตลาดคำนวณจากราคาเสนอซื้อหลังสุด ณ สิ้นวันทำการสุดท้ายของปี ส่วนมูลค่ายุติธรรมของตราสารหนี้คำนวณโดยใช้อัตราผลตอบแทนที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย มูลค่ายุติธรรมของหน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหน่วยลงทุน

บริษัทฯ ใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนของเงินลงทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน



## 5.6 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

บริษัทฯบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้น บริษัทฯจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินรอการขาย

บริษัทฯรับรู้ผลต่างระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนในปีที่ตัดรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนออกจากบัญชี

## 5.7 อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

อาคารและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	5 ปี, 20 ปี
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และเครื่องใช้สำนักงาน	3 - 5 ปี
ยานพาหนะ	5 - 16 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน โดยไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง

บริษัทฯและบริษัทย่อยตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์จะรับรู้ในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนเมื่อบริษัทฯและบริษัทย่อยตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

## 5.8 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วย ดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

## 5.9 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีจำนวนผลผลิตตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ดังกล่าวรวมอยู่ในส่วนของกำไรขาดทุน โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สิทธิในการใช้ประโยชน์สุทธิ x อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี

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

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน - สุทธิ = สิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด - ค่าตัดจำหน่ายสะสม

บริษัทฯ ไม่มีการตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง

## 5.10 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

บริษัทฯ บันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับกทพ.ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังจากรับรู้รายการเริ่มแรก สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทฯ ตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทฯ จะทบทวนวิธีการตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

## 5.11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยบันทึกต้นทุนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการจัดการและค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าที่ซื้อระหว่างอายุสัมปทาน ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นสินทรัพย์และจะตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ ดังนี้

### อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีจำนวนผลผลิต ตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานฯสุทธิ x อัตราส่วนผู้โดยสารที่ใช้บริการสำหรับปี

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

### อุปกรณ์งานระบบอื่นๆ

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบอื่นๆ เช่น ส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี อุปกรณ์โฆษณา เป็นต้น โดยใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่ให้เช่าบริเวณสถานี	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์ระบบโฆษณา	5 ปี

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ  
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน - สุทธิ = สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ  
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน - ค่าตัดจำหน่ายสะสม

ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ไม่มีการตัดจำหน่ายสำหรับอุปกรณ์งานระบบที่อยู่ระหว่างการติดตั้ง

## 5.12 ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี) ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัมปทาน

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

### 5.13 ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า

บริษัทบันทึกค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนในแต่ละปีตามอัตราส่วนประมาณการค่าตอบแทนจ่ายกับประมาณการรายได้รับตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินตลอดอายุสัมปทาน ส่วนต่างระหว่างค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทนำเสนอให้แกรฟม. และค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในแต่ละปี จะถูกบันทึกไว้ในบัญชีค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้าในงบแสดงฐานะการเงิน

บริษัทจะทำการทบทวนอัตราส่วนประมาณการค่าตอบแทนจ่ายกับประมาณการรายได้รับตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

### 5.14 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นและค่าตัดจำหน่าย

บริษัทและบริษัทย่อยบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

บริษัทและบริษัทย่อยตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทและบริษัทย่อยจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด คือ คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ ซึ่งมีอายุการให้ประโยชน์ 3 ปี 5 ปี และ 10 ปี

### 5.15 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาสินเชื่อและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายซึ่งจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและตัดจำหน่ายตลอดอายุของสัญญาสินเชื่อดังกล่าว

ค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินดังกล่าวได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์



## 5.16 ค่าความนิยม

บริษัทฯบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของค่าความนิยมในราคาทุน ซึ่งเท่ากับต้นทุนการรวมธุรกิจส่วนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มา หากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาสูงกว่าต้นทุนการรวมธุรกิจ บริษัทฯจะรับรู้ส่วนที่สูงกว่านี้เป็นกำไรในส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

บริษัทฯแสดงค่าความนิยมตามราคาทุนหักค่าเพื่อการด้อยค่าสะสมและจะทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยมทุกปีหรือเมื่อใดก็ตามที่มีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่าเกิดขึ้น

เพื่อวัตถุประสงค์ในการทดสอบการด้อยค่า บริษัทฯจะปันส่วนค่าความนิยมที่เกิดขึ้นจากการรวมกิจการให้กับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการรวมกิจการ และบริษัทฯจะทำการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดแต่ละรายการ หากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี บริษัทฯจะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุนและบริษัทฯไม่สามารถกลับบัญชีขาดทุนจากการด้อยค่าได้ในอนาคต

## 5.17 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯและบริษัทย่อย หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯและบริษัทย่อย หรือถูกบริษัทฯและบริษัทย่อยควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯและบริษัทย่อย

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯและบริษัทย่อย ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อยที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย

## 5.18 สัญญาเช่าระยะยาว

สัญญาเช่าอุปกรณ์ที่มีความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าการเงินจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าแล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์ที่เช่า

สัญญาเช่าอุปกรณ์ที่มีความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

## 5.19 เงินตราต่างประเทศ

บริษัทฯ แสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ รายการต่างๆของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

## 5.20 การด้อยค่าของสินทรัพย์

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

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

## 5.21 ผลประโยชน์ของพนักงาน

### ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

## ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

### โครงการสมทบเงิน

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สิ้นทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของบริษัทฯและบริษัทย่อย เงินที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

### โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งบริษัทฯและบริษัทย่อยถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

## **5.22 ประเมินการหนี้สิน**

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และบริษัทฯและบริษัทย่อยสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

### สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

บริษัทฯบันทึกสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

## **5.23 ค่าบำรุงรักษาระบบทางด่วน และระบบรถไฟฟ้า**

ค่าบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นระหว่างปีจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดขึ้น ผู้เชี่ยวชาญอิสระระบุว่ารายการซ่อมแซมใหญ่เหล่านั้นอาจจะไม่จำเป็น ถ้าหากบริษัทฯและบริษัทย่อยได้มีการซ่อมบำรุงอย่างมีมาตรฐานโดยสม่ำเสมอทุกปี ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงมิได้ตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาสำหรับการซ่อมแซมใหญ่

## 5.24 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

### ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

### ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทฯ และบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

## 5.25 ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินและการป้องกันความเสี่ยง

### ตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน

บริษัทฯ และบริษัทร่วมได้ใช้ตราสารอนุพันธ์เป็นเครื่องมือทางการเงินเพื่อบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราดอกเบี้ย อาทิเช่น สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ตราสารอนุพันธ์จะบันทึกและวัดมูลค่าเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่เข้าทำรายการ และมีการวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้อัตราที่กำหนดโดยตลาด ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ทางการเงินจะบันทึกเป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมูลค่ายุติธรรมเป็นกำไรและบันทึกเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมูลค่ายุติธรรมเป็นขาดทุน อย่างไรก็ตาม หากตราสารอนุพันธ์เข้าเงื่อนไขไว้เพื่อเป็นเครื่องมือป้องกันความเสี่ยง การบันทึกรายการกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมจะขึ้นอยู่กับประเภทของรายการที่ได้รับการป้องกันความเสี่ยง



## การบัญชีสำหรับการป้องกันความเสี่ยง - การป้องกันความเสี่ยงของกระแสเงินสด

บริษัทและบริษัทร่วมได้นำการบัญชีสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกระแสเงินสดมาใช้ในการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวซึ่งสามารถระบุความเสี่ยงได้อย่างชัดเจน และสามารถวัดผลของการป้องกันความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ กำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงหรือของตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่ใช้สำหรับการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของกระแสเงินสดที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงประเภทใดประเภทหนึ่ง ซึ่งเกิดจากสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินหรือรายการพยากรณ์ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่จะเกิดในอนาคต (Highly probable forecast transactions) และสามารถป้องกันความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และเมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากกระแสเงินสดได้เกิดขึ้น จะโอนกำไรหรือขาดทุนที่ได้เคยรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น เป็นกำไรหรือขาดทุนในส่วนของกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม ถ้าเครื่องมือป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวไม่มีประสิทธิภาพ กำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ทางการเงินจะถูกรับรู้ไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

### 5.26 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่น โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า บริษัทและบริษัทย่อยใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มียตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ บริษัทและบริษัทย่อยจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

- ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง
  - ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม
  - ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น
- ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทและบริษัทย่อยจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

## 6. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

### มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่บันทึกในงบแสดงฐานะการเงินที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลองการประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต (ทั้งของธนาคารฯ และคู่สัญญา) สภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณอาจมีผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินและการเปิดเผยลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

### ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯ พิจารณาค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย โดยฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากเงินลงทุนนั้น รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

### ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ และต้องทำการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

**คำตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้วและสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน**

ในการคำนวณคำตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว และสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน โดยถือพื้นฐานประมาณการปริมาณรถที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ และทำการปรับปรุงโดยการเปรียบเทียบกับปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจแตกต่างไปจากประมาณการขึ้นอยู่กับ การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจร

**คำตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน**

ในการคำนวณคำตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน โดยต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ เช่น แบบจำลองจราจร โครงข่ายรถไฟฟ้า ค่าน้ำมันเฉลี่ยและโครงสร้างค่าโดยสาร เป็นต้น

**สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี**

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

**ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์**

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเกษียณ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

**ข้อพิพาท**

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินผลของข้อพิพาทที่ถูกเรียกร้องแล้วและเชื่อมั่นว่าจะไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

## 7. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี บริษัทฯและบริษัทย่อยมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อยและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ

ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันในช่วงปีสามารถสรุปได้ดังนี้

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



รายการธุรกิจที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 สามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2560	2559	2560	2559	
<u>รายการธุรกิจกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่</u>					
ดอกเบี้ยรับ	-	36	-	36	อัตราคงที่ต่อปี
ค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการรถไฟฟ้า	8,854	-	8,854	-	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทางด่วน	69	3,983	69	3,983	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมระบบทางด่วนและ					
ซ่อมบำรุงโยธา	335	199	335	174	ราคาตามสัญญา
เงินรับล่วงหน้าค่าโครงการรถไฟฟ้า					
สายฉลองรัชธรรม	-	104	-	104	ราคาตามสัญญา
ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน	8	7	-	-	ราคาตามสัญญา
<u>รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย</u>					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	327	282	อัตราตามสัญญา
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมระยะยาว	-	-	154	178	อัตราตามสัญญา
รายได้ค่าบริการโครงการ	-	-	144	120	12 ล้านบาทต่อเดือน (2559: 10 ล้านบาทต่อเดือน)
<u>รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม</u>					
เงินปันผลรับ	-	-	551	499	ตามที่ประกาศจ่าย
<u>รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน</u>					
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	9	8	9	8	ราคาตามสัญญา
รายได้ดอกเบี้ยรับค่าอุปกรณ์	118	-	118	-	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด
งานระบบรถไฟฟ้า					
ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสาร	361	436	361	436	ตามสัญญาสัมปทาน
(รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)					
ค่าตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	24	67	24	67	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าภาษีโรงเรือน	4	4	4	4	ตามอัตราที่เรียกเก็บโดยกรุงเทพมหานคร
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	23	109	20	103	อัตราตามสัญญา
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะสั้น	-	337	-	337	อัตราคงที่และ MOR ต่อปี
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว	369	325	369	320	อัตราคงที่และ MLR หักส่วนต่างที่กำหนด 6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด และ FDR บวกส่วนต่างที่กำหนดต่อปี

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
<b>ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น (หมายเหตุ 10)</b>				
<b>ลูกหนี้การค้า</b>				
บริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	77,820	74,473
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	-	12,840	-	12,840
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	326,236	490,232	326,236	490,232
รวม	326,236	503,072	404,056	577,545
<b>ลูกหนี้อื่น</b>				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	12,840	10,700
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	-	1,029,562	-	1,029,562
รวม	-	1,029,562	12,840	1,040,262
<b>ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน</b>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	-	769,741	-	769,741
หัก: รายได้ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	-	(12,907)	-	(12,907)
รวม	-	756,834	-	756,834
<b>ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า</b>				
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	6,467	6,528	4,162	4,223
<b>เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ</b>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	24,969	3,906	24,969	3,906
<b>ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน (หมายเหตุ 11)</b>				
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	14,159,781	-	14,159,781	-
<b>ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า</b>				
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	2,487,433	1,614,608	2,487,433	1,614,608
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น (หมายเหตุ 23)</b>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	1,291,085	163,398	1,291,075	161,587
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	111,928	102,916	111,928	102,916
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,545	1,192	1,476	1,123
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	1,254	871	1,254	871
อื่นๆ	1,840	1,874	-	-
รวม	1,407,652	270,251	1,405,733	266,497
<b>เงินประกันผลงาน</b>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	4,153	57,925	2,874	56,646
<b>รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา (หมายเหตุ 27)</b>				
บริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	14,362	15,610

ยอดคงค้างของเงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 และการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับดังกล่าวที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียดดังนี้

				(หน่วย: พันบาท)
	ยอดคงเหลือ			ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่			ณ วันที่
	31 ธันวาคม 2559	เพิ่มขึ้นระหว่างปี	ลดลงระหว่างปี	31 ธันวาคม 2560
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด				
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	5,066,241	-	(1,073,532)	3,992,709
ดอกเบี้ยค้างรับ	1,054,255	148,805	(372,273)	830,787
รวม	6,120,496	148,805	(1,445,805)	4,823,496
บริษัท แวงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด				
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	165,000	10,000	(12,000)	163,000
ดอกเบี้ยค้างรับ	-	5,755	(5,755)	-
รวม	165,000	15,755	(17,755)	163,000
รวมทั้งสิ้น	6,285,496	164,560	(1,463,560)	4,986,496

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้นำสินทรัพย์ซึ่งได้แก่ เงินฝากธนาคาร เงินลงทุนชั่วคราว สิทธิในการใช้ประโยชน์เกี่ยวกับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด การโอนสิทธิในส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมจากบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ย่อยดังกล่าวสามารถถอนเงินฝากในบัญชีธนาคารและขายเงินลงทุนชั่วคราวเพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

ยอดคงค้างของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (เฉพาะเงินต้น) ระหว่างบริษัทฯ และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 และการเคลื่อนไหวของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (เฉพาะเงินต้น) ดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวมและงบเฉพาะกิจการ			
	ยอดคงเหลือ			ยอดคงเหลือ
	ณ วันที่			ณ วันที่
	31 ธันวาคม 2559	เพิ่มขึ้นระหว่างปี	ลดลงระหว่างปี	31 ธันวาคม 2560
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4,701,379	5,323,620	(630,415)	9,394,584
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	4,582,105	-	(360,474)	4,221,631
รวม	9,283,484	5,323,620	(990,889)	13,616,215

## คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ผลประโยชน์ระยะสั้น	135,953	115,857	119,834	100,582
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	8,760	8,496	8,102	8,035
รวม	144,713	124,353	127,936	108,617

## 8. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
เงินสด	31,734	43,671	29,954	41,891
เงินฝากธนาคาร	2,595,329	733,330	2,496,982	687,402
รวม	2,627,063	777,001	2,526,936	729,293

บริษัทฯ ได้จำนำบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่างานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมไว้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมของบริษัทฯ รวมทั้งโอนสิทธิในการหักหรือถอนเงินฝากบนบัญชีดังกล่าวเพื่อชำระหนี้เงินกู้และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของบัญชีดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1,018 บาท

## 9. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
<b>เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้ำ</b>				
หน่วยลงทุน	895,985	4,432,102	884,415	4,422,853
บวก: ค่าไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	43,472	57,051	43,468	57,048
หน่วยลงทุน - มูลค่ายุติธรรม	939,457	4,489,153	927,883	4,479,901
<b>เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด</b>				
ตั๋วแลกเงิน	510,000	1,452,197	510,000	1,452,197
รวมเงินลงทุนชั่วคราว	1,449,457	5,941,350	1,437,883	5,932,098



## 10. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
<u>ลูกหนี้การค้า</u>				
ลูกหนี้การค้า				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	326,236	503,072	404,056	577,545
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	101,923	85,155	-	-
หัก: ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(5,182)	(4,910)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	422,977	583,317	404,056	577,545
<u>ลูกหนี้อื่น</u>				
ลูกหนี้อื่น				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	-	1,029,562	12,840	1,040,262
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	1,585	1,456	1,544	1,407
เงินทดรองจ่าย	1,177	(54)	30	-
รายได้ค้างรับ	547	282	547	282
รวมลูกหนี้อื่น	3,309	1,031,246	14,961	1,041,951
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	426,286	1,614,563	419,017	1,619,496

ยอดคงเหลือของลูกหนี้การค้าของบริษัทฯและบริษัทย่อยโดยส่วนใหญ่ยังไม่ถึงกำหนดชำระหรือค้างชำระไม่เกิน 3 เดือน ลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้คงค้างเกินวันที่ถึงกำหนดชำระมากกว่า 1 ปี ในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีจำนวนประมาณ 6 ล้านบาท (2559 : 5 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี) บริษัทฯและบริษัทย่อยได้ทำการประเมินมูลค่าสุทธิที่จะได้รับจากลูกหนี้การค้าที่มียอดคงค้างเกินวันที่ถึงกำหนดชำระดังกล่าว และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้ในงบการเงินรวมเป็นจำนวนประมาณ 5 ล้านบาท (2559: 5 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี)

## 11. ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

	(หน่วย: พันบาท)
	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	-
เพิ่มขึ้น	14,572,202
รับชำระ	(412,421)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	14,159,781
หมุนเวียน	1,649,683
ไม่หมุนเวียน	12,510,098
รวมลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	14,159,781

ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเป็นลูกหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมระยะที่ 1 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ข.2 ซึ่ง รฟม. จะทยอยจ่ายชำระค่างานเป็นรายเดือนให้แก่บริษัทฯ พร้อมดอกเบี้ยภายในปี 2569 บริษัทฯ ได้โอนสิทธิในการรับเงินจากลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานไปให้แก่ผู้ให้สินเชื่อเพื่อใช้ในการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24.7 และ 24.8

ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานมีจำนวนเงินที่ถึงกำหนดต้องชำระตามสัญญาเกินกว่า 5 ปี เป็นจำนวนเงินประมาณ 5,911 ล้านบาท และมีอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงกับ FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด

รายได้ดอกเบี้ยรับค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวนเงินรวม 118 ล้านบาท

## 12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)											
ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		ค่าเผื่อการด้อยค่า		ราคาทุนสุทธิ	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559
	(ร้อยละ)											
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	6,000	6,000	5,250	5,250	99.99	99.99	2,604	2,604	(2,450)	(2,450)	154	154
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	254	254	254	254	65.19	65.19	166	166	(16)	(16)	150	150
รวม							2,770	2,770	(2,466)	(2,466)	304	304

## 13. เงินลงทุนในบริษัทร่วม

### 13.1 รายละเอียดของเงินลงทุนในบริษัทร่วม

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้น ในประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชี ตามวิธีส่วนได้เสีย	
			<u>2560</u>	<u>2559</u>	<u>2560</u>	<u>2559</u>	<u>2560</u>	<u>2559</u>
			(ร้อยละ)					
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	ลงทุนในธุรกิจผลิต และจำหน่าย พลังงานไฟฟ้า	ไทย	19.40	19.40	3,223	3,223	3,121	3,121
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่าย น้ำประปา	ไทย	19.45	19.45	6,976	6,976	6,471	6,547
รวม					10,199	10,199	9,592	9,668

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
			<u>2560</u>	<u>2559</u>	<u>2560</u>	<u>2559</u>
			(ร้อยละ)			
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	ลงทุนในธุรกิจผลิตและจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า	ไทย	19.40	19.40	3,223	3,223
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	ไทย	19.45	19.45	4,277	4,277
รวม					7,500	7,500

### 13.2 ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและเงินปันผลรับ

ในระหว่างปี บริษัทฯรับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมในงบการเงินรวม และรับรู้เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมดังกล่าวในงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุน ในบริษัทร่วม		ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม		เงินปันผลที่บริษัทฯรับ	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	31	10	56	18	85	32
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	375	337	14	5	466	467
รวม	406	347	70	23	551	499

### 13.3 มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เป็นบริษัทจดทะเบียนฯ

สำหรับเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	(หน่วย: ล้านบาท)	
	มูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	มูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	5,777 <sup>(1)</sup>	5,062 <sup>(1)</sup>
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	9,701	8,304
รวม	15,478	13,366

<sup>(1)</sup> ไม่รวมมูลค่ายุติธรรมของใบสำคัญแสดงสิทธิจำนวน 189 ล้านบาท (2559: 189 ล้านบาท)

### 13.4 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่มีสาระสำคัญ

สรุปรายการฐานะการเงิน

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)		บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	
	2560	2559	2560	2559
สินทรัพย์หมุนเวียน	6,294	7,622	3,279	5,298
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	54,167	51,636	19,997	20,461
หนี้สินหมุนเวียน	(2,669)	(1,444)	(2,046)	(1,972)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(27,134)	(27,311)	(9,353)	(12,253)
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ในบริษัทย่อยของบริษัทร่วม	(12,911)	(12,760)	(42)	(42)
<b>สินทรัพย์ - สุทธิ</b>	<b>17,747</b>	<b>17,743</b>	<b>11,835</b>	<b>11,492</b>
สัดส่วนเงินลงทุน (ร้อยละ)	19.40	19.40	19.45	19.45
<b>สัดส่วนตามส่วนได้เสียของกิจการ ในสินทรัพย์สุทธิ</b>	<b>3,442</b>	<b>3,442</b>	<b>2,302</b>	<b>2,235</b>
การตัดรายการระหว่างกัน	(321)	(321)	-	-
สิทธิในการดำเนินการผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	-	-	1,773	1,916
ค่าความนิยม	-	-	2,396	2,396
<b>มูลค่าตามบัญชีของส่วนได้เสียของกิจการในบริษัทร่วม</b>	<b>3,121</b>	<b>3,121</b>	<b>6,471</b>	<b>6,547</b>

## สรุปรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(หน่วย : ล้านบาท)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม

	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)		บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	
	2560	2559	2560	2559
รายได้	6,930	6,359	5,747	5,499
กำไร	159	52	2,663	2,468
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	288	93	73	26
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	447	145	2,736	2,494

## 14. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ							
			ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนการลงทุน		ราคาทุน	
			2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559
(ร้อยละ)										
บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	ผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า	ลาว	26,861	26,861	22,065	16,505	7.50	7.50	1,655	1,238
เงินลงทุนระยะยาวอื่น									1,655	1,238

ในระหว่างเดือนธันวาคม 2559 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2560 บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวนเป็นจำนวนเงินรวม 417 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวในปีปัจจุบันเรียบร้อยแล้ว

ต่อมาในเดือนธันวาคม 2560 และเดือนมกราคม 2561 บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมในส่วนที่ยังชำระไม่เต็มจำนวนอีกจำนวน 43 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวในเดือนมกราคม และเดือนกุมภาพันธ์ 2561

หุ้นสามัญของบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด จำนวน 201.46 ล้านหุ้น ที่บริษัทฯ ถืออยู่ได้ติดภาระจำนำเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด

## 15. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนซึ่งเป็นที่ดินที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 315 ล้านบาท (2559: 315 ล้านบาท)

มูลค่ายุติธรรมประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์ราคาตลาด

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนทั้งหมดได้ถูกนำไปจำนองเป็นหลักประกันเงินกู้ระยะยาว อย่างไรก็ตามในเดือนตุลาคม 2560 บริษัทฯ ได้จ่ายคืนเงินกู้ระยะยาวดังกล่าวทั้งจำนวน พร้อมไถ่ถอนหลักประกันเรียบร้อยแล้ว



## 16. อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และ เครื่องใช้สำนักงาน	ยานพาหนะ	รวม
<b>ราคาทุน</b>				
1 มกราคม 2559	34,727	193,445	327,053	555,225
ซื้อเพิ่ม	4,663	85,425	146,643	236,731
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(13,928)	(32,741)	(46,669)
31 ธันวาคม 2559	39,390	264,942	440,955	745,287
ซื้อเพิ่ม	18,954	15,064	55,113	89,131
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(106)	(43,389)	(36,620)	(80,115)
โอนเข้า (ออก)	26,836	(26,836)	-	-
31 ธันวาคม 2560	85,074	209,781	459,448	754,303
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
1 มกราคม 2559	30,221	165,761	204,877	400,859
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,376	18,403	20,536	41,315
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(13,750)	(23,870)	(37,620)
31 ธันวาคม 2559	32,597	170,414	201,543	404,554
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	6,509	22,494	27,414	56,417
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	(71)	(37,692)	(30,073)	(67,836)
โอนเข้า (ออก)	12,004	(12,004)	-	-
31 ธันวาคม 2560	51,039	143,212	198,884	393,135
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>				
31 ธันวาคม 2559	6,793	94,528	239,412	340,733
31 ธันวาคม 2560	34,035	66,569	260,564	361,168
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2559 (18 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)				41,315
2560 (29 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)				56,417

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และ เครื่องใช้สำนักงาน	ยานพาหนะ	รวม
<b>ราคาทุน</b>				
1 มกราคม 2559	34,693	175,564	320,292	530,549
ซื้อเพิ่ม	4,662	29,021	142,991	176,674
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(5,017)	(32,054)	(37,071)
31 ธันวาคม 2559	39,355	199,568	431,229	670,152
ซื้อเพิ่ม	18,906	14,076	54,354	87,336
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(59)	(43,336)	(35,263)	(78,658)
โอนเข้า (ออก)	14,280	(14,280)	-	-
31 ธันวาคม 2560	72,482	156,028	450,320	678,830
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>				
1 มกราคม 2559	30,186	149,995	199,730	379,911
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	2,376	12,432	19,714	34,522
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(4,960)	(23,183)	(28,143)
31 ธันวาคม 2559	32,562	157,467	196,261	386,290
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	3,998	12,868	26,267	43,133
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	(52)	(37,640)	(28,714)	(66,406)
โอนเข้า (ออก)	10,832	(10,832)	-	-
31 ธันวาคม 2560	47,340	121,863	193,814	363,017
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>				
31 ธันวาคม 2559	6,793	42,101	234,968	283,862
31 ธันวาคม 2560	25,142	34,165	256,506	315,813
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>				
2559 (14 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)				34,522
2560 (20 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)				43,133

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯมียอดคงเหลือของยานพาหนะซึ่งได้มาภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน โดยมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีเป็นจำนวนเงิน 4 ล้านบาท (2559: 5 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีส่วนปรับปรุงสำนักงานและอุปกรณ์จำนวนหนึ่ง ซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินรวม 271 ล้านบาท (2559: 309 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทฯจำนวน 262 ล้านบาท (2559: 300 ล้านบาท)

17. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	สิทธิในการใช้ประโยชน์		
	บนงานก่อสร้าง ทางด่วนที่เสร็จแล้ว	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2559	61,616,349	19,600,401	81,216,750
ซื้อเพิ่ม	-	4,544,795	4,544,795
โอนเข้า (ออก)	24,145,196	(24,145,196)	-
31 ธันวาคม 2559	85,761,545	-	85,761,545
ซื้อเพิ่ม	29,034	67,107	96,141
31 ธันวาคม 2560	85,790,579	67,107	85,857,686
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2559	41,288,886	-	41,288,886
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	2,920,834	-	2,920,834
31 ธันวาคม 2559	44,209,720	-	44,209,720
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	3,199,092	-	3,199,092
31 ธันวาคม 2560	47,408,812	-	47,408,812
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2559	41,551,825	-	41,551,825
31 ธันวาคม 2560	38,381,767	67,107	38,448,874
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2559			2,920,834
2560			3,199,092

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	สิทธิในการใช้ประโยชน์		
	บนงานก่อสร้าง ทางด่วนที่เสร็จแล้ว	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2559	48,772,059	19,600,401	68,372,460
ซื้อเพิ่ม	-	4,544,795	4,544,795
โอนเข้า (ออก)	24,145,196	(24,145,196)	-
31 ธันวาคม 2559	72,917,255	-	72,917,255
ซื้อเพิ่ม	29,034	67,107	96,141
โอนเข้า (ออก)	-	-	-
31 ธันวาคม 2560	72,946,289	67,107	73,013,396
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2559	35,702,158	-	35,702,158
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	2,406,104	-	2,406,104
31 ธันวาคม 2559	38,108,262	-	38,108,262
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	2,660,553	-	2,660,553
31 ธันวาคม 2560	40,768,815	-	40,768,815
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2559	34,808,993	-	34,808,993
31 ธันวาคม 2560	32,177,474	67,107	32,244,581
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2559			2,406,104
2560			2,660,553

บริษัทฯ ได้โอนสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางด่วนของโครงการทางพิเศษสายศรีรัชและโครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

ในเดือนตุลาคม 2560 บริษัทฯ ได้จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวในส่วน of โครงการทางพิเศษสายศรีรัชทั้งจำนวน พร้อมไถ่ถอนหลักประกันที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว

## 18. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559
ราคาทุน	6,644,790	6,644,790
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(5,925,717)	(5,624,166)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	719,073	1,020,624

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนสำหรับปี 2560 และ 2559 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี	1,020,624	1,320,194
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(301,551)	(299,570)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี	719,073	1,020,624

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน



19. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน		
	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม	
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2559	19,906,821	406,642	20,313,463
ซื้อเพิ่ม	164,331	307,341	471,672
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(3,971)	-	(3,971)
โอนเข้า (ออก)	178,122	(178,122)	-
31 ธันวาคม 2559	20,245,303	535,861	20,781,164
ซื้อเพิ่ม	1,164,228	7,939,445	9,103,673
ต้นทุนดอกเบี้ย	-	48,806	48,806
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(339)	-	(339)
โอนเข้า (ออก)	535,861	(535,861)	-
31 ธันวาคม 2560	21,945,053	7,988,251	29,933,304
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2559	3,296,750	-	3,296,750
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	440,077	-	440,077
ค่าตัดจำหน่ายสะสมสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(3,753)	-	(3,753)
31 ธันวาคม 2559	3,733,074	-	3,733,074
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	246,290	-	246,290
ค่าตัดจำหน่ายสะสมสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(156)	-	(156)
31 ธันวาคม 2560	3,979,208	-	3,979,208
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2559	16,512,229	535,861	17,048,090
31 ธันวาคม 2560	17,965,845	7,988,251	25,954,096
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2559			440,077
2560			246,290

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ		
	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2559	19,562,180	235,774	19,797,954
ซื้อเพิ่ม	154,012	298,045	452,057
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(136)	-	(136)
31 ธันวาคม 2559	19,716,056	533,819	20,249,875
ซื้อเพิ่ม	1,112,013	7,939,445	9,051,458
ต้นทุนดอกเบี้ย	-	48,806	48,806
โอนเข้า (ออก)	533,819	(533,819)	-
31 ธันวาคม 2560	21,361,888	7,988,251	29,350,139
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2559	3,114,732	-	3,114,732
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	412,380	-	412,380
ค่าตัดจำหน่ายสะสมสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(18)	-	(18)
31 ธันวาคม 2559	3,527,094	-	3,527,094
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	214,656	-	214,656
31 ธันวาคม 2560	3,741,750	-	3,741,750
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2559	16,188,962	533,819	16,722,781
31 ธันวาคม 2560	17,620,138	7,988,251	25,608,389
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2559			412,380
2560			214,656

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2543 นั้น อุปกรณ์งานระบบรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลจะถูกโอนให้กับรฟม. เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน 25 ปี (วันที่ 2 กรกฎาคม 2572) ตามหลักเกณฑ์ Acquire, Operate and Transfer ต่อมาเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งในสัญญาสัมปทานดังกล่าวได้รวมสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ข.1 ดังนั้นในวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ จึงได้ทำการส่งมอบอุปกรณ์งานระบบรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลให้แก่รฟม. ตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานใหม่ และในวันเดียวกันนี้รฟม. ได้ส่งมอบสิทธิในการใช้ประโยชน์บนอุปกรณ์งานระบบรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารดังกล่าวให้แก่บริษัทฯ เพื่อใช้ในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินต่อไป

ในระหว่างปีบริษัทฯ ได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เป็นต้นทุนในอัตราร้อยละ 2.93

## 20. ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

มูลค่าตามบัญชีของต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559
ราคาทุน	701,462	636,462
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(34,719)	(9,206)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	666,743	627,256

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมสำหรับปี 2560 และ 2559 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี	627,256	271,397
เพิ่มขึ้น	65,000	365,065
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(25,513)	(9,206)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี	666,743	627,256

## 21. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นที่เป็นคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ราคาทุน	165,075	144,582	156,009	137,627
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(89,817)	(76,353)	(85,712)	(74,130)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	75,258	68,229	70,297	63,497

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นสำหรับปี 2560 และ 2559 แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
มูลค่าตามบัญชีต้นปี	68,229	36,237	63,497	36,165
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	25,645	43,075	23,534	37,541
ตัดจำหน่าย	(1,273)	-	(1,273)	-
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(17,343)	(11,083)	(15,461)	(10,209)
มูลค่าตามบัญชีปลายปี	75,258	68,229	70,297	63,497

## 22. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ)	งบการเงินรวม	
		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	อัตราคงที่	2560	2559
เงินกู้ยืมระยะสั้น		3,632,000	4,720,000
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย		(2,815)	(4,225)
รวม		3,629,185	4,715,775

## 23. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	1,334,514	219,023	1,334,366	217,143
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	341,818	363,568	305,781	314,368
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	2,416	1,651	2,416	1,651
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	134,374	96,397	134,242	96,397
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	70,722	49,577	68,951	47,703
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	209,745	160,543	189,377	139,875
เจ้าหนี้อื่น	14,296	7,316	1,830	1,381
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,107,885	898,075	2,036,963	818,518



## 24. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

	เงินกู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วัตถุประสงค์	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ)	ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ (หน่วย: พันบาท)	
						2560	2559	2560	2559
24.1	สินเชื่อส่วน ก (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	29,888	ทดแทนเงินเชื่อเดิมของบริษัทฯ	อัตราคงที่	ชำระคืนทั้งหมดจำนวนในเดือนกรกฎาคม 2562	-	74,664	-	74,664
24.2	สินเชื่อส่วน ข (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	4,998	ให้บริษัทซอซูชิเพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์	อัตราคงที่	ชำระคืนทั้งหมดจำนวนในเดือนกรกฎาคม 2562	-	9,595	-	9,595
24.3	สินเชื่อส่วน ข (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	1,000	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	MLR หักส่วนต่างที่กำหนดและ 6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนทั้งหมดจำนวนในเดือนกรกฎาคม 2562	-	1,000,000	-	1,000,000
24.4	สินเชื่อส่วน ก (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	5,750	ใช้สำหรับก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	MLR หักส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มต้นตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกันยายน 2570	5,711,619	5,750,000	5,711,619	5,750,000
24.5	สินเชื่อส่วน ข (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	4,250	ใช้สำหรับก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มต้นตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกันยายน 2570	4,221,631	4,250,000	4,221,631	4,250,000
24.6	เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	8,000	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	อัตราคงที่	ชำระคืนเป็นรายงวด 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2560 ถึงเดือนพฤษภาคม 2564	6,000,000	8,000,000	6,000,000	8,000,000
24.7	Tranche A (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	13,557	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มต้นตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569	13,173,277	-	13,173,277	-
24.8	Tranche B (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	62	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มต้นตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569	60,163	-	60,163	-
24.9	เงินกู้ยืมระยะยาว (วงเงินที่สั่งไม่ได้อีกใช้: 4,900 ล้านบาท)	5,700	เพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมให้กับบริษัทฯ	6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสภายในเดือนกันยายน 2567	500,000	-	-	-
รวม		73,205				29,666,690	19,084,259	29,166,690	19,084,259
หัก: เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						(3,808,760)	(2,066,750)	(3,808,760)	(2,066,750)
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอจ่าย						(56,818)	(65,106)	(56,818)	(65,106)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						25,801,112	16,952,403	25,301,112	16,952,403

