BEM

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

รายงานประจำปี 2561

ขยายความสุข... สู่ชีวิตเมืองที่ยั่งยืน

Extend Happiness to Sustainable Society



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สแกนเพื่ออ่านรายงานประจำปี 2561

ขยายความสุข... สู่ชีวิตเมืองที่ยั่งยืน

Extend Happiness to Sustainable Society



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ “BEM”
มุ่งมั่นเป็นผู้นำการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศ
และในภูมิภาคอาเซียน ด้วยการบริหารงานภายใต้หลักธรรมาภิบาล
และความรับผิดชอบต่อสังคม โดยธุรกิจของ “BEM” ประกอบด้วยการให้บริการทางพิเศษ
และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์
ซึ่งเป็นการขยายธุรกิจผ่านโครงสร้างพื้นฐานในโครงข่ายการให้บริการในอนาคต

ตลอดระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ “BEM” ได้ส่งมอบบริการที่ดีและมีประสิทธิภาพ
เพื่อให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และผู้โดยสารรถไฟฟ้าได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของการเดินทาง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจร
เพื่อร่วมสร้างสังคมที่น่าอยู่เต็มไปด้วยรอยยิ้มแห่งความสุขตลอดไป



สารบัญ

3 ข้อมูลสรุปทางการเงิน

6 สารจากประธานกรรมการบริษัท

7 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

8 รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

9 รายงานคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

10 คณะกรรมการบริษัท

16 คณะผู้บริหาร

17 โครงสร้างการจัดการของบริษัท

18 รางวัลแห่งความภูมิใจ

20 BEM ตอบแทนสังคม เปิดฟรีทางเชื่อมทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ)

22 แผนที่ระบบทางพิเศษ

26 การบริการบนทางพิเศษ

28 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

30 การส่งเสริมด้านความปลอดภัยรถไฟฟ้า MRT

31 โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

32 การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT

35 การส่งเสริมและรณรงค์ให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT ปี 2561

36 กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

45 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

53 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

82 ปัจจัยความเสี่ยง

88 ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

93 ข้อพิพาททางกฎหมาย

98 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

101 ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

107 โครงสร้างการจัดการ

120 การกำกับดูแลกิจการ

160 ความรับผิดชอบต่อสังคม

175 การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

176 รายการระหว่างกัน

182 ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

190 รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

191 การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

197 รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท

209 รายงานและงบการเงินรวม

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

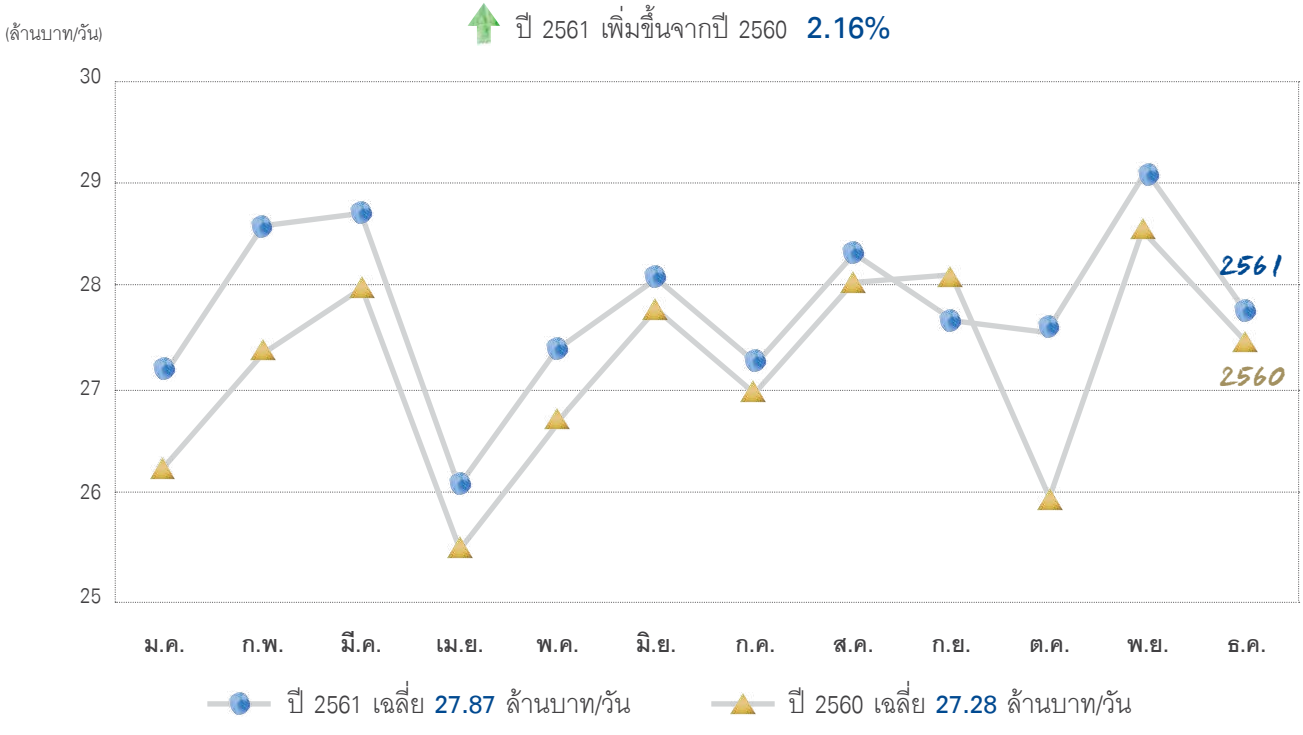
ฐานะการเงิน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม)	2561	2560
สินทรัพย์รวม	103,831	98,919
หนี้สินรวม	68,219	67,740
ส่วนของผู้ถือหุ้น	35,612	31,179

ผลการดำเนินงาน (สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม)	2561	2560
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	10,174	9,957
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,736	4,521
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	705	675
รายได้รวม	19,087	15,393
กำไรขั้นต้น	5,840	5,947
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	5,317	3,123

อัตราส่วนทางการเงิน	2561	2560
อัตรากำไรสุทธิ (%)	20.35	20.45
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	9.90	10.31
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	3.76	3.75
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.59	1.75
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.34	1.37
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	2.32	2.03

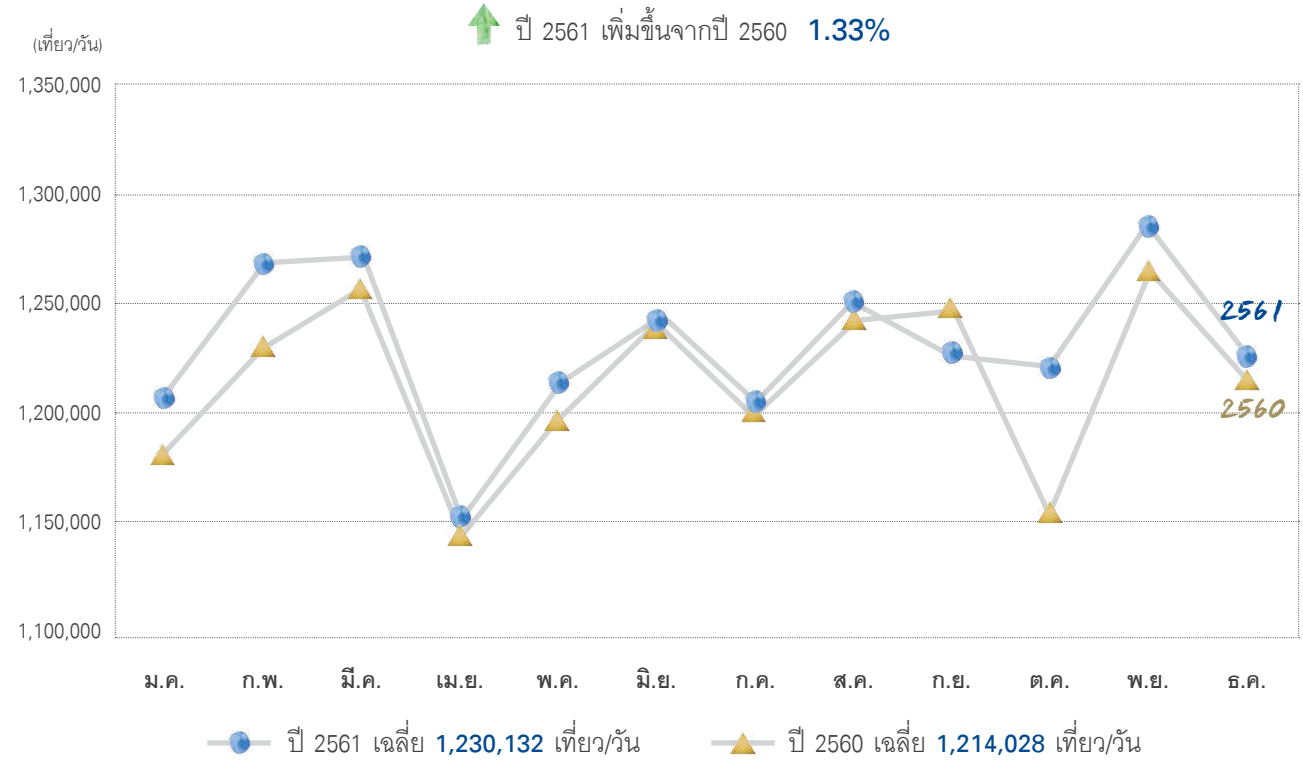
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน :

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



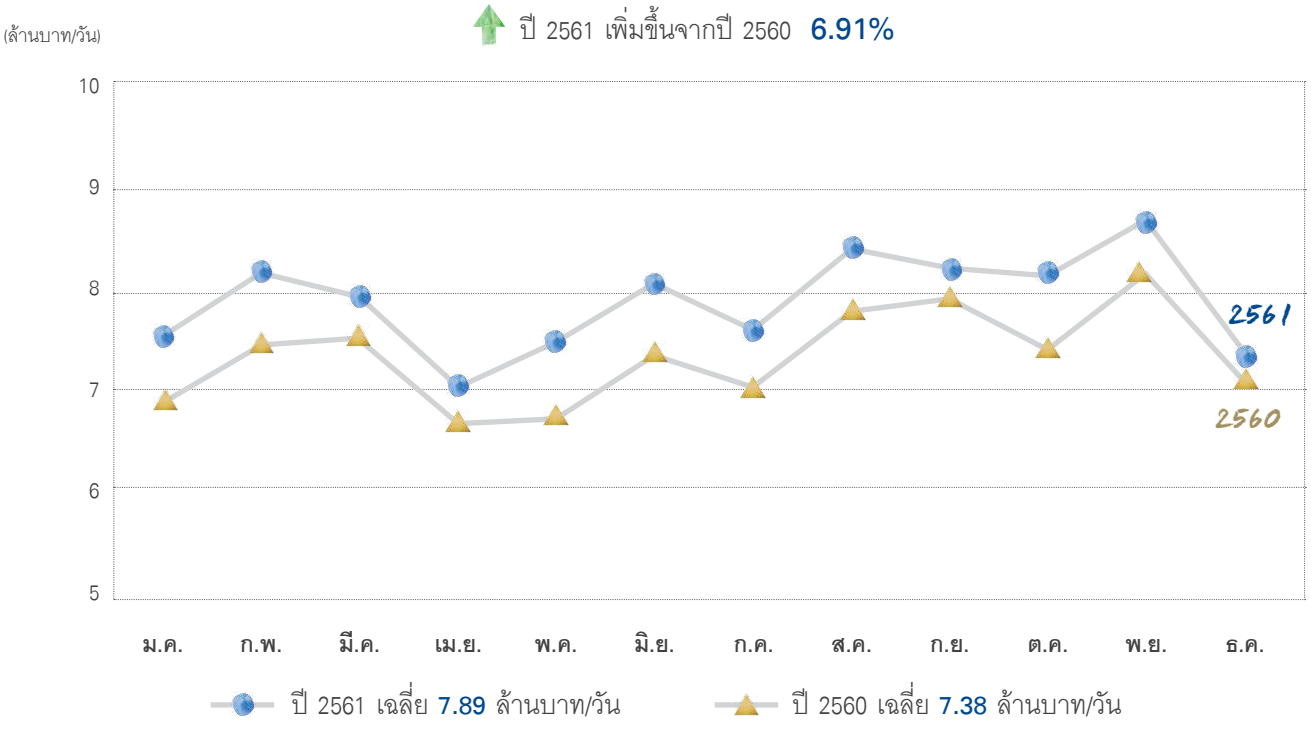
ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน :

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



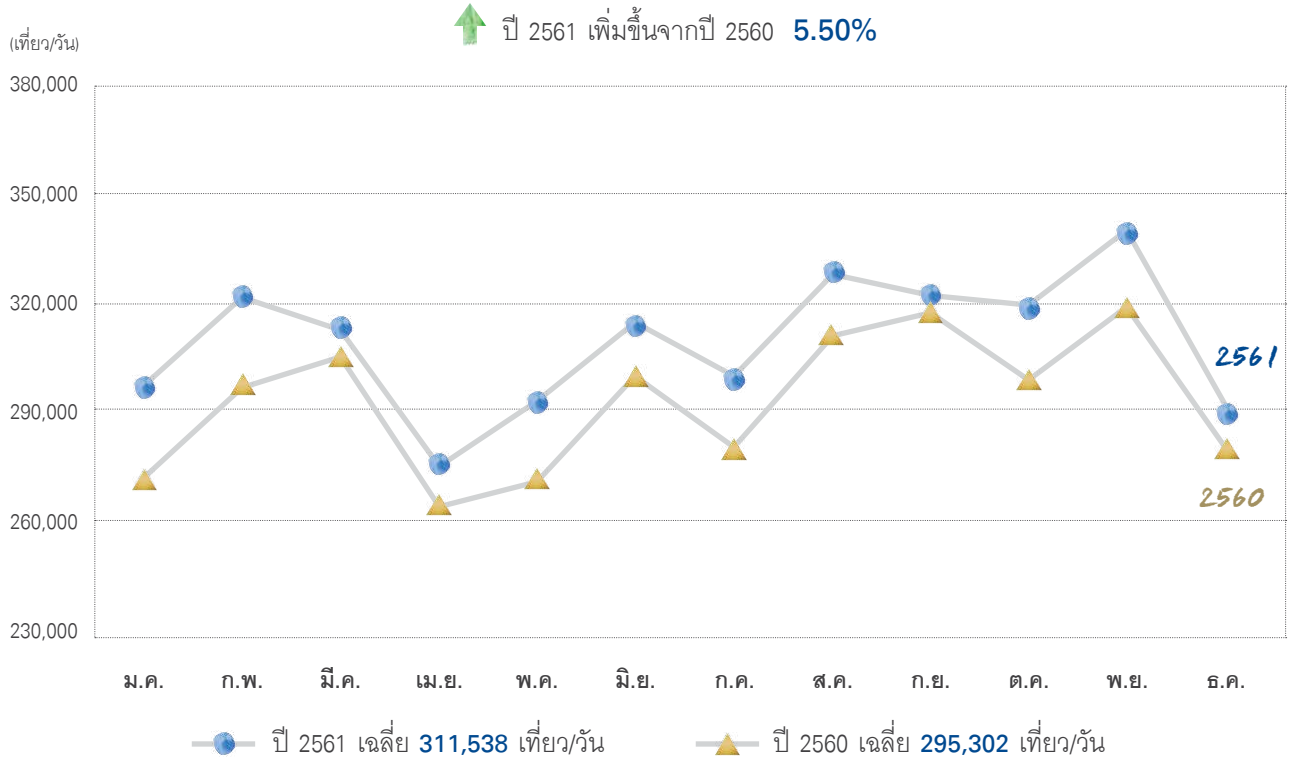
รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน :

รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



จำนวนผู้โดยสารโดยสารเฉลี่ยต่อวัน :

รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



สารจากประธานกรรมการบริษัท



ตลอดระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ได้ส่งมอบบริการที่ดีและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้โดยสารรถไฟฟ้าได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ช่วยบรรเทาปัญหาจราจร และยกระดับคุณภาพชีวิตของการเดินทาง รวมทั้งการบริหารงานตามแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ส่งผลให้ BEM ได้รับการคัดเลือกให้อยู่ในกลุ่มหุ้นยั่งยืน ปี 2561 (Thailand Sustainability Investment 2018 (THSI)) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 และเป็นหลักทรัพย์ที่อยู่ในดัชนีความยั่งยืน ปี 2561 (SETTHSI Index) จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย นอกจากนี้ BEM ยังได้รับรางวัล DRIVE AWARD 2018 สาขา Finance จากผลการดำเนินงานด้านการเงินที่ดี ควบคู่กับการบริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาล โดยพิจารณาจากโครงการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมีนวัตกรรมที่พร้อมขับเคลื่อนองค์กรสู่เศรษฐกิจในระดับมหภาค

สำหรับในปี 2561 BEM ได้ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เปิดให้บริการทางเชื่อมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับทางพิเศษศรีรัช มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษจากฝั่งตะวันตกไปทางทิศเหนือ ซึ่งทางเชื่อมฯ ดังกล่าวเป็นโครงการที่ BEM ก่อสร้างเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางและตอบแทนสังคมโดยไม่เก็บค่าผ่านทาง

นอกจากนี้ BEM ได้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย เป็นการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (สายฉลองรัชธรรม) ให้ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน โดยมีกำหนดเปิดให้บริการเดินรถแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ภายในเดือนกันยายน 2562 และสถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายในเดือนมีนาคม 2563 ซึ่งเมื่อเปิดให้บริการแล้วจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรและเพิ่มความสุขในการเดินทางให้กับประชาชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ผลประกอบการของ BEM และบริษัทย่อย สำหรับปี 2561 มีผลกำไรสุทธิ 5,317 ล้านบาท โดยคณะกรรมการบริษัทได้มีมติให้นำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับงวดครึ่งปีหลังของปี 2561 ในอัตราหุ้นละ 0.09 บาท ซึ่งในระหว่างปี คณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับงวดครึ่งปีแรกแก่ผู้ถือหุ้นแล้วในอัตราหุ้นละ 0.06 บาท รวมการจ่ายเงินปันผลในปี 2561 คิดเป็นอัตราหุ้นละ 0.15 บาท

ขอขอบคุณผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐที่มอบโอกาสให้ BEM ได้บริหารและจัดการโครงการระบบคมนาคมขนส่ง ผู้ถือหุ้น คู่ค้า และสถาบันการเงินที่สนับสนุนการดำเนินงานอย่างดีเสมอมา ผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้โดยสารรถไฟฟ้าที่ไว้วางใจให้บริษัทได้อยู่เคียงข้างส่งมอบบริการที่ดี รวมถึงพนักงานทุกคนที่มุ่งมั่นในการปฏิบัติงาน ช่วยกันพัฒนาและสร้างความยั่งยืนให้กับ BEM อย่างต่อเนื่อง และขอให้เชื่อมั่นว่า BEM จะยึดหลักคุณธรรม ความซื่อสัตย์ และความโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจ ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอย่างรอบด้าน เพื่อให้ธุรกิจมีการเติบโตทางเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลเพื่อความยั่งยืน

(ดร.วีรพงษ์ รามางกูร)
ประธานกรรมการบริษัท

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ



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

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยในปี 2561 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 6 ครั้ง ได้มีการหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายใน และประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการจำนวน 1 ครั้ง เพื่อหารือในสาระสำคัญของแผนการสอบบัญชี ความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และแสดงความคิดเห็นของผู้สอบบัญชี

สรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2561 ของบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี การปรับปรุงรายการบัญชีที่สำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน โดยได้รับคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชี ฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายในจนเป็นที่พอใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย มาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ ทันเวลา และเป็นประโยชน์กับผู้ใช้งบการเงิน จึงให้ความเห็นชอบงบการเงินดังกล่าวที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานและตรวจสอบแล้วซึ่งเป็นการรายงานความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข

2. การสอบทานระบบการควบคุมภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานผลการประเมินการควบคุมภายในทั้งระบบปฏิบัติงานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยใช้แบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในตามกรอบแนวทางปฏิบัติของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานในทุกหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีความเพียงพอสามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่นได้ โดยมีสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่สอบทาน ประเมินความเพียงพอของการควบคุมภายในอย่างอิสระ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยได้พิจารณาในเรื่องการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลทรัพย์สิน การป้องกันและลดความเสี่ยง และความเชื่อถือได้ของรายงานทางการเงิน

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ และมีหน้าที่รายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี และสอบทานการปฏิบัติงานตามแผนงานที่อนุมัติไว้ พิจารณาประเด็นจากการตรวจสอบและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการตรวจสอบภายใน รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะอย่างสม่ำเสมอตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

4. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการปฏิบัติงานของบริษัทให้ดำเนินธุรกิจภายใต้หลักบรรษัทภิบาล เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ รวมถึงภาระผูกพันที่อาจจะเกิดขึ้นจากสัญญาที่กระทำกับบุคคลภายนอก ซึ่งพบว่าบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันเวลา

5. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลของรายการดังกล่าว คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการตกลงเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผลการสอบทานพบว่าบริษัทได้ดำเนินการด้วยความโปร่งใส สมเหตุสมผล และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทและผู้ถือหุ้นโดยรวม รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องตามเวลาที่กำหนด

6. การพิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีประจำปี คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่พิจารณาคัดเลือกเสนอแต่งตั้ง เลือกกลับเข้ามาใหม่ หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีและพิจารณาค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความอิสระของผู้สอบบัญชี ความรู้ความสามารถประสบการณ์ ผลงานการตรวจสอบที่ผ่านมา ความเหมาะสมของค่าสอบบัญชี ซึ่งมีความเห็นว่าผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีความเป็นอิสระ มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และค่าสอบบัญชีมีความเหมาะสม จึงมีมติเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีประจำปี 2562 โดยกำหนดค่าตอบแทนไม่เกิน ปีละ 4,020,000 บาท

โดยสรุป คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ความสามารถที่หลากหลายเพื่อตอบสนองการดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังรอบคอบ เป็นอิสระ และสอดคล้องตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียม และมีความเห็นว่าบริษัทมีการรายงานข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานอย่างถูกต้อง สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิผล มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างครบถ้วน

(นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน



ตามที่คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีพลเอกเชษฐา ฐานะจาโร เป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร และนายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ เป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม

ในปี 2561 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีการประชุมจำนวน 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ โดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

1. **พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทตามหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหาของบริษัท โดย**
   1) เสนอแต่งตั้งบุคคลเพื่อเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

      คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติและบทบาทการปฏิบัติหน้าที่ในปีที่ผ่านมาของกรรมการที่ออกตามวาระ และเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 เพื่อแต่งตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง

   2) เสนอแต่งตั้งบุคคลเพื่อเป็นกรรมการแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง

      คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติบุคคลเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลงจำนวน 2 ท่าน โดยได้เสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งบุคคลผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และมีคุณสมบัติสอดคล้องกับคุณสมบัติกรรมการบริษัทจดทะเบียน

2. **พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ**

   คณะกรรมการได้พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ ซึ่งเห็นว่าหลักเกณฑ์ของบริษัทยังมีความเหมาะสม

3. **พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ**

   คณะกรรมการได้พิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2561 โดยได้พิจารณาหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการ แต่ละคนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันที่สามารถจูงใจและรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัท องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ โดยนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ

โดยสรุปคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ความสามารถ ความระมัดระวัง และความเป็นอิสระ อย่างเพียงพอในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์โดยรวมของบริษัท

พลเอก

(เชษฐา ฐานะจาโร)

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายงานคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง



คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการบริหารความเสี่ยง จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดยมี พลเอกสำเภา ชูศรี เป็นประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง นางวัลลภา อัสสกุล นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตนะพร เป็นกรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการติดตาม ตรวจสอบ และทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท โดยในปี 2561 มีการประชุมร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูงจำนวน 4 ครั้ง เพื่อพิจารณาทบทวนนโยบาย และติดตามความก้าวหน้าในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และตามแผนบริหารความเสี่ยงของบริษัท โดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ได้ดังนี้

1. **การกำกับดูแลให้บริษัทปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี**
   คณะกรรมการได้ติดตามและทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาทบทวนและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับสิทธิผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความรับผิดชอบของคณะกรรมการให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยในปี 2561 ผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทอยู่ในระดับดีมาก ผลการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม และบริษัทได้รับการประกาศรายชื่อให้เป็นหนึ่งใน 79 บริษัทจดทะเบียนที่อยู่ในกลุ่มหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment)

2. **การบริหารความเสี่ยง**
   คณะกรรมการได้ร่วมกับผู้บริหารระดับสูงพิจารณาการปฏิบัติตามแผนการบริหารความเสี่ยงประจำปี ทบทวนและติดตามการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม เพื่อทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เหมาะสม ทันเวลากับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง และสอดคล้องกับแผนงานของบริษัท

โดยสรุป คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงมีความมั่นใจว่าบริษัทมีการปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการและแนวทางปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยงมีความต่อเนื่องและดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินไว้อย่างรอบด้านเป็นการล่วงหน้า เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและดำรงอยู่ได้อย่างยั่งยืน

พลเอก
(สำเภา ชูศรี)
ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัท



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 ตรีวิศวเวทย์

- รองประธานกรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการบริหาร
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตร์โยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน
- 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



นายวิทูร เตชะทัศนสุนทร

- 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
- หลักสูตรนายทหารราบชั้นต้น และการรบแบบจู่โจม โรงเรียนทหารราบ กองทัพบก สหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรหลักประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) 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 ตันละมัย

- 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 ชยุตสาหกิจ

- กรรมการบริษัท
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ 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.ประสบชัย 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



นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล

- 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
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CGI) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certicate Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร TLCA Executive Development Program (EDP) สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Executive Development Program (EDP) มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง (FPRI)



นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต

- กรรมการบริษัท

การศึกษา

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



นายยุทธนา หยิมการุณ

- กรรมการบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ประกาศนียบัตรโรงเรียนศุลการักษ์ กรมศุลกากร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.)
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการ สำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน



นางณฐมณ บุนนาค

- กรรมการบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- ปริญญาโท สาขาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์เกษตร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



นายวิชาญ เอกรินทรากุล

- กรรมการบริษัท

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมจราจรและขนส่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้จัดการ
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

การศึกษา

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



นางพเยาว์ มริตตนะพร

- 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



ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์
กรรมการผู้จัดการ



นางพเยาว์ มริตตนะพร
กรรมการผู้จัดการ



นายสงวน คุณาธินันท์
รองกรรมการผู้จัดการ
วิศวกรรมทางพิเศษ



นางสุดฤทัย พรหมมาตร
รองกรรมการผู้จัดการ
ปฏิบัติการทางพิเศษ



นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร
รองกรรมการผู้จัดการ
การเงิน



นายวิทูรย์ หทัยรัตนา
รองกรรมการผู้จัดการ
ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง



นายอัลวิน จี
รองกรรมการผู้จัดการ
สนับสนุนปฏิบัติการ



ดร.วิเทศ เตชางาม
รองกรรมการผู้จัดการ
เทคโนโลยี
และธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

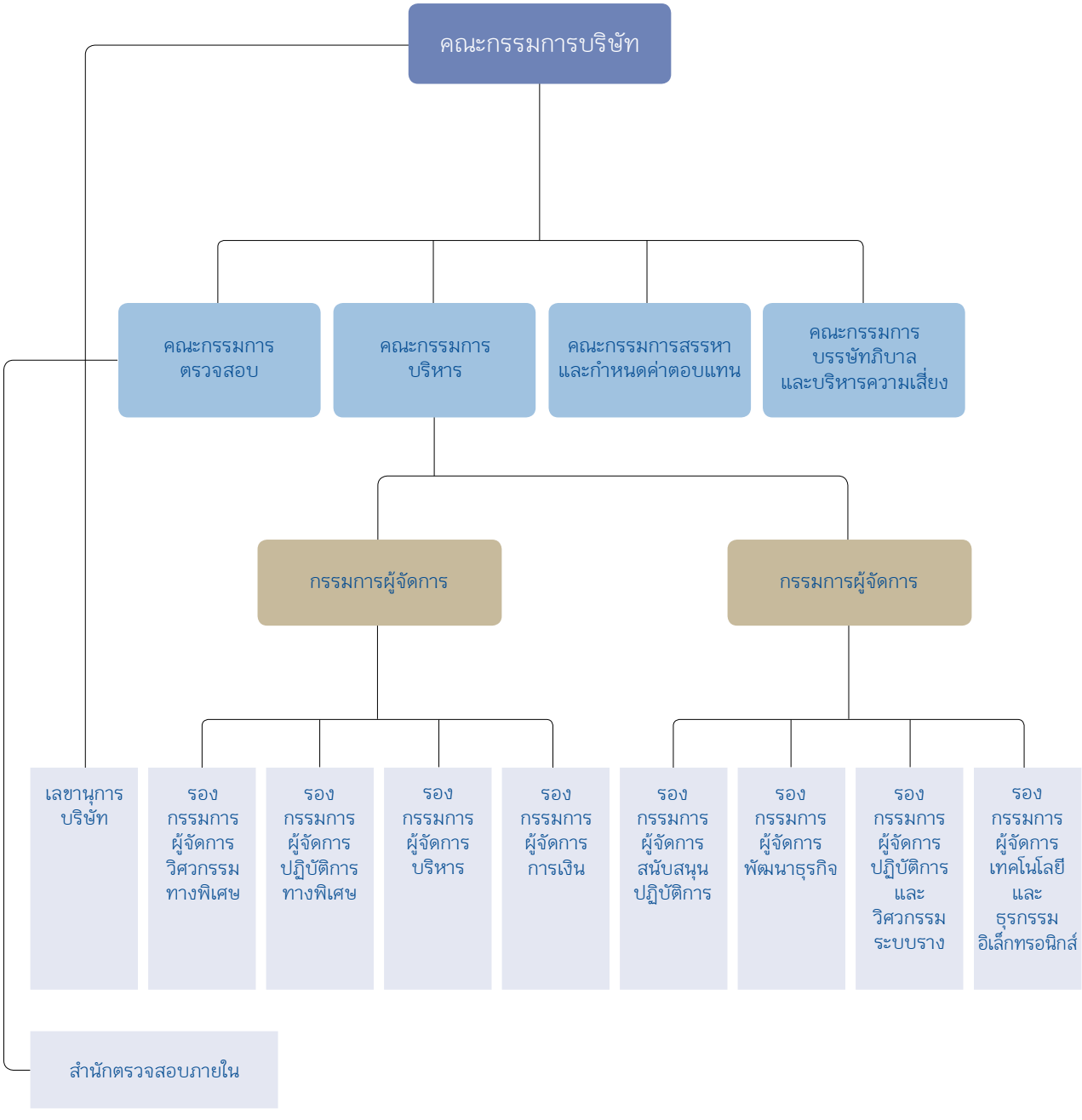


นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์
รองกรรมการผู้จัดการ
พัฒนาธุรกิจ



นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์
รองกรรมการผู้จัดการ
บริหาร และเลขานุการบริษัท

โครงสร้างการจัดการของบริษัท







BEM ได้รับรางวัล DRIVE AWARD ประจำปี 2561

BEM ได้รับรางวัล DRIVE AWARD ประจำปี 2561 สาขา Finance จากผลการดำเนินงานด้านการเงินที่ดีควบคู่กับการบริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาล โดยพิจารณาจากโครงการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตลอดจนมีนวัตกรรมที่พร้อมขับเคลื่อนองค์กรสู่เศรษฐกิจ ในระดับมหภาค

“DRIVE AWARD 2018” เป็นรางวัลที่สมาคมนิสิตเก่าเอ็มบีเอ ร่วมกับหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิตและคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มอบให้กับ 7 สุดยอดกลุ่มธุรกิจจาก 32 รายชื่อชั้นนำของประเทศ ที่มีผลงานอันโดดเด่นในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ ถือเป็นหนึ่งรางวัลการันตีที่สะท้อนถึงความมุ่งมั่น ใส่ใจ ด้านการบริหารงานและธรรมาภิบาลดีเด่นของบริษัท