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ยอดคงเหลือต้นปี	19,084,259	17,499,445	19,084,259	17,342,759
บวก: กู้เพิ่มระหว่างปี	500,000	12,344,000	-	12,344,000
บวก: แปลงหนี้โดยการเปลี่ยนตัว				
เจ้าหนี้ในระหว่างปี	13,618,880	-	13,618,880	-
หัก: จ่ายคืนเงินกู้ระหว่างปี	(3,536,449)	(10,759,186)	(3,536,449)	(10,602,500)
ยอดคงเหลือปลายปี	29,666,690	19,084,259	29,166,690	19,084,259

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.1 ถึง 24.3

บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิประโยชน์ที่ได้แก่ ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง สิทธิตามสัญญาโครงการระบบทางด่วน สิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การดำรงสัดส่วนผู้ถือหุ้นในบริษัทย่อย การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินเชื่อก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทฯมีค่าธรรมเนียมการเงินที่ต้องชำระให้แก่ตัวแทนผู้ให้กู้ประมาณปีละ 2.0 ล้านบาท (2559: 2.4 ล้านบาท)

ในเดือนตุลาคม 2560 บริษัทฯได้จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวแล้วทั้งจำนวน โดยไม่มีค่าธรรมเนียมการจ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด (Prepayment Fee) ปัจจุบันบริษัทฯได้ไถ่ถอนหลักประกันดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.4 ถึง 24.5

บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิประโยชน์ที่ได้แก่ สิทธิตามสัญญาโครงการระบบทางด่วน สิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินเชื่อก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทฯมีค่าธรรมเนียมการเงินที่ต้องชำระให้แก่ตัวแทนผู้ให้กู้ประมาณปีละ 2.4 ล้านบาท (2559: 2.4 ล้านบาท)

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.6

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมนี้ จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นต้น

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.7 และ 24.8

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ข.2 เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้โดยการเปลี่ยนวัตถุประสงค์แห่งหนี้ (Novation and Debt Repayment Agreement) โดยบริษัทฯจำนำบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่างานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมตามสัญญาระยะที่ 1 รวมทั้งโอนสิทธิในการรับเงินค่างานดังกล่าวไว้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ เพื่อเป็นหลักประกันในการค้ำประกันเงินกู้ยืม ทั้งนี้ บริษัทฯมีดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญานี้ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวนเงิน 118 ล้านบาท

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมนี้ บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินเชื่อก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.9

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

#### สัญญาเงินกู้ยืมระยะยาววงเงิน 14,000 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2561 บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อกับกลุ่มผู้สินเชื่อในประเทศ ในวงเงินรวม 14,000 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับการลงทุนในการจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีอัตราดอกเบี้ยเท่ากับ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด โดยมีกำหนดชำระคืนเป็นรายไตรมาสเริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม 2564 ถึง เดือนธันวาคม 2578

## 25. หุ้นกู้

หุ้นกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

						(หน่วย: พันบาท)	
						งบการเงินรวมและ	
						งบการเงินเฉพาะกิจการ	
ประเภทหุ้นกู้	อายุหุ้นกู้	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		2560	2559
ครั้งที่ 1/2559							
- ลำดับที่ 1	3 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2562	2.22		5,000,000	5,000,000
- ลำดับที่ 2	5 ปี	24 มิถุนายน 2559	24 มิถุนายน 2564	2.52		1,615,000	1,615,000
- 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
ครั้งที่ 2/2559	12 ปี	11 สิงหาคม 2559	24 มิถุนายน 2571	3.61		500,000	500,000
ครั้งที่ 3/2559							
- ลำดับที่ 1	4 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2563	2.62		2,500,000	2,500,000
- 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
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	-
รวม						28,200,000	23,200,000
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี						(29,377)	(32,087)
หุ้นกู้ - สุทธิ						28,170,623	23,167,913

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 มีรายละเอียดดังนี้

			(หน่วย: พันบาท)	
			งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
			2560	2559
ยอดคงเหลือต้นปี			23,200,000	-
บวก: ออกหุ้นกู้ระหว่างปี			5,000,000	23,500,000
หัก: ไถ่ถอนหุ้นกู้ระหว่างปี			-	(300,000)
ยอดคงเหลือปลายปี			28,200,000	23,200,000

หุ้นกู้ของบริษัทฯทั้งหมดเป็นหุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันและไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ โดยมีกำหนดจ่ายชำระดอกเบี้ยทุกหกเดือนตลอดอายุหุ้นกู้ หุ้นกู้ดังกล่าวมีข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

## 26. สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนต้นปี	4,317,152	5,566,672
จ่ายชำระ ในระหว่างปี	(1,500,000)	(1,500,000)
ต้นทุนดอกเบี้ย	194,250	250,480
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนปลายปี	3,011,402	4,317,152
หัก: ส่วนที่จะถึงกำหนดชำระในปี	(1,600,000)	(1,500,000)
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิจากส่วนที่จะถึงกำหนดชำระในปี	1,411,402	2,817,152

ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 บริษัทฯตกลงที่จะจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย เริ่มตั้งแต่ปีที่ 15 ถึงปีที่ 30 ของสัญญาหรือตั้งแต่ปี 2547 ถึงปี 2562 เป็นจำนวนเงินรวม 16,816 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯจ่ายค่าทดแทนสะสมดังกล่าวแล้วเป็นจำนวนเงินรวม 13,600 ล้านบาท (2559: 12,100 ล้านบาท)

## 27. รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา

บริษัทฯได้ทำสัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ในการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) ที่ติดตั้งในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินและภายในรถไฟฟ้าแก่บริษัทย่อย สัญญาดังกล่าวจะเริ่มนับจากวันที่บริษัทฯได้มีหนังสือแจ้งวันเริ่มต้นการโฆษณาผ่านระบบแก่บริษัทย่อย (วันที่ 1 มกราคม 2553) ต่อมา ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯได้ขยายระยะเวลาในสัญญาดังกล่าวจากสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นวันที่ 2 กรกฎาคม 2572

บริษัทฯได้รับค่าตอบแทนการให้สิทธิดังกล่าวจากบริษัทย่อย ณ วันที่ทำสัญญาเป็นจำนวนเงิน 35 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯแสดงเป็นรายการค้างหากในงบแสดงฐานะการเงินภายใต้รายการ “รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา” และตัดจำหน่ายตลอดอายุของสัญญา นอกจากนี้ บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมเป็นรายปีตามอัตราที่ระบุในสัญญานับตั้งแต่วันที่เริ่มต้นการโฆษณา



การเปลี่ยนแปลงของบัญชีรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	16,859
หัก: รับรู้เป็นรายได้ในระหว่างปี	(1,249)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	15,610
หัก: รับรู้เป็นรายได้ในระหว่างปี	(1,248)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	14,362
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	(1,248)
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	13,114

## 28. ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
<b>ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี</b>	471,044	237,842	461,245	230,181
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	67,236	59,308	65,036	57,428
ต้นทุนดอกเบี้ย	11,656	9,962	11,326	9,704
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
ขาดทุน (กำไร) จากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัย				
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ ด้านประชากรศาสตร์	18,230	46,248	15,730	46,248
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ ทางการเงิน	(146,877)	92,748	(145,472)	92,748
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	70,238	28,670	66,848	28,670
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(7,740)	(3,734)	(7,174)	(3,734)
<b>ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี</b>	483,787	471,044	467,539	461,245

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรับรู้อย่างต่อเนื่องในส่วนของการบริหารหรือขาดทุน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	<u>2560</u>	<u>2559</u>	<u>2560</u>	<u>2559</u>
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	20,879	14,326	20,879	14,326
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	30,890	21,047	30,890	21,047
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	1,300	939	205	163
ค่าใช้จ่ายในการขาย	644	488	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	23,034	22,511	22,243	21,896
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	-	3,975	-	3,717

บริษัทฯ และบริษัทย่อยคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้าเป็นจำนวนประมาณ 7 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 6 ล้านบาท) (2559: จำนวน 23 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 22 ล้านบาท))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยประมาณ 12.65 - 17.47 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 12.65 - 17.47 ปี (2559 : 14.45 - 17.69 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 14.45 - 17.69 ปี))

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	<u>2560</u>	<u>2559</u>	<u>2560</u>	<u>2559</u>
อัตราคิดลด	2.6, 2.9	2.4, 2.5, 3.4	2.6, 2.9	2.4, 2.5
อัตราการขึ้นเงินเดือน	5.5	7.0 - 7.5	5.5	7.5
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน (ขึ้นกับช่วงอายุ)	2.0 - 12.0	2.0 - 17.0	2.0 - 12.0	2.0 - 17.0

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(43)	50	(41)	48
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	48	(42)	46	(40)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(45)	32	(43)	31

(หน่วย: ล้านบาท)

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

## 29. ดำรงตามกฎหมาย

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

### 30. รายได้ค่าผ่านทาง

30.1 ตามสัญญาการก่อสร้างและบริหาร โครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กทพ. ตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่บริษัทฯ และบริษัทย่อยในสัดส่วนดังต่อไปนี้