“ BEM ได้รับคัดเลือกและประกาศอยู่ในรายชื่อ THSI ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ”

BEM ได้รับการประกาศรายชื่ออยู่ในกลุ่มหุ้นยั่งยืนปี 2561 (Thailand Sustainability Investment 2018 (THSI)) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 รวมทั้งยังได้รับคัดเลือกให้อยู่ในดัชนีความยั่งยืนปี 2561 (SETTHSI Index) จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในฐานะบริษัทจดทะเบียนที่มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจตามแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล

BEM ตอบแทนสังคม เปิดฟรีทางเชื่อม ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ)



BEM ร่วมกับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ กทพ. เปิดให้บริการทางเชื่อม ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับทางพิเศษศรีรัช (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) เพื่อขยายโครงข่ายทางพิเศษจากฝั่งตะวันตกไปทางทิศเหนือของกรุงเทพฯ เพื่อตอบแทนสังคม และเพิ่มความสะดวก ให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ในการเดินทางไปแจ้งวัฒนะ ต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา มุ่งหน้าไปบางปะอิน จ.อยุธยา ซึ่งทางเชื่อมนี้ไม่เก็บค่าผ่านทาง





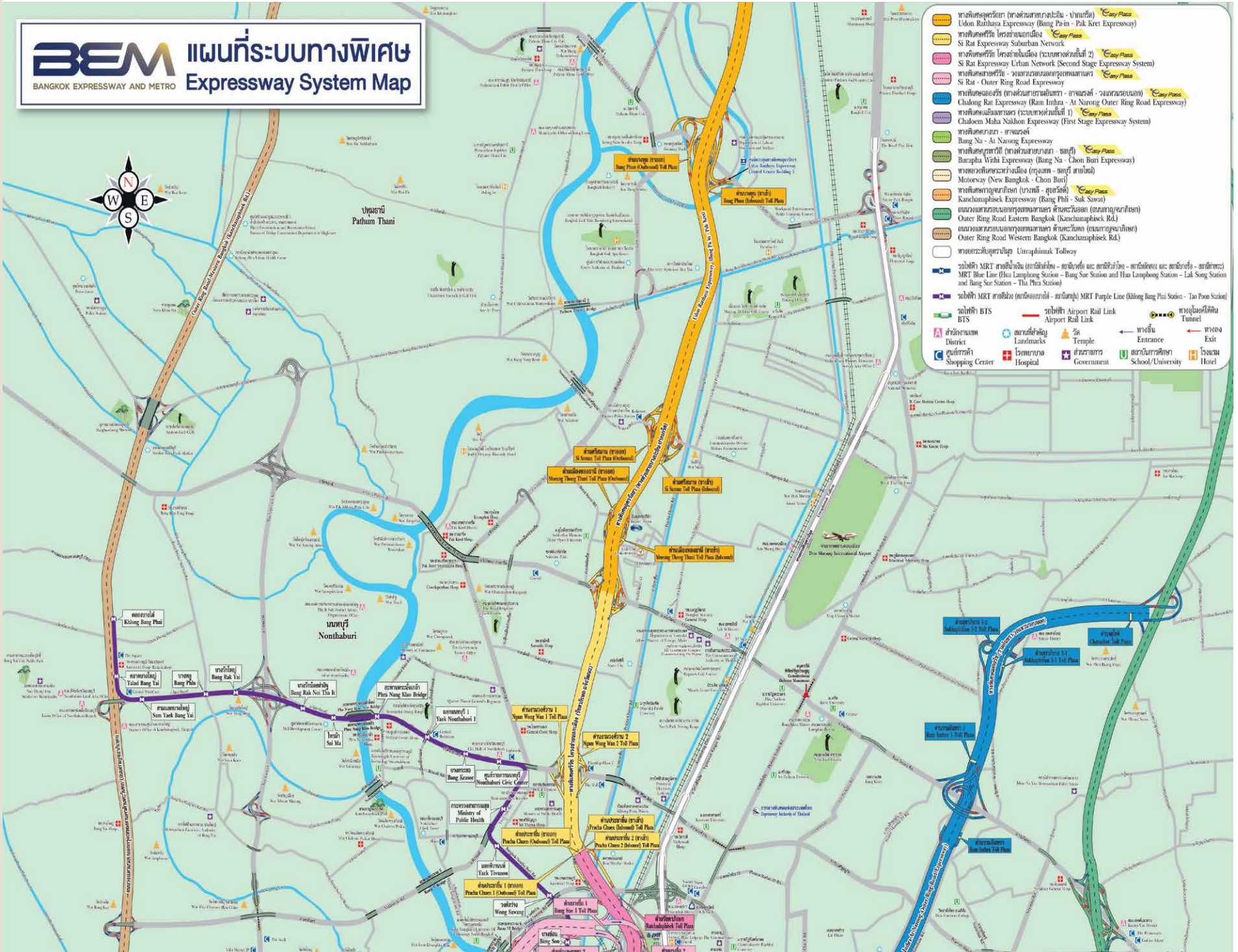
การตรวจเยี่ยมความพร้อม

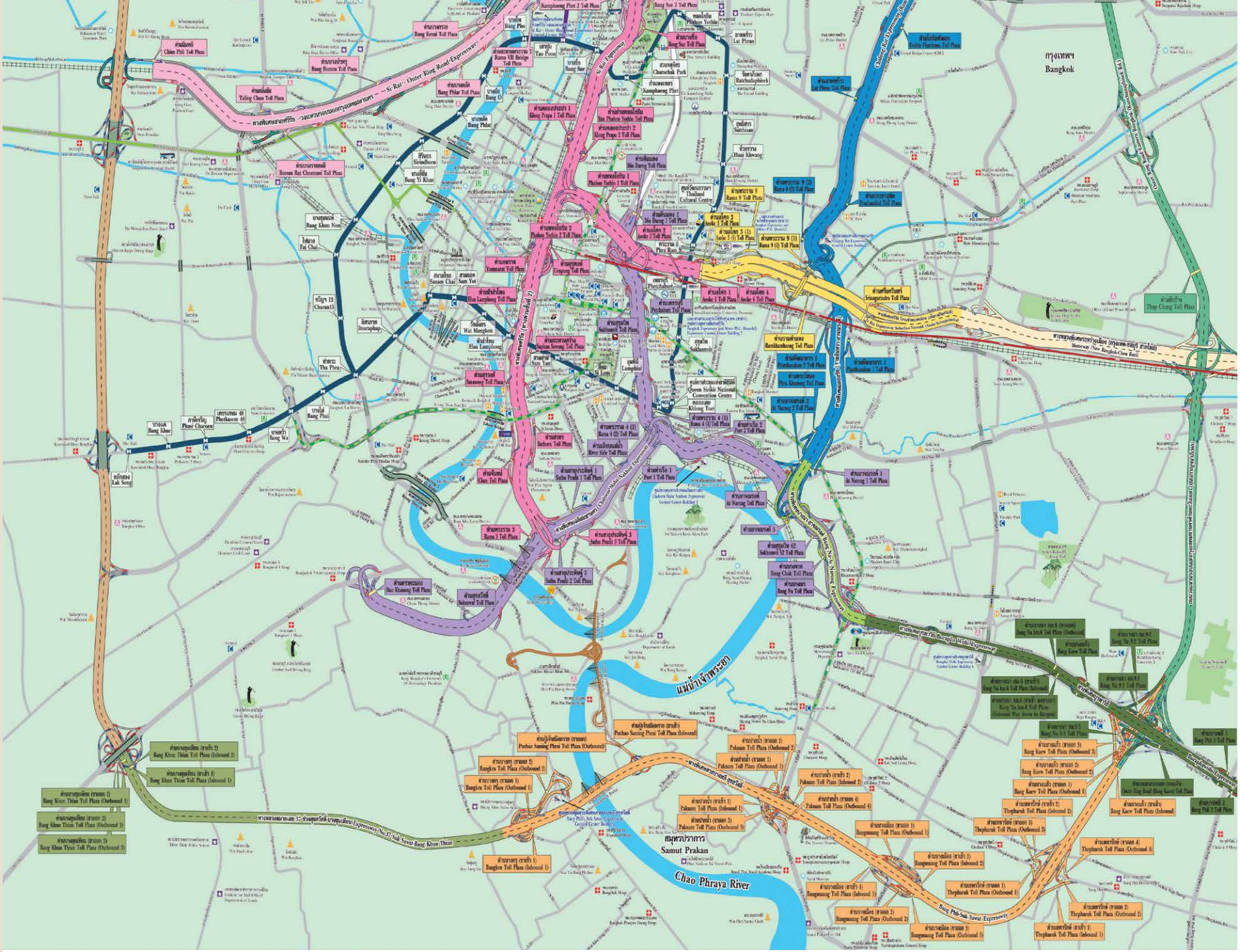
คุณไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ตรวจเยี่ยมความพร้อมของโครงการก่อสร้างทางเชื่อมทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ กับทางพิเศษศรีรัช (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) ก่อนเปิดให้บริการ โดยมี คุณสุรงค์ บูลกุล ประธานกรรมการ กทพ. ดร.สุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์ ผู้ว่าการ กทพ. และคุณพเยาว์ มริตตนะพร กรรมการผู้จัดการ BEM และผู้บริหารของทั้ง 2 หน่วยงาน ร่วมให้การต้อนรับ เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561



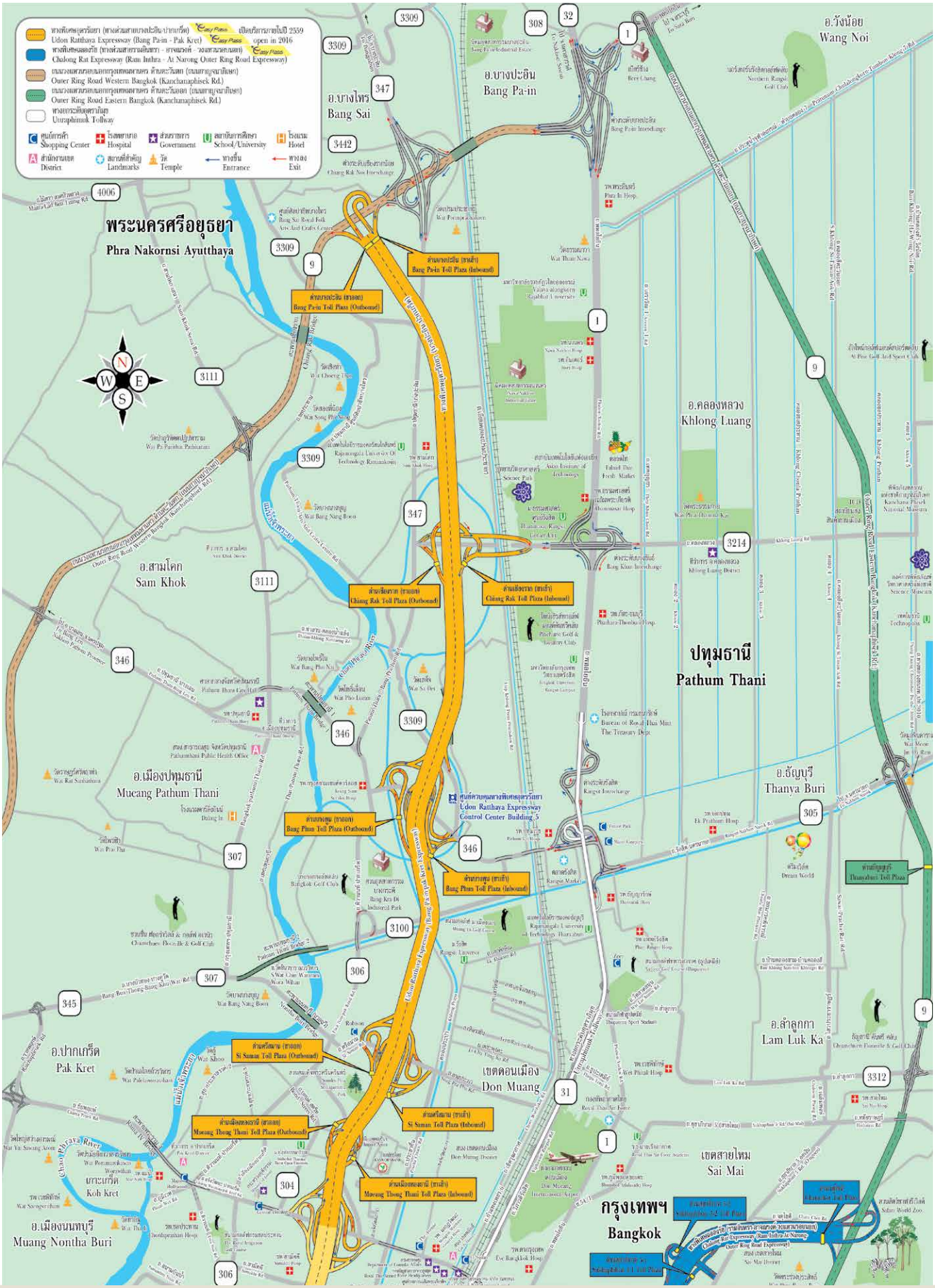
พิธีเปิดทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับทางพิเศษศรีรัช (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) ได้รับเกียรติจาก คุณสุรงค์ บูลกุล ประธานกรรมการ กทพ. เป็นประธานในพิธีฯ พร้อมด้วย ดร.สุชาติ ชลศักดิ์พิพัฒน์ ผู้ว่าการ กทพ. และคุณพเยาว์ มริตตนะพร กรรมการผู้จัดการ BEM และผู้บริหารของทั้ง 2 หน่วยงาน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561

แผนที่ระบบทางพิเศษ




กรุงเทพฯ
Bangkok
สมุทรปราการ
Samut Prakan
แม่น้ำเจ้าพระยา
Chao Phraya River
ทางพิเศษศรีรัช – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร – Si Rat – Outer Ring Road Expressway
ทางพิเศษฉลองรัช – Chalong Rat Expressway
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร – Chaloem Maha Nakhon Expressway
ทางพิเศษอุดรรัถยา – Udorn Rat Expressway
ทางพิเศษบูรพาวิถี – Burapha Withi Expressway
ทางพิเศษกาญจนาภิเษก – Kanchanaphisek Expressway
ทางพิเศษศรีรัช – บางปะอิน – Si Rat – Bang Pa-In Expressway
ทางพิเศษสายบางปะอิน – บางพลี – Bang Pa-In – Bang Phli Expressway
ทางพิเศษสายบางพลี – สุขสวัสดิ์ – Bang Phli – Suk Sawat Expressway
ทางพิเศษสายบางโคล่ – บางนา – Bang Khlo – Bang Na Expressway
ทางพิเศษสายดาวคะนอง – พระราม 3 – Dao Khanong – Rama 3 Expressway
ทางพิเศษสายบางโคล่ – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร – Bang Khlo – Outer Ring Road

แผนที่ทางพิเศษอุดรรัถยา


ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) Udon Ratthaya Expressway (Bang Pa-in - Pak Kret) เปิดบริการภายในปี 2559 open in 2016
ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา - อาจณรงค์ - วงแหวนรอบนอก) Chalong Rat Expressway (Ram Inthra - At Narong Outer Ring Road Expressway)
วงแหวนตะวันตกนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) Outer Ring Road Western Bangkok (Kanchanaphisek Rd.)
วงแหวนตะวันตกนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก (ถนนกาญจนาภิเษก) Outer Ring Road Eastern Bangkok (Kanchanaphisek Rd.)
ทางยกระดับอุตรามิมุข Uttaraphimuk Tollway
ศูนย์การค้า Shopping Center
โรงพยาบาล Hospital
ส่วนราชการ Government
สถาบันการศึกษา School/University
โรงแรม Hotel
สำนักงานเขต District
สถานที่สำคัญ Landmarks
วัด Temple
ทางขึ้น Entrance
ทางลง Exit
พระนครศรีอยุธยา
Phra Nakornsi Ayutthaya
อ.บางไทร
Bang Sai
อ.บางปะอิน
Bang Pa-in
อ.วังน้อย
Wang Noi
อ.สามโคก
Sam Khok
อ.เมืองปทุมธานี
Mucang Pathum Thani
อ.คลองหลวง
Khlong Luang
ปทุมธานี
Pathum Thani
อ.ธัญบุรี
Thanya Buri
อ.ปากเกร็ด
Pak Kret
เขตดอนเมือง
Don Muang
อ.ลำลูกกา
Lam Luk Ka
เขตสายไหม
Sai Mai
กรุงเทพฯ
Bangkok
อ.เมืองนนทบุรี
Muang Nontha Buri
ด่านบางปะอิน (ขาเข้า) Bang Pa-in Toll Plaza (Inbound)
ด่านบางปะอิน (ขาออก) Bang Pa-in Toll Plaza (Outbound)
ด่านเชียงราก (ขาออก) Chiang Rak Toll Plaza (Outbound)
ด่านเชียงราก (ขาเข้า) Chiang Rak Toll Plaza (Inbound)
ด่านบางพูน (ขาออก) Bang Phun Toll Plaza (Outbound)
ด่านบางพูน (ขาเข้า) Bang Phun Toll Plaza (Inbound)
ด่านศรีสมาน (ขาออก) Si Saman Toll Plaza (Outbound)
ด่านศรีสมาน (ขาเข้า) Si Saman Toll Plaza (Inbound)
ด่านเมืองทองธานี (ขาออก) Mueang Thong Thani Toll Plaza (Outbound)
ด่านเมืองทองธานี (ขาเข้า) Mueang Thong Thani Toll Plaza (Inbound)
ศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยา Udon Ratthaya Expressway Control Center Building 5
ด่านธัญบุรี Thanyaburi Toll Plaza
ด่านรามอินทรา (ขาเข้า) Ram Inthra Toll Plaza (Inbound)
ด่านรามอินทรา (ขาออก) Ram Inthra Toll Plaza (Outbound)
ด่านอาจณรงค์ (ขาเข้า) At Narong Toll Plaza (Inbound)
ด่านอาจณรงค์ (ขาออก) At Narong Toll Plaza (Outbound)
ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์ วงแหวนรอบนอก) Chalong Rat Expressway (Ram Inthra-At Narong Outer Ring Road Expressway)
Chao Phraya River
เกาะเกร็ด Koh Kret
Don Mueang International Airport
Suvarnabhumi International Airport
Bangkok Golf Club
Chaophraya Golf Club
Dream World
Safari World Zoo
Impact Muang Thong Thani
Rajamangala University of Technology Rattanakosin
Rajamangala University of Technology Thanyaburi
Kasetsart University
Thammasat University
Bangkok Hospital
Vajira Hospital
Navamindradhiraj University
Asian Institute of Technology
Science Park
Bureau of Royal Thai Mint The Treasury Dept.
Pathum Thani Civic Center
Pathumthani Public Health Office
Kanchana Phisek National Museum
Science Museum
Wat Phra Dhammakai
Wat Bang Phra
Wat Bang Nang Boon
Wat Si Saman
Wat Chaeng Thale
Wat Song Phi Nong
Wat Pa Parisitthaphirataram
Wat Rat Sanitaram
Wat Phai Tha
Wat Bang Phu Nai
Wat Pho Luean
Wat Si Ong
Wat Khoo
Wat Pak Kret Nok
Wat Yai Sawang Arom
Wat Sangwetchuto
Wat Thale
Wat Bang Khanun
Wat Bang Khanun Nok
Wat Bang Khanun Klang
Wat Bang Khanun Nai
Wat Bang Khanun Tai
Wat Bang Khanun Tawan Tok
Wat Bang Khanun Neua
Wat Thani Nawa
Wat Phutthaisawan
Wat Thammikaram
Wat Phra Dhammakai Kao
Wat Mongkol Rattanaram
Wat Mongkol Rattanaram Mai
Wat Mongkol Rattanaram Klang
Wat Mongkol Rattanaram Tai
Wat Mongkol Rattanaram Tawan Tok
Wat Mongkol Rattanaram Neua
Wat Mongkol Rattanaram Nai


BEM
BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO
• ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
SI Rat-Outer Ring Road Expressway Central Control Building (CCB7)
• สถานีตำรวจทางด่วน
Expressway Police Station
EGAT
Power for That Happiness
Kanchanaphisek Rd. (Western Outer Ring Rd.)
Ratchaphruek Rd.
Chao Phra Ya River
Wong Sawang Rd.
Krungthep-Nonthaburi Rd.
Pracha Chuen Rd.
Ramindra Rd.
Vibhavadi Rangsit Rd.
Uttraphimuk Tollway
Samsen Rd.
Charan Sanit Wong Rd.
Sirinthon Rd.
Elevated Borommaratchachonnani
ทางยกระดับบรมราชชนนี
ด่านฉิมพลี
Chim Phli Toll Plaza
ถนนกาญจนาภิเษก (บางแค-บางบัวทอง)
Kanchanaphisek Rd. (Bang Khae-Bang Bua Thong)
ด่านตลิ่งชัน
Taling Chan Toll Plaza
ถนนราชพฤกษ์ ถนนบรมราชชนนี
Ratchaphruek Rd. Borom Ratchonnani Rd.
ด่านบรมราชชนนี
Borom Ratchonnani Toll Plaza
ด่านบางบำหรุ
Bang Bumru Toll Plaza
ถนนสิรินธร
Sirinthon Rd.
ด่านบางกรวย
Bang Kruai Toll Plaza
ถนนประชาราษฎร์ สาย 1 (วงศ์สว่าง-บางโพ)
Pracha Rat Sai 1 (Wong Sawang-Bang Pho)
ด่านละพานพระราม 7
Rama VII Bridge Toll Plaza
ถนนจรัญสนิทวงศ์ (กฟผ.-นครกรวย)
Charan Sanit Wong Rd. (EGAT-Bang Kruai)
ด่านบางพลัด
Bang Phlat Toll Plaza
ด่านกำแพงเพชร 2
Kamphaeng Phet 2 Toll Plaza
ด่านบางซื่อ 1
Bang Sue 1 Toll Plaza
ด่านบางซื่อ 2
Bang Sue 2 Toll Plaza
ด่านคลองประปา 1
Khlong Prapa 1 Toll Plaza
ด่านคลองประปา 2
Khlong Prapa 2 Toll Plaza
ด่านรัชดาภิเษก
Ratchadaphisek Toll Plaza
ด่านยานเทพโยธิน
Yan Phanom Yothin Toll Plaza
Chao Phraya River
แม่น้ำเจ้าพระยา
Khlong Bang Phai
Khlong Bang Bamru
Khlong Mahasawat
Khlong Bang Khu Wiang
Khlong Bang Kruai
Khlong Om Non
Khlong Prapa
Khlong Bangkok Noi
Khlong Bang Kruai-Sai Noi
Khlong Bang Kruai-Nonthaburi
Khlong Bang Kruai-Jong Thanom
Khlong Bang Kruai-Sai Noi
Khlong Bang Kruai-Nonthaburi
Khlong Bang Kruai-Jong Thanom
Khlong Bang Phai-Taopoon
Khlong Bangkok Noi
Khlong Bang Bamru
Khlong Mahasawat
Khlong Bang Khu Wiang
Khlong Bang Kruai
Khlong Om Non
Khlong Prapa
Khlong Bangkok Noi
Khlong Bang Kruai-Sai Noi
Khlong Bang Kruai-Nonthaburi
Khlong Bang Kruai-Jong Thanom
Khlong Bang Kruai-Sai Noi
Khlong Bang Kruai-Nonthaburi

การบริการบนทางพิเศษ

การบริการบนทางพิเศษนับว่าเป็นหัวใจของการบริหารงานของบริษัท ดังนั้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทจึงได้มุ่งมั่นพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ เพื่อสร้างความประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย สำหรับการบริการที่เป็นหนึ่งของบริษัท บริษัทจัดให้มีการบริการด้านต่างๆ ดังนี้





1. ด้านการติดต่อสื่อสารและอุปกรณ์

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

- โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)

โทรทัศน์วงจรปิดติดตั้งบนทางพิเศษเป็นระยะๆ ตลอดแนวเส้นทาง เพื่อตรวจสอบดูสภาพจราจรและเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษ ทำให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษมั่นใจได้ว่าจะได้รับความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

- โทรศัพท์ฉุกเฉิน (ETS)

โทรศัพท์ฉุกเฉินติดตั้งบนทางพิเศษทุกระยะ 500 เมตร ถึง 1 กิโลเมตร ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถใช้ติดต่อกับพนักงานสื่อสารที่ศูนย์ควบคุมฯ โดยกดแกนเหล็กหรือปุ่มสีเขียวเรียกเข้ามาที่ศูนย์ฯ พนักงานสื่อสารจะหันกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ตัวที่ใกล้กับตำแหน่งของโทรศัพท์ที่มีการเรียกเข้ามา และจะสามารถเห็นภาพตำแหน่งที่มีการเรียกเข้ามาพร้อมกับเครื่องบันทึกเสียงและภาพบันทึกการติดต่อระหว่างผู้ใช้บริการทางพิเศษ กับพนักงานสื่อสาร

- ป้ายข้อความ (VMS)

บริษัทประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร และเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ผ่านทางป้ายข้อความ ซึ่งติดตั้งก่อนทางแยกต่างๆ บนทางพิเศษ

2. ด้านการจัดการจราจร

การประสานงานเพื่อการจัดการจราจรเป็นภารกิจประจำวันที่บริษัทต้องประสานงานกับกองจราจร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจทางด่วน 2 เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยเฉพาะในช่วงเวลาการจราจรติดขัด เช่น บริเวณที่เป็นทางขึ้น-ลงหรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น โดยอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกในการจัดการจราจร คือ



- ป้ายสัญญาณจราจร (MS)

บริษัทได้ติดตั้งป้ายสัญญาณในการแสดงสัญญาณจราจรเพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น กำหนดความเร็วบนทางพิเศษในกรณีฝนตก หรือการกำหนดทิศทางจราจร

- ด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก (Weighing Stations)

บริษัทได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยจัดให้มีด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด หากพบว่ารถบรรทุกมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดไว้ จะไม่อนุญาตให้วิ่งขึ้นบนทางพิเศษ

3. ด้านการบริการกู้ภัยและยกลากจูง

ในกรณีที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษประสบอุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์ขัดข้องบนทางพิเศษ พนักงานกู้ภัยจะให้ความช่วยเหลือและแก้ไขเครื่องยนต์จนสามารถวิ่งต่อไปได้ หรือหากไม่สามารถแก้ไขได้ก็จะช่วยลากจูงรถจากบนทางพิเศษลงไปยังบริเวณที่ใกล้ที่สุด โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นกรณีที่ต้องเติมน้ำมัน หรือค่าผงเคมีขจัดคราบน้ำมันจากการเกิดอุบัติเหตุ





- ค่าน้ำมัน

ในกรณีน้ำมันหมด พนักงานจะเติมน้ำมันให้เพื่อให้สามารถนำรถลงไปจากทางพิเศษและหาสถานีบริการน้ำมันได้ อัตราค่าน้ำมันขึ้นกับราคาท้องตลาด โดยเฉลี่ยจะประมาณ 100 บาท เท่านั้น

- ค่าผงเคมี

ในกรณีรถมีปัญหาและมีคราบน้ำมันไหลออกมาบนถนน ทางพนักงานจำเป็นต้องใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษคนอื่นๆ

หมายเลขโทรศัพท์ที่ควรทราบ

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

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ




สถานีอิสรภาพ


สถานีสนามไชย


สถานีสามยอด


สถานีวัดมังกร

เป็นโครงการที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี
โดยเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ
เพื่อให้การบริการเดินรถต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) ครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึง
และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โครงการนี้มีระยะทางรวม 27 กม. โดยช่วงหัวลำโพง – บางแค
(สถานีหลักสอง) มีระยะทาง ประมาณ 14 กม. สถานีใต้ดิน 4 สถานีและสถานียกระดับ 7 สถานี
และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ มีระยะทางประมาณ 13 กม. มีสถานียกระดับ 8 สถานี







“Book Journey @ MRT X’ Mas Fest”

เมื่อวันที่ 24-25 ธันวาคม 2561

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด และสำนักพิมพ์มติชน ได้จัดกิจกรรม **“Book Journey @ MRT X’ Mas Fest”** ที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สวนจตุจักร บริเวณทางออก 3 โดยในงานได้มีการแจกหนังสือจำนวน 40 ปกของสำนักพิมพ์มติชน รวมกว่า 3,000 เล่ม หลากหลายเนื้อหา ให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT เพื่อเป็นของขวัญเนื่องในเทศกาลคริสต์มาสและปีใหม่

พิธีเปิดบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2561

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมพิธีเปิดการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐในระบบรถไฟฟ้า MRT ภายใต้แนวคิด **“บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ กับ รถไฟฟ้า MRT”** โดยมีคุณอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี ทั้งนี้ผู้ที่ใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐสามารถใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้ทั้ง 2 สาย ทั้งสายเฉลิมรัชมงคลและสายฉลองรัชธรรม









การส่งเสริมด้านความปลอดภัยรถไฟฟ้า MRT

บริษัทให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในการให้บริการเป็นอันดับแรกตามภารกิจของบริษัท สำหรับธุรกิจรถไฟฟ้า โดยงานความปลอดภัยและคุณภาพได้ดำเนินการตามแผนการสื่อสารและการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยในการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างต่อเนื่อง ด้วยวัตถุประสงค์ในการให้ความรู้ สร้างความเข้าใจ ในการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าอย่างถูกวิธี และปลอดภัยกับผู้โดยสาร เช่น การงดเดินและจับราวบันไดเลื่อน การถือสัมภาระขณะใช้บันไดเลื่อน การลดการใช้โทรศัพท์ และการระมัดระวังมิจฉาชีพขณะใช้บริการ โดยผ่านช่องทางการสื่อสารต่างๆ รวมถึงการจัดกิจกรรมภายในระบบรถไฟฟ้า ได้แก่

กิจกรรม Safety Share Safety All On Tour 2018 ในสถานีที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บันไดเลื่อนสูงสุด 5 อันดับแรก ทั้งสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ระหว่าง เดือนมีนาคม - ธันวาคม 2561 ซึ่งผลจากกิจกรรม Safety Share Safety All On Tour 2018 สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้บริการของผู้โดยสาร การใช้บันไดเลื่อน และการถูกล้วงกระเป๋า มีแนวโน้มลดลงเมื่อเทียบกับปี 2560



กิจกรรมกับหน่วยงานภายในและภายนอก



กิจกรรมวันเด็ก
ร่วมกับ
แผนกกิจกรรมสังคม



กิจกรรม M CARE
ร่วมกับ
แผนกกิจกรรมสังคม

การฝึกซ้อมการจัดการเหตุการณ์ภายในระบบรถไฟฟ้า ซึ่งรวมถึงการฝึกซ้อมตามแผนบริหารความเสี่ยงและแผนเผชิญเหตุระบบขนส่งสาธารณะทางราง ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.คค.)ในวันที่ 20 มกราคม 2561



การฝึกซ้อมตามแผนบริหารความเสี่ยงและแผนเผชิญเหตุระบบขนส่งสาธารณะทางราง

สื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่ผ่าน Website ของบริษัท Facebook Twitter ระบบแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (PID) ภายในสถานี และภายในขบวนรถไฟฟ้า รวมถึงหน้าจอเครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติ (TVM)



ตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์
ผ่าน Social Network
(Facebook, Twitter, Instagram)



ปรับปรุงข้อมูลการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT
(Website BEM)



สื่อประชาสัมพันธ์ ภายในสถานี



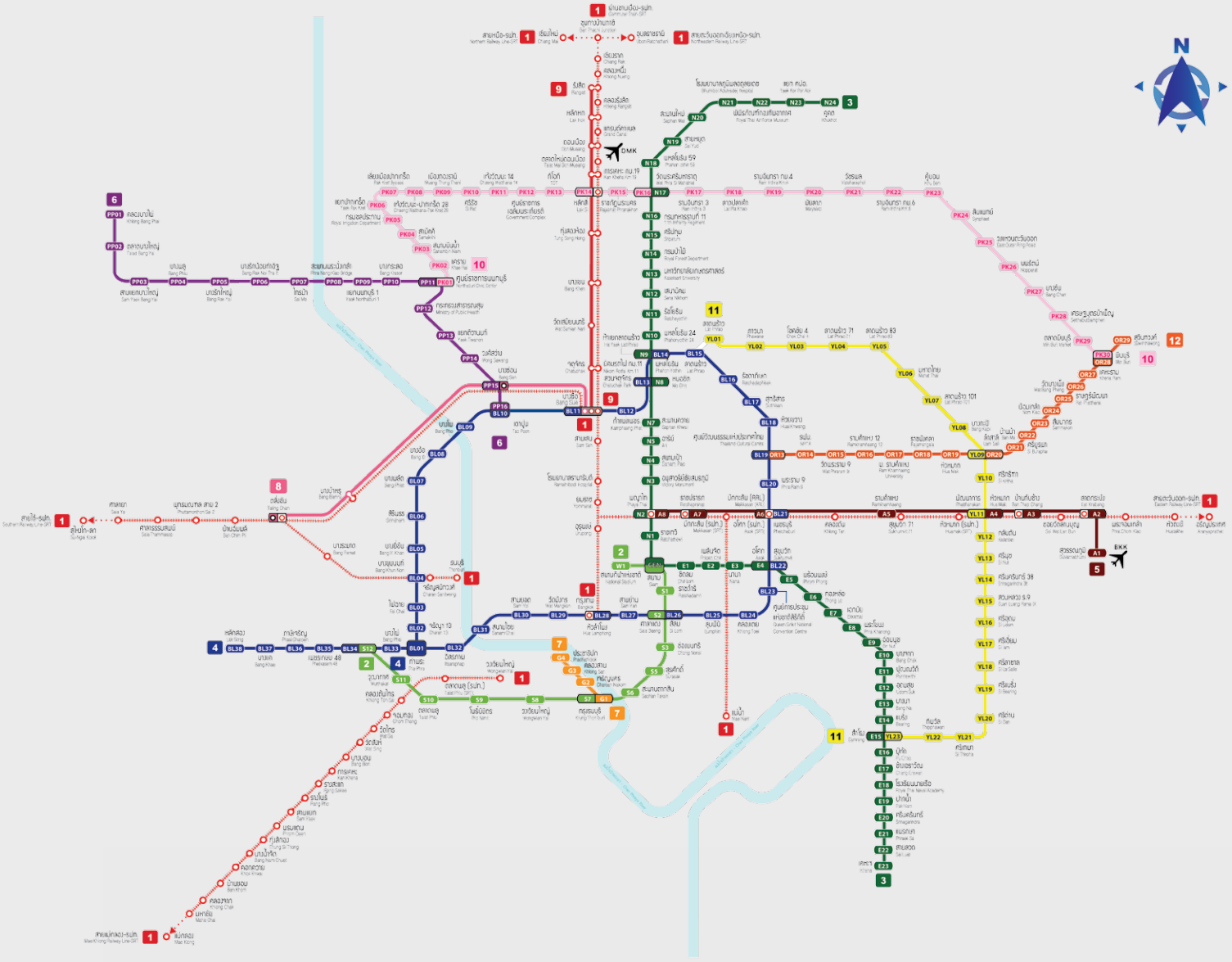
สื่อประชาสัมพันธ์ บนจอ TVM





สื่อประชาสัมพันธ์ บนจอ PID
ความปลอดภัยในการใช้บันไดเลื่อน

โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน



สัญลักษณ์
Legend

- 1 รถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทย — State Railway of Thailand
- 2 รถไฟฟ้า สายสีเขียวอ่อน (สายสีลม) — Light Green Line (Si Lom Line)
- 3 รถไฟฟ้า สายสีเขียวเข้ม (สายสุขุมวิท) — Dark Green Line (Sukhumvit Line)
- 4 รถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน — Blue Line
- 5 รถไฟฟ้า สายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ — Airport Rail Link
- 6 รถไฟฟ้า สายสีม่วง — Purple Line
- 7 รถไฟฟ้า สายสีทอง — Gold Line
- 8 รถไฟฟ้า สายสีแดงอ่อน — Light Red Line
- 9 รถไฟฟ้า สายสีแดงเข้ม — Dark Red Line
- 10 รถไฟฟ้า สายสีชมพู — Pink Line
- 11 รถไฟฟ้า สายสีเหลือง — Yellow Line
- 12 รถไฟฟ้า สายสีส้ม — Orange Line

สถานีเชื่อมต่อการเดินรถ
Interchange Stations

สถานีเปลี่ยนสายการเดินรถ
Connecting Stations

สถานีในอนาคต
Future Stations

ฉบับที่ 1 : ปรับปรุงเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2561
Ver 1 : Updated 15-March-2018

การอำนวยความสะดวก สำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT







1. บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT

เดินทางสะดวก รวดเร็วกว่า ด้วยบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT

บัตรโดยสาร MRT ใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โดยสามารถสะสมมูลค่าไว้เพื่อใช้สำหรับเดินทางหลายเที่ยว สำหรับบัตรโดยสาร MRT สามารถออกบัตรโดยสารได้เฉพาะที่ MRT สายสีน้ำเงิน โดยมูลค่าการออกบัตรครั้งแรก 180 บาท (มูลค่าในการเดินทาง 100 บาท ค่ามัดจำบัตร 50 บาท และค่าธรรมเนียมการออกบัตร 30 บาท)

ประเภทบัตรโดยสาร

บัตรโดยสาร ชนิดเติมเงิน

เป็นบัตรโดยสารที่สามารถเติมมูลค่าลงในบัตรและสะสมมูลค่าไว้เพื่อใช้สำหรับเดินทางหลายเที่ยวในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้แก่

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

บัตรโดยสารธุรกิจ

บัตรโดยสารสำหรับกลุ่มลูกค้าองค์กรเพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์ และ Royalty ให้แก่ธุรกิจ โดยสามารถใส่ฟังค์ชั่นอื่นๆ ลงในบัตรโดยสารเพื่อให้ใช้งานได้หลายฟังค์ชั่น (Multi-Function) ในบัตรเดียว ได้แก่

- บัตรโดยสารธุรกิจ (Business Traveler Card)
- บัตรร่วมธุรกิจ (Co-brand Card)

ผู้ที่สนใจออกบัตรจำนวนมาก สามารถติดต่อโดยตรงที่ แผนกลูกค้าสัมพันธ์ โทร 0 2354 2000

2. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า/ผู้โดยสาร

2.1 สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ถือบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT

ส่วนลดสำหรับการเติมมูลค่าในบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT จากพันธมิตร ได้แก่ AIS, Muang Thai Smile Club, FWD, KRUNGSRI, UOB, Citi Cash Back Platinum, KTC, Standard Chartered (TISCO)

















2.2 โครงการส่งเสริมการเดินทางนอกเวลาเร่งด่วน **“MRT Lucky Hour มาเช้าลุ้นโชค ส่งท้ายปี 2018”**

MRT จัดกิจกรรม MRT Lucky Hour มาเช้าลุ้นโชค โครงการส่งเสริมการเดินทางนอกเวลาเร่งด่วน เพื่อลดความหนาแน่นในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ช่วงเวลา 07.00 - 08.00 น. โดยการเชิญชวนผู้โดยสารที่ใช้บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT ทุกประเภท มาเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT ก่อน 7 โมงเช้า ในวันจันทร์ - วันศุกร์เพื่อลุ้นเป็นผู้โชคดี รับรางวัลมูลค่าเดินทางฟรี โดยในปี 2561 MRT จัดกิจกรรมเป็นจำนวน 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 2 มีนาคม - 31 พฤษภาคม 2561 และครั้งที่ 2 ระหว่างวันที่ 12 พฤศจิกายน - 11 ธันวาคม 2561

สามารถติดตามรายละเอียดกิจกรรมและประกาศผลได้ที่ www.bemplc.co.th หรือ แอปพลิเคชัน Bangkok MRT



2.3 กิจกรรมประชาสัมพันธ์และสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า



ออกบูธประชาสัมพันธ์กิจกรรมและรับสมัครสมาชิก MRT Club ประชาสัมพันธ์กิจกรรม และสิทธิพิเศษต่างๆ ในการเป็นสมาชิก MRT Club พร้อมแนะนำวิธีการสมัครสมาชิก ผ่านช่องทาง *แอปพลิเคชัน* สมัครฟรี ไม่มีค่าใช้จ่าย

สนใจสมัครสมาชิกได้ที่ www.bemplc.co.th หรือ แอปพลิเคชัน Bangkok MRT

การอำนวยความสะดวก สำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT

ศูนย์การค้า Metro Mall

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











ร้านค้าภายในพื้นที่ศูนย์การค้า
เปิดให้บริการมากกว่า 165 ร้านค้า







กิจกรรมจำหน่ายสินค้าราคาพิเศษ







สิ่งอำนวยความสะดวกภายใน
ศูนย์การค้า Metro Mall

เครื่องบริการอัตโนมัติ

ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT จำนวน 18 สถานี ได้ติดตั้งเครื่องบริการอัตโนมัติมากกว่า 200 เครื่อง เช่น เครื่อง ATM เครื่องบริการฝากเงินอัตโนมัติของธนาคาร เครื่องรับชำระค่าบริการต่างๆ ตลอดจนเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการภายในระบบรถไฟฟ้า





การสื่อสารโทรคมนาคม

ในปี 2561 ได้ดำเนินการด้านโทรคมนาคม ดังนี้

1. ปรับปรุงระบบ 3G และ IRDN 3G ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 18 สถานี
2. ปรับปรุงระบบ POI พร้อมติดตั้งชุดรับสัญญาณของ DTAC คลื่น 2300 ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 18 สถานี
3. ติดตั้งโครงข่ายสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ระหว่างสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการติดต่อสื่อสาร และเพื่อให้ผู้ใช้บริการติดต่อสื่อสารได้อย่างต่อเนื่องภายในระบบรถไฟฟ้า MRT

วันเด็กแห่งชาติ

กิจกรรม **"รถไฟฟ้า MRT ใจดีให้เด็กๆ โดยสารรถไฟฟ้า ฟรี"** เนื่องในวันเด็กแห่งชาติ 2561 โดยการมอบสิทธิพิเศษให้เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 140 ซม. สามารถโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 13 มกราคม 2561 ตลอดระยะเวลาให้บริการ







วันสงกรานต์

กิจกรรมเนื่องในวันสงกรานต์ วันผู้สูงอายุแห่งชาติและวันครอบครัว แบ่งเป็น 2 กิจกรรมย่อย ดังนี้

- กิจกรรม **"รถไฟฟ้า MRT พาเที่ยว เทศกาลสงกรานต์"** เปิดโอกาสให้ผู้โดยสารได้ร่วมทำบุญตามประเพณีปีใหม่ไทย ระหว่างวันที่ 10 - 15 เมษายน 2561 เพื่อความเป็นสิริมงคล โดยการสรงน้ำพระพุทธรูปภายในสถานีรถไฟฟ้า 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 2561 ตลอดระยะเวลาให้บริการ

วันแม่แห่งชาติ

กิจกรรม **"12 สิงหา พาแม่ขึ้น MRT ฟรี"** เป็นกิจกรรมให้คุณแม่โดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 12 สิงหาคม 2561 ตลอดระยะเวลาให้บริการ



วันพ่อแห่งชาติ

กิจกรรม **"5 ธันวา พาพ่อขึ้นรถไฟฟ้า MRT ฟรี"** เป็นกิจกรรมให้คุณพ่อโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 5 ธันวาคม 2561 ตลอดระยะเวลาให้บริการ



วันขึ้นปีใหม่

กิจกรรม **"MRT เปิดให้บริการข้ามปีถึง ตี 2"** เนื่องในโอกาสวันขึ้นปีใหม่ โดยขยายระยะเวลาการเปิดให้บริการตั้งแต่ 06.00 น. ของวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ไปจนถึงเวลา 02.00 น. ของวันที่ 1 มกราคม 2562



MRT ร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน "Bike อุ่นไอรัก"

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ร่วมกิจกรรมปั่นจักรยาน **"Bike อุ่นไอรัก"** ด้วยการยกเว้นค่าโดยสารสำหรับผู้ที่นำรถจักรยานทุกชนิดมาใช้บริการในระบบรถไฟฟ้า MRT สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โดยสามารถติดต่อขอรับคูปองเดินทางฟรีได้ที่ห้องออกบัตรโดยสารของทั้ง 2 สาย ในวันอาทิตย์ที่ 9 ธันวาคม 2561 ตลอดระยะเวลาการให้บริการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่เดินทางเข้าร่วมกิจกรรมอีกทั้งยังส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนอีกด้วย



กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ด้วยนโยบายและความมุ่งมั่นที่จะดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับชุมชนโดยรอบ รวมทั้งการดูแลสังคมใกล้และสังคมไกล โดยปี 2561 บริษัทได้จัดกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านความปลอดภัยในการเดินทาง



การขับรถยนต์ตามกฎจราจร และการดูแลสภาพรถยนต์ให้พร้อมในการเดินทาง ถือเป็นหัวใจสำคัญในการช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น รวมทั้งช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขับรถยนต์และเพื่อนร่วมทาง บริษัทจึงได้จัดการอบรมขับปลอดภัย เพื่อให้ความรู้ เสริมสร้างทักษะในการขับรถยนต์ตามกฎจราจร ได้รู้จักวิธีแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการดูแลรักษารถยนต์เบื้องต้น เพื่อช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง











“ผู้หญิงวันนี้ ขับขี่ปลอดภัย (Lady Safety Driving)”

บริษัทจัดกิจกรรมผู้หญิงวันนี้ ขับขี่ปลอดภัย (Lady Safety Driving) เพื่อส่งเสริมการขับรถอย่างปลอดภัย เทคนิคการขับรถเมื่อเจอเหตุฉุกเฉินเพื่อช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น และแนะนำวิธีดูแลรถยนต์เบื้องต้นสำหรับผู้หญิง พร้อมนำเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ

กิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว





“กิจกรรมแม่ลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนชมวัง ฟังเรื่องเล่าเมืองละโว้”

เนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติ ซึ่งถือเป็นโอกาสพิเศษสำหรับสมาชิกในครอบครัวได้แสดงความรักความห่วงใย บริษัทจึงเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในครอบครัว โดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษ ร่วมเดินทางโดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไป จ.ลพบุรี ตามรอยประวัติศาสตร์ยุคทองในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้น อาทิ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติสมเด็จพระนารายณ์ ชมหมู่ตึกพระคลังศุภรัตน์ และบ้านหลวงรับราชทูต (บ้านวิชาเยนทร์) ที่ใช้ต้อนรับคณะทูตฝรั่งเศส รวมทั้งทำกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ด้วยการทำขนมไทยสูตรต้นตำรับและร้อยพวงมาลัยเพื่อมอบและบอกรักคุณแม่โดยบรรยากาศเต็มไปด้วยความอบอุ่น

“ กิจกรรมพ่อลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนตามรอยเส้นทางประพาสพระราชวังบางปะอิน ”



เพื่อเปิดโอกาสให้ครอบครัวได้กระชับความสัมพันธ์ เนื่องในโอกาสวันพ่อแห่งชาติ บริษัทจึงจัดกิจกรรม BEM ชวนตามรอยเส้นทางประพาสพระราชวังบางปะอิน จ.อยุธยา โดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษร่วมเดินทาง โดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ ต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยาไปยังพระราชวังบางปะอิน จ.อยุธยา เพื่อเยี่ยมชมความงามของสถาปัตยกรรมที่ผสมผสานลงตัวด้วยศิลปะไทยและตะวันตก พร้อมเรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ และไหว้พระขอพร ณ วัดนิเวศธรรมประวัติ รวมทั้งทำกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวปลูกต้นโฮย่าในขวดแก้ว พร้อมมอบและบอกรักคุณพ่อด้วยบรรยากาศอันอบอุ่น



























“ กิจกรรมแรลลี่การกุศล ทริปของคนมีใจ ”

บริษัทจัดกิจกรรม “BEM RALLY **ทริปของคนมีใจ**” แนะนำให้รู้จักเส้นทาง โดยนำขบวนแรลลี่เดินทางด้วยทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อทำกิจกรรมเล่นเกมวิถีไทย ณ จ.นครปฐม และมอบรายได้ไม่หักค่าใช้จ่ายให้กับมูลนิธิเด็กโรคหัวใจฯ ในโครงการ “รักษาเด็กโรคหัวใจพิการแต่กำเนิด ด้วยการผ่าตัดและการใช้สายสวนหัวใจนอกเวลาราชการ”

การร่วมมือร่วมใจเพื่อส่งมอบการบริการที่ดีสู่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ
เพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด ถือเป็นเป้าหมายหลัก
ของทั้ง 3 หน่วยงานที่ทำงานร่วมกัน คือ พนักงานของบริษัท
พนักงาน กทพ. และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2
เพื่อกระชับความสัมพันธ์อันจะทำให้เกิดความสามัคคีในการทำงาน
และก่อให้เกิดประสิทธิภาพการบริการสูงสุด
บริษัทจึงได้จัดกิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม สร้างความสัมพันธ์ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง







“ ทางด่วนชวนดูหนัง ”

ครอบครัวพนักงาน กทพ. ครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 และครอบครัวพนักงานของบริษัทร่วมพบปะสังสรรค์ เล่นเกม และชมภาพยนตร์เรื่อง A Wrinkle in Time **“ย่นเวลาทะลุมิติ”** ซึ่งเป็นภาพยนตร์วรรณกรรมคลาสสิกแนวผจญภัย สร้างแรงบันดาลใจ ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีนีเพล็กซ์





“ BEM ชวนชมวัง ฟังเรื่องเล่าเมืองละโว้ จ.ลพบุรี ”

คณะผู้บริหารและพนักงานฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง กทพ. และฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง ฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทางของบริษัท ร่วมกิจกรรมท่องเที่ยวเมืองประวัติศาสตร์ในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้น เยี่ยมชมพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สมเด็จพระนารายณ์ ชมหมู่ตึกพระคลังศุภรัตน์ เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน









กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

“ BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม ”



เพื่อรักษาสมดุลของธรรมชาติอย่างยั่งยืน การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญที่ทุกคนต้องตระหนักถึงและต้องร่วมมือร่วมใจกัน บริษัทจึงได้จัดโครงการ BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม เพื่อปลูกจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยคณะผู้บริหารและพนักงานร่วมปลูกปะการังและเก็บขยะ บนชายหาดเตยงาม อ่าวนาวิกโยธิน จ.ชลบุรี เพื่อสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และร่วมฟื้นฟูระบบนิเวศของท้องทะเลให้กลับมาสวยงามอีกครั้ง





กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน

การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชนอย่างยั่งยืน เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดี และมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้









“ BEM มอบทุนการศึกษา แก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ ”

บริษัทจัดโครงการ BEM มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์ และทุนพัฒนาโรงเรียนแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 9 โรงเรียนเพื่อเป็นกำลังใจให้เยาวชนตั้งใจเรียน เติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีคุณภาพ เป็นกำลังของประเทศชาติต่อไปในอนาคต

กิจกรรมส่งเสริม การเรียนรู้ นอกห้องเรียน

การเรียนรู้นอกห้องเรียน ถือเป็นการเปิดประสบการณ์ให้เด็กๆ ได้เรียนรู้ด้วยตนเองอย่างเต็มที่ ก่อให้เกิดความเข้าใจอย่างลึกซึ้งและชัดเจน ทำให้สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้ในอนาคต บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ดังนี้

" กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ HERO in my mind "







บริษัทจัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ "Hero in my mind" เพื่อเปิดประสบการณ์ให้เด็กๆ สร้างสรรค์จินตนาการ ผ่านงานประดิษฐ์สมุดและดินสอ และสนุกสนานกับฮีโร่ในดวงใจ รวมทั้งได้พบกับฮีโร่ตัวจริงอย่าง **"ฮีโร่กู้ภัย"** ที่มาคอยดูแลและแบ่งปันประสบการณ์ความรู้ รวมถึงได้สัมผัสกับรถปฏิบัติการบนทางพิเศษอย่างใกล้ชิด โดยมีบุตรพนักงาน นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ และเพื่อนบ้านใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก













" MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก "

บริษัทจัดกิจกรรม **"MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก"** เพื่อมอบของขวัญวันเด็กและส่งความสุขให้กับน้องๆ ณ รถไฟฟ้ามหานครทั้ง 2 สาย ได้แก่ สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) สถานีหัวลำโพง และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี โดยจัดกิจกรรมเสริมทักษะการเรียนรู้นอกห้องเรียน ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวสร้างความสุข พร้อมทั้งได้รับความสนใจจากน้องๆ และผู้ปกครองเป็นอย่างมาก







" MRT Happy Blue Line ขยายความสุขในทุกๆวัน "

บริษัทจัดกิจกรรมประกวดระบายสีภาพรถไฟฟ้า MRT ในหัวข้อ "MRT Happy Blue Line **ขยายความสุขในทุกๆวัน**" ซึ่งมีนักเรียนของโรงเรียนรายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร เข้าร่วมกิจกรรมเรียนรู้ทักษะด้านศิลปะ พร้อมทั้งให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในระบบรถไฟฟ้า MRT ในโอกาสนี้ ได้รับเกียรติจาก พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี พร้อมด้วยคณะรัฐมนตรี ให้เกียรติมอบรางวัลแก่นักเรียนที่ชนะการประกวด โดยมีผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และประธานกรรมการบริหารบริษัทให้การต้อนรับ พร้อมได้ตรวจเยี่ยมรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล สถานีหัวลำโพง โดยเข้าเยี่ยมชมพระราชอาสน์หรือพระที่นั่งของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 เมื่อครั้งเสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (หัวลำโพง - บางซื่อ) เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 และชมจุดวางแท่นศิลาฤกษ์การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลที่ตั้งอยู่ภายใน สถานีหัวลำโพง ปิดท้ายด้วยการเยี่ยมชมกิจกรรมรับบริจาคหนังสือ Give Books Get Back with MRT









" BEM ชวนเรียนรู้พิพิธภัณฑ์เกษตร เฉลิมพระเกียรติฯ "

บริษัทนำคณะครูและนักเรียน จำนวน 50 คน จากโรงเรียนวัดวิมุตยารามซึ่งเป็นโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์เกษตรเฉลิมพระเกียรติ สร้างประสบการณ์ด้านการเกษตรด้วยการเพาะเห็ดฟางในตะกร้า ชมภาพยนตร์ 3 มิติ เรื่องไผ่รวกกับทานตะวันผู้ยิ่งใหญ่ ส่งท้ายด้วยพิพิธภัณฑ์ป่าดงพงไพร และสัมผัสวิถีชีวิตเกษตรกร เพื่อส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน







" BEM ชวนดูหนัง สร้างพลังทำความดี "

บริษัทนำคณะครูและนักเรียน จำนวน 190 คนจากโรงเรียนวัดประชาศรัทธาธรรมและโรงเรียนวัดอุทัยธาราม ซึ่งเป็นโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ ชมภาพยนตร์ เรื่อง 2,215 เชื่อ บ้า กล้า ก้าว ซึ่งเป็นภาพยนตร์สารคดีสร้างแรงบันดาลใจจากเบื้องหลังการวิ่งครั้งประวัติศาสตร์ในโครงการก้าวคนละก้าวของตูน บอดี้สแลม ระยะทางจาก เบตง - แม่สาย ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีนีเพล็กซ์







" Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด "

บริษัทจัดกิจกรรม "Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด" เพื่อเสริมสร้างประสบการณ์การเรียนรู้นอกห้องเรียนให้แก่เยาวชน โดยนำคณะอาจารย์และนักเรียนจากโรงเรียนวัดปากน้ำ (พิบูลสงคราม) จังหวัดนนทบุรี เดินทางไปทัศนศึกษา ณ วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม ราชวรมหาวิหาร โดยสักการะพระพุทธไสยาสน์ ตลอดจนเดินทางไปเรียนรู้ประวัติศาสตร์ไทย ณ มิวเซียมสยาม จากนั้นฟังบรรยายและเรียนรู้เรื่องการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งชมนิทรรศการ Happy Blue Line และทดลองเดินทางจากรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เชื่อมต่อสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ซึ่งกิจกรรมทัศนศึกษาในครั้งนี้ สร้างความประทับใจและเพิ่มพูนความรู้ให้แก่น้องๆ ได้อย่างดียิ่ง

" Give Books Get Back with MRT "





บริษัทเชิญชวนผู้โดยสารร่วมบริจาคหนังสือสำหรับเด็กและเยาวชน โดยเปิดรับบริจาคทั้งหนังสือใหม่และหนังสือมือสอง เพื่อรวบรวมนำไปบริจาคให้แก่สถาบันการศึกษาในโครงการ "MRT สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้" ซึ่งผู้โดยสารได้ร่วมบริจาคหนังสือ ณ จุดรับบริจาค สถานีลาดพร้าว และสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ซึ่งได้รับหนังสือเป็นจำนวนมาก โดยบริษัทได้แบ่งปันและส่งต่อหนังสือดังกล่าวไปร่วมโครงการอื่นๆ อาทิ โครงการห้องสมุดเคลื่อนที่สำหรับชาวตลาดในสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ มูลนิธิหนังสือเพื่อเด็ก มูลนิธินกขมิ้น โรงเรียนชายแดนภาคเหนือและภาคใต้ เรือนจำกลางจังหวัดเชียงราย ห้องสมุดชุมชนต่างๆ ในจังหวัดนนทบุรี โดยมีหนังสือที่ได้รับการคัดสรรเพื่อส่งมอบให้แก่หน่วยงานต่างๆ มากกว่า 22,500 เล่ม







" BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้ "



บริษัทร่วมมอบอุปกรณ์สื่อการเรียนการสอนและมอบหนังสือที่ผู้โดยสารร่วมกันบริจาคในกิจกรรม Give Books Get Back with MRT รวม 3 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กก่อนวัยเรียน ชุมชนสวนผัก กรุงเทพมหานคร
- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ชุมชนซอยสวนรื่น กรุงเทพมหานคร
- ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์วัดวิมุตยาราม กรุงเทพมหานคร เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษาของเด็กและเยาวชน ในสถานศึกษารายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ามหานครและโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ พร้อมกันนี้ยังร่วมจัดกิจกรรมพัฒนาศูนย์การศึกษา และกิจกรรมสันทนาการร่วมกับเด็กและเยาวชนมาอย่างต่อเนื่อง





“ โครงการลานกีฬาพัฒน์ 2 ”

บริษัทได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสืบสานพระราชปณิธานของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 ในด้านการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของราษฎรให้มีสุขภาพกายที่แข็งแรงและสุขภาพใจที่ดี ด้วยการมอบทุนสนับสนุนและเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการอำนวยการ และคณะอนุกรรมการโครงการลานกีฬาพัฒน์ ซึ่งมีโครงการนำร่อง 2 แห่ง คือ ลานกีฬาพัฒน์ 1 บริเวณเคหะชุมชนคลองจั่น เขตบางกะปิ และลานกีฬาพัฒน์ 2 บริเวณพื้นที่ใต้ทางพิเศษช่วงอุรุพงษ์ เขตราชเทวี

สนับสนุนกิจกรรม เพื่อสังคม อื่นๆ





“ BEM ร่วมใจพัฒนา ลานกีฬาเพื่อสังคม ”

บริษัทจัดกิจกรรมพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสังคมและส่งเสริมทักษะด้านการกีฬาให้แก่เด็กและเยาวชน บริเวณพื้นที่รายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าและโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ภายใต้ชื่อ “BEM ร่วมใจพัฒนาลานกีฬาเพื่อสังคม” โดยบริษัทร่วมกับชุมชนซอยสุขสันต์ 1 เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร ดำเนินการปรับปรุงพัฒนาลานกีฬาในชุมชน พร้อมมอบอุปกรณ์กีฬา และจัดการแข่งขันกีฬาฟุตซอลนัดกระชับมิตรระหว่างพนักงานกับเยาวชนในชุมชนซอยสุขสันต์ 1 ซึ่งสนามกีฬาแห่งนี้จะเป็นพื้นที่สาธารณะเปิดให้เยาวชนภายในชุมชนและเยาวชนในพื้นที่ใกล้เคียงเข้ามาเล่นกีฬาและออกกำลังกาย สร้างทั้งสุขภาพกายและสุขภาพใจให้กับประชาชนโดยรวม

“ MRT มอบยิ้มสดใส ผู้สูงวัยสุขสันต์ ”

บริษัทร่วมกับมูลนิธิดวงประทีป จัดกิจกรรม “MRT มอบยิ้มสดใส ผู้สูงวัยสุขสันต์” โดยการสรงน้ำพระและรดน้ำขอพรผู้สูงอายุ พร้อมทั้งจัดบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับการโดยสารรถไฟฟ้า MRT ด้วยความปลอดภัยในกลุ่มผู้สูงอายุ กิจกรรมเลี้ยงอาหารกลางวัน ปิดท้ายความสนุกด้วยกิจกรรมสันทนาการสร้างรอยยิ้มและความสุขให้กับผู้สูงอายุ เพื่อส่งเสริมสถาบันครอบครัว ซึ่งมีผู้บริหารและพนักงานเข้าร่วมกิจกรรมด้วยความอบอุ่น







“ งานทอดผ้าป่าสามัคคี ประจำปี 2561 ”

บริษัท และบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ร่วมเป็นเจ้าภาพในงานทอดผ้าป่าสามัคคี ประจำปี 2561 ณ วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร และวัดหงส์รัตนารามราชวรวิหาร เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานครเพื่อนำปัจจัยสมทบทุนพัฒนาคุณภาพการศึกษาและเป็นทุนการศึกษาให้กับโรงเรียนพระปริยัติธรรม อีกทั้งเพื่อการบูรณะปฏิสังขรณ์และทำนุบำรุงพระพุทธศาสนา















“ งานทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2561 ”

บริษัทร่วมกับชุมชนรายรอบเส้นทางโครงการทางพิเศษ โครงการรถไฟฟ้า และผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT พร้อมด้วยคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมเป็นเจ้าภาพในงานทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2561 ณ วัดปากน้ำ นนทบุรี เพื่อสมทบทุนบูรณะพระอุโบสถและทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา

กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสาธารณสุข





“ กิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวิปลอดภัย ”

บริษัทร่วมกับโรงพยาบาลและหน่วยงานพันธมิตร จัดกิจกรรมออกบูธตรวจสุขภาพฟรี พร้อมจัดแสดงนิทรรศการให้ความรู้ด้านสุขภาพและความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกวิธี ให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT รวมถึงกลุ่มประชาชนที่พักอาศัยอยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT และชุมชนใกล้เคียง ณ สถานีพหลโยธิน และสถานีลาดพร้าว ประกอบด้วย

บริการตรวจสุขภาพด้วยศาสตร์การแพทย์แผนปัจจุบัน ได้แก่ ตรวจวัดความดันโลหิต ตรวจน้ำตาลในเลือด ตรวจเช็คสมรรถภาพปอด ตรวจคัดกรองไวรัสตับอักเสบบี / ซี ตรวจสมรรถภาพหัวใจ ตรวจสุขภาพช่องปากและฟัน ตรวจวัดสายตาเบื้องต้น พร้อมทั้งมีการสาธิตวิธีการออกกำลังกายที่ถูกวิธี สาธิตการออกกำลังกายด้วยหุ่นยนต์ Move Hobbit สาธิตการปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตขั้นพื้นฐานและการสำลักในเด็กและผู้ใหญ่ (CPR และ Choking) สาธิตการใช้งานเครื่องช็อคหัวใจไฟฟ้าอัตโนมัติหรือ AED สาธิตการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และบริการให้ความรู้พร้อมให้คำแนะนำโดยผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพเกี่ยวกับโรคมะเร็งเต้านม

บริการตรวจสุขภาพด้วยศาสตร์การแพทย์ทางเลือก การแพทย์ผสมผสาน และแพทย์แผนจีน ได้แก่ การตรวจประเมินโรคเบื้องต้น พร้อมแนะนำการดูแลสุขภาพ การนวดบำบัดเบื้องต้น การนวดบำบัดดัดจัดสรีระตามหลักสรีระวิทยา

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 2561 บริษัทมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 15,285,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวนทั้งสิน 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