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

30.2 ตามสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่ กทพ. ดังนี้

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

### 31. รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ซึ่งแยกตามแหล่งที่เกิดรายได้ในงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ประกอบด้วยรายได้บนระบบทางพิเศษจำนวน 50 ล้านบาท (2559: 48 ล้านบาท) และรายได้บนระบบรางเป็นจำนวน 353 ล้านบาท (2559: 311 ล้านบาท)

## 32. เงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

### 32.1 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

บริษัทฯ ตกลงแบ่งรายได้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เงินตอบแทนจากกำไรที่เกินอัตราที่กำหนดและส่วนแบ่งของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกู้เงินได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าที่ระบุในสัญญา

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

เงินตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่บริษัทฯ ต้องนำส่งให้แก่ รฟม. สรุปไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 32.2 ส่วนที่ 1

### 32.2 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

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

**ส่วนที่ 1:** เงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลจนถึงวันที่ 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 2560 บริษัทฯ บันทึกเงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารแบบรายปีสะสมเป็นจำนวนเงิน 3,745 ล้านบาท (2559: 2,585 ล้านบาท)



### จำนวนเงินเป็นร้อยละ

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

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 2560 บริษัทฯ บันทึกเงินตอบแทนจากรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์แบบรายปีสะสมเป็นจำนวนเงิน 355 ล้านบาท (2559: 305 ล้านบาท)

### จำนวนเงินเป็นร้อยละ

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

**ส่วนที่ 2 :** เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 และในระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2572 จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

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

### 33. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	3,544,655	3,422,513	2,959,316	2,872,421
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงานบริษัทและบริษัทย่อย	2,121,784	1,586,663	2,040,571	1,515,205
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงาน กทพ.	795,616	735,511	650,921	592,446
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	1,497,590	908,857	1,445,801	815,067
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	495,801	550,050	495,801	550,050
ค่าสาธารณูปโภค	612,080	512,964	592,394	482,544
ค่าตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทาน	384,806	503,539	384,806	503,539
ค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกและ ความปลอดภัยบนทางพิเศษและภายในสถานี	467,864	352,668	433,879	326,883
ค่าเบี้ยประกันภัย	114,112	105,793	109,283	99,254

### 34. ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
<b>ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:</b>				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	268,034	252,576	194,106	200,946
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	19,235	125	19,104	125
<b>ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:</b>				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่าง				
ชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	408,333	310,227	409,984	310,820
<b>ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน</b>	<b>695,602</b>	<b>562,928</b>	<b>623,194</b>	<b>511,891</b>

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับ				
- ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยง				
ในกระแสเงินสด	(6,869)	(3,722)	(6,869)	(3,722)
- กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลัก				
คณิตศาสตร์ประกันภัย	12,579	(33,533)	12,579	(33,533)
รวม	5,710	(37,255)	5,710	(37,255)

รายการกระทบยอดระหว่างกำไรทางบัญชีกับค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	3,837,953	3,175,793	3,598,666	3,074,805
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	767,591	635,159	719,733	614,961
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	19,235	125	19,104	125
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
รายได้ที่ได้รับยกเว้น	(110,291)	(99,509)	(110,291)	(99,509)
ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากเงินลงทุน	29,108	32,933	-	-
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	3,452	3,628	2,659	2,590
ค่าใช้จ่ายที่มีสิทธิหักได้เพิ่มขึ้น	(10,544)	(9,296)	(6,626)	(5,883)
อื่น ๆ	(2,949)	(112)	(1,385)	(393)
รวม	(91,224)	(72,356)	(115,643)	(103,195)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	695,602	562,928	623,194	511,891

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ถาวรที่ได้รับการตัดบัญชีและหนี้สินถาวรที่ได้รับการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
<b>สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี</b>				
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	380	325	-	-
ประมาณการโบนัส	9,938	6,658	8,858	5,597
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น	4,080	-	3,792	-
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	1,167	5,185	1,167	5,185
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	96,757	94,209	93,508	92,249
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	602,280	863,430	602,280	863,430
ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สิทธิในการใช้ประโยชน์				
บนงานก่อสร้างทางด่วน	(475,770)	(424,200)	(475,770)	(424,200)
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(143,815)	(204,125)	(143,815)	(204,125)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	(309,069)	(134,488)	(309,069)	(134,488)
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	(8,694)	(11,410)	(8,694)	(11,410)
ดอกเบี้ยค้างรับรอตัดบัญชี	-	2,582	-	2,582
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	10,591	3,722	10,591	3,722
<b>สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ</b>	<b>(212,155)</b>	<b>201,888</b>	<b>(217,152)</b>	<b>198,542</b>
<b>การแสดงรายการในงบการเงิน</b>				
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	4,997	201,888	-	198,542
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(217,152)	-	(217,152)	-
	<b>(212,155)</b>	<b>201,888</b>	<b>(217,152)</b>	<b>198,542</b>

### 35. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานแสดงการคำนวณได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2560	2559	2560	2559
กำไรสำหรับปี (พันบาท)	3,123,129	2,605,854	2,975,471	2,562,914
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)	15,285,000	15,285,000	15,285,000	15,285,000
กำไรต่อหุ้น (บาท/หุ้น)	0.20	0.17	0.20	0.17

### 36. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วย

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลรวม (ล้านบาท)	เงินปันผลต่อหุ้น (บาท)	วันที่จ่ายเงินปันผล
เงินปันผลสำหรับงวด ครึ่งปีหลังของปี 2559	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2560	917	0.06	4 พฤษภาคม 2560
เงินปันผลสำหรับงวด ครึ่งปีแรกของปี 2560	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2560	917	0.06	20 กันยายน 2560
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560		1,834	0.12	
เงินปันผลปี 2558	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559	1,070	0.07	29 เมษายน 2559
เงินปันผลสำหรับงวด ครึ่งปีแรกของปี 2559	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2559	764	0.05	27 กันยายน 2559
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559		1,834	0.12	

### 37. การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับการลงทุนในกิจการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม โดยมีกำหนดระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินสำหรับการเดินรถตลอดทั้งสายแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation)



### 38. ข้อมูลทางการเงินจำแนกส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่น่าเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานที่น่าเสนอต่อประธานบริหารของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งมีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานเพื่อใช้ตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน บริษัทฯ และบริษัทย่อยจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของผลิตภัณฑ์และบริการ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีส่วนงานที่รายงานทั้งสิ้น 4 ส่วนงาน ดังนี้

- 1) ส่วนงานธุรกิจทางพิเศษ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ
- 2) ส่วนงานธุรกิจระบบราง เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า
- 3) ส่วนงานพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการให้เช่าพื้นที่ร้านค้า การให้บริการโฆษณาและการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในและภายนอกสถานีรถไฟฟ้าและบนทางพิเศษ
- 4) ส่วนงานการดำเนินงานอื่นๆ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการว่าจ้างให้บริษัทฯ เป็นผู้บริหารโครงการทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย

ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดสอบทานผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยธุรกิจแยกจากกันเพื่อวัตถุประสงค์ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการจัดสรรทรัพยากรและการประเมินผลการปฏิบัติงาน บริษัทฯ ประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานโดยพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานและสินทรัพย์รวมซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานและสินทรัพย์รวมในงบการเงิน

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และกำไร และสินทรัพย์รวม/หนี้สินรวมของส่วนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 มีดังต่อไปนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)									
	ธุรกิจทางพิเศษ		ธุรกิจระบบราง		ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		การดำเนินงานอื่น ๆ		การดำเนินงาน	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559
รายได้จากภายนอก	9,957	9,301	4,521	3,230	676	573	-	-	15,154	13,104
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	-	-	327	282	144	120	471	402
รายได้ทั้งสิ้น	9,957	9,301	4,521	3,230	1,003	855	144	120	15,625	13,506
กำไรจากการดำเนินงานตามส่วนงาน	4,527	4,318	961	462	459	330	-	-	5,947	5,110
รายได้และค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้เป็นส่วน:										
ดอกเบี้ยรับ										
กำไรจากเงินลงทุน										175
รายได้อื่น										42
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม										23
ค่าใช้จ่ายในการขาย										30
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร										406
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน										(95)
ค่าใช้จ่ายทางภาษีเงินได้										(1,049)
ส่วนที่ขึ้นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย										(1,611)
กำไรสำหรับปี										(696)
										(19)
										3,123
										2,606
สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน	38,449	41,552	-	-	-	-	-	-	38,449	41,552
สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ										
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	-	-	25,105	16,117	849	931	-	-	25,954	17,048
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	-	-	667	627	-	-	-	-	667	627
สินทรัพย์ส่วนกลาง	-	-	-	-	-	-	43,533	25,512	(9,684)	(1,953)
รวมสินทรัพย์										98,919
										82,786

บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้เกณฑ์ในการกำหนดราคาระหว่างกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7

## ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้น รายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

## ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2560 และ 2559 บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

### 39. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพทิสโก้ร่วมทุน 2 ซึ่งจดทะเบียนแล้ว และได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 10 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหาร โดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน ทิสโก้ จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุน ในระหว่างปี 2560 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้รับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินรวมเป็นจำนวน 89 ล้านบาท (2559: 60 ล้านบาท) และบริษัทฯรับรู้ในงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปี 2560 เป็นจำนวน 87 ล้านบาท (2559: 59 ล้านบาท)