ธุรกิจหลักของบริษัทคือการให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางและโครงข่ายการให้บริการทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนั้น ยังสามารถต่อยอดธุรกิจเพิ่มเติมไปยังธุรกิจอื่นที่มีอัตราการเติบโต และอัตราผลตอบแทนที่ดีได้ เช่น โครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานอื่นๆ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นต้น

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย กลยุทธ์ธุรกิจ และภาพรวมการประกอบธุรกิจ

วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ของบริษัท คือการเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศ และในภูมิภาคอาเซียน

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 และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท ดังนี้

1.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

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

1) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอ บี ซี)

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) (ส่วนเอ บี ซี) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533 ซึ่งประกอบด้วย ทางพิเศษ 3 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) และส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) ระยะทางรวม 29.8 กิโลเมตร

2) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)

ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540 แนวเส้นทางจากถนนพระราม 9 ถึงถนนศรีนครินทร์ มีแนวเส้นทางต่อจากพื้นที่ส่วนเอ บริเวณถนนพระราม 9 ไปทางตะวันออกตัดผ่านถนนรามคำแหงสิ้นสุดที่ถนนศรีนครินทร์ ระยะทางประมาณ 8.7 กิโลเมตร

3) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 แนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษก บริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิมและข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัชบริเวณสถานีขนส่ง (หมอชิต 2) ลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 และได้เปิดให้บริการทางเชื่อมเพิ่มเติมไปยังด้านทิศเหนือมุ่งหน้าแจ้งวัฒนะเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 โดยมีระยะทางรวม 17 กิโลเมตร

4) ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยดำเนินการผ่าน NECL ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับ กทพ. ระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ซึ่งประกอบด้วยทางพิเศษ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร

1.1.2 ธุรกิจระบบราง

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจำนวน 2 โครงการ จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ได้แก่

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (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 มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่สถานีบางซื่อและสถานีหัวลำโพง 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 รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง และ

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

   โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม 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/หรือจัดทำสื่อโฆษณารูปแบบต่างๆ ในรถไฟฟ้าและในสถานีรถไฟฟ้า
2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว
3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า

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

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

บริษัทเกิดขึ้นจากการควบบริษัทตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด ระหว่าง BECL และ BMCL เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 ดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งธุรกิจดังกล่าว โอนมาจาก BECL และ BMCL โดยผลของกฎหมาย

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญก่อนการควบบริษัท

- BECL จดทะเบียนจัดตั้งขึ้น เมื่อวันที่ 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 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นผู้ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปีนับแต่วันเริ่มก่อสร้าง 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 ปีนับแต่ กทพ. มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน ซึ่งก็คือวันที่ 15 ธันวาคม 2555
- BMCL จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 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 ได้เข้าทำสัญญาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลกับ รฟม. ในลักษณะ AOT (Acquire Operate Transfer) ในรูปแบบ PPP Net Cost โดย BMCL มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรม และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าเป็นระยะเวลา 25 ปี ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 ภายใต้สัญญาดังกล่าว BMCL มีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญา
- 25 กุมภาพันธ์ 2552 BMCL ได้จัดตั้งบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (BMN) เพื่อดำเนินธุรกิจด้านพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยการควบรวม 3 บริษัท คือ บริษัท บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค จำกัด บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด และบริษัท ไตรแอดส์ เน็ทเวิคส์ 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 ให้บริการการเดินรถไฟฟ้าจนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทในปี 2561

5 เม.ย. 61 บริษัทออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2561 อายุ 3 - 7 ปี จำนวนเงินรวม 10,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.05 ถึงร้อยละ 3.01 ต่อปี เพื่อใช้ทดแทนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินตามแผนการปรับโครงสร้างทางการเงินของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

15 มิ.ย. 61 บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (TRIS Rating) ประกาศคงอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัทที่ระดับ "A" และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ "Stable" หรือคงที่

19 มิ.ย. 61 บริษัทได้รับการประเมินคุณภาพในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 (AGM Checklist) จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย โดยมีผลการประเมิน 92 คะแนน อยู่ในระดับ "ดีเยี่ยม"

27 มิ.ย. 61 บริษัทได้รับรางวัล DRIVE AWARD 2018 สาขา Finance จากผลการดำเนินงานด้านการเงินที่ดี ควบคู่กับการบริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาลโดยพิจารณาจากโครงการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมีนวัตกรรมที่พร้อมขับเคลื่อนองค์กรสู่เศรษฐกิจในระดับมหภาค จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

28 มิ.ย. 61 บริษัทขายหุ้นในบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (XPCL) ที่ถืออยู่ทั้งหมดร้อยละ 7.50 ให้แก่บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (CKP) เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การลงทุนของบริษัท

13 ก.ค. 61 บริษัทได้ก่อสร้างช่องเก็บค่าผ่านทางด่านฉิมพลีเพิ่มเติม จำนวน 3 ช่อง เพื่อรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นของทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ โดยได้เปิดให้บริการแล้วเมื่อปลายปี 2561

16 ก.ค. 61 บริษัทขายเงินลงทุนในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (CKP) จำนวน 111.2 ล้านหุ้น ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นใน CKP เป็นร้อยละ 17.83

30 ก.ย. 61 บริษัทเปิดใช้ทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับทางพิเศษศรีรัช มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ เพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปแจ้งวัฒนะ และต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา

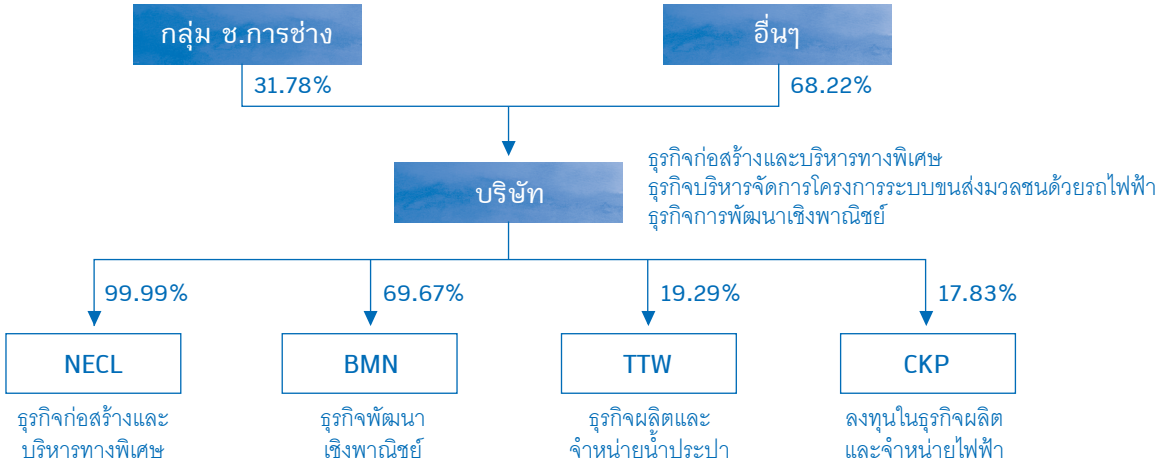
19 ต.ค. 61 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้มีการประกาศผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนประจำปี 2561 โดยบริษัทได้รับคะแนนอยู่ในระดับ "ดีมาก"

31 ต.ค. 61 หลักทรัพย์ BEM ถูกจัดอยู่ในดัชนีความยั่งยืนปี 2561 (SETTHSI INDEX) และบริษัทได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment : THSI) รางวัลด้านความยั่งยืนประจำปี 2561 (SET Sustainability Awards 2018) ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบให้บริษัทจดทะเบียนเพื่อประกาศเกียรติคุณให้กับบริษัทจดทะเบียนที่มีการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนและเป็นแบบอย่างที่ดีแก่บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ

20 ธ.ค. 61 บริษัทซื้อหุ้นในบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (BMN) เพิ่มเติมจำนวน 1.14 ล้านหุ้น ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นใน BMN เป็นร้อยละ 69.67

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

แผนภาพแสดงโครงสร้างการถือหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561



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

1.4 การลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทอื่น

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัท และสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท รวมถึงเป็นแหล่งเงินทุนสำรองสำหรับโครงการในอนาคต โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ดังนี้

1) ชื่อและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	ทุนเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	มูลค่าเงินลงทุนตามราคาทุน
บริษัทย่อย					
บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ	ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา	6,000	5,250	99.99%	2,604
บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์	ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	254	254	69.67%	177
บริษัทอื่น					
บมจ. ซีเค พาวเวอร์	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า	9,240	7,370	17.83%	2.962
บมจ. ทีทีดับบลิว	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	3,990	3,990	19.29%	4,242

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 2561 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน NECL ได้ทำสัญญากับ กทพ. ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539 ทางพิเศษอุดรรัถยามีเส้นทางที่มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือโดยเชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัช ที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะผ่านบางพูน เชียงราก และสุดทางที่บางไทร

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 2561 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นใน BMN คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 69.67 ของทุนจดทะเบียน

BMN เกิดจากการควบรวม 3 บริษัท คือ บริษัท บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค จำกัด บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด และบริษัท ไตรแอดส์ เน็ทเวิคส์ จำกัด โดย BMN ได้รับโอนการดำเนินธุรกิจเดิมของทั้งสามบริษัท รวมทั้งสิทธิ หน้าที่ ทรัพย์สิน หนี้สิน และพนักงานของบริษัททั้งสามไปทั้งหมด

ในปัจจุบันบริษัทว่าจ้าง BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์แต่เพียงผู้เดียวในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ที่บริษัทดำเนินการและให้สิทธิ BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ได้แก่ จัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและในขบวนรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า

ธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น

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

CKP เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า CKP มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 9,240 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 9,240 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 7,370 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 17.83 ของทุนจดทะเบียน CKP มีการลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ 3 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังน้ำโดยลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด และบริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังความร้อน (ระบบ Cogeneration) โดยลงทุนในบริษัท บางปะอิน โคเจน เนอเรชั่น จำกัด และธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังแสงอาทิตย์ โดยลงทุนในบริษัท บางเขนชัย จำกัด บริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด บริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด

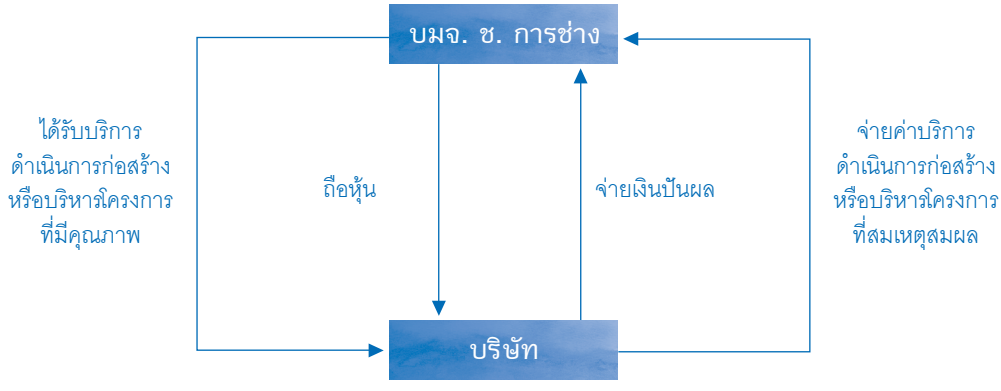
2. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (“TTW”)

TTW เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 3,990 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 3,990 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 3,990 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 19.29 ของทุนจดทะเบียน TTW ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 นอกจากนี้ TTW ได้ลงทุนในบริษัทประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานีและรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 และลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งได้มีการลงทุนในธุรกิจพลังงานผ่านการถือหุ้นใน CKP ในสัดส่วนร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนอีกด้วย

1.5 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทมี บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บมจ. ช.การช่าง ถือหุ้นอยู่ในบริษัทจำนวน 4,722,121,829 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 30.89 ของทุนชำระแล้วของบริษัท โดยในอดีตจนถึงปัจจุบัน บริษัทได้มีการว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการ เนื่องจาก บมจ. ช.การช่าง เป็นบริษัทรับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีศักยภาพมีความรู้ความชำนาญ และคุ้นเคยกับโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้า รวมถึงอุปกรณ์งานระบบต่างๆ เป็นอย่างดี นอกจากนี้ บมจ. ช.การช่าง ยังมีประสบการณ์ในการดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey สามารถส่งมอบงานที่มีคุณภาพภายในกำหนดเวลา อีกทั้งยังเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้ บมจ. ช.การช่าง มีความรับผิดชอบและความมุ่งมั่นที่จะดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ดังนั้น ในอนาคตจึงมีโอกาสที่บริษัทจะว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือผู้บริหารโครงการ อย่างไรก็ดี ในการเข้าทำรายการกับ บมจ. ช.การช่าง ซึ่งเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของบริษัทนั้น บริษัทจะปฏิบัติตามนโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัท ตามรายละเอียดที่เปิดเผยในหัวข้อ 12. รายการระหว่างกัน

แผนภาพแสดงความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่



2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจโดยเป็นผู้รับสัมปทานจากภาครัฐ ดังนี้ 1) ผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอ บี ซี) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วน ดี) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา 2) ผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง นอกจากเป็นผู้รับสัมปทานแล้ว บริษัทยังดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใต้สัมปทานที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบัน บริษัทและบริษัทย่อยมีโครงสร้างรายได้ดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

โครงสร้างรายได้รวม	ดำเนินการโดย	ร้อยละการถือหุ้นของบริษัท	ข้อมูลทางการเงินรวม					
			สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2561		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2560		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2559	
			ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ			10,174	53.3%	9,957	64.7%	9,301	70.3%
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัท		8,718	45.7%	8,573	55.7%	7,978	60.3%
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัทย่อย	99.99	1,456	7.6%	1,384	9.0%	1,323	10.0%
รายได้จากธุรกิจระบบราง			4,736	24.8%	4,521	29.3%	3,230	24.4%
รายได้ค่าโดยสาร และค่าบริการเดินรถไฟฟ้า	บริษัท		4,736	24.8%	4,521	29.3%	3,230	24.4%
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์			705	3.7%	675	4.4%	573	4.3%
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัท		240	1.3%	75	0.5%	78	0.6%
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัทย่อย	69.67	465	2.4%	600	3.9%	495	3.7%
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน			2,496	13.1%	-	-	-	-
กำไรจากเงินลงทุน [1]			499	2.6%	12	0.1%	12	0.1%
รายได้อื่น [2]			477	2.5%	228	1.5%	117	0.9%
รวมรายได้			19,087	100%	15,393	100%	13,233	100%

หมายเหตุ : [1] กำไรจากเงินลงทุนประกอบด้วย กำไรจากการขายเงินลงทุนใน CKP XPCL TTW และเงินลงทุนชั่วคราวอื่น
[2] รายได้อื่นประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน

2.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งครบวงจรที่สร้างการเดินทางที่ดีเพื่อชีวิตที่ดี โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทแบ่งออกเป็น 3 ธุรกิจหลัก ดังนี้

2.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

1) ลักษณะบริการ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) เป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ รวม 4 สายทาง ซึ่งได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอ บี ซี) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอ บี ซี)

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ”) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2533

ทางพิเศษศรีรัชเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัท (เดิมคือ BECL) เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชจะตกเป็นของ กทพ. ประกอบด้วยทางพิเศษ 3 ส่วน คือ ส่วนเอ (พระราม 9-รัชดาภิเษก) ส่วนบี (พญาไท-บางโคล่) ส่วนซี (รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ) ระยะทางรวม 29.8 กิโลเมตร และ กทพ. ลงทุนก่อสร้างและบริหารทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร บริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้จากค่าผ่านทางของทั้งทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ตามสัดส่วนที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

ในส่วนของค่าผ่านทาง ผู้ใช้ทางพิเศษชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดขึ้นทางพิเศษ โดย กทพ. เป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางทั้งหมดแล้วแบ่งให้บริษัท การแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับ กทพ. เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ตั้งแต่วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัชจะถูกนำมารวมกันและแบ่งตามเกณฑ์พื้นที่ คือ โครงข่ายในเขตเมือง 9 ปีแรก บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 กทพ. ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 สำหรับ 9 ปีสุดท้าย บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 กทพ. ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 และระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรกและ 9 ปีสุดท้ายได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 50 เท่ากัน ส่วนโครงข่ายนอกเขตเมืองคือทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี รายได้ค่าผ่านทางเป็นของบริษัททั้งหมดตลอดระยะเวลาสัญญา

(2) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)

ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) (พระราม 9-ศรีนครินทร์) ภายใต้สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2540

ทางพิเศษศรีรัชส่วนดี มีลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer and Operate) คือบริษัทเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารระบบทางพิเศษ แต่กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นของ กทพ. ระยะทาง 8.7 กิโลเมตร โดยบริษัทได้รับผลตอบแทนจากรายได้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดในสัญญา และจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางตามหลักเกณฑ์เช่นเดียวกันกับสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

(3) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

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

บริษัทมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้าง จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง เพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นๆ (ถ้ามี) ลักษณะของโครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 17 กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน 10 ด่าน มีแนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษกบริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวทางรถไฟสายใต้เดิมและข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 และลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 นอกจากนี้ บริษัทได้เปิดใช้ทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปแจ้งวัฒนะ และต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา ทั้งนี้ บริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดและแบ่งผลตอบแทนหรือให้ประโยชน์แก่ กทพ. ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

ในการบริหารจัดการโครงการนี้ บริษัทเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทาง และมีสิทธิที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและรายได้อื่น (ถ้ามี) ตลอดระยะเวลาสัมปทาน ซึ่งอัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามที่ตกลงในสัญญา

(4) ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ดำเนินการโดยบริษัทย่อย (“NECL”) ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับ กทพ. โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2539

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

2) รายละเอียดของเครือข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษส่วนต่าง ๆ ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ก่อสร้างและบริหารงานโดย
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	27.1	กทพ.
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) 2.1 ส่วนในเมือง (ส่วนเอ และบี) (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก) 2.2 ส่วนนอกเมือง (ส่วนซี) (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ)	29.8	บริษัท
3. ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) (พระราม 9-ศรีนครินทร์)	8.7	บริษัท
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	32.0	NECL
5. ทางพิเศษอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์)	28.0	บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง
6. ทางพิเศษฉลองรัชรวมส่วนต่อขยาย (รามอินทรา-อาจณรงค์ และรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	42.4	กทพ.
7. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี)	56.7	กทพ.
8. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) รวมทางเชื่อมต่อสะพานภูมิพล 1 และ 2	42.3	กทพ.
9. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งไปทางแจ้งวัฒนะ)	17.0	บริษัท
รวมระยะทางทั้งสิ้น	**284.0**	

3) ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

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

ทางพิเศษ	ลักษณะโครงข่าย	ระยะทาง (กม.)	วันที่เปิดบริการ	รายได้	การแบ่งรายได้ บริษัท : กทพ.
เฉลิมมหานคร					
ดินแดง-ท่าเรือ	ในเขตเมือง	8.9	4 ม.ค. 2524	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60 : 40 - ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปีสุดท้าย 50 : 50 - 9 ปีสุดท้าย 40 : 60
บางนา-ท่าเรือ	ในเขตเมือง	7.9	17 ม.ค. 2526		
ท่าเรือ-ดาวคะนอง	ในเขตเมือง	10.3	8 ส.ค. 2530		
ศรีรัช					
ส่วนเอ พระราม 9-รัชดาภิเษก	ในเขตเมือง	12.4	2 ก.ย. 2536	บริษัท และ กทพ.	- 9 ปีแรก 60 : 40 - ระยะเวลาระหว่าง 9 ปีแรก และ 9 ปีสุดท้าย 50 : 50 - 9 ปีสุดท้าย 40 : 60
ส่วนบี พญาไท-บางโคล่	ในเขตเมือง	9.4	6 ต.ค. 2539		
ส่วนซี รัชดาภิเษก-แจ้งวัฒนะ	นอกเขตเมือง	8.0	2 ก.ย. 2536	บริษัท	- 100 : 0
ศรีรัช (ส่วนดี) พระราม 9-ศรีนครินทร์	นอกเขตเมือง	8.7	ระยะที่หนึ่ง 2 ธ.ค. 2541 ระยะที่สอง 1 มี.ค. 2543	บริษัท	- 100 : 0
ศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	นอกเขตเมือง	17.0	22 ส.ค. 2559	บริษัท	- 100 : 0
อุดรรัถยา					
แจ้งวัฒนะ-เชียงราก	นอกเขตเมือง	22.0	2 ธ.ค. 2541	บริษัทย่อย (NECL)	- 100 : 0
เชียงราก-บางไทร	นอกเขตเมือง	10.0	1 พ.ย. 2542		

4) อัตราค่าผ่านทาง

ทางพิเศษ / ด่านเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง (บาท/เที่ยว)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)	50	75	110
ยกเว้น ด่านอาจณรงค์ 1 (ไปบางนา)	40 *	65 *	100 *
ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) (ส่วนเอ บี ซี)	50	75	110
ยกเว้น ด่านประชาชื่น (ขาเข้า)	60	90	140
ด่านประชาชื่น (ขาออก)	10	15	30
ด่านประชาชื่น 1 (ขึ้นจากถนนประชาชื่น) ด่านประชาชื่น 2 (ลงสู่ถนนประชาชื่น) ด่านงามวงศ์วาน 1 (ขาออก) ด่านงามวงศ์วาน 2 (ขาเข้า)	15	20	35
ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)	25	55	75
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร	50	80	115
ทางพิเศษอุดรรัถยา	45	100	150
ยกเว้น ด่านเมืองทองธานี	35 **	90 **	140 **
ด่านบางปะอิน	55	120	180

หมายเหตุ : * อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท
** อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท

การปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช เป็นไปตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งมีการปรับทุก 5 ปี โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพฯ ที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 10 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา ในกรณีที่เกิดเงินเฟ้อสูงกว่าปกติหรือมีเหตุสุดวิสัยหรือเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น บริษัท และ กทพ. สามารถพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางตามสมควร โดยมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2556 สำหรับการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2561 กทพ. ไม่มีการปรับอัตราขึ้น โดยยังคงใช้อัตราในปี 2556

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 โดยจะคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทางบนพื้นฐานของอัตราการเพิ่มของดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพฯ ที่ออกโดยกระทรวงพาณิชย์ล่าสุด ทั้งนี้จะปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5 บาท แต่จะปรับได้ไม่เกินครั้งละ 15 บาท ตลอดระยะเวลา 15 ปีแรกของสัญญา โดยมีการปรับค่าผ่านทางครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2546 และมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 สำหรับการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2561 กทพ. ไม่มีการปรับอัตราขึ้น โดยยังคงใช้อัตราในปี 2556

แม้ว่า กทพ. ได้ดำเนินการให้มีการออกประกาศกระทรวงคมนาคม ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้มีอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ที่บังคับใช้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2561 และอัตราค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ที่บังคับใช้เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 แต่บริษัทและบริษัทย่อย (NECL) เห็นว่า อัตราค่าผ่านทางตามประกาศดังกล่าวยังคงไม่สอดคล้องกับข้อสัญญา เนื่องจากยังเป็นอัตราเดิมในปี 2556 ซึ่งบริษัทและบริษัทย่อยยังคงโต้แย้ง กทพ. ในประเด็นนี้

5) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจทางพิเศษ

- **ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ**

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจรติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพฯและปริมณฑล โดยสามารถจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ได้แก่ ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ โดยในปี 2561 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 98.04 ร้อยละ 1.72 และร้อยละ 0.24 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ที่ใช้ทางพิเศษสามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)	สัดส่วน %
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	372,759	30.30
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2)		
2.1 ส่วนในเมือง (ส่วนเอ และบี) (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก)	322,050	26.18
2.2 ส่วนนอกเมือง (ส่วนซี) (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ)	186,911	15.20
3. ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี) (อโศก-ศรีนครินทร์)	201,248	16.36
4. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	91,077	7.40
5. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	56,090	4.56
รวมปริมาณจราจรทั้งสิ้น	**1,230,135**	**100**

เนื่องจากการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านสาธารณูปโภคต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งถือเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของระบบทางพิเศษ กลุ่มลูกค้าจึงมีการกระจายตัวตามจุดหมายการเดินทาง ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด

6) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจทางพิเศษ

- **กลยุทธ์ทางการตลาดของธุรกิจทางพิเศษ**

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

เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559 บริษัทได้เปิดให้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ฝั่งกรุงเทพฯ-ฝั่งธนบุรี โดยเชื่อมเส้นทางออกจากทางพิเศษขั้นที่ 2 บริเวณหมอชิต จตุจักร ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 วิ่งขนานบนทางรถไฟสายใต้โดยผ่านย่านบางพลัด บางบำหรุ ตลิ่งชัน เชื่อมต่อกับสะพานลอยบรมราชชนนีผ่านถนนราชพฤกษ์และสุดทางที่ถนนวงแหวนรอบนอก (ฝั่งตะวันตก) ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางเชื่อมฝั่งกรุงเทพฯ-ธนบุรี ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว นอกจากนี้เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 บริษัทได้เปิดให้บริการทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯไปทางทิศเหนือของทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ เพื่อเพิ่มความสะดวกต่อผู้ใช้ทางในการเดินทางไปยังรัชดาภิเษก ประชาชื่น แจ้งวัฒนะ และบางปะอิน

จุดด้อยทางการตลาด คือ ข้อจำกัดทางด้านกายภาพทำให้ไม่สามารถระบายรถบริเวณทางลงทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วนซึ่งขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรบนถนนพื้นราบอันเป็นปัจจัยที่มีความไม่แน่นอนที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทได้มีการประสานงานกับตำรวจจราจรของสถานีตำรวจพื้นราบ รวมทั้งการเชื่อมต่อสัญญาณภาพจากกล้อง CCTV บนทางพิเศษไปยังป้อมตำรวจพื้นราบ เพื่อช่วยระบายจราจรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเพิ่มความคล่องตัวของการจราจรในระบบด้วยการปรับปรุงจุดขึ้น-ลงต่างๆ ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถประหยัดเวลาและผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกสบายเพิ่มขึ้น มีคุณภาพชีวิตในการเดินทางในเมืองหลวงที่ดีกว่าเดิม ทำให้ผู้ใช้ทางได้เห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับมากกว่าการคำนึงถึงปัจจัยทางด้านราคา

ในส่วนของกลยุทธ์ทางการตลาด บริษัทได้มีการดำเนินการ คือ

o กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ

- การมีโครงข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมืองทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของลูกค้าโดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น
- การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
- บริษัทมีการติดตามสถิติปริมาณจราจรอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการ Easy Pass ให้เหมาะสมเพื่อปรับปรุงการให้บริการและรองรับจำนวนผู้ใช้ทางพิเศษที่เพิ่มขึ้น บริษัทได้เพิ่มจำนวนช่องบริการ Easy Pass บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่างๆ ในทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทได้ดำเนินการปรับย้ายตำแหน่งช่องทาง Easy Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการ Easy Pass เข้าใช้บริการได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น และลดการตัดกระแสจราจรระหว่างช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด และช่องทาง Easy Pass ซึ่งบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
- การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคต โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี
- บริษัทได้มีการเพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพจราจรบนระบบทางพิเศษตลอดจนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและเพิ่มความมั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยบริษัทจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่างๆ ผ่านเว็บไซต์และสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง
- บริษัทได้ดำเนินการจัดกิจกรรม Roadshow ประชาสัมพันธ์ทางเชื่อมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ กับทางพิเศษศรีรัช มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ ตามสถานที่ที่อยู่แนวสายทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และแจ้งวัฒนะ เพื่อแนะนำเส้นทางให้กับผู้ใช้ทาง รวมทั้งยังได้รับทราบความต้องการและข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ทางอย่างใกล้ชิด
- บริษัทได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ โดยมีผลสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ “ดีมาก”

o กลยุทธ์ด้านราคาของธุรกิจทางพิเศษ

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

o กลยุทธ์ด้านการจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจทางพิเศษ

- 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 สุรวงศ์ 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)

o การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทางเพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้ทางเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติประมาณร้อยละ 39.51

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. และเพื่อเพิ่มประโยชน์สำหรับผู้ใช้บัตร Easy Pass บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. และ กรมทางหลวงปรับปรุงประสิทธิภาพการเก็บค่าผ่านทางด้วยระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ โดยเชื่อมต่อระบบบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเพียงใบเดียว สำหรับทางพิเศษ 7 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของกรมทางหลวงอีก 2 เส้นทางได้ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2559

- **กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมและสื่อสารการตลาดของธุรกิจทางพิเศษ**

บริษัทจัดให้มีส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2561 บริษัทยังคงให้ส่วนลดทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย (NECL) โดยให้ส่วนลดแก่ผู้ที่ใช้บริการที่ด่านเมืองทองธานีอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันสงกรานต์และวันขึ้นปีใหม่ บริษัทได้ร่วมมือกับ กทพ. จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ทางพิเศษให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีจุดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางเพื่อสร้างความรู้สึกผูกพันให้กับลูกค้าภายใต้แนวคิดที่ว่าเราพร้อมส่งมอบความสุขด้วยบริการที่ดีให้กับลูกค้าตลอดสายทาง รวมถึงการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในช่วงเทศกาลสงกรานต์และในโอกาสส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ที่ผ่านมา บริษัทร่วมสนับสนุน กทพ. ในการประชาสัมพันธ์ส่วนลดค่าสมัคร Easy Pass และนอกจากนี้ กทพ. ได้จัดโครงการนำร่องทดลองการให้ส่วนลดจำนวน 5 บาท/เที่ยว สำหรับผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษอโศก 4 หรือคิดเป็นการให้ส่วนลดร้อยละ 10 จาก 50 บาท เหลือ 45 บาท เฉพาะวันทำการในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06.00-09.00 น.) ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 จนถึงวันที่ 28 ธันวาคม 2561 เพื่อกระตุ้นผู้ใช้ทางพิเศษให้หันมาใช้ Easy Pass มากขึ้น ลดปัญหาการจราจรติดขัดสะสมบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง

บริษัทในฐานะเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษได้ตอบสนองนโยบายของภาครัฐด้วยการร่วมรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด” ในโครงการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ รวมทั้งบริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายผ่านสื่อประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษ Social Media และสถานีวิทยุจราจร เพื่อให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพบนทางพิเศษ และกิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการต่างๆ ของบริษัท

การจัดกิจกรรมพิเศษเนื่องในวันแม่และวันพ่อแห่งชาติให้กับผู้ใช้ทางที่เป็นผู้โชคดี การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง เผยแพร่แผนที่โครงข่ายทางพิเศษ รวมถึงการต่อเชื่อมทางพิเศษกับเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และในปีนี้บริษัทได้จัดกิจกรรมผู้หญิงวันนี้ขับขี่ปลอดภัย (Lady Safety Driving) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขับขี่อย่างปลอดภัย และลดอุบัติเหตุ พร้อมแนะนำวิธีดูแลรถยนต์เบื้องต้นสำหรับผู้หญิง รวมทั้งการปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินบนทางพิเศษ

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ประกอบด้วย สื่อสารคดี วิทยุ-โทรทัศน์ สปอตวิทยุ เอกสารแผ่นปลิว ป้ายสลับข้อความ (VMS) เว็บไซต์ www.bemplc.co.th ตลอดจนการสื่อสารผ่านโซเชียลมีเดีย (www.facebook.com/bangkokexpresswayandmetro) รวมทั้งการจัดทำ BEM Magazine ราย 2 เดือน เพื่อเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้ทาง รวมทั้งเสริมสร้างความรู้ ความพึงพอใจ และยังเป็นการจูงใจให้ลูกค้าใหม่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องตลอดปี จัดเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีทั้งต่อลูกค้าและสังคม

7) ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจทางพิเศษ

ในปี 2561 สภาพเศรษฐกิจมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากปีก่อนส่งผลให้รายได้ของผู้บริโภคเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ในเดือนพฤศจิกายน 2561 ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.98 จากปีก่อน ซึ่งส่งผลบวกต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย อีกทั้งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการจำหน่ายรถยนต์รุ่นใหม่สู่ตลาด การส่งเสริมการขายและสภาพเศรษฐกิจที่ดีขึ้นโดยรวม ซึ่งส่งผลให้ยอดจองรถยนต์ในงานมหกรรมยานยนต์ครั้งที่ 38 มีจำนวนสูงกว่า 40,000 คัน โดยส่วนหนึ่งมาจากการครบกำหนดของโครงการรถคันแรกที่กำหนดไว้ 5 ปี ผู้บริโภคจึงได้มีกำลังซื้อรถยนต์คันใหม่ทดแทน ประกอบกับได้รับปัจจัยหนุนจากค่ายรถยนต์ที่มีการส่งเสริมการขาย รวมถึงราคาน้ำมันที่ทรงตัวเป็นผลให้ยอดจำหน่ายรถยนต์โตขึ้นอย่างต่อเนื่อง (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม 25 ธันวาคม 2561)

ด้วยปัจจัยดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบกับปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีสภาพการจราจรติดขัดอยู่แล้วเพิ่มมากขึ้นไปอีก ประกอบกับมีการพัฒนาด้านระบบขนส่งมวลชนที่ได้ดำเนินการก่อสร้างเพิ่มอีกทั้งการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ปัญหาการจอดรถกีดขวางและการไม่เคารพกฎจราจร ทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและหลีกเลี่ยงไม่ได้

นอกจากนี้ ในปี 2561 จากสถิติการจดทะเบียนรถยนต์สะสมในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีปริมาณสะสมถึง 10,217,694 คัน และพบว่ามีปริมาณการจดทะเบียนรถยนต์ใหม่จำนวน 905,593 คัน โดยเฉลี่ยมีรถยนต์จดทะเบียนเฉลี่ยต่อวันประมาณ 1,517 คัน ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าในปี 2561 จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนต่อวันเพิ่มขึ้นจากปีก่อนมากกว่า 2 เท่า ในขณะที่ถนนในกรุงเทพฯ มีความยาวเพียง 5,500 กิโลเมตร ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรสะสมในทุกที่ของเขตกรุงเทพฯ ซึ่งมีปริมาณรถยนต์เกินกว่าความจุของถนนในกรุงเทพฯ จะรับได้ ส่งผลให้อัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ในเขตกรุงเทพฯในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าอยู่ที่ 23.69 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และชั่วโมงเร่งด่วนเย็นอยู่ที่ 16.12 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ 1 มกราคม 2562) ส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อการเติบโตของปริมาณการจราจรบนระบบทางพิเศษโดยรวม

8) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจทางพิเศษ

- **ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ**

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

โครงการทางพิเศษภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนดี และสัญญาสัมปทานการลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ กทพ. กำหนดรูปแบบ (Characteristic) สายทางพื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นบริษัทจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระและผู้ตรวจแบบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์ 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 ซึ่งวิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์เมื่องานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ โดยบริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง ซึ่งเป็นผู้มีความชำนาญ และมีประสบการณ์ในการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษทุกสายทางที่บริษัทได้รับสัมปทานมาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey

ตามสัญญาสัมปทานโครงการนี้ บริษัทมีสิทธิในการบริหารจัดการ และให้บริการ ได้แก่การเรียกเก็บค่าผ่านทาง การกู้ภัย และการบำรุงรักษา โดยบริษัทมีสิทธิที่จะได้รับค่าผ่านทางทั้งหมดตลอดระยะเวลาสัมปทาน

9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ธุรกิจทางพิเศษ)

บริษัทและบริษัทย่อยได้ดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจสามารถสรุปได้ดังนี้

ตั้งแต่ช่วงการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่างๆ ในการปฏิบัติอย่างเหมาะสม สำหรับการก่อสร้างในเขตเมืองที่มีประชาชนอาศัยอยู่มาก โดยนำเทคนิคการก่อสร้างแบบ Segmental Box Girder มาใช้ ทำให้บริษัทสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นกว่าการก่อสร้างโดยวิธีการอื่นที่ใช้กันอยู่ทั่วไป ในขณะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสังคมรอบข้าง และมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรบนพื้นล่างให้น้อยที่สุดในช่วงระหว่างงานก่อสร้าง และบริษัทไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

ในการบริหารโครงการระบบทางพิเศษ บริษัทได้ตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษ รวมถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยบริษัทได้มีการปรับปรุงทบทวนกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 โดยบริษัทมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อมด้วยแนวทางการดำเนินงานดังต่อไปนี้

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

โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) ดังนี้

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

ในปี 2561 บริษัทยังคงรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่างๆ ที่อาจมีโอกาสเกิดขึ้น รวมทั้งได้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทได้เปลี่ยนโคมไฟที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นทั้งบนทางพิเศษและบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทาง ดังนี้

1. เปลี่ยนโคมไฟชนิด LED ทดแทนโคมไฟในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ดังนี้
    - เปลี่ยนโคมไฟ LED ทดแทนโคมไฟเดิมในอาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และประหยัดพลังงานได้ถึงร้อยละ 45
    - เปลี่ยนโคมไฟ LED ทดแทนโคมไฟเดิมในอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และประหยัดพลังงานได้ถึงร้อยละ 45
2. เปลี่ยนโคมไฟชนิด LED ทดแทนโคมไฟ Flood Light หลอดโซเดียมความดันสูงบริเวณพื้นที่ Merge ในทางพิเศษอุดรรัถยาทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าลงได้ถึงร้อยละ 59 โดยที่ได้ความสว่างมากกว่าหลอดเดิม และลดการฟุ้งกระจายของแสง
3. โครงการติดตั้ง Solar Cell บนอาคารด่านสะพานพระราม 7 ในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงได้ถึงร้อยละ 20

สำหรับการจัดการด้านความปลอดภัย บริษัทมีหน่วยงานวิเคราะห์วิศวกรรมที่พร้อมด้วยบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยบนทางพิเศษทำหน้าที่ศึกษาผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ โดยมีการจัดทำแบบจำลอง Traffic Simulation เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมทั้งตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน วิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายบนทางพิเศษ ศึกษาคุณสมบัติและรูปแบบการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาปรับปรุงทางพิเศษให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดสำหรับผู้ใช้ทาง รวมทั้งการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยบริษัทได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาดำเนินการดังนี้

- การปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษ โดยบริษัทได้ทำการตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยพื้นที่หัวเกาะทางแยก (Gore Area) และติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ได้แก่ อุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) ถังรับแรงปะทะ (Cushion Tank) หลักนำทางชนิดให้ตัว (Flexible Guide Post) ทาพื้นด้วยสี Cold Plastic สีแดง เพื่อกระตุ้นเตือนถึงจุดอันตรายที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุ
- การเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) จากอัตราการเติบโตของปริมาณจราจรในช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) และหลังจากที่ กทพ. มีนโยบายยกเลิกค่ามัดจำบัตร Easy Pass ทำให้มีปริมาณการใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องมีการเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้ทางสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง และน้ำมันเชื้อเพลิงได้
- ปรับช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) ที่ด่านอโศก 4 ประชาชื่นขาเข้า และประชาชื่นขาออก ให้เป็นช่องทางขวาสุด เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเข้าช่องทาง Easy Pass ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็วยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงป้ายแนะนำช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) เพื่อให้ผู้ใช้ทางพิเศษได้รับความสะดวกรวดเร็วในการผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ
- ปรับปรุงช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ (Easy Pass) ในทางพิเศษศรีรัชทั้งหมดให้เป็น Fast Lane เพื่อให้รองรับการผ่านช่องทางที่เร็วขึ้น ลดการชะลอความเร็วที่ช่องทาง Easy Pass
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ บริษัทได้ติดตั้งสายอากาศ ชุดที่ 2 (Second Antenna) ที่ช่องทาง Easy Pass เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการระบบ Easy Pass กรณีไม้กั้นทางบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางไม่เปิด ทั้งที่มีเงินสำรองในบัญชีเพียงพอต่อการผ่านทาง โดยระบบดังกล่าวจะสั่งเปิดไม้กั้นทางโดยไม่ต้องรอให้เจ้าหน้าที่สั่งเปิด ทำให้สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ทางได้เร็วขึ้น ลดเวลาในการรอคอย และลดปริมาณการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทางรวมถึงมลภาวะทางอากาศให้ลดลงอีกด้วย
- โครงการปรับปรุงช่องทางเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด ให้สามารถรองรับผู้ใช้บริการระบบ Easy Pass ในปี 2561 บริษัทได้พัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางเพื่อให้ช่องทางเดียวสามารถให้บริการได้ทั้งผู้ใช้บริการแบบเงินสดและผู้ใช้บริการด้วยบัตร Easy Pass (ระบบ Dual Mode) เพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบ Easy Pass ได้รับความสะดวกมากขึ้น โดยมีแผนจะเปิดให้บริการที่ด่านพระราม 9-1 (ศรีรัช) ภายในต้นปี 2562

  บริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานตลอดจนผู้บริหาร เพื่อเสริมสร้างความรู้ และทักษะในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ตลอดจนการจัดกิจกรรมปลูกจิตสำนึกทั่วทั้งองค์กร และการดำเนินกิจกรรมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกับสังคมรอบข้างอีกด้วย

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

2.1.2 ธุรกิจระบบราง

1) ลักษณะบริการ

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจำนวน 2 โครงการ จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ซึ่งบริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานกับ รฟม. เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 ระยะเวลา 33 ปี นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง

- โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งใต้ดินสายแรกของไทย มีระยะทาง 20 กิโลเมตร จำนวน 18 สถานี เปิดให้บริการเดินรถเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 บริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่วิ่งบริการจำนวน 19 ขบวน มีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุด ตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) มีระยะทางรวม 27 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งใต้ดินประมาณ 5 กิโลเมตร และทางวิ่งยกระดับประมาณ 22 กิโลเมตร มีสถานีรวมทั้งสิ้นจำนวน 20 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 4 สถานี และสถานียกระดับ 16 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลที่สถานีหัวลำโพง และสถานีบางซื่อ และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่สถานีเตาปูน บริษัทเป็นผู้ลงทุนจัดหาติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์งานระบบ โดยแบ่งการดำเนินงานช่วงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้ ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ภายในเดือนกันยายน 2562 ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายในเดือนมีนาคม 2563 และดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) โดยบริษัทมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ตลอดระยะเวลาสัมปทานโครงการ และเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ได้เปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีเตาปูน-บางซื่อ ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร เพื่อเป็นการเชื่อมต่อการเดินรถระหว่างรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ให้ต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน

(2) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง”) ช่วงสถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน มีระยะทาง 23 กิโลเมตร รวม 16 สถานี เริ่มจากบริเวณคลองบางไผ่ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ถนนวงแหวนรอบนอก (ตะวันตก) กาญจนาภิเษก เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนรัตนาธิเบศร์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้สะพานพระนั่งเกล้า ก่อนถึงสี่แยกแครายจะเลี้ยวขวาไปตามถนนติวานนท์ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ถึงบริเวณแยกเตาปูน มีสถานีเตาปูนเป็นสถานีเชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล โดยสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสายสีม่วงไปสายสีน้ำเงินได้ที่สถานีเตาปูน และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) และรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)

โดยบริษัทได้รับสัมปทานการลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา ลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost ซึ่ง รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่วิ่งบริการ จำนวน 21 ขบวน มีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุดในวันจันทร์-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)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (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	23 กิโลเมตร

2) รายได้

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 2 ลักษณะ คือ รายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

- **รายได้ค่าโดยสาร**

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระหว่างบริษัท และ รฟม. บริษัทมีสิทธิในการให้บริการเดินรถและจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน โดยบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญาสัมปทาน

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

บริษัทได้ปรับอัตราค่าโดยสารตามข้อตกลงในสัญญาสัมปทานมาโดยลำดับ อัตราค่าโดยสารที่ประกาศใช้อยู่ในปัจจุบันเป็นอัตราที่ปรับเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561 ซึ่งจะใช้จนถึงวันที่ 2 กรกฎาคม 2563

- **รายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา**

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

3) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจระบบราง

- **ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่อาศัยอยู่รอบเส้นทางและกลุ่มที่มิได้อาศัยอยู่รอบเส้นทางแต่มีความจำเป็นต้องเดินทางผ่านหรือมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทาง และสามารถแบ่งกลุ่มย่อยตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังนี้

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

4) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจระบบราง

- **<u>กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจระบบราง</u>**
  - o สร้างสรรค์และพัฒนารูปแบบการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า MRT

ปัจจุบันรถไฟฟ้า MRT มีเส้นทางการเดินรถเริ่มต้นจากสถานีหัวลำโพง ปลายทางที่สถานีเตาปูน ระยะทาง 21 กิโลเมตร ผ่านพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ (Central Business District-CBD) พื้นที่ที่อยู่อาศัย (Residential Area) และมีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่สำคัญซึ่งมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร อาทิ จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) ที่สถานีสีลม สถานีสุขุมวิท และสถานีสวนจตุจักร สายสีแดง (Airport Rail Link) ที่สถานีเพชรบุรี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (MRT) ที่สถานีเตาปูน นอกจากนี้ยังมีจุดเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟหัวลำโพงและบางซื่อ สำหรับการเชื่อมต่อทางเดินของสถานีกับอาคาร ปัจจุบันมี 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 และในอนาคตจะมีการเชื่อมต่อกับโครงการ One Bangkok ที่สถานีลุมพินี

พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อการทำงานรองมาเป็นการเดินทางเพื่อการศึกษา ซึ่งจะเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วน ขณะที่วัตถุประสงค์อื่นจะเป็นการเดินทางนอกเวลาเร่งด่วน (Off peak) ซึ่งมีอัตราการเพิ่มเที่ยวการเดินทางสูงกว่า บริษัทจึงกำหนดกลยุทธ์ในการเพิ่มการเดินทางช่วง Off peak ที่ยังมีความสามารถในการรองรับได้ ลดความหนาแน่นผู้โดยสารช่วงเวลาเร่งด่วน กระตุ้นให้ผู้โดยสารปรับพฤติกรรมการเดินทางในช่วงเช้าให้เร็วขึ้นในกิจกรรม "MRT Lucky Hour มาเช้าลุ้นโชค" รวมถึงการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยบัตรโดยสาร เพื่อเพิ่มรายได้และจำนวนผู้ถือบัตรโดยสาร และเป็นการกระตุ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2556 ด้วยการทำความร่วมมือกับพันธมิตรที่อยู่รอบเส้นทาง เช่น การให้ส่วนลดหรือสิทธิประโยชน์ในการออกบัตรหรือเติมเงิน การให้ข้อมูลกิจกรรมและแนะนำสถานที่ที่คาดว่าจะเป็นจุดหมายปลายทางของผู้เดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ในช่วงที่ผ่านมามีการทำกิจกรรมและให้ข้อมูลร่วมกับบริษัทย่อย (BMN) และพันธมิตรรายต่างๆ เช่น ศูนย์การค้า Metro Mall ศูนย์การค้า Central Plaza Grand Rama 9 ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สวนลุมพินี เป็นต้น

o มุ่งเน้นคุณภาพการบริการ

บริษัทมีนโยบายมุ่งเน้นคุณภาพการบริการโดยถือว่า "การบริการอยู่เหนือสิ่งอื่นใด" นอกจากนั้นบริษัทยังมีนโยบายให้รถไฟฟ้า MRT เป็น "ส่วนหนึ่งในชีวิตของคนกรุงเทพ" ภายใต้การดำเนินงานอย่างมืออาชีพ โดยการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของรถไฟฟ้า MRT ที่ให้บริการการเดินทางแล้ว ยังมีการสร้างคุณค่าเพิ่มให้คนกรุงเทพรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในวิถีชีวิต จากนโยบายดังกล่าว บริษัทจึงกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านคุณภาพการบริการ ดังนี้

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

o สร้างรูปแบบบัตรโดยสารที่ตรงกับความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม

บริษัทมีการวิเคราะห์ลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการประจำและใช้บริการเป็นครั้งคราว เพื่อจัดทำและวางแผนการออกบัตรโดยสารชนิดต่างๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม และดึงดูดกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการเป็นครั้งคราวให้หันมาใช้บัตรรถไฟฟ้า MRT ในการเดินทางมากขึ้น การพัฒนาบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับเทคโนโลยีและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้บัตร ให้สามารถใช้บัตรร่วมกันได้ทั้งรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และ MRT สายสีม่วง ตลอดจนการวางแผนครอบคลุมถึง MRT สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายที่จะเปิดให้บริการบางส่วนในปี 2562 และเปิดให้บริการครบทั้งเส้นทางในปี 2563 การประสานความร่วมมือกับสถาบันการเงินในการออกบัตรร่วมธุรกิจที่สามารถใช้ทำธุรกรรมทางการเงินและเดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้แก่ ความร่วมมือกับธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ในการทำบัตรแก่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ และสถาบันหรือหน่วยงานอื่นๆ นอกจากนี้ยังออกคูปองเติมเงิน (Top Up Voucher) ให้กับบริษัท อนันดา จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้แจกเป็นสวัสดิการแก่พนักงานในการนำมาเติมมูลค่าในบัตรโดยสารของพนักงานอีกด้วย

- **<u>กลยุทธ์ด้านราคาของธุรกิจระบบราง</u>**

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

- **<u>กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาดของธุรกิจระบบราง</u>**

  บริษัทได้แบ่งลูกค้ากลุ่มเป้าหมายออกเป็นกลุ่มต่างๆ ทำให้สามารถกำหนดกลยุทธ์การส่งเสริมการขายให้เกิดประสิทธิภาพครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายโดยรวม ทั้งนี้ บริษัทได้วางแผนการส่งเสริมการขายและแผนการตลาดให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมของลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

  - สนับสนุนและประชาสัมพันธ์พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) เพื่อกระตุ้นให้นำรถยนต์ส่วนตัวเข้าไปจอดในจุดที่ให้บริการ เพื่อเดินทางเข้าไปในเขตธุรกิจ (Business District) เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม ถนนรัชดาภิเษก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อีกช่องทางหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นส่วนสำคัญในการช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน
  - การชำระเงินด้วยบัตรเครดิต (Credit Card) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร และจัดรายการส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัท และธนาคารชั้นนำ ได้แก่ AIS KTC Citibank UOB ธนาคารกรุงศรีอยุธยา เมืองไทยประกันชีวิต FWD ประกันชีวิต ในการมอบส่วนลด และเครดิตเงินคืน รวมถึงการแลกคะแนนสะสมของบัตรเครดิต เพื่อเพิ่มมูลค่าการบริการ และเสนอสิทธิประโยชน์ในการใช้บัตรโดยสาร โดยมุ่งเน้นการกระตุ้นให้ผู้โดยสารเปลี่ยนพฤติกรรมจากการใช้เหรียญโดยสาร เป็นการใช้บัตรโดยสารให้มากขึ้น ซึ่งลูกค้าจะได้รับความสะดวกรวดเร็วพร้อมสิทธิประโยชน์ต่างๆ
  - การเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวเดินทางในระบบ ผ่านการให้ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT และการนำเสนอบัตรโดยสารประเภทต่างๆ แก่หน่วยงาน องค์กร อาคารสำนักงาน หรือโรงแรม ทั้งที่อยู่ในและนอกเส้นทาง โดยสามารถทำหน้าบัตรที่เป็นสัญลักษณ์ขององค์กรหรือกิจกรรมสำคัญ เป็นการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย ซึ่งจะทำให้เกิดการกระจายของบัตรโดยสารถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ที่ใช้บริการเดิมและกลุ่มผู้โดยสารที่ยังไม่เคยใช้บริการมาก่อนให้เกิดการทดลองใช้
  - การสร้างและการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relation Management - CRM) โดยการบริหารจัดการระบบข้อมูลลูกค้า และสร้างเครือข่ายให้เป็นไปตามกระบวนการ CRM ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการตลาดเพื่อสร้างความภักดีและการรักษาลูกค้า (Loyalty Marketing) โดยมุ่งเน้นในเรื่องของการมุ่งตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล 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 การมอบส่วนลดบัตรชมภาพยนตร์เครือ SF Cinema แก่ผู้ที่แสดงบัตรโดยสาร MRT เป็นต้น
  - การสร้างความภักดีในตราสินค้า (Brand Loyalty) และสร้างการรับรู้ในตราสินค้า (Brand Awareness) ด้วยการจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด สร้างภาพลักษณ์ การตอบแทนลูกค้าและสังคม เป็นการปลูกฝังทัศนคตินี้ให้แก่เยาวชนกลุ่มเป้าหมายและผู้ใช้บริการ โดยการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) อย่างต่อเนื่อง อาทิ การสร้างความสัมพันธ์กับพันธมิตรเพื่อจัดหาสิทธิประโยชน์ให้แก่ผู้ถือบัตรโดยสารในการรับส่วนลดร้านค้า ร้านอาหาร โรงภาพยนตร์ หรืองานอีเวนท์ต่างๆ รอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT
  - การพัฒนาระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์สำหรับเติมเงินบัตรโดยสารแบบออนไลน์ (Online top-up) และการชำระค่าโดยสารผ่านโทรศัพท์มือถือโดยไม่ใช้บัตร (Mobile payment) ด้วยแอปพลิเคชั่นทรูมันนี่ วอลเล็ท และมีแผนการพัฒนาระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์สำหรับร้านค้าต่างๆ ภายใน Metro Mall เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT
  - สนับสนุนการใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐในระบบ MRT โดยการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (ระบบ AFC) ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง) เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT

- **<u>กลยุทธ์ด้านการสื่อสารการตลาดของธุรกิจระบบราง</u>**
  - o 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
  - o เน้นการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารเข้าถึงกลุ่มลูกค้าใหม่ โดยการออกบูธประชาสัมพันธ์ ชักชวนให้สมัครเป็นสมาชิก MRT Club พร้อมแนะนำสิทธิประโยชน์ การแนะนำกิจกรรม MRT lucky hour และกิจกรรมต่างๆ สิทธิประโยชน์ต่างๆ รวมถึงการออกทรูฟเล่นเกมส์ แจกของที่ระลึกโดยตอกย้ำถึงความตรงเวลา สะดวก รวดเร็วในการเดินทางและมีเวลาเพื่อการใช้ชีวิตร่วมกับครอบครัวมากขึ้นจากการใช้บริการ สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้ข้อมูลด้านการบริการและสิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการ
  - o การสื่อสารเพื่อสร้างจุดหมายการเดินทาง (Create Destination) เป็นการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลการเดินทางรอบเส้นทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างต่อเนื่อง การจัดทำปฏิทินกิจกรรม (Event Calendar) แผนที่แสดงเส้นทางและสถานที่ต่างๆ อาทิ อาคารสำนักงาน สถานศึกษา โรงแรม ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว และสถานที่สำคัญอื่นๆ การเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งประเภทอื่นๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ผ่านทาง website และ mobile application
  - o การสร้างความมั่นใจในการเดินทางด้วยการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัย (Safety) การให้บริการ (Service) ให้กับผู้โดยสาร และประชาชน ผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสื่อมวลชนต่างๆ อีกทั้งจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์การให้บริการและกิจกรรมด้านความปลอดภัยในสถานที่ต่างๆ เช่น สถานศึกษา อาคารสำนักงาน เพื่อให้ผู้โดยสารและประชาชนเกิดความรู้และความเข้าใจในระบบความปลอดภัยของรถไฟฟ้า MRT เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจในการใช้บริการ

- **<u>กลยุทธ์ด้านการพัฒนาของธุรกิจระบบราง</u>**

  บริษัทมีกลยุทธ์ในการพัฒนาคุณภาพและบริการอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง และไม่หยุดนิ่ง เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความพึงพอใจสูงสุดทั้งในด้านความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้มีผู้มาใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ในจำนวนเพิ่มขึ้น ปัจจุบันบริษัทร่วมมือกับสถาบันการเงินที่จะทำให้สามารถถือบัตรหนึ่งใบที่สามารถทำธุรกรรมต่างๆ ได้หลากหลาย

- **<u>กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจระบบราง</u>**

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

5) ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจระบบราง

<u>ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล</u>

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น และมีระบบขนส่งหลายรูปแบบ อาทิ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสาร รถไฟฟ้า รถไฟ ไมโครบัส รถแท็กซี่ ซึ่งกรุงเทพฯ ประสบปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมาก อันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของประชากรในชุมชนเมือง และความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่สูงมากขึ้น พื้นที่การจราจรจึงไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง รัฐบาลจึงมีนโยบายมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางด้านการขนส่งสาธารณะต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรและการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

ทั้งนี้ การเดินทางของประชาชนกรุงเทพฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ ระบบขนส่งส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ

- **ระบบขนส่งส่วนบุคคล**

  โครงสร้างที่อยู่อาศัยของประชากรในกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑลที่มีการกระจายโดยรอบ การเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจึงได้รับความนิยม อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของบุคคลที่มีรายได้สูง หรือชนชั้นกลาง ผนวกกับความไม่เพียงพอของระบบขนส่งมวลชน และค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทาง เมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล ตลอดจนคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย ส่งผลให้การใช้รถยนต์ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นและสะดวกสบายต่อการเดินทาง ทั้งนี้ การขยายตัวของพื้นที่การจราจรในเขตกรุงเทพฯยังเป็นไปอย่างจำกัด และไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถยนต์

- **ระบบขนส่งสาธารณะ**

  ปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน และการเติบโตของโครงการอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทาง ส่งผลให้ความต้องการของผู้บริโภคต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะบางประเภทเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบรถไฟฟ้า ซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเลือกที่อยู่อาศัยและการเดินทางของประชาชนในเขตเมือง ที่ให้ความสำคัญกับความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทางเป็นปัจจัยสำคัญ

- **รถโดยสารประจำทาง**

  ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหลากหลายรูปแบบให้บริการประชาชน โดยมีอัตราค่าบริการที่แตกต่างกันเพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกแก่ผู้โดยสาร แต่รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ สาเหตุอยู่ในช่วงการนำรถโดยสารบางส่วนมาปรับปรุงและการปฏิรูปจัดระเบียบเส้นทางเดินรถใหม่ โดยแม้ว่าจะยังมีรถตู้โดยสารประจำทางให้บริการอีกมากกว่า 16,000 คัน ซึ่งเป็นอีกทางเลือกที่ได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง โดยในช่วงเดือนมกราคม 2561 กรมการขนส่งได้เปิดตัวรถเมล์รูปแบบใหม่ที่พัฒนาทางด้านเทคโนโลยีเพื่อรองรับระบบ GPS และ E-Ticket ให้บริการในบางเส้นทาง แต่จากปัญหาการจราจรโดยรวมบนถนนที่ยังมีความแออัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่างเวลาในช่วงเช้า 6:30-8:30 น. และช่วงเย็น 16:30-18:30 น. การเดินทางจึงไม่มีประสิทธิภาพและใช้เวลามาก ทั้งยังได้รับผลกระทบจากปัญหาความปลอดภัยในการให้บริการและมลพิษจากระบบไอเสียของรถยนต์

- **รถไฟ**

  ในช่วงที่ผ่านมา ภาครัฐมีนโยบายเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีรายได้น้อยให้สามารถใช้จ่ายผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้บริการรถเมล์ รถโดยสารของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และรถไฟโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในวงเงินไม่เกิน 500 บาทต่อระบบต่อเดือน แต่ทั้งนี้การให้บริการด้วยระบบรถไฟยังขาดความสะดวกสบาย และความปลอดภัย เนื่องจากสภาพรถไฟที่ไม่เอื้ออำนวยและไม่มีระบบปรับอากาศ อีกทั้งเป็นการขนส่งในทิศทางที่จำกัดไม่ครอบคลุมทั้งตัวเมือง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้เร่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เพิ่มเติมหลากหลายเส้นทาง รวมถึงโครงการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงแห่งใหม่ เพื่อรองรับรถจักรแบบเก่าและแบบใหม่ และเพื่อพัฒนาระบบรางรถไฟไทยตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ทั้งนี้ การให้บริการรถไฟของ รฟท. ไม่ถือเป็นคู่แข่งของบริษัทโดยตรง เนื่องจากเส้นทางการให้บริการที่มีความแตกต่างกัน โดย รฟท. จะเน้นการให้บริการนอกเมืองเป็นหลัก

- **รถไฟฟ้า BTS**

  รถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทยที่วิ่งบนรางคู่ยกระดับแยกทิศทางไปและกลับ โดยเริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท และสายสีลม ปัจจุบันระบบรถไฟฟ้า BTS มีระยะทางในการให้บริการรวม 49.05 กิโลเมตร และจำนวนสถานีทั้งสิ้น 43 สถานี โดยในปี 2561 รถไฟฟ้า BTS มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันประมาณ 660,000 เที่ยว การเดินทางโดยรถไฟฟ้าจึงเป็นทางเลือกที่สะดวกแก่ผู้เดินทาง อีกทั้งรถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าที่มุ่งสู่ใจกลางของเมือง มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทาง และการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า MRT จึงได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างมาก และเป็นปัจจัยให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้น

- **รถไฟฟ้า ARL**

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link, Airport Link) หรือแอร์พอร์ตเรลลิงก์ หรือแอร์พอร์ตลิงก์ เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษที่เป็นส่วนหนึ่งในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดำเนินการก่อสร้างโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ มีแนวเส้นทางที่รองรับการเดินทางจากชานเมืองด้านตะวันออกและทิศเหนือ และผู้โดยสารจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าสู่เขตใจกลางเมืองกรุงเทพฯ ที่สถานีพญาไท รวมทั้งสิ้น 8 สถานี ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 ซึ่งการให้บริการในปัจจุบันได้มีแผนในการพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มความจุที่นั่งในขบวนรถไฟฟ้า รวมถึงการจัดซื้อขบวนรถใหม่ตลอดจนแผนในการลดระยะเวลารอรถไฟฟ้าเหลือ 10 นาทีต่อขบวน จาก 12 นาทีต่อขบวน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยในปี 2561 มีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันโดยประมาณ 80,000 คนต่อวัน

จากการเติบโตของจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล การปรับตัวจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ บ่งบอกได้ถึงการพัฒนา ทั้งในด้านของความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ในการเดินทางให้สามารถเดินทางเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเดียวกันได้ในปัจจุบัน ซึ่งจากปัญหาทางจราจรที่ติดขัด และการต้องเผชิญหน้ากับมลภาวะทางอากาศและเสียง และความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุ ระบบขนส่งทางรางจึงถือเป็นการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑลครั้งสำคัญ ซึ่งจะช่วยให้ปัญหาการจราจรบรรเทาลง และประชาชนผู้ใช้บริการมีความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว มากยิ่งขึ้นในการเดินทางและยังส่งผลดีต่อทั้งเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นรูปแบบการเดินทางซึ่งช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนเมือง และช่วยประหยัดการใช้ทรัพยากรของชาติ

6) ภาวะอุตสาหกรรมและนโยบายภาครัฐของธุรกิจระบบราง

ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทยในปี 2561 ขยายตัวร้อยละ 4.1 ปรับตัวดีขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 3.9 ในปีก่อนหน้า และคาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 3.5 - 4.5 ในปี 2562 โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญจากการขยายตัวเร่งขึ้นของการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน และการขยายตัวต่อเนื่องของการใช้จ่ายและการลงทุนภาครัฐ (ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

ในด้านของแผนงานยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อพัฒนาระบบคมนาคม โดยเฉพาะโครงการลงทุนในระบบรถไฟฟ้าเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาครัฐได้ให้ความสำคัญและได้เร่งดำเนินการให้สามารถเปิดการประมูลได้อย่างเร็วที่สุด โดยได้จัดตั้งโครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (พีพีพี) และให้มีการจัดตั้งคณะทำงานพีพีพี ฟาสต์แทร็ก (PPP Fast Track) ที่มุ่งเน้นไปที่โครงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ตามแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ปี 2560 - 2564 โดยมีโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในด้านคมนาคมที่ได้เข้าร่วมโครงการในระยะแรกไปแล้วทั้งหมด 10 โครงการ มูลค่าลงทุน 4.4 แสนล้านบาท ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าที่คาดว่าจะเปิดขายซองเอกสารประกวดราคาในปี 2562 คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน-วงแหวนกาญจนาภิเษก) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มส่วนตะวันตกและตะวันออก นอกจากนี้ คณะกรรมการ PPP ได้ติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการภายใต้มาตรการ PPP Fast Track ของกระทรวงคมนาคมอีกจำนวน 5 โครงการ ประมาณการมูลค่าเงินลงทุนรวม 240,126 ล้านบาท ได้แก่ 1) โครงการ Rest Area ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา 2) โครงการ Rest Area ของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี 3) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต 4) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ และ 5) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา และเร่งรัดการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนในหัวเมืองต่างๆ ในต่างจังหวัด เช่น จังหวัดขอนแก่น และสงขลา เป็นต้น เพื่อเป็นการกระจายการลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไปสู่ภูมิภาค และบรรเทาปัญหาการจราจรหนาแน่นของหัวเมืองหลัก โดยจากผลสำเร็จของโครงการ พีพีพี ฟาสต์แทร็ก (PPP Fast Track) กระทรวงคมนาคมจึงได้เร่งรัดโครงการให้เข้าสู่ พีพีพี ฟาสต์แทร็ก ในระยะต่อไปอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ บทบาทของภาครัฐในการกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านการใช้จ่ายและการลงทุน ถือเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งที่จะส่งผลต่อภาวะเศรษฐกิจในอนาคต การให้ความสำคัญในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะด้านการคมนาคมขนส่งจะช่วยให้เกิดความสะดวกในการเดินทางและขนถ่ายสินค้า ซึ่งเป็นจุดสร้างแรงดึงดูดให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชนทั้งจากชาวไทยและต่างชาติ และเป็นการสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจให้เติบโตได้อย่างยั่งยืนในอนาคต

การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

จากสภาวะทางเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2561 ส่งผลให้ตลาดอสังหาริมทรัพย์ยังคงเติบโตได้ด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะตลาดอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นที่ต้องการมากขึ้น เห็นได้จากการเปิดตัวคอนโดมิเนียมแห่งใหม่ในหลากหลายโครงการ โดยเฉพาะบริเวณรายรอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และบางซื่อ-ท่าพระ) ที่กำลังจะเปิดให้บริการในปี 2562 และกำลังเป็นที่นิยมของนักลงทุน จากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้เป็นโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล จึงกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการเร่งพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบต่างๆ เช่น คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า ตลาดนัด สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โรงแรม อพาร์ทเม้นท์ ร้านอาหาร และซุปเปอร์มาร์เก็ต ให้เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วตามไปด้วย

7) ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายของภาครัฐ

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีแดงเข้ม **(แนวเหนือ-ใต้)** ระบบรถไฟชานเมือง แบ่งเป็น 4 ระยะ รวมระยะทางประมาณ 80.5 ก.ม. ระยะที่ 1 บางซื่อ-ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต ระยะที่ 2 บางซื่อ-หัวลำโพง ระยะที่ 3 หัวลำโพง-บางบอน ระยะที่ 4 บางบอน-มหาชัย	**บางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 ก.ม.** - รฟท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้ สัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า SU (บมจ. ซิโนไทย-เอ็นจิเนียริ่งแอนด์คอนสตรัคชั่น และ บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริ่งแอนด์ คอนสตรัคชั่น) เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 สัญญาที่ 2 งานโยธา บางซื่อ-รังสิต รฟท. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้าง บมจ. อิตาเลียนไทย ดิเวลล็อปเมนท์ เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2556 สัญญาที่ 3 งานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกลรวมงานจัดซื้อรถไฟฟ้า - 20 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการ รฟท. เห็นชอบให้ขยายระยะเวลาการก่อสร้างจาก 36 เดือน เป็น 54 เดือน โดยคาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการในช่วงเดือนมกราคม 2564
สายสีแดงอ่อน **(แนวตะวันตก-ตะวันออก)** ระบบรถไฟชานเมืองของ รฟท. ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน, ตลิ่งชัน-ศาลายา และ บางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก รวมระยะทางประมาณ 48 ก.ม.	**บางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 ก.ม.** - รฟท. ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า Unique-Chun Wo เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง โดยงานก่อสร้างแล้วเสร็จ 100% - ทดลองเดินรถระหว่าง 8 กันยายน ถึง 30 พฤศจิกายน 2555 วันละ 4 เที่ยว (ไป-กลับ) ด้วยรถดีเซลราง เพื่อตรวจสอบสภาพทางและระบบที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ - เปิดให้บริการเดินรถเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม 2555 **บางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก ระยะทาง 19 ก.ม.** - โครงการอยู่ในระหว่างปรับแบบเพื่อให้รองรับกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่จะใช้ฐานรากร่วมกันบริเวณสวนจิตรลดา **ตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 ก.ม.** - โครงการผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยคาดว่าจะเสนอให้ ครม. อนุมัติโครงการได้ภายในปี 2562

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย	**บางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 27 ก.ม.** - 28 มีนาคม 2560 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนโดยบริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับ รฟม. โดยบริษัทเป็นผู้ลงทุนงานระบบรถไฟฟ้า บริหารจัดการการเดินรถและซ่อมบำรุง - 11 สิงหาคม 2560 เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีเตาปูน-บางซื่อ ระยะทาง 1.2 ก.ม. ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการจัดหา ติดตั้ง อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า โดยจะเปิดให้บริการเดินรถช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ภายในเดือนกันยายน 2562 และช่วงสถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายในเดือนมีนาคม 2563 ทั้งนี้บริษัทอยู่ในระหว่างเร่งดำเนินการให้สามารถเปิดให้บริการประชาชนได้เร็วขึ้นกว่ากำหนด **บางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (ระยะทาง 8 ก.ม.)** อยู่ในระหว่างการพิจารณาทบทวนปริมาณผู้โดยสารและความเหมาะสมโครงการของกระทรวงคมนาคม
สายสีเขียวเข้ม	**หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 18.4 ก.ม.** - รฟม. ได้ลงนามสัญญาก่อสร้างโยธา สัญญาที่ 1-4 เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2558 ดังนี้ สัญญาที่ 1 (งานโยธา) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ระยะทาง 12 ก.ม. โดย บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ สัญญาที่ 2 (งานโยธา) ช่วงสะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 7.5 ก.ม. กลุ่มกิจการร่วมค้า UN-SH-CH (บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริ่งแอนด์คอนสตรัคชั่น, Sinohydro Corporation, และ China Harbour Engineering) สัญญาที่ 3 (งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS (บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น, A.S.Associated Engineering (1964) สัญญาที่ 4 (งานออกแบบควบคุมการก่อสร้างระบบราง) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS (บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น, A.S.Associated Engineering (1964) **แบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 12.8 ก.ม.** - เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2560 ได้เปิดให้บริการ 1 สถานี คือ สถานีสำโรง - เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 เปิดทดลองเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ โดยเปิดให้ประชาชนโดยสารฟรีเป็นระยะเวลา 4 เดือน
สายสีส้ม	**ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี ระยะทาง 20 ก.ม.** - 9 กุมภาพันธ์ 2560 ได้มีพิธีลงนามสัญญาก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มระหว่าง รฟม. กับบริษัทผู้รับจ้างที่ผ่านการคัดเลือกด้านราคาในสัญญาที่ 1, 2, 3, 4, 5 และ 6 ดังนี้ สัญญาที่ 1 (งานโยธา) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-ซอยรามคำแหง 12 โดย CKST Joint-Venture (บมจ. ช.การช่าง, บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) สัญญาที่ 2 (งานโยธา) ช่วงซอยรามคำแหง 12-หัวหมาก โดย CKST Joint-Venture (บมจ. ช.การช่าง, บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) สัญญาที่ 3 (งานโยธา) ช่วงหัวหมาก-คลองบ้านม้า โดย บมจ. อิตาเลียนไทย ดิเวลล็อปเมนท์

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
	สัญญาที่ 4 (งานโยธา) ช่วงสี่แยกบ้านม้า-สุวินทวงศ์ โดย บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริ่งแอนด์ คอนสตรัคชั่น สัญญาที่ 5 (งานโยธา) ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร บริเวณสำนักงาน รฟม. ถนนพระราม 9 โดย CKST Joint-Venture (บมจ. ช.การช่าง บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) สัญญาที่ 6 งานออกแบบและวางระบบรางทั้งหมด โดย บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริ่งแอนด์ คอนสตรัคชั่น **ตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ระยะทาง 17.5 ก.ม.** อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) โดยคาดว่าจะสามารถออกประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมประมูล (TOR) ได้ภายในช่วงต้นปี 2562
สายสีเหลือง	**ลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 ก.ม.** - 30 พฤษภาคม 2560 มติ ครม. เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยร่วมมือกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง และ บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) - 16 มิถุนายน 2560 รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานร่วมกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ - 27 สิงหาคม 2561 เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างเป็นทางการ โดยการก่อสร้างจะใช้เวลา 39 เดือน (3 ปี 3 เดือน) คาดว่าจะแล้วเสร็จและพร้อมเปิดให้บริการในช่วงปลายปี 2564
สายสีชมพู	**แคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 ก.ม.** - 30 พฤษภาคม 2560 มติ ครม. เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยร่วมมือกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์, บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง, และ บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) - 16 มิถุนายน 2560 รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานร่วมกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ - 27 สิงหาคม 2561 เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างเป็นทางการ โดยการก่อสร้างจะใช้เวลา 39 เดือน (3 ปี 3 เดือน) คาดว่าจะแล้วเสร็จและพร้อมเปิดให้บริการในช่วงปลายปี 2564
สายสีแดง (Airport link)	**โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท ระยะทาง 21.8 ก.ม.** - รฟท. อยู่ระหว่างทบทวนความเหมาะสมของแบบและวิธีการก่อสร้างให้มีความเหมาะสมรวมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) - 27 มีนาคม 2561 ครม. มีมติอนุมัติให้นำโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท รวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน โดยมอบหมายให้ รฟท. เป็นผู้ดำเนินโครงการ - 18 มิถุนายน 2561 รฟท. ได้เปิดขายซองเอกสารการคัดเลือกเอกชน และคาดว่าจะสามารถสรุปผลการประมูลคัดเลือกเอกชนได้ภายในช่วงต้นปี 2562

แหล่งที่มา : www.railway.co.th, www.mrta-purpleline.com, www.bts.co.th, www.bkkmrt.com และจากการรวบรวมข้อมูลของบริษัท

8) **การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการของธุรกิจระบบราง**

- **ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์**

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

<u>โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) (สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)</u>

บริษัทได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า ซีเคอีที เป็นผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT (Project Manager) (ตั้งแต่สิงหาคม 2543 ถึงกรกฎาคม 2552) โดยทำหน้าที่ในการดำเนินงานด้านเทคนิค อันได้แก่ การกำกับดูแลการจัดซื้อจัดหาอุปกรณ์งานระบบที่บริษัทสั่งซื้อจากผู้ผลิต ตลอดจนการติดต่อประสานงานกับผู้รับเหมาและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ โดยภายหลังจากสัญญาจ้างบริหารโครงการกับซีเคอีทีสิ้นสุดลง บริษัทสามารถบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการได้เองอย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของการจัดหาและซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า บริษัทว่าจ้างบริษัท Lincas และซีเมนส์ ให้เป็นบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์งานระบบ โดยมีหน้าที่ดำเนินการออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และทดลองใช้งานอุปกรณ์งานระบบ และว่าจ้างซีเมนส์เป็นผู้รับเหมาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ

<u>โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)</u>

บริษัทได้ลงนามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) กับ รฟม. ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาทั้งหมด บริษัทลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งภาครัฐจะทยอยชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้กับบริษัทภายหลังจากการส่งมอบกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้ บริษัทจะเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดในเงื่อนไขสัญญา และภาครัฐมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และจะจ่ายค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาให้กับบริษัท โดยมีระยะเวลาสัญญา 30 ปี แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ การทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทดลองเดินรถไฟฟ้าให้มีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณชนจนสามารถเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าได้ ซึ่งบริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารโครงการ สำหรับการดำเนินงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทาน บริษัท และ บมจ. ช.การช่าง ได้จ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า มารุเบนิ-โตชิบา (Marubeni-Toshiba Joint Venture) MTJV ในการจัดหารถไฟฟ้า อุปกรณ์การจ่ายไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม และระบบติดต่อสื่อสาร รวมทั้งการบริการซ่อมบำรุง

9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจระบบราง

ในส่วนของธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้านั้น ได้ดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องภายใต้มาตรฐาน ISO 14000 โดยได้มีการดำเนินการป้องกันและควบคุมมลภาวะ การลดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้าน คือด้านสังคม (Society) ด้านเศรษฐกิจ (Economy) และด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) นอกจากนี้ยังได้รายงานผลการดำเนินงานให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดผลการดำเนินงานด้านการอนุรักษ์พลังงาน และด้านสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางของพระราชบัญญัติการส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2550 กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานหลักเกณฑ์ และวิธีการจัดการพลังงานในโรงงานควบคุมและอาคารควบคุม พ.ศ. 2552 รวมถึงดำเนินงานตามคู่มือการจัดการพลังงานขององค์กรเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย

การดำเนินงานด้านอนุรักษ์พลังงานและด้านสิ่งแวดล้อม ในส่วนธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าที่ผ่านมา บริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายของภาครัฐ คือกฎหมายด้านอนุรักษ์พลังงาน และกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และนำมาตรฐานระบบการจัดการด้านพลังงาน (ISO 50001) รวมถึงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามสากล (ISO 14001) มาใช้ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง อันนำไปสู่การสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐาน ดังนี้

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

นอกจากนี้ บริษัทให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการให้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนข้างเคียงเสมอมา ด้วยการดำเนินการติดตามป้องกัน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามแผนมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแผนการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้า MRT (Environmental Impact Mitigation Measures and Monitoring Program-EMP) ที่เปิดให้บริการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงบางซื่อ-เตาปูน พร้อมทั้งนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาปีละ 2 ครั้ง ซึ่งตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

(1) คุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่รอบโครงการ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวมทั้งหมด (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10) และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(2) คุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติ พบว่า ปริมาณแบคทีเรียและเชื้อรารวม อัตราการระบายอากาศ อุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

(3) ระดับเสียงทั่วไป

ผลการตรวจวัดระดับเสียงทั่วไป พบว่า มีระดับเสียงทั่วไปเฉลี่ยไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ (dB(A)) โดยมีระดับเสียงสูงสุดไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ (dB(A)) อยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(4) แรงสั่นสะเทือน

ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

(5) คุณภาพน้ำทิ้ง

ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งในสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารบริหาร พบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานกำหนด และระบบบำบัดน้ำเสียสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้

(6) การจัดการของเสีย

ผลการจัดการของเสีย มีการคัดแยกประเภทของเสีย การเก็บรวบรวมและขนส่งของเสียไปกำจัดอย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามแผนการจัดการ และสอดคล้องตามกฎหมาย

นอกจากการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมแล้ว รถซ่อมบำรุงที่ใช้ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงยังเป็นระบบเครื่องยนต์ที่เป็นไปตามมาตรฐาน EURO IV ซึ่งเป็นมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะ จึงมั่นใจได้ว่าการใช้งานรถซ่อมบำรุงและการบำรุงรักษาจะไม่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับอันตราย

2.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) ได้มีการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ โดยได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลใช้พื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษเพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งให้ใช้พื้นที่ทำร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางและการดำเนินธุรกิจอื่นๆ เช่น ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น และนอกจากนี้การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทเป็นผู้ดำเนินการและให้สิทธิแก่บริษัทย่อยคือ บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ลักษณะบริการ

- **การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ**

  สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ ดังนี้

  - ติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์

    อนุญาตให้บริษัทเอกชนติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรบนสายทางหลักและบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณต่างๆ เช่น หน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษหน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ เสาตอม่อทางพิเศษ และกำแพงกันตกของทางพิเศษ เป็นต้น

  - ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ

    อนุญาตให้บริษัทเอกชนและบุคคลทั่วไปเช่าพื้นที่ร้านค้าเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาชื่น ด่านศรีนครินทร์ และด่านบางปะอิน

  - ดำเนินธุรกิจอื่นๆ

    อนุญาตให้บริษัทเอกชนใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

- **การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า**

ในส่วนของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทเป็นผู้ดำเนินการและให้สิทธิแก่บริษัทย่อย คือ BMN ซึ่งเป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว ดังนี้

o <u>จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ</u>

จัดหา และ/หรือจัดทำป้ายหรือสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน 18 แห่ง ภายในขบวนรถไฟฟ้า 19 ขบวน (รถไฟฟ้า MRT) และส่วนต่อขยายสถานีเตาปูนที่เชื่อมกับรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง ได้มีการพัฒนาจากรูปแบบปัจจุบันให้มีความทันสมัย ดึงดูดความสนใจของผู้ใช้บริการ เพื่อให้สามารถตอบโจทย์การใช้สื่อของผู้โฆษณาที่ต้องการสร้างการรับรู้ (Brand Awareness) ในสินค้าและบริการต่างๆ เช่น สื่อกล่องไฟที่มีขนาดพิเศษ ในพื้นที่ที่เป็นจุดปะทะสายตาสามารถมองเห็นได้ในระยะไกล การปรับเปลี่ยนรูปแบบสื่อในพื้นที่ Prime Location จากสติกเกอร์ เป็นกล่องไฟ หรือสื่อดิจิตอล เป็นต้น ตลอดจนถึงการเพิ่มความคิดสร้างสรรค์ เพื่อให้สอดรับกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร ตลอดจนสร้างสีสันในการเดินทางและสภาพแวดล้อมที่สวยงามภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT

o <u>ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT</u>

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 9 สถานี ได้แก่ สถานีคลองเตย สถานีสุขุมวิท สถานีเพชรบุรี สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีพหลโยธิน สถานีกำแพงเพชร และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว ทั้งนี้ในช่วงต้นปี 2561 สถานีสวนจตุจักรได้ดำเนินการปิดปรับปรุงพื้นที่เพื่อดำเนินการปรับโฉมพื้นที่ร้านค้าให้มีความสวยงามทันสมัย สร้างไลฟ์สไตล์ในรูปแบบใหม่ของพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT ให้เป็นสถานที่แวะพัก (rest area) ในระหว่างการเดินทาง หรือเป็นจุดนัดพบ (Meeting point) ของผู้ใช้บริการหรือประชาชนทั่วไป

o <u>ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม</u>

ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม โดยเฉพาะเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ (Mobile Phone Network) ทั้งในสถานีรถไฟฟ้าและในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า ระบบ Hi-Speed Internet และระบบ Wi-Fi ระบบสัญญาณโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้า และในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า ปัจจุบันได้มีการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมบนคลื่นความถี่ 850, 900, 1800, 2100 และ 2300

2) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- **ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

เนื่องจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย การจัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ภายในสถานีและขบวนรถไฟฟ้า การให้เช่าพื้นที่ร้านค้า และการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ซึ่งมีลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายแตกต่างกันตามประเภทการให้บริการ ดังนั้น การพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าว สามารถแบ่งลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้ดังนี้

o <u>จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ</u>

กลุ่มลูกค้าสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้า MRT เป็นการซื้อสื่อโฆษณาผ่านทางผู้แทนซื้อสื่อโฆษณา (Agency) และเจ้าของสินค้าและบริการโดยตรง ในปัจจุบันสัดส่วนการซื้อสื่อโฆษณาผ่านช่องทางผู้แทนการซื้อสื่อโฆษณามีสัดส่วนสูงกว่าการซื้อจากลูกค้าตรง แต่อย่างไรก็ตามสัดส่วนลูกค้าตรงมีการเติบโตสูงขึ้นจากร้อยละ 30 มาเป็นร้อยละ 40 ในปี 2561

กลุ่มสินค้าและบริการที่ใช้สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT 5 อันดับแรก ประกอบด้วย กลุ่มอุปกรณ์สื่อสาร (โทรศัพท์เคลื่อนที่) รองลงมา กลุ่มสถาบันการเงิน กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม กลุ่มธุรกิจบันเทิง และกลุ่มอสังหาริมทรัพย์จากโครงการต่างๆ ที่เกิดพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งสอดคล้องกับกลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ากลุ่มหลักอยู่ในช่วงอายุ 20-39 ปี มากกว่าร้อยละ 60 โดยเป็นนักเรียน นักศึกษา รวมกว่าร้อยละ 30 และกลุ่มคนทำงานมากกว่าร้อยละ 30

- ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT

  ในปี 2561 กลุ่มผู้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยกลุ่มลูกค้าผู้เช่าพื้นที่มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นของ Brand ที่เป็นที่รู้จักและมีชื่อเสียง โดยให้ความสนใจในการขยายสาขาในพื้นที่รถไฟฟ้ามากกว่า 2 สถานี และยังมีความประสงค์ในการเป็นพันธมิตรในการขยายสาขาเพิ่มเติมหากมีในอนาคต นอกจากนี้ ยังสนับสนุนและส่งเสริมการขยายการให้บริการของภาครัฐในระบบรถไฟฟ้า MRT เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการแก่ประชาชน โดยสนับสนุนเปิดศูนย์สำนักงานสัญชาติและนิติกรณ์ กรมการกงสุล สถานีคลองเตย

  นอกจากพื้นที่ร้านค้าแล้ว การขยายการให้บริการพื้นที่จัดกิจกรรมชั่วคราวในพื้นที่ภายนอกพื้นที่ร้านค้ามีการขยายตัวสูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะพื้นที่จัดกิจกรรมภายนอกพื้นที่ร้านค้าที่สถานีสวนจตุจักร รวมถึงการให้บริการพื้นที่จัดกิจกรรมด้านหน้าพื้นที่ร้านค้าสถานีพระราม 9 และสถานีเพชรบุรี
- ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

  เนื่องจากการให้บริการระบบสื่อสารโทรคมนาคม ขึ้นอยู่กับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการโทรคมนาคม จากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ดังนั้น กลุ่มลูกค้าของบริษัท ประกอบด้วย AIS, DTAC, TRUE MOVE, TOT และ CAT

3) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- **กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์**

  การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

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

  การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

  - จัดให้มีบริการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพื่อสร้างความสะดวกสบายและสีสันของการเดินทางให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงประชาชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้า MRT ซึ่งการให้บริการพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าวเป็นการเพิ่มรายได้ ได้แก่
  - นโยบายและกลยุทธ์ในการพัฒนาพื้นที่ร้านค้า (Retail Area) ได้ใช้กลยุทธ์ด้านการปรับเปลี่ยนภาพลักษณ์ของสถานีให้มีความทันสมัย ดึงดูดความสนใจทั้งในส่วนของผู้เช่าพื้นที่และผู้เข้ามาใช้บริการ และการคัดเลือกร้านค้าให้ตอบสนองต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการก็เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาธุรกิจการให้บริการร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT ให้มีการเติบโต ตลอดจนถึงการเป็นพันธมิตรกับแบรนด์สินค้าและบริการที่มีชื่อเสียงในการขยายสาขาไปในพื้นที่ร้านค้าในสถานีอื่นด้วยก็เป็นส่วนสนับสนุนและส่งเสริมให้ภาพลักษณ์และการให้บริการพื้นที่ร้านค้าในปี 2561 นี้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัดเจน
  - กลยุทธ์การตลาดในปี 2561 สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ทั้งในรูปแบบสื่อนิ่ง (Static Media) และสื่อเคลื่อนไหว (Dynamic Media) ให้ความสำคัญกับการทำงานร่วมกับผู้แทนซื้อสื่อโฆษณาหรือผู้ออกแบบ เพื่อให้เกิดการบูรณาการสื่อโฆษณาและตอบโจทย์ของลูกค้าให้สื่อโฆษณาเป็นช่องทางการสื่อสารไปยังผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด นอกจากนี้ การปรับเปลี่ยนรูปแบบสื่อโฆษณาจากสื่อนิ่ง (Static Media) เป็นสื่อเคลื่อนไหว (Dynamic Media) หรือการเพิ่มความคิดสร้างสรรค์ ส่งผลให้สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT สามารถสร้างการจดจำ เนื่องจากมีรูปแบบที่สามารถทำให้แตกต่างจากสื่อนิ่งโดยทั่วไป หรือการพัฒนารูปแบบสื่อเคลื่อนไหวให้มีความดึงดูด เพิ่มความน่าสนใจโดยใช้ Software มาช่วยสนับสนุนทำให้ได้รูปแบบการเคลื่อนไหวที่มีมิติมากขึ้น อาทิ Octagon และ Digital Media Set ที่สถานีเพชรบุรี และสุขุมวิท
  - บริการสื่อสารโทรคมนาคม (Telecommunication) ในปี 2561 ได้มีการศึกษาเพื่อที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการให้ดียิ่งขึ้นในระบบรถไฟฟ้า MRT เรียบร้อยแล้ว และมีแผนการดำเนินการในช่วงปี 2562 ซึ่งจะทำให้ประสิทธิภาพในการบริการสื่อสารโทรคมนาคมดียิ่งขึ้นสอดรับการการพัฒนาการให้บริการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมที่มีการแข่งขันการให้บริการที่สูงขึ้น

การพัฒนาการให้บริการเชิงพาณิชย์ในด้านอื่นนอกเหนือจาก การให้บริการสื่อโฆษณา พื้นที่ร้านค้า และบริการสื่อสารโทรคมนาคมแล้ว การใช้พื้นที่อื่นๆ นอกเหนือจากพื้นที่ร้านค้า มาให้บริการกิจกรรมชั่วคราว (Event) เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัดเจนโดยมีการนำพื้นที่นอกพื้นที่ร้านค้า มาสร้างประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ และรายได้ให้สูงขึ้นได้ ตลอดจนการขยายบริการตู้อัตโนมัติอื่นๆ

- **กลยุทธ์การส่งเสริมด้านภาพลักษณ์องค์กร**
  - นอกจากวัตถุประสงค์ในด้านการพัฒนาเชิงพาณิชย์แล้ว การตอบแทนประโยชน์กลับคืนสู่สังคม การสนับสนุนนโยบายของภาครัฐ ก็ถือเป็นพันธกิจสำคัญที่จัดให้มี อาทิ ความร่วมมือกับพันธมิตรและบริษัทผู้รับสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (BMN) ในการจัดกิจกรรมแนะแนวการทำข้อสอบ GAT/TCAS โดยคุณครูสมศรี ภายใต้กิจกรรม “MRT พาน้องพิชิต GAT/TCAS” ตั้งแต่ปี 2552 การสนับสนุนการใช้พื้นที่และร้านค้าภายในศูนย์การค้าเปิดงาน MRT ธงฟ้าราคาประหยัด เปิดงานการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐกับรถไฟฟ้า MRT นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมโครงการ “นายอินทร์ x BMN Read around” เพื่อให้ประชาชนสามารถอ่านหนังสือฟรีผ่านการสแกนคิวอาร์โค้ด ณ บริเวณภายในพื้นที่สถานีสามย่าน เพชรบุรี ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย พหลโยธิน และสวนจตุจักร เป็นต้น

- **กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์**
  - ช่องทางการจัดจำหน่ายมีลักษณะแตกต่างกันตามรูปแบบการให้บริการเชิงพาณิชย์ โดยหลักๆ ซึ่งใช้การผสมผสานในรูปแบบการนำเสนอขายผ่านพันธมิตรทางธุรกิจร่วมกับการนำเสนอโดยตรงไปยังเจ้าของสินค้าและบริการ

4) ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- **สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์**

การใช้งบประมาณการซื้อสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในปี 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา พบว่ามีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.91 โดยสื่อที่มีอัตราการเติบโตสูงที่สุด 5 อันดับแรก คือ สื่อในห้าง (IN STORE) รองลงมา คือ สื่อโทรทัศน์ (TV) สื่อวิทยุ (RADIO) สื่อโรงภาพยนตร์ (CINEMA) สื่อนอกบ้าน (OUT OF HOME) มีอัตราการเติบโตที่ใกล้เคียงกัน และสื่ออินเตอร์เน็ต (INTERNET) ตามลำดับ ทั้งนี้สื่อโฆษณารถไฟฟ้า MRT จัดอยู่ในสื่อเคลื่อนที่ (Transit) มีอัตราการเติบโตร้อยละ 3.25 เมื่อเทียบกับช่วงระยะเวลาเดียวกันกับปีที่ผ่านมา

โดยการเติบโตขึ้นของสื่อเคลื่อนที่ (Transit) ถึงแม้ว่าจะไม่สูงมากนัก เมื่อเทียบกับอัตราการเติบโตของสื่อที่มีอัตราการเติบโตสูงใน 5 อันดับแรกก็ยังสามารถสะท้อนได้ถึงพฤติกรรมการใช้ชีวิตประจำวันที่ใช้เวลาภายนอกบ้านกลับสูงมากขึ้น โดยเฉพาะการใช้เวลาจำนวนมากไปกับการเดินทาง ซึ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจปรับเปลี่ยนการใช้สื่อโฆษณาให้สอดคล้องกับการใช้ชีวิตประจำวันของผู้บริโภค ซึ่งในกลุ่มสื่อเคลื่อนที่จะมีความแตกต่างกัน ในลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย เส้นทาง และจำนวนผู้ใช้บริการ อาทิ สื่อรถไฟฟ้า MRT BTS สื่อสนามบิน และสื่อรถประจำทาง เป็นต้น ส่งผลให้งบประมาณการซื้อสื่อในแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันตามวัตถุประสงค์ของเจ้าของสินค้าและบริการ ปัจจุบันการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้ามีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง รวมถึงผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้า MRT ประกอบกับนโยบายส่งเสริมสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าของภาครัฐ ส่งผลเชิงบวกต่อการให้บริการสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในอนาคต

- **พื้นที่ให้เช่าและบริการ**

จากการปรับตัวการให้บริการสินค้าและบริการของผู้ประกอบการที่พยายามหาทำเลที่ตั้งให้สามารถเข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคให้ได้มากที่สุด ประกอบกับอัตราค่าเช่าพื้นที่ในห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่มีการปรับอัตราเช่าสูงขึ้น ดังนั้นในปี 2561 นี้ จึงได้เห็นแบรนด์สินค้าและบริการต่างๆ ขยายแพลตฟอร์มการให้บริการไปในทำเลที่ตั้งที่แตกต่างไปจากกลยุทธ์เดิมที่เคยพิจารณาการคัดเลือกทำเลที่ตั้งในการให้บริการ ส่งผลให้พื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT เป็นทำเลที่ได้รับการตอบรับ และได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการที่มีชื่อเสียงมากขึ้น เนื่องจากมองเห็นโอกาส และศักยภาพในการเติบโตของผู้โดยสารที่จะมีเพิ่มขึ้นในอนาคตจากการขยายการให้บริการระบบขนส่งมวลชนของภาครัฐ รวมถึงการให้บริการสามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างสะดวก รวดเร็ว สอดรับกับวิถีการดำรงชีวิตที่ใช้เวลาไปกับการเดินทางมากขึ้น แม้ว่าพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงหันมาสนใจช้อปออนไลน์ (on-line shopping) มีมากขึ้นก็ตาม

5) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- **ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์**

บริษัทเป็นผู้ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการให้บริการเดินรถและพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งบริษัทได้มอบหมายให้บริษัทย่อย (BMN) เป็นผู้ดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในด้าน 1) จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม และ 4) กิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่น

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

6) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชั้นร้านค้าในระบบรถไฟฟ้าเช่นกัน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชน รายละเอียดปรากฏตามหัวข้อ 9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจระบบรางหน้า 76 ถึง 77