### 40. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

#### 40.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีรายจ่ายฝ่ายทุนที่เกี่ยวข้องกับรายการต่างๆดังนี้

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2560	2559
ก) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดเก็บค่าโดยสาร	29 ล้านบาท และ 3 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	18 ล้านบาท และ 3 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
ข) การซื้ออุปกรณ์	19 ล้านบาท	49 ล้านบาท
ค) งานปรับปรุงโครงสร้างระบบโยธา	-	65 ล้านบาท
ง) การจัดหา ติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์งานระบบ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	12,827 ล้านบาท	-
จ) งานออกแบบและก่อสร้างโครงการทางพิเศษ สายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เพิ่มเติม	217 ล้านบาท	-
ฉ) งานปรับปรุงห้อง Server อาคารบริหาร	75 ล้านบาท	-
ช) ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนอื่นๆ	3 ล้านบาท	-

#### 40.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการระยะยาว

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า สัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของโครงการระบบรถไฟฟ้ากับบริษัททั้งหมด 3 แห่ง

ตามสัญญาหลักซึ่งลงนามในเดือนธันวาคม 2544 เดือนพฤศจิกายน 2556 และเดือนพฤศจิกายน 2558 สัญญาเหล่านี้จะสิ้นสุดลงในระหว่างปี 2561 ถึงปี 2567

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าบริการตามสัญญาดังกล่าวซึ่งยังไม่รวมการปรับค่าจัดหาอุปกรณ์โครงการขึ้นตามดัชนีราคาผู้บริโภคดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม							
	2560				2559			
	ดอลลาร์				ดอลลาร์			
	บาท	ยูโร	สิงคโปร์	เยน	บาท	ยูโร	สิงคโปร์	เยน
จ่ายชำระ:								
ภายใน 1 ปี	994	2	1	379	807	2	1	379
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	4,711	12	5	1,518	4,968	12	5	1,518
มากกว่า 5 ปี	5,419	12	5	1,360	2,395	6	6	1,739

#### 40.3 ภาระผูกพันจากสัญญาบริการต่างๆ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีภาระผูกพันต้องจ่ายค่าบริการตามสัญญาบริการต่างๆ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2560	2559
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	360	290
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	55	196

#### 40.4 การผูกพันจากสัญญาเช่าดำเนินงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ทำสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงาน อุปกรณ์และยานพาหนะ อายุของสัญญามีระยะเวลาตั้งแต่ 2 ถึง 5 ปี

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้นภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2560	2559
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	19	21
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	21	31

#### 40.5 การค้ำประกัน

บริษัทฯ มีหลักประกันตามสัญญาและหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในนามของบริษัทฯ คงเหลืออยู่ดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2560	2559
ก) ค้ำประกันต่อ กทพ. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	6	500
ข) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	210	150
ค) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม โดยใช้วงเงินสินเชื่อของผู้ถือหุ้นรายใหญ่	-	200
ง) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	200	-
จ) ค้ำประกันต่อการไฟฟ้านครหลวงสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้า	67	67
ฉ) ค้ำประกันอื่น ๆ	15	12



## 40.6 ภาระผูกพันอื่น ๆ

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2560	2559
ก) ภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนที่ยังไม่ได้เรียกชำระ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	750	750
บริษัท ไชยบุรี พาวเวอร์ จำกัด	359	776
ข) ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซม และปรับปรุงทางด่วน (จ่ายชำระภายใน 1 ปี)	18	23

### 41. ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 11 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการไต่สวนการตามขั้นตอนระดับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง สาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาท มีดังนี้

#### 41.1 ข้อพิพาทที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 8 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 28,179.8 ล้านบาท

##### 41.1.1 วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยเป็นเงินจำนวน 3,831.4 ล้านบาท มีสาเหตุมาจากการนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการเริ่มต้นแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่บริษัทฯ ตามสัญญา

เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัทฯ เรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งต่อมา กทพ. ได้มีหนังสือปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

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

เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ. ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และให้บังคับตามคำร้องของบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 กทพ.ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ศาลปกครองสูงสุดกำหนดให้วันที่ 5 มกราคม 2560 เป็นวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริง

เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2560 ศาลปกครองสูงสุดนั่งพิจารณาคดีครั้งแรก

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างศาลปกครองสูงสุดกำหนดนัดวันฟังคำพิพากษา

#### 41.1.2 ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

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

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ.ชำระเงินตามที่บริษัทย่อยเรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่ง กทพ.ได้มีหนังสือถึงบริษัทย่อยปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 กทพ.ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2554 บริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้ศาลบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยมีทุนทรัพย์ที่เรียกร้อง 3,296.7 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษายกคำร้องของ กทพ.ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ.ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ศาลปกครองสูงสุดกำหนดให้วันที่ 25 เมษายน 2560 เป็นวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริง

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ศาลปกครองสูงสุดออกนั่งพิจารณาคดีครั้งแรก

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างศาลปกครองสูงสุดกำหนดนัดวันฟังคำพิพากษา

#### 41.1.3 การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2552 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ.ชดใช้เงินจากการที่ กทพ.ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติมรวมเป็นเงิน 209.1 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย)

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ.ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงานเป็นเงินรวม 382.5 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

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

ศาลปกครองกลางกำหนดให้วันที่ 23 กันยายน 2559 เป็นวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริง

เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2559 บริษัทฯยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

ศาลปกครองกลางมีคำสั่งรวมพิจารณาคดีเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2560 และมีคำสั่งยกเลิกวันสิ้นสุดการแสวงหาข้อเท็จจริงเดิม (23 กันยายน 2559) โดยให้คดีที่ กทพ.ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเป็นคดีหลัก

เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2560 กทพ.ได้ยื่นคำให้การในคดีบริษัทฯยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ (คดีรอง)

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

#### 41.1.4 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ.ชดเชยค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาคิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท

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

กทพ.ได้มีหนังสือปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2559 กทพ.ได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2559 บริษัทฯได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลาง

กทพ.ได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การของบริษัทฯต่อศาลปกครองกลางเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2560

เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 บริษัทฯได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

#### 41.1.5 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ.ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทฯได้ยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ กทพ. ได้ยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2560

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการจัดทำคำชี้ขาด

#### 41.1.6 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะกรรมการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 (ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช) ซึ่ง ไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงิน 9,091.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2561 บริษัทฯยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างติดตามความคืบหน้าการยื่นคำแถลงการณ์ปิดคดีของฝ่าย กทพ.

#### 41.1.7 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะกรรมการโดยเรียกร้องให้ กทพ.ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่ง ไม่สอดคล้องกับสัญญาพร้อมดอกเบี้ยคำนวณถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 รวมเป็นเงิน 4,062.8 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

#### 41.1.8 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2556 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะกรรมการโดยเรียกร้องให้ กทพ.ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่ง ไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 908.7 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

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

##### 41.2.1 ค่าใช้จ่ายทางเข้า-ออก และแก้ปัญหาข้อร้องเรียน

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2550 กทพ.ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทฯชดใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดทำทางเข้า-ออกของผู้ร้องเรียน และค่าจัดทำท่อรับน้ำฝนจากฟรี โพลีเมอร์รวมเป็นเงิน 0.4 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้ชี้ขาดว่า กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายดังกล่าว

เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2560 ศาลปกครองกลางออกนั่งพิจารณาคดีครั้งแรก

เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ เฉพาะส่วนที่คณะอนุญาโตตุลาการรับข้อพิพาทมูลกรณีที่ 2 กรณีจัดทำท่อรับน้ำฝนไว้พิจารณา เนื่องจาก กทพ. ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทหลังมูลกรณีที่พิพาทขาดอายุความ

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 บริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

##### 41.2.2 การก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 กทพ.ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้บริษัทฯชดเชยค่าเงินการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2 ตามเงื่อนไขของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด ข้อ 8.5 ก. ให้แล้วเสร็จและให้บริษัทฯชดเชยเงินจำนวน 1,587.7 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งตามสัญญาระบุว่าแม้ครบเงื่อนไขตามสัญญาให้เริ่มก่อสร้างแต่หาก กทพ. ผิดสัญญาจนเป็นเหตุให้บริษัทฯชดเชยได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างร้ายแรง บริษัทฯยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง ซึ่ง กทพ. ผิดสัญญาเรื่องทางแข่งขันและการปรับอัตราค่าผ่านทาง บริษัทฯจึงได้รับสิทธิยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง และ กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกเงินค่าปรับ

เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561 คณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดประเด็นพิพาทและข้อตกลงกระบวนการพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการ โดยกำหนดนัดสืบพยานฝ่ายกทพ.ในเดือนพฤศจิกายน 2561 กำหนดนัดสืบพยานฝ่ายบริษัทฯในเดือนธันวาคม 2561 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2562

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการสืบพยาน



#### 41.2.3 ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางขุน)

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2552 กทพ.ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้บริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางขุน) จำนวน 1.1 ล้านบาท ซึ่งบริษัทย่อยเห็นว่าค่าใช้จ่ายที่ กทพ.เรียกมานั้น ไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทย่อย ตามสัญญา