2.2 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสองและสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ) กับ รฟม. เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 ระยะเวลา 33 ปี มูลค่าโครงการ 22,036 ล้านบาท ในรูปแบบ PPP Net Cost แบ่งการดำเนินงานช่วงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ เพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 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

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

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน และมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงทุกไตรมาสเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา โดยกำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงของบริษัท ดังนี้

1. ให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงเป็นไปตามมาตรฐานหรือแนวทางปฏิบัติสากล เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติและการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกันทั่วทั้งบริษัท สอดคล้องกับนโยบายการดำเนินธุรกิจของบริษัท
2. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของการทำงาน การตัดสินใจที่สำคัญในการบริหารงาน การกำหนดกลยุทธ์และการวางแผนงาน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ภารกิจ และวิสัยทัศน์ของบริษัทที่กำหนดไว้
3. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปในลักษณะเชิงรุก เพื่อบริหารทั้งความเสี่ยงที่จะทำให้บริษัทเสียผลประโยชน์ และสูญเสียโอกาส
4. ให้การบริหารความเสี่ยงเป็นความรับผิดชอบของพนักงานในทุกระดับชั้นที่ต้องตระหนัก และบริหารความเสี่ยงที่มีในการปฏิบัติงานในหน่วยงานของตนและองค์กร โดยให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยงด้านต่างๆ ให้อยู่ในระดับที่เพียงพอและเหมาะสม
5. กำหนดแนวทางเพื่อป้องกัน หรือลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ในการวางแผนจัดการและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ หน่วยงานจะต้องพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในการจัดให้มีมาตรการจัดการความเสี่ยงกับประโยชน์ที่จะได้รับว่าคุ้มค่าหรือไม่
6. ให้มีการสื่อสารการบริหารความเสี่ยงภายในบริษัทให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานเกิดการเรียนรู้ พัฒนาและนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิผล
7. ให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี โดยผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงถึงความเพียงพอและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจในปัจจุบัน
8. ติดตามและประเมินผลการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการบริหารความเสี่ยงได้ดำเนินไปอย่างถูกต้องเหมาะสม

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีดังนี้

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจทั่วไป (Systematic Risk)

3.1.1 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ และนโยบายของรัฐบาล

บริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐ การตีความข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานที่แตกต่างกันระหว่างคู่สัญญา อาจเกิดขึ้นได้ในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทางหรือค่าโดยสาร การพิจารณาต่อระยะเวลาสัญญาสัมปทาน และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ซึ่งบริษัทอาจต้องใช้เวลาในการแก้ไขปัญหา จึงอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนของเสถียรภาพทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงในการบริหารงานภาครัฐจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามากำกับดูแล อาจมีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการพิจารณาต่อระยะเวลาสัญญา หรือเงื่อนไขตามสัญญาที่กำหนดไว้แล้ว แต่ กทพ. หรือ รฟม. อาจไม่สามารถปฏิบัติได้ตามสัญญา หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัทปฏิบัติที่นอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง

รายได้หลักส่วนหนึ่งของบริษัทมาจากธุรกิจทางพิเศษตามสัญญาระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งครบกำหนดสัมปทาน 30 ปี ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 แม้ว่าตามเงื่อนไขสัญญาระบุไว้ว่าก่อนสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญา 30 ปี สัญญาอาจต่อไปได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ตามเงื่อนไขที่ กทพ. และบริษัทจะตกลงกัน ความไม่แน่นอนทางการเมือง หรือการเปลี่ยนแปลงนโยบายภาครัฐอาจมีผลต่อการพิจารณาต่ออายุสัญญา ถ้าหากบริษัทไม่ได้รับการต่ออายุสัญญาจะทำให้รายได้ค่าผ่านทางส่วนนี้หายไป เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทได้ยื่นเรื่องขอต่ออายุสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาและเจรจากับ กทพ. 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 ดังนั้นหากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้อาจส่งผลต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระเงินตามข้อผูกพันที่มีต่อสถาบันการเงินผู้ให้กู้ หรือเจ้าหนี้ตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ เช่น ดอกเบี้ยจ่าย การชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนด ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญา รวมถึงค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนหรือค่าตอบแทนที่จ่ายให้ รฟม. เป็นต้น

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทจะจัดตั้งหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อปัจจัยต่างๆ อย่างใกล้ชิดและปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถจำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ ราคาน้ำมัน ความหนาแน่นของจราจรบนท้องถนน และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรทั้งบริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งวิธีการเดินทางทั้ง 2 แบบนี้ถือเป็นสินค้าทดแทนซึ่งกันและกันได้ (Substitute product) และในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทจะได้มีการพัฒนาสื่อโฆษณารูปแบบใหม่ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น การบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบ Passenger Information Display system (PIDs) การโฆษณาทาง Platform Billboard และสื่อ Digital Media รวมทั้งยังมีแผนที่จะพัฒนาพื้นที่ชั้นร้านค้าเพิ่มเติมอีกด้วย

3.1.3 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทยังมีภาระหนี้สินที่ต้องชำระดอกเบี้ยให้กับผู้ให้กู้ รวมทั้งบริษัทมีแผนการลงทุนในอนาคตอีกหลายโครงการ จึงอาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้เงินกู้ยืมระยะยาวจำนวนมาก ดังนั้น ดอกเบี้ยจ่ายจึงอาจจะเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้น อาจส่งผลต่อการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนของสินเชื่อบางส่วนเป็นอัตราลอยตัว ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงโดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทจะได้มีการบริหารความเสี่ยงในเรื่องของความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยบริษัทจะจัดโครงสร้างของเงินกู้ยืมโดยการแบ่งสัดส่วนของเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ รวมถึงแผนการออกตราสารหนี้ หรือหุ้นกู้ให้เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจและมุมมองของบริษัทต่ออัตราดอกเบี้ยในอนาคต

ในปี 2561 บริษัทได้ออกหุ้นกู้อายุ 3-7 ปี วงเงินรวม 10,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.05-3.01 ตามลำดับ โดยนำไปชำระคืนสินเชื่อระยะยาวของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ที่อัตราดอกเบี้ยลอยตัวก่อนกำหนด เพื่อบริหารความเสี่ยงและยังทำให้สามารถลดต้นทุนการเงินของบริษัทด้วย นอกจากนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ เช่น ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และค่าเบี้ยประกันภัย บางส่วนที่ต้องจ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ ดังนั้นหากค่าเงินบาทมีการอ่อนค่าลง ก็จะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม สัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศอยู่ในระดับต่ำ อีกทั้งบริษัทจะมีการกำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนให้น้อยลง เช่น การเจรจาลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศ และการซื้อ Forward เป็นต้น

3.1.4 ความเสี่ยงจากอุบัติภัยร้ายแรง เหตุการณ์ความไม่สงบ หรือภัยธรรมชาติ

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

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

3.1.5 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

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

ความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพถือเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงหลักของบริษัท บุคลากรถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่ดีมีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ของพนักงานแต่ละคน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม การจัดกิจกรรมนอกงานเพื่อให้พนักงานมีความรัก สามัคคี รู้สึกผูกพันกับองค์กร การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession plan) โดยบริษัทได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและแต่งตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแนวทางในการคัดสรรและเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหารและหัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางด้านเทคนิคเฉพาะงาน ได้จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง

3.1.6 ความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

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

บริษัทได้จัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุปกรณ์งานระบบที่อาจเกิดขึ้น โดยมีแผนทั้งการป้องกัน (Preventive) และการบำรุงรักษา (Corrective) อุปกรณ์งานระบบต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อเป็นการป้องกันและเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินในระบบงาน มีกระบวนการบริหารจัดการบัตรโดยสารทดแทนเพื่อใช้ในกรณีที่ระบบบริหารจัดการค่าโดยสารไม่สามารถบันทึกการเข้า-ออกระบบผ่าน Gate ได้ มีการออกแบบระบบให้อุปกรณ์จัดเก็บค่าโดยสารทั้งหมดสามารถเก็บข้อมูลแบบ Stand alone ได้ในกรณีที่ Server ไม่สามารถจัดเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารได้ มีการจัดทำคู่มือระบุขั้นตอนและวิธีการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยของระบบสารสนเทศ และกำหนดให้มีการตรวจติดตามการดำเนินงานโดยคณะผู้ตรวจสอบภายใน และผู้ตรวจสอบภายนอกที่ให้การรับรองระบบ โดยบริษัทได้ผ่านการตรวจสอบและได้รับการรับรองระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (ISO/IEC 27001:2013) โครงสร้างพื้นฐานของระบบเก็บเงินค่าผ่านทางที่ศูนย์คอมพิวเตอร์ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2561

3.2 ความเสี่ยงเฉพาะบริษัท (Corporate Specific Risk)

3.2.1 ความเสี่ยงจากข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทและ NECL มีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวน 17 เรื่อง โดยข้อพิพาทดังกล่าวเกิดจากการตีความในสัญญาที่แตกต่างกันในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทาง และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ซึ่งมีการนำข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง แบ่งเป็นข้อพิพาทที่บริษัท และ NECL นำเสนอเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทตามสัญญาและเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาทประมาณ 54,503.70 ล้านบาท และเป็นข้อพิพาทที่ กทพ. เป็นผู้เรียกร้องความเสียหายซึ่งมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 1,589.2 ล้านบาท

ปี 2561 มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเกี่ยวกับข้อพิพาท ดังนี้

ข้อพิพาทของ NECL เรื่องทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้นโดยให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ได้ชี้ขาดให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ให้แก่บริษัทย่อยเป็นเงินจำนวนรวม 1,790 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย จนกว่า กทพ. จะชำระเสร็จสิ้น โดย กทพ. จะต้องปฏิบัติตามคำพิพากษาให้เสร็จสิ้นภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษา ซึ่งจะครบกำหนดในวันที่ 20 ธันวาคม 2561

ปัจจุบัน กทพ. และบริษัทย่อยอยู่ระหว่างขั้นตอนการเจรจาเพื่อกำหนดแนวทางดำเนินการตามผลคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดดังกล่าว

ข้อพิพาทเรื่องการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2561 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงินทั้งสิ้น 9,091.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาของต้นเงินค่าเสียหายจำนวน 7,909.6 ล้านบาท จนกว่า กทพ. จะชำระเงินดังกล่าวเสร็จสิ้น และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคมฉบับลงวันที่ 15 สิงหาคม 2551 กับส่วนแบ่งที่บริษัทมีสิทธิจะได้รับตามสัญญาโดยคำนวณตามจำนวนรถยนต์แต่ละประเภทที่ใช้ทางตามจริงเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไป รวมทั้งชำระดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา นับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัท

ทั้งนี้ ข้อพิพาทหลักที่มีทุนทรัพย์สูงส่วนใหญ่เป็นข้อพิพาทที่บริษัทเป็นฝ่ายฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจาก กทพ. ผลการตัดสินจึงไม่มีความเสี่ยงที่เป็นเชิงลบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ

อย่างไรก็ตาม ในปี 2561 บริษัทและ กทพ. ได้มีการเจรจาและมีตกลงร่วมกันในการดำเนินโครงการไกล่เกลี่ยยุติข้อพิพาท โดย กทพ. จะนำแนวทางดังกล่าวเสนอหน่วยงานที่รับผิดชอบและคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบต่อไป

3.2.2 ความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้

บริษัทอาจมีความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้ ในกรณีที่ผลประกอบการของบริษัทต่างๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทจะคำนึงถึงสัดส่วนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ให้เหมาะสมกับนโยบายการลงทุนของบริษัท โดยเงินลงทุนดังกล่าวสามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้เมื่อมีโอกาสทางธุรกิจและจังหวะเวลาที่เหมาะสม

ในปี 2561 บริษัทได้ขายหุ้นที่ลงทุนในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 111.2 ล้านหุ้น โดยมีกำไรจากการขาย 222 ล้านบาท มีผลให้สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ลดลงจากร้อยละ 19.34 เป็นร้อยละ 17.83 และเปลี่ยนประเภทการบันทึกบัญชีจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ที่รับรู้ส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้น ไปเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย ซึ่งจะบันทึกรายการเปลี่ยนแปลงมูลค่าตามราคาตลาดในวันสิ้นงวดบัญชี โดยส่วนต่างราคาถือเป็นกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นแสดงไว้ในส่วนของผู้ถือหุ้น

นอกจากนั้น บริษัทได้ขายหุ้นที่ลงทุนในบริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ที่มีอยู่ร้อยละ 7.5 ของทุนจดทะเบียน โดยมีกำไรจากการขาย 244 ล้านบาท สำหรับเงินลงทุนในบริษัทอื่นยังคงเป็นการถือไว้เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนสำรองสำหรับโครงการในอนาคต โดยยังได้รับผลตอบแทนในรูปของเงินปันผล

3.2.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของต้นทุนธุรกิจระบบราง

ต้นทุนธุรกิจระบบรางประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร และต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้า ถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งประกอบด้วย ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา ค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า (M&E Contract) บริษัทมีสัญญาเป็นเงินสกุลต่างประเทศ และเงินบาท ต้องปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคตามที่ระบุในสัญญา เนื่องจากเป็นสัญญาระยะยาวทำให้บริษัทจะมีความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาดังกล่าว

สำหรับค่าสาธารณูปโภค ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้าที่ใช้ในสถานีและใช้ในการเดินรถจะมีการปรับเปลี่ยนตามอัตราค่าไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

ดังนั้น ต้นทุนธุรกิจระบบรางส่วนที่เป็นต้นทุนค่าโดยสารของบริษัท จึงมีความผันแปรไปตามค่าใช้จ่ายที่กล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาบริษัทยังสามารถควบคุมต้นทุนค่าโดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ลักษณะของต้นทุนค่าโดยสารส่วนใหญ่เป็นแบบต้นทุนคงที่ ไม่ได้ผันแปรโดยตรงไปกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น หากผู้โดยสารไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญจนทำให้ต้องเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร

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

อย่างไรก็ตาม ด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จากการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีความมั่นใจว่าจะสามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ประมาณการที่กำหนดไว้

3.2.4 ความเสี่ยงจากการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเป็นผู้รับเหมาหลักในการจัดหาและบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทได้รับมาซึ่งสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบ และสัญญาบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า กับผู้รับเหมาหลัก Siemens Limited ประเทศไทย และ Japan Transportation Technology (Thailand) ดังนั้น ในกรณีที่กลุ่มผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกซึ่งเป็นผู้รับเหมาหลักดังกล่าว ไม่สามารถให้บริการตามสัญญาแก่บริษัท หรือมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาบำรุงรักษาอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท และกรณีรถไฟฟ้าไม่สามารถเปิดให้บริการได้ อาจส่งผลต่อภาพลักษณ์ของบริษัท

ทั้งนี้ บริษัทได้บริหารความเสี่ยงโดยการศึกษาข้อมูลจากสมาชิกในสมาพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งมวลชนในระดับสากล เช่น UITP, APTA, NOVA Group of Metros รวมทั้งการเรียนรู้จาก Lloyd's Register Rail ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์มีความเป็นไปได้ที่จะสามารถเลือกซื้ออุปกรณ์งานระบบจากผู้ผลิตอุปกรณ์รายอื่นๆ ที่สามารถใช้งานร่วมกับระบบที่มีอยู่ได้ พร้อมทั้งได้กำหนดแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาคุณภาพของบุคลากรให้มีความสามารถเพียงพอในการทำงานร่วมกับผู้ผลิตอุปกรณ์และผู้รับเหมาทั้งในและต่างประเทศ ในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์งานระบบและระบบรางรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพโดยมิต้องพึ่งพาผู้ผลิตรายเดิมเพียงรายเดียว

3.2.5 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษ

บริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานในธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยหลักได้แก่ บุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการ และปัจจัยภายนอก ซึ่งทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความไม่เพียงพอของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งการทุจริตของพนักงานและเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน เช่น ความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือความมั่นคงของบริษัท จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีระบบการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานโดยเฉพาะทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาเส้นทางและระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน ซึ่งจะสามารถเชื่อมั่นได้ว่า ด้วยประสบการณ์และความชำนาญของพนักงานซึ่งดูแลรับผิดชอบจากทุกฝ่ายงานจะนำมาซึ่งคุณภาพและความพร้อมของการให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง

รวมทั้งบริษัทได้กำหนดมาตรการป้องกันโครงสร้างสำคัญของระบบทางพิเศษให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา โดยมีการกำหนดแผนการตรวจสอบโครงสร้างทางพิเศษทั้งทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ทั้งนี้ให้สอดคล้องกับผลการตรวจสอบของบริษัท JMI Pacific จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ออกแบบและเชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบโครงสร้าง และมีการตรวจติดตาม และเฝ้าระวังดูแลและบำรุงรักษาไม่ให้มีผลกระทบต่อการใช้งานของทางพิเศษ สำหรับระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทาง ระบบสื่อสารและควบคุมการจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทได้ใช้การบำรุงรักษาแบบป้องกัน (Preventive Maintenance) มีระบบข้อมูลสำรอง ระบบไฟฟ้าสำรอง และมีการบริหารการจัดซื้อวัสดุเพื่อสำรองการใช้งาน

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

3.2.6 ความเสี่ยงจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการไม่เป็นไปตามแผน

บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (MRT Blue Line Extension) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทมีหน้าที่ในการจัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบและทดลองเดินรถไฟฟ้าสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย โดยจะต้องเชื่อมต่อกับอุปกรณ์งานระบบของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เพื่อให้บริการเดินรถได้ตามกำหนดเป็นช่วงๆ ดังนี้

- **ช่วงที่ 1** เส้นทางสถานีบางซื่อถึงสถานีเตาปูน เปิดให้บริการเดินรถภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 (เปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560)
- **ช่วงที่ 2** เส้นทางสถานีหัวลำโพงถึงสถานีหลักสอง เปิดให้บริการเดินรถภายใน 30 เดือน (กันยายน 2562)
- **ช่วงที่ 3** เส้นทางสถานีเตาปูนถึงสถานีท่าพระ เปิดให้บริการเดินรถภายใน 36 เดือน (มีนาคม 2563)

บริษัทจึงมีการบริหารความเสี่ยงโดยทำสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารโครงการรวมถึงเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าในโครงการ ปัจจุบันความเสี่ยงจากการดำเนินโครงการยังคงเหลือความเสี่ยงในการดำเนินการสำหรับช่วงที่ 2 และ 3 ซึ่งภาพรวมความก้าวหน้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายในปัจจุบันเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 ทรัพย์สินหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อยมีทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
1. อาคารและอุปกรณ์	325
2. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว	35,146
3. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	390
4. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	35,427
รวม	**71,288**

ทั้งนี้ รายการทรัพย์สินหลักของบริษัทและบริษัทย่อยตามที่แสดงข้างต้น สามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัท ดังนี้

4.1.1 อาคารและอุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มูลค่าตามบัญชีของอาคารและอุปกรณ์ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
บริษัท	283	เจ้าของ*	ไม่มี
NECL	26	เจ้าของ**	ไม่มี
BMN	16	เจ้าของ	ไม่มี
รวม	**325**		

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

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

4.1.2 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
บริษัท	29,542
NECL	5,604
รวม	**35,146**

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วเป็นต้นทุนในการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอ บี และซี)	2,536	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)	3,348	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ	23,648	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ทางพิเศษอุดรรัถยา	5,604	เป็นของ กทพ.	*
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	10		
รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	**35,146**		

หมายเหตุ * NECL ได้นำสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษอุดรรัถยาไปใช้เป็นหลักประกันในการค้ำประกันเงินกู้ยืมจากบริษัท

เนื่องจากสัญญาโครงการทางพิเศษข้างต้นเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer Operate) กรรมสิทธิ์ในทางพิเศษทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของ กทพ. ทันทีที่บริษัทและ NECL จัดสร้างขึ้น และเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัท และ NECL มีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้นและมีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา 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 และค่าใช้จ่ายในการจัดจราจรและการกู้ภัยบนทางพิเศษ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตามสัญญาที่เกี่ยวข้องตลอดอายุสัญญา

4.1.3 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ตามงบการเงินรวมของบริษัท มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
บริษัท	390

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว บริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุน ซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม บริษัทตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ

4.1.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
บริษัท	35,089
BMN	338
รวม	**35,427**

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
บริษัท	อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	17,021	เจ้าของ	ไม่มี
บริษัท	อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และ อุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี	506	เจ้าของ	ไม่มี
BMN	อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และ อุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี	321	เจ้าของ	ไม่มี
บริษัท	ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	17,562	เจ้าของ	ไม่มี
BMN	ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	17	เจ้าของ	ไม่มี
	รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ	**35,427**		

4.2 เงินลงทุนในบริษัทอื่น

4.2.1 สรุปมูลค่าเงินลงทุนตามงบการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนในบริษัทอื่น ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน	สัดส่วนการลงทุนในแต่ละบริษัท (ร้อยละ)	ทุนชำระแล้ว	ประเภทของเงินลงทุน	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ	2,604 (2,450) 154	99.99	5,250	บริษัทย่อย	- ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด
2. บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ	226 (16) 210	69.67	254	บริษัทย่อย	- พัฒนาพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า และชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจร - จัดหาโฆษณาในรูปแบบป้ายหรือสื่อโฆษณาในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า - ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้า
3. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	4,242	19.29	3,990	บริษัทร่วม	- ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา
4. บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	2,962	17.83	7,370	บริษัทอื่น	- ลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจด้านพลังงาน

4.2.2 นโยบายการลงทุนและการบริหารงานในบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง ใกล้เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัท เพื่อเสริมสร้างโอกาส และผลตอบแทนระยะยาว เสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของบริษัท โดยกำหนดให้มีนโยบายการลงทุน ดังต่อไปนี้

1. เป็นการลงทุนในโครงการหรือซื้อหุ้นสามัญของบริษัทผู้ดำเนินโครงการในลักษณะการลงทุนระยะยาว
2. สัดส่วนการลงทุนตามสัดส่วนขั้นต่ำที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน
3. ไม่ลงทุนในโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของสังคม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทได้มีการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทอื่น ดังนี้

1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”)

บริษัทจัดตั้ง NECL เมื่อปี 2539 โดยถือหุ้นร้อยละ 99.99 และผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือเงินปันผลจากการลงทุนในหุ้นของ NECL ทั้งนี้สืบเนื่องจาก NECL ได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้างทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ทำให้รายได้ของ NECL ไม่เป็นไปตามประมาณการ ผลประกอบการของ NECL ขาดทุนอย่างต่อเนื่อง จนขาดทุนสะสมเกินทุนส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ เมื่อปี 2546 NECL จึงได้เพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 3,000 ล้านบาท เป็น 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 คน ของ NECL กรณี NECL มีการดำเนินการที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ NECL จะต้องขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทก่อน นอกจากนี้ บริษัทยังเป็นผู้รับจ้างดำเนินงานทั้งหมดของ NECL

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 NECL มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน NECL เท่ากับร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

2) บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)

บริษัทจัดตั้ง BMN เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 เพื่อประกอบธุรกิจจัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว ในปัจจุบันเปิดดำเนินการไปแล้ว 9 สถานี ได้แก่ สถานีสุขุมวิท สถานีพหลโยธิน สถานีสวนจตุจักร สถานีกำแพงเพชร สถานีพระรามเก้า สถานีศูนย์วัฒนธรรม สถานีคลองเตย สถานีลาดพร้าว และสถานีเพชรบุรี รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า ต่อมาในเดือนตุลาคม 2561 บริษัทซึ่งเป็นผู้ได้รับสิทธิดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ต่างๆ แต่เพียงผู้เดียวในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฉบับลงวันที่ 31 มีนาคม 2560 ได้ทำสัญญาว่าจ้าง BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าวทั้งหมดแทนการให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 BMN มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท โดยบริษัทถือหุ้นอยู่ใน BMN ร้อยละ 69.67 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ BMN ร่วมกับกลุ่มผู้ร่วมทุนรายอื่นๆ ที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในธุรกิจสื่อโฆษณา ธุรกิจการตลาดและอสังหาริมทรัพย์ และเป็นผู้ชำนาญการด้านเทคโนโลยีการสื่อสารโทรคมนาคม

สำหรับนโยบายการลงทุนใน BMN ในอนาคตนั้น บริษัทยังคงมีนโยบายที่จะรักษาสัดส่วนการถือหุ้นใน BMN ในสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของหุ้นทั้งหมดใน BMN โดยบริษัทจะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในรูปของส่วนแบ่งรายได้และเงินปันผลรับจากการลงทุนใน BMN ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการควบคุมหรือมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ โดยบริษัทได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน BMN จำนวน 4 คน จากกรรมการทั้งหมด 8 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 และลงทุนในธุรกิจพลังงาน โดยผ่านการถือหุ้นร้อยละ 25.31 ในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทที่ลงทุนในบริษัทอื่นที่ประกอบธุรกิจด้านพลังงาน ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับจากการลงทุนใน TTW คือ รายได้เงินปันผล

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน TTW โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทถือหุ้นใน TTW ร้อยละ 19.29 ของทุนจดทะเบียน

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

บริษัทได้ลงทุนใน CKP ซึ่งประกอบธุรกิจหลัก โดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 CKP มีการลงทุนในบริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี 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 ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 37.50 ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการใน CKP โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทถือหุ้นใน CKP ร้อยละ 17.83 ของทุนจดทะเบียน

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.1 ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ("กทพ.")

บริษัทและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวนทั้งสิ้น 17 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะผู้พิจารณาและคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง สาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาท มีดังนี้

5.1.1 ข้อพิพาทที่บริษัทและบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 11 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 54,503.77 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

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

2. การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดย กทพ.

บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินจากการที่ กทพ. ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติม รวมเป็นเงิน 209.1 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย)

คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงาน เป็นเงินรวม 382.5 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

กทพ. ปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการและได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง ส่วนบริษัทยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

3. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาคิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท

คณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากชี้ขาดให้ กทพ. ชำระค่าเสียหายตามที่บริษัทเรียกร้องจำนวน 4,368 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

กทพ. ปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2559 บริษัทได้ยื่นคำให้การแก้คำร้องต่อศาลปกครองกลาง และศาลออกนั่งพิจารณาคดีครั้งแรกเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2562

เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2562 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอคำบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างรอกำหนดนัดวันฟังคำพิพากษา และอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

4. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

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

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

5. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

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

เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2561 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงินทั้งสิ้น 9,091.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาของต้นเงินค่าเสียหายจำนวน 7,909.6 ล้านบาทจนกว่า กทพ. จะชำระเงินดังกล่าวเสร็จสิ้น

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างรอ กทพ. ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และรอผลการเจรจาไกล่เกลี่ยยุติข้อพิพาท

6. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา พร้อมดอกเบี้ยคำนวณ ถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 รวมเป็นเงิน 4,062.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

7. การเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2556 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2561 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2556 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงิน 14,662.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

8. การเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2556 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 บริษัทยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2556 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา รวมเป็นเงิน 6,936.4 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

9. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 908.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

10. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 และปี 2556 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทจากการปรับค่าผ่านทางปี 2551 และปี 2556 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 4,724.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

11. ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปจากการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ซึ่งถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญา และส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อยคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1,790 ล้านบาท

คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทให้ กทพ.ชำระเงินตามที่บริษัทย่อยเรียกร้อง พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่ง กทพ. ได้มีหนังสือถึงบริษัทย่อยปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2552 กทพ. ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ.ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลาง ต่อศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้นให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ได้ชี้ขาดให้ กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการให้แก่บริษัทย่อยตามสัญญาโครงการทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด เป็นเงินจำนวน 1,790 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราที่กำหนดตามสัญญาจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้น โดย กทพ. จะต้องปฏิบัติตามคำพิพากษาให้เสร็จสิ้นภายใน 90 วันนับแต่วันที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาซึ่งครบกำหนดเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2561

เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2561 กทพ. และบริษัทย่อยมีหนังสือถึงสำนักบังคับคดีปกครอง เรื่องการปฏิบัติตามคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดว่าอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อหาข้อยุติในการดำเนินการตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด

ในระหว่างเดือนธันวาคม 2561 คณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการตามผลคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดของข้อพิพาทกรณีทางที่มีลักษณะแข่งขันได้ดำเนินการประชุมเจรจากับบริษัทและบริษัทย่อยหลายครั้งเพื่อพิจารณาแนวทางการยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่าง กทพ. กับบริษัทและบริษัทย่อยตามสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ บี และซี) สัญญาสัมปทานเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อยได้มีข้อตกลงร่วมกันในการไกล่เกลี่ยและยุติข้อพิพาททั้งหมดกับ กทพ. และรวมถึงข้อพิพาทเรื่องทางแข่งขันที่อยู่ในขั้นตอนยื่นหนังสือบอกกล่าวให้ กทพ. ปฏิบัติตามสัญญาอีกจำนวน 74,590 ล้านบาท ข้อตกลงร่วมกันสรุปได้ดังนี้

ก) กทพ. บริษัทและบริษัทย่อย ตกลงยุติบรรดาข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งหมดที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานในประเด็นข้อพิพาทเดิม

ข) กทพ. บริษัทและบริษัทย่อยตกลงร่วมกันแก้ไขทบทวนสัญญาสัมปทานดังนี้

ข1. ขยายระยะเวลาของสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ บี และซี) สัญญาสัมปทานเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด จากเดิมที่จะครบกำหนดสัญญาในปี 2563 ปี 2570 และปี 2569 ตามลำดับ ให้สัญญาสัมปทานทั้งหมดสิ้นสุดในวันที่ 21 เมษายน 2600

ข2. ให้บริษัทเป็นผู้ดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วนขั้นที่ 2 และบริษัทย่อยเป็นเป็นผู้ดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยบริษัทและบริษัทย่อยได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาของสัญญาสัมปทานในอัตราร้อยละ 40 ถึงร้อยละ 100 ตามเส้นทางที่ระบุในสัญญา

ข3. ให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี

ข4. บริษัทมีหน้าที่ลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 ใช้เงินลงทุนประมาณ 31,500 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

ปัจจุบันผลการเจรจาข้อตกลงไกล่เกลี่ยและยุติข้อพิพาทดังกล่าวข้างต้นอยู่ในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดที่สรุปไว้ใน ก) และ ข) ได้

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

1. ค่าใช้จ่ายทำทางเข้า - ออก และแก้ปัญหาข้อร้องเรียน

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

เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 กทพ. ได้ยื่นคำร้องเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเฉพาะส่วนที่คณะอนุญาโตตุลาการรับข้อพิพาทมูลกรณีที่ 2 กรณีจัดทำท่อรับน้ำฝนไว้พิจารณา 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 ตามสัญญาระบุว่าแม้ครบเงื่อนไขตามสัญญาให้เริ่มก่อสร้าง แต่หาก กทพ. ผิดสัญญาจนเป็นเหตุให้บริษัทย่อยได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างร้ายแรง บริษัทย่อยยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง ซึ่ง กทพ. ผิดสัญญาเรื่องทางแข่งขันและการปรับอัตราค่าผ่านทาง บริษัทย่อยจึงได้รับสิทธิยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง และ กทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าปรับ

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

3. ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน)

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

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

5.1.3 ข้อพิพาทที่ผ่านขั้นตอนในชั้นคณะผู้พิจารณา ที่บริษัทและบริษัทย่อยอยู่ระหว่างรอยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 3 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท ทั้งสิ้นประมาณ 907.12 ล้านบาท

1. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

   เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 บริษัทขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2561 พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 592.9 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 590.8 ล้านบาท คิดเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา

   ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างรอยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

2. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 ของทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

   เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 บริษัทขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2561 พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 289.3 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 288.3 ล้านบาท คิดเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา

   ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างรอยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

3. การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

   เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 บริษัทย่อยขอให้ กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 ถึงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2561 พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 24.92 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 24.90 ล้านบาท คิดเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 นับตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา

   ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างรอยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

เนื่องจากข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณาและการเจรจาเพื่อหาข้อยุติ บริษัทและบริษัทย่อยจึงยังมิได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