เมื่อวันที่ 3 และ 30 พฤศจิกายน 2560 กทพ.ได้นำพยานเข้าสืบ 1 ปาก และคณะอนุญาโตตุลาการได้กำหนดนัดสืบพยานฝ่าย กทพ.ในเดือนเมษายน ถึงเดือนพฤษภาคม 2561 กำหนดนัดสืบพยานฝ่ายบริษัทย่อยในเดือนมิถุนายน 2561

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการสืบพยาน

เนื่องจากข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณา ดังนั้นบริษัทและบริษัทย่อยจึงยังมิได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

#### 42. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม							
	ระดับ 1		ระดับ 2		ระดับ 3		รวม	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559
<b>สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>								
เงินลงทุนชั่วคราว								
หน่วยลงทุน	-	-	939	4,489	-	-	939	4,489
<b>หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>								
ตราสารอนุพันธ์								
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	53	19	-	-	53	19
<b>สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม</b>								
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	15,478	13,366	-	-	-	-	15,478	13,366
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	-	-	315	315	315	315

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ระดับ 1		ระดับ 2		ระดับ 3		รวม	
	2560	2559	2560	2559	2560	2559	2560	2559
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม								
เงินลงทุนชั่วคราว								
หน่วยลงทุน	-	-	928	4,480	-	-	928	4,480
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม								
ตราสารอนุพันธ์								
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	53	19	-	-	53	19
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม								
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	15,478	13,366	-	-	-	-	15,478	13,366
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	-	-	315	315	315	315

## 43. เครื่องมือทางการเงิน

### 43.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

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

#### ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องเนื่องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายและวิธีการในการควบคุมสินเชื่อที่เหมาะสม ดังนั้นบริษัทฯและบริษัทย่อยจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯและบริษัทย่อยอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้และลูกหนี้อื่นที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

## ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงิน เงินลงทุนชั่วคราว เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ยืมระยะสั้น หุ้นกู้ และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย		
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	2,263	364	2,627	0.38 - 1.60
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	1,449	-	1,449	0.98 - 2.72
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	426	426	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	14,160	-	14,160	หมายเหตุ 11
	-	-	-	17,872	790	18,662	
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	3,629	-	-	-	-	3,629	หมายเหตุ 22
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	2,108	2,108	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,000	3,986	-	23,624	-	29,610	หมายเหตุ 24
หุ้นกู้	-	11,115	17,056	-	-	28,171	หมายเหตุ 25
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,600	1,411	-	-	-	3,011	4.50
	7,229	16,512	17,056	23,624	2,108	66,529	

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินรวม						
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559						
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย			อัตราดอกเบี้ย
			ปรับขึ้นลง	ไม่มีอัตรา		
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาดตลาด	ดอกเบี้ย	รวม	ที่แท้จริง
						(ร้อยละต่อปี)
-	-	-	390	387	777	0.38 - 1.60
-	-	-	5,941	-	5,941	0.98 - 2.72
-	-	-	-	1,615	1,615	-
757	-	-	-	-	757	หมายเหตุ 7
757	-	-	6,331	2,002	9,090	
4,716	-	-	-	-	4,716	หมายเหตุ 22
-	-	-	-	898	898	-
2,000	6,066	-	10,953	-	19,019	หมายเหตุ 24
-	9,115	14,053	-	-	23,168	หมายเหตุ 25
1,500	2,817	-	-	-	4,317	4.50
8,216	17,998	14,053	10,953	898	52,118	

(หน่วย: ล้านบาท)

งบการเงินเฉพาะกิจการ						
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560						
อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย			
ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง
			ตามราคาตลาด			(ร้อยละต่อปี)
-	-	-	2,209	318	2,527	0.48 - 1.59
-	-	-	1,438	-	1,438	0.77 - 2.27
-	-	-	-	419	419	-
-	-	-	4,155	831	4,986	หมายเหตุ 7
-	-	-	14,160	-	14,160	หมายเหตุ 11
-	-	-	21,962	1,568	23,530	
3,629	-	-	-	-	3,629	หมายเหตุ 22
-	-	-	-	2,037	2,037	-
2,000	3,986	-	23,124	-	29,110	หมายเหตุ 24
-	11,115	17,056	-	-	28,171	หมายเหตุ 25
1,600	1,411	-	-	-	3,011	4.50
7,229	16,512	17,056	23,124	2,037	65,958	

## งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลง ตามราคตลาด	ไม่มีอัตรา ดอกเบี้ย		
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	353	377	730	0.38 - 1.60
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	5,932	-	5,932	0.98 - 2.72
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	1,619	1,619	-
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	757	-	-	-	-	757	หมายเหตุ 7
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ย ค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	5,231	1,054	6,285	หมายเหตุ 7
	757	-	-	11,516	3,050	15,323	
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	4,716	-	-	-	-	4,716	หมายเหตุ 22
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	819	819	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,000	6,066	-	10,953	-	19,019	หมายเหตุ 24
หุ้นกู้	-	9,115	14,053	-	-	23,168	หมายเหตุ 25
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ ก่อสร้างทางด่วน	1,500	2,817	-	-	-	4,317	4.50
	8,216	17,998	14,053	10,953	819	52,039	

บริษัทฯ ได้ตกลงทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยกับธนาคารพาณิชย์ในประเทศแห่งหนึ่งเพื่อเป็นเครื่องมือบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยซึ่งตกลงที่จะเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้วงเงิน 6,000 ล้านบาท จากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงกับ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่และมีระยะสิ้นสุดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในเดือนพฤษภาคม 2564

### ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเจ้าหนี้ค่าโครงการเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของหนี้สินทางการเงินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศจำนวนเงินประมาณ 97 ล้านบาท 0.3 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ และ 0.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (2559: 68 ล้านบาท 0.4 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ และ 0.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งไม่ได้มีการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (หนี้สินส่วนใหญ่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)



#### 43.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของบริษัทฯและบริษัทย่อยจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯมีหนี้สินทางการเงินประเภทระยะยาวที่มูลค่าตามบัญชีแตกต่างจากมูลค่ายุติธรรม คือ หนี้กู้ยืม ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 28,171 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 28,297 ล้านบาท (2559: มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 23,168 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 22,425 ล้านบาท)

มูลค่ายุติธรรมของหนี้กู้ยืมคำนวณโดยใช้อัตราผลตอบแทนที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

#### 44. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์หลักของบริษัทฯในการบริหารจัดการทุน คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมเพื่อการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

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

#### 45. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

##### 45.1 การขายเงินลงทุนระยะยาวอื่น

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2561 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯมีมติให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติการจำหน่ายหุ้นสามัญของบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ทั้งหมดที่บริษัทฯถืออยู่ให้กับบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) การจำหน่ายเงินลงทุนดังกล่าวขึ้นอยู่กับการอนุมัติของที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

##### 45.2 การจ่ายเงินปันผล

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2561 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯมีมติให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2560 ในอัตราหุ้นละ 0.13 บาท ซึ่งบริษัทฯได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลไปแล้วในอัตราหุ้นละ 0.06 บาท เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2560 และจะจ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายอีกในอัตราหุ้นละ 0.07 บาท ภายในเดือนพฤษภาคม 2561 การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับการอนุมัติของที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

46. การจัดประเภทรายการในงบการเงิน

บริษัทฯ ได้จัดประเภทรายการบัญชีบางรายการในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ ณ วันที่ 1 มกราคม 2559 และงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีในงวดปัจจุบัน ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อกำไรหรือส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่ได้รายงานไว้ การจัดประเภทรายการใหม่มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559		ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	
	ตามที่ยังประเภทใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้	ตามที่ยังประเภทใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้
งบแสดงฐานะการเงิน				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	898,075	819,414	2,627,335	2,579,554
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	119,445	198,106	66,367	114,148

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559		ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	
	ตามที่ยังประเภทใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้	ตามที่ยังประเภทใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้
งบแสดงฐานะการเงิน				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	818,519	749,456	2,580,488	2,538,959
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	108,205	177,268	57,940	99,469

(หน่วย: พันบาท)

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ตามที่ยังประเภทใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้	ตามที่ยังประเภทใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้
งบกำไรขาดทุน				
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,511,965	1,345,933	1,256,523	1,096,699
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	2,371,421	1,959,861	2,371,421	1,959,861
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	440,076	851,636	412,380	823,939
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	892,094	1,038,037	833,218	975,453
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	1,426,028	1,446,117	1,416,993	1,434,582

47. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2561





BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

[www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th)

สำนักงานใหญ่

587 ถนนสุขุมวิทวิภาวดี แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

สำนักงานสาขา 1

238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ 66 (0) 2641 4611 โทรสาร 66 (0) 2641 4610

สำนักงานสาขา 2

189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์ 66 (0) 2354 2000 โทรสาร 66 (0) 2354 2020



สแกนเพื่ออ่านรายงานประจำปี 2560

หนังสือเล่มนี้ร่วมรักษ์สิ่งแวดล้อม เพราะผลิตโดยใช้กระดาษ