(1) ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)** Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited **(เรียกชื่อย่อว่า "BEM")**
ประกอบธุรกิจ	ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง
เลขทะเบียนบริษัท	0107558000491
ทุนจดทะเบียน	15,285 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	0 2641 4611 และ 0 2354 2000
โทรสาร	0 2641 4610 และ 0 2354 2040
เว็บไซต์	www.bemplc.co.th
ที่ตั้งสำนักงานสาขา (1)	238/7 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 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน	6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 99.99
โทรศัพท์	0 2641 4647
โทรสาร	0 2641 4646

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (เรียกชื่อย่อว่า "BMN")**
ประกอบธุรกิจ	1. เป็นตัวแทนในการให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจรสถานีลาดพร้าว 2. เป็นตัวแทนในการจัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า และภายในขบวนรถไฟฟ้า MRT 3. เป็นตัวแทนในการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	832 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน	254 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 254 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 69.67
โทรศัพท์	0 2690 8200
โทรสาร	0 2690 8212
เว็บไซต์	www.bmn-mrt.com

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า "TTW")**
ประกอบธุรกิจ	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค และลงทุนในบริษัท ซึ่งประกอบธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	30/130 หมู่ที่ 12 ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ตำบลไร่ขิง อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม 73210
ทุนจดทะเบียน	3,990 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,990 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 19.29
โทรศัพท์	0 2811 7526
โทรสาร	0 2420 6064
เว็บไซต์	www.ttwplc.com

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	**บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (เรียกชื่อย่อว่า "CKP")**
ประกอบธุรกิจ	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
ทุนจดทะเบียน	9,240 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 7,370 ล้านบาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 17.83
โทรศัพท์	0 2691 9720
โทรสาร	0 2691 9723
เว็บไซต์	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 อาคารเลครัชดา ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ ชั้น 33
ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ : 0 2264 0777
โทรสาร : 0 2264 0789

ที่ปรึกษากฎหมาย

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

ที่ปรึกษาทางการเงิน

บริษัท แอดไวเซอรี่ พลัส จำกัด
1550 อาคารธนภูมิ 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 กรุงเทพ 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

ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
333 ถนนสีลม แขวงสีลม
เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ : 0 2230 1036
โทรสาร : 0 2230 2722

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

- ไม่มี -

7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

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 28 ธันวาคม 2561 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depository Receipt หรือ NVDR จำนวน 1,053,769,250 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 6.89 ของจำนวนหุ้นบริษัททั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าวมีสิทธิในการรับเงินปันผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับจากบริษัท แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย www.set.or.th/nvdr

7.2 ผู้ถือหุ้น

7.2.1 รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 5 กันยายน 2561 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น มีดังนี้

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1.	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) [1]	4,712,121,829	30.83
2.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,256,259,584	8.22
3.	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,047,025,175	6.85
4.	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	936,724,269	6.13
5.	นายวิชัย วชิรพงศ์	351,694,457	2.30
6.	ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	303,448,709	1.99
7.	STATE STREET EUROPE LIMITED	288,654,719	1.89
8.	สำนักงานประกันสังคม	287,069,500	1.88
9.	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	257,092,374	1.68
10.	กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว	200,619,700	1.31
11.	นายมิน เธียรวร	200,000,000	1.31
12.	กองทุนเปิด บัวหลวงทศพล	149,546,300	0.98
13.	บริษัท ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด	136,659,952	0.89
14.	UOB KAY HIAN PRIVATE LIMITED	121,250,000	0.79
15.	GIC PRIVATE LIMITED	100,877,761	0.66
16.	กองทุนเปิด บัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	94,408,500	0.62
	ยอดรวม	10,443,452,829	68.32
	อื่นๆ	4,841,547,171	31.68
	รวมทั้งสิ้น	**15,285,000,000**	**100.00**

หมายเหตุ : ข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเปิดเผยไว้ในเว็บไซต์ www.set.or.th สำหรับผู้ถือหุ้นที่มีสัดส่วนการถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 0.5 ขึ้นไป

(1) กลุ่ม ช.การช่าง ถือหุ้นในบริษัทร้อยละ 31.72 ของทุนชำระแล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่ม ช.การช่าง	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) [2]	4,712,121,829	30.83
2. บริษัท ช.การช่าง-โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด [3]	136,659,952	0.89

(2) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ. ช.การช่าง”) ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทั่วไป และมีกลุ่มตรีวิศวเวทย์ถือหุ้นร้อยละ 33.70 ของทุนชำระแล้ว (ข้อมูล ณ วันที่ 28 สิงหาคม 2561) โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มตรีวิศวเวทย์	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด [4]	280,012,365	16.53
2. บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด [5]	171,396,530	10.12
3. บริษัท ซีเค.ออฟฟิซ ทาวเวอร์ จำกัด [6]	86,048,212	5.08
4. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	13,631,497	0.80
5. นางสายเกษม ตรีวิศวเวทย์	5,061,142	0.30
6. นางปราณี ทองกิตติกุล	4,464,342	0.26
7. นายณัฐวุฒิ ตรีวิศวเวทย์	2,405,785	0.14
8. นางสาวสุภามาส ตรีวิศวเวทย์	1,700,000	0.10
9. นายสิทธิเดช ตรีวิศวเวทย์	1,550,000	0.09
10. นายภูวเนศวร์ ตรีวิศวเวทย์	1,109,255	0.07
11. นางกรกช ตรีวิศวเวทย์	1,030,250	0.06
12. นางสาวสวรรยา ตรีวิศวเวทย์	835,225	0.05
13. นายประเสริฐ ตรีวิศวเวทย์	184,285	0.01

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

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

(4) บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ประกอบธุรกิจบริษัทลงทุน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 9,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ กลุ่มตระกูลตรีวิศวเวทย์ 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 และกลุ่มตระกูลตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 5,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 62.5

(6) บริษัท ซีเค.ออฟฟิซ ทาวเวอร์ จำกัด ประกอบธุรกิจลงทุน และที่ปรึกษา มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 3,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 750,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตรีวิศวเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 2,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 75

7.2.2 สัดส่วนของหุ้น Free Float ของบริษัท

แบบแสดงรายงานการกระจายการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นสามัญที่เข้าข่ายเป็น Strategic Shareholders ณ วันที่ 13 มีนาคม 2561 ตามที่บริษัทนำส่งต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ปรากฏสัดส่วนผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อย (Non-Strategic shareholders) ร้อยละ 53.75 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด

7.3 การออกหลักทรัพย์อื่น

7.3.1 เงินกู้ยืมระยะยาว

ในปี 2561 บริษัทได้ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวตามตารางการชำระเงินและชำระคืนก่อนกำหนดรวมจำนวน 12,749 ล้านบาท และบริษัทได้เข้าทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อใช้ในการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับสถาบันการเงินวงเงิน 14,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยลอยตัวอ้างอิงกับอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6MTHBFIX และได้มีการเบิกใช้เงินกู้ในระหว่างปี จำนวน 4,200 ล้านบาท ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทและบริษัทย่อยมีเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 9,800 ล้านบาท

7.3.2 หุ้นกู้

ในปี 2561 บริษัทได้ออกหุ้นกู้มูลค่ารวม 10,000 ล้านบาท โดยนำเงินที่ได้มาชำระคืนสินเชื่อระยะยาวของโครงการทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครก่อนกำหนด โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 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
สิทธิในการไถ่ถอนก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-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
สิทธิในการไถ่ถอนก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-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
สิทธิในการไถ่ถอนก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-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
สิทธิในการไถ่ถอนก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-	
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A

หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 3
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM214A	BEM234A	BEM254A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	3,000 ล้านบาท	3,500 ล้านบาท	3,500 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน ไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
จำนวนหุ้นกู้	3,000,000 หน่วย	3,500,000 หน่วย	3,500,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.05%	2.46%	3.01%
อายุหุ้นกู้	3 ปี	5 ปี	7 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2561
วันครบกำหนดไถ่ถอน	5 เมษายน 2564	5 เมษายน 2566	5 เมษายน 2568
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอนก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-		
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้		
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A

7.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้างและภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุน ตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

โดยคณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่า บริษัทมีกำไรและกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

การจ่ายเงินปันผลของบริษัทในปีที่ผ่านมา มีดังนี้

การจ่ายเงินปันผลจากการดำเนินงาน	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	จ่ายเงินปันผลหุ้นละ (บาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)		% เงินปันผลต่อกำไรสุทธิ	
			งบเฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม	งบเฉพาะกิจการ	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	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%
ปี 2561						
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,695	1,714	54.05%	53.57%
- งวดครึ่งปีหลัง [1]	1,376	0.09	1,412	3,603	97.83%	38.14%
รวมปี 2561	2,293	0.15	3,107	5,317	73.89%	43.10%

หมายเหตุ : [1] เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ในวันที่ 26 เมษายน 2562

7.5 นโยบายการจ่ายปันผลของบริษัทย่อย

NECL มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลในอัตราประมาณร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิหลังหักเงินสำรองต่างๆ ตามกฎหมาย ซึ่งพิจารณาจากผลการประกอบการในรอบปีบัญชีของงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันสิ้นรอบปีบัญชี และตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทย่อยเห็นสมควร

BMN มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้างและภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุน ตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

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 ตลอดจนเพศและอายุที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการนำพาองค์กรสู่วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้ ซึ่งประกอบด้วย บุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 17 คน กล่าวคือ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 6 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 6 คน ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่า คณะกรรมการโดยรวมมีคุณสมบัติที่เหมาะสม สามารถเข้าใจ และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียได้ รวมถึงเพื่อให้คณะกรรมการสามารถดำเนินงาน โดยใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจอย่างอิสระ

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ และผู้บริหารมีดังนี้

8.1 คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาต่างๆ ของธุรกิจ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีกรรมการจำนวน 17 คน

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/จำนวนครั้งที่จัดประชุมคณะกรรมการบริษัท
1	ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ	5/5
2	นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	รองประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	5/5
3	นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	5/5
4	พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	5/5
5	พลเอกสำเภา ชูศรี	ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	4/5
6	ดร.อรรณพ ตันละมัย	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	5/5
7	นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	5/5
8	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	5/5

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/จำนวนครั้งที่จัดประชุมคณะกรรมการบริษัท
9	ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	5/5
10	นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	5/5
11	นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	5/5
12	นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	4/5
13	นายยุทธนา หยิมการุณ	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	5/5
14	นางณฐมณ บุนนาค [1]	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	4/5
15	นายวิชาญ เอกรินทรากุล [2]	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	N/A
16	ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	5/5
17	นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	5/5

หมายเหตุ : รายละเอียดกรรมการบริษัท ปรากฏในหน้า 197 ถึง 202

[1] นางณฐมณ บุนนาค ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561 แทนนายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2560

[2] นายวิชาญ เอกรินทรากุล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2561 แทนนายประสิทธิ์ เดชศิริ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

บริษัทได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 5 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตนะพร โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

กรรมการอิสระ

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอิสระ 6 คน ซึ่งเกินกว่าหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมดของบริษัท โดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติกรรมการอิสระให้สอดคล้องกับประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้รายละเอียดคุณสมบัติของกรรมการอิสระมีดังนี้

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

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 เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับแต่งตั้ง ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัยหรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

   ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าว ให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันโดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย 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 ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้น ที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

8.2 ผู้บริหาร

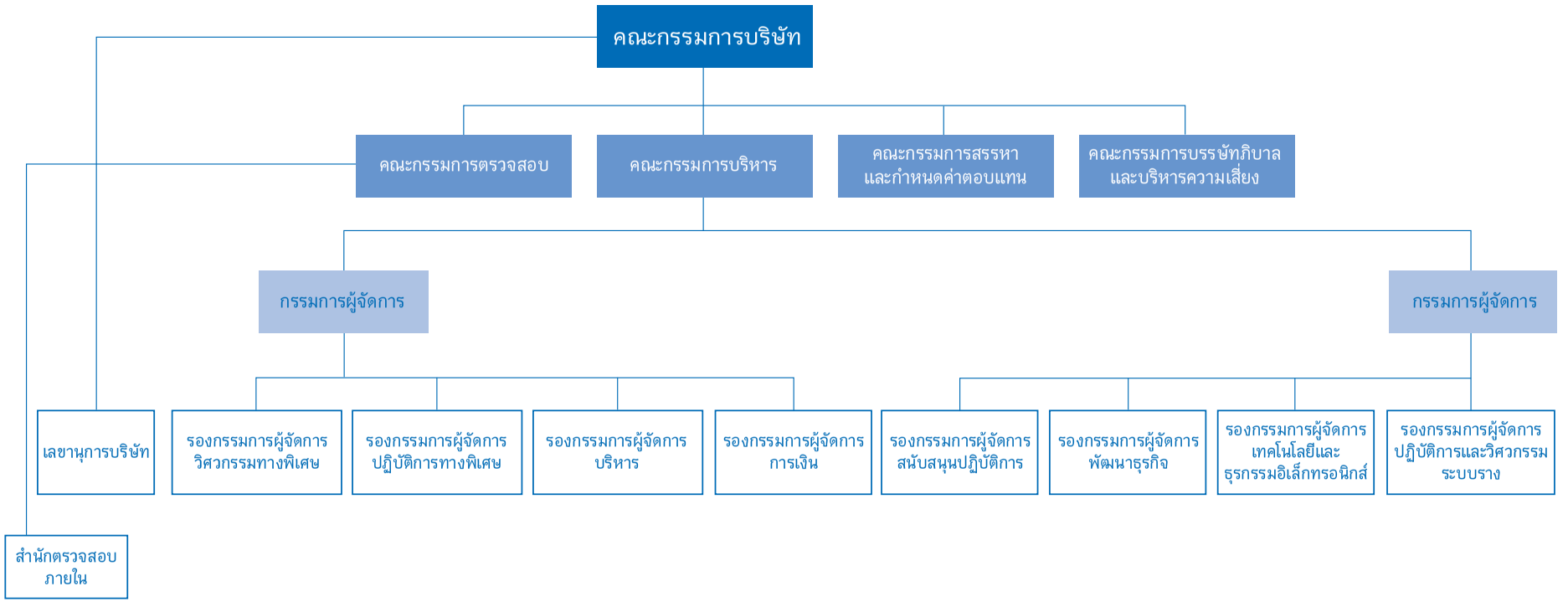
8.2.1 รายชื่อผู้บริหาร

ผู้บริหารตามโครงสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 10 คน (ประวัติผู้บริหารปรากฏในหน้า 202 ถึง 204)

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1.	ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการผู้จัดการ
2.	นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการผู้จัดการ
3.	นายสงวน คุณาธินันท์	รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ
4.	นางสุดฤทัย พรหมมาตร	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ
5.	นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์	รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร
6.	นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน
7.	นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง
8.	นายอัลวิน จี	รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ
9.	ดร.วิเทศ เตชางาม	รองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์
10.	นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ

8.2.2 โครงสร้างการบริหารจัดการของบริษัท

ผังบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



8.2.3 โครงสร้างกรรมการของบริษัทย่อย

1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ประกอบด้วย กรรมการ จำนวน 6 คน ดังนี้

1.	นายปลิว	ตรีวิศวเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท
2.	นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
3.	นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริษัท
4.	ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
5.	นายดำเกิง	ปานขำ *	กรรมการบริษัท
6.	นางพเยาว์	มริตตนะพร	กรรมการบริษัท

หมายเหตุ : * ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2561 แทนนายประสิทธิ์ เดชศิริ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2561

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 5 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตนะพร โดยกรรมการสองในห้าคนลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท

2) บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ประกอบด้วย กรรมการ จำนวน 8 คน ดังนี้

1.	นายพงษ์สฤษดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	ประธานกรรมการบริษัท
2.	ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
3.	นายวิทูรย์	หทัยรัตนา	กรรมการบริษัท
4.	นางทิพย์สุดา	ยิ้มวิไล	กรรมการบริษัท
5.	นายปรินทร์	โลจนะโกสินทร์ *	กรรมการบริษัท
6.	นายพินิจสรณ์	ลือชัยขจรพันธ์ *	กรรมการบริษัท
7.	นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	กรรมการบริษัท
8.	นายณัฐวุฒิ	ตรีวิศวเวทย์	กรรมการบริษัท

หมายเหตุ : * ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท จำนวน 8 คน โดย

- นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ นายวิทูรย์ หทัยรัตนา นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร และนายณัฐวุฒิ ตรีวิศวเวทย์ สองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัท หรือ
- นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ นายวิทูรย์ หทัยรัตนา นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร หรือนายณัฐวุฒิ ตรีวิศวเวทย์ คนใดคนหนึ่งลงลายมือชื่อร่วมกับนายปรินทร์ โลจนะโกสินทร์ นายพินิจสรณ์ ลือชัยขจรพันธ์ หรือนางทิพย์สุดา ยิ้มวิไล คนใดคนหนึ่งรวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

8.3 เลขานุการบริษัท ผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน และผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

1) เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อแต่งตั้งเป็นเลขานุการบริษัท โดยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์ ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชี กฎหมาย และงานตรวจสอบ รวมทั้งมีความเข้าใจกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่บังคับใช้กับบริษัทจดทะเบียนเป็นอย่างดี ให้ดำรงตำแหน่งเลขานุการบริษัท (รายละเอียดประวัติปรากฏในหน้า 203 ลำดับที่ 20) 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 และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่
10. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด
11. ภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

2) ผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร ผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชีและการเงิน ให้ดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้จัดการ การเงิน ซึ่งเป็นผู้ดำรงตำแหน่งบริหารสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน (รายละเอียดประวัติปรากฏในหน้า 203 ลำดับที่ 21) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. วางแผนกลยุทธ์ทางการเงิน เพื่อสร้างความเติบโตทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งการจัดหาทรัพยากรเงินทุนเพื่อรองรับการเติบโตเชื่อมโยงกับกลยุทธ์การเติบโตของบริษัท และมูลค่าของกิจการ
2. ควบคุมและบริหาร Infrastructure ด้านข้อมูลการเงินและการบริหารการเงินของบริษัท เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการดำเนินงานของบริษัทให้บรรลุภารกิจ และเป้าหมายที่วางไว้
3. พัฒนาและบริหารเครื่องมือทางการเงิน เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการวิเคราะห์มูลค่ากิจการ
4. สื่อสารข้อมูลทางการเงินที่สำคัญขององค์กร เพื่อสร้างความเข้าใจ และความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน เกี่ยวกับความมั่นคงและโอกาสของบริษัท

3) ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

ผังโครงสร้างองค์กรของบริษัทได้มีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร ตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี คือ นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ ผู้ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในระบบบัญชีของบริษัท ให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี ซึ่งเป็นผู้บริหารสายงานบัญชี (รายละเอียดประวัติปรากฏในหน้า 204 ลำดับที่ 26) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. กำหนดนโยบายและวางแผนการด้านบัญชีและการเงิน รวมทั้งกำหนดระบบบัญชีและการเงิน ให้สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานของบริษัท
2. ควบคุมการจัดทำบัญชี และตรวจสอบการปิดบัญชีของบริษัทในแต่ละงวดให้ถูกต้องและเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ได้วางไว้
3. ควบคุมและตรวจสอบการจัดทำงบการเงิน งบดุล งบกำไรขาดทุน และรายงานทางบัญชีต่างๆ
4. ควบคุมและตรวจสอบรายรับ-จ่ายของบริษัท
5. ควบคุมการจัดทำงบประมาณของบริษัท และตรวจสอบดูแลการใช้งบประมาณให้ถูกต้อง และเป็นไปตามแผนงบประมาณที่วางไว้
6. ควบคุมการจัดทำรายงานภาษีอากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำส่งหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง

8.4 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร โดยพิจารณาให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าตอบแทนคือ

ค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

1. มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน เช่น การเป็นประธานกรรมการ ประธานคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆ และการเป็นสมาชิกของคณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มตามตำแหน่ง
2. ค่าตอบแทนของกรรมการ และกรรมการผู้จัดการอยู่ในระดับที่เหมาะสม และสามารถจูงใจ รวมทั้งรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อนำพาองค์กรให้ไปสู่เป้าหมายทั้งระยะสั้นและระยะยาว
3. องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ
4. มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม แข่งขันได้ และอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกัน ซึ่งเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการ และกรรมการผู้จัดการที่มีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับเป้าหมายการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

การพิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคนด้วยระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS)

ในปี 2561 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

(1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

(1.1) ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทในปี 2561 เป็นเงิน 35,414,826 บาท ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 37,250,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2560 ไม่เกิน 19,250,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2561 ไม่เกิน 18,000,000 บาท

รายชื่อคณะกรรมการ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการปี 2561						โบนัสปี 2560
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบรรษัทภิบาล	รวม	
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	2,100,000	-	-	-	-	2,100,000	2,200,000
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	รองประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	550,000	1,000,000	-	150,000	-	1,700,000	2,000,000
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	550,000	-	550,000	150,000	-	1,250,000	1,100,000
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	550,000	-	350,000	250,000	-	1,150,000	1,100,000
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบ	500,000	-	325,000	-	275,000	1,100,000	1,100,000
6. ดร.อรรณพ ตันละสมัย	กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ	550,000	-	350,000	-	-	900,000	950,000
7. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัท กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	550,000	-	-	-	200,000	750,000	950,000
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	550,000	500,000	-	150,000	-	1,200,000	1,150,000
9. ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	550,000	-	-	-	-	550,000	1,000,000
10. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	550,000	500,000	-	-	200,000	1,250,000	1,150,000
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	กรรมการบริษัท	550,000	-	-	-	-	550,000	850,000
12. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	500,000	-	-	-	-	500,000	850,000
13. นายยุทธนา หยิมการุณ	กรรมการบริษัท	550,000	-	-	-	-	550,000	850,000
14. นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล [1]	กรรมการบริษัท	-	-	-	-	-	-	223,562
15. นางณฐมณ บุนนาค [2]	กรรมการบริษัท	409,341	-	-	-	-	409,341	-
16. นายดำเกิง ปานขำ [3]	กรรมการบริษัท	-	-	-	-	-	-	689,315
17. นายประสิทธิ์ เตชศิริ [4]	กรรมการบริษัท	399,457	-	-	-	-	399,457	93,151
18. นายวิชาญ เอกรินทรากุล [5]	กรรมการบริษัท	-	-	-	-	-	-	-
19. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการผู้จัดการ	550,000	500,000	-	-	200,000	1,250,000	1,150,000
20. นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง กรรมการผู้จัดการ	550,000	500,000	-	-	200,000	1,250,000	1,150,000
	รวมจ่าย	10,508,798	3,000,000	1,575,000	700,000	1,075,000	16,858,798	18,556,028
	วงเงินที่ผู้ถือหุ้นอนุมัติ						18,000,000	19,250,000

หมายเหตุ :
[1] นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2560
[2] นางณฐมณ บุนนาค ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561
[3] นายดำเกิง ปานขำ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2560
[4] นายประสิทธิ์ เตชศิริ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561
[5] นายวิชาญ เอกรินทรากุล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2561 และได้แจ้งความประสงค์ไม่ขอรับค่าตอบแทน

(1.2) ในปี 2561 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนประกอบด้วย เงินเดือน และโบนัสให้กับผู้บริหารระดับตั้งแต่กรรมการผู้จัดการลงไปจนถึงผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้จัดการจำนวน 10 คน รวมทั้งสิ้น 99,119,052.50 บาท

(1.3) ในปี 2561 NECL ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ NECL ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมเป็นเงินจำนวน 3,984,166 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 4,250,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2560 ไม่เกิน 1,400,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2561 ไม่เกิน 2,850,000 บาท

(1.4) ในปี 2561 BMN ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ BMN ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี และเบี้ยประชุม รวมเป็นเงินจำนวน 882,000 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2561 ไม่เกิน 1,120,000 บาท

(2) ค่าตอบแทนอื่น

(2.1) ค่าตอบแทนอื่นของกรรมการ

- ไม่มี -

(2.2) ค่าตอบแทนอื่นของผู้บริหาร

บริษัทได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาว เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานบริษัท หรือเมื่อเกษียณอายุ โดยผู้บริหารจ่ายเงินสะสมในอัตราส่วนร้อยละ 5-10 ของเงินเดือนตามอายุงาน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราเดียวกันเข้าเป็นเงินกองทุน โดยในปี 2561 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหาร 10 คน จำนวน 4,742,454 บาท

ทั้งนี้ อัตราเงินสมทบของบริษัทเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ซึ่งพิจารณาตามความสามารถในการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของบริษัทเป็นสำคัญ

8.5 บุคลากร

8.5.1 จำนวนพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

- ธุรกิจทางพิเศษมีพนักงานทั้งหมดจำนวน 1,037 คน ประกอบด้วยบุคลากรใน 2 สายงานหลัก ได้แก่ สายงานปฏิบัติการ และสายงานวิศวกรรม คิดเป็นร้อยละ 79.2 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน คือ สายงานบริหาร สายงานการเงิน และสายงานกำกับดูแล คิดเป็นร้อยละ 20.8 ของพนักงานทั้งหมด
- ธุรกิจระบบรางมีพนักงานทั้งหมดจำนวน 2,610 คน ประกอบด้วย บุคลากรในสายงานหลัก ได้แก่ งานพัฒนาและบริหารโครงการ งานวิศวกรรมและซ่อมบำรุง งานปฏิบัติการเดินรถ งานกลยุทธ์ คิดเป็นร้อยละ 87 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน ได้แก่ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ งานพัฒนาธุรกิจ งานทรัพยากรบุคคล งานธุรการ งานความปลอดภัยและคุณภาพ ส่วนกฎหมายและกำกับการปฏิบัติงาน คิดเป็นร้อยละ 13 ของพนักงานทั้งหมด
- ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีพนักงานในแต่ละสายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) ดังนี้

สายงาน	จำนวนพนักงาน (คน)
1. สายงานหลัก	3,100
2. สายงานสนับสนุน	547
รวม	**3,647**

- บริษัทย่อย
  - NECL ไม่มีการจ้างผู้บริหารและพนักงานประจำ แต่ประกอบธุรกิจบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาโดยจ้างให้ BEM เป็นผู้ดำเนินการภายใต้สัญญาบริการ
  - BMN มีพนักงานในแต่ละฝ่ายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) จำนวน 139 คน ประกอบด้วย ฝ่ายขายและการตลาด ฝ่ายออกแบบและผลิต ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ ฝ่ายการเงิน และฝ่ายปฏิบัติการ

- การเปลี่ยนแปลงจำนวนพนักงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา
  - ไม่มี -
- ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา
  - ไม่มี -

8.5.2 นโยบายการพัฒนาบุคลากร

บริษัทมุ่งเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน มีพันธกิจทางสังคมในการส่งมอบการบริการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัย โดยดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน

ปัจจุบันบริษัทต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทสามารถที่จะเป็น “เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” บริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมและความสามารถที่จะไม่เพียงแต่สร้างมูลค่าต่อบริษัทเท่านั้น แต่จะขยายไปสู่สังคมในวงกว้างอีกด้วย

บุคลากรเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนธุรกิจให้มีความก้าวหน้าและยั่งยืน บริษัทจึงได้มีการกำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงานไว้ในจรรยาบรรณของบริษัทอย่างชัดเจน โดยบริษัทมุ่งมั่นที่จะพัฒนาประสิทธิภาพของพนักงานเพื่อคุณภาพงานตลอดจนคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผ่านการปลูกฝังแนวคิดและค่านิยมเกี่ยวกับนโยบายคุณภาพ ซึ่งประกอบด้วย การพัฒนาบุคลากร การทำงานเป็นทีม การสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการทำงาน และความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงาน รวมถึงการกำหนดนโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัยอย่างชัดเจน ควบคู่ไปกับการจัดให้มีสภาพแวดล้อมและสุขอนามัยในสถานประกอบการให้มีความปลอดภัยต่อชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินของบุคลากรและของบริษัท

บริษัทเชื่อมั่นว่าพนักงานที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการนำพาองค์กรสู่ความเจริญเติบโตและความสำเร็จที่ยั่งยืน จึงได้มีการกำหนดนโยบายการพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน ดังนี้

1. บริษัทมีนโยบายด้านการสรรหา พัฒนา และรักษาบุคลากรของบริษัท ด้วยการให้ค่าตอบแทนในรูปของเงินเดือน สวัสดิการและผลตอบแทนอื่นๆ ในเกณฑ์ที่สามารถแข่งขันได้ในธุรกิจประเภทเดียวกัน
2. บริษัทถือว่าพนักงานคือทรัพยากรที่มีค่าของบริษัท โดยทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งประการหนึ่งที่จะทำให้องค์กรสามารถพัฒนาไปได้อย่างก้าวหน้า มีศักยภาพในการแข่งขัน และทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการสร้างและพัฒนาบุคลากรจากภายใน ด้วยการจัดฝึกอบรมและทบทวนการปฏิบัติงานให้แก่บุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการจัดส่งพนักงานไปดูงานและฝึกอบรมทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างจิตสำนึกและการฝึกอบรมในเรื่องความปลอดภัยในการให้บริการ โดยพนักงานของบริษัทจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของบริษัท และตามมาตรฐานสากลโดยเคร่งครัด
3. บริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารงานบุคคลที่มีประสิทธิภาพบนพื้นฐานของความเป็นธรรมเสมอภาคและเปิดโอกาสให้พนักงานได้พัฒนาและใช้ศักยภาพของตนเองอย่างเต็มขีดความสามารถ
4. บริษัทให้ความสำคัญกับการสร้างขวัญกำลังใจ และความภูมิใจในการปฏิบัติงานให้กับพนักงาน ด้วยการกำหนดระบบผลตอบแทนและความเจริญก้าวหน้าในอาชีพการงานบนพื้นฐานของความรู้ ความสามารถ และความเป็นธรรม รวมทั้งจัดให้มีระบบสวัสดิการที่เหมาะสม ตลอดจนพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของพนักงานให้ดีขึ้น เพื่อธำรงไว้ซึ่งทรัพยากรบุคคลอันมีค่าของบริษัท
5. การรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพไว้กับบริษัท

บริษัทมีการดูแลพนักงานที่มีความสามารถและมีศักยภาพสูงในการทำงาน ให้โอกาสในการก้าวหน้าในสายอาชีพหรือ Career Path

บริษัทพร้อมที่จะสร้างเส้นทางแห่งความสุขจึงต้องเริ่มจาก “ต้นทางแห่งความสุข” ซึ่งหมายถึงบุคลากรของบริษัท เพื่อให้บุคลากรสามารถส่งมอบคุณภาพของการบริการ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านความปลอดภัย บริษัทจึงส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศแห่งความปลอดภัย (Sphere of safety) ในการทำงาน โดยมุ่งปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกเรื่องของความปลอดภัยและอาชีวอนามัยให้เกิดขึ้นในระดับบุคคล ขยายไปยังพันธมิตรทางธุรกิจ ลูกค้า ตลอดจนชุมชนโดยรอบ บริษัทยังเชื่อมโยงกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการที่เกี่ยวเนื่องกับความปลอดภัยด้วยเช่นกัน เพราะบริษัทไม่ใช่แค่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเพียงเท่านั้น แต่ต้องการให้ทุกคนได้เข้าถึงความปลอดภัยอย่างทั่วถึงตลอดห่วงโซ่คุณค่าของบริษัท

นโยบายที่ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาบุคลากรในปี 2561

1) การสร้างวัฒนธรรมองค์กร

บริษัทมุ่งหวังให้การบริการทางพิเศษและบริการเดินรถไฟฟ้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จึงดำเนินการปลูกฝังแนวคิดและวิธีปฏิบัติในด้านต่างๆ ทั้งความตระหนักด้านความปลอดภัย ความตระหนักในหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยมีการสื่อสารผ่านกระบวนการปฏิบัติงานและการสนับสนุนจากหัวหน้างาน กระทั่งก่อเกิดเป็นวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีวิธีปฏิบัติและแสดงออกเชิงพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัท

2) การบริหารจัดการสมรรถนะในการทำงาน

บุคลากรคือทรัพยากรล้ำค่าซึ่งจะสนับสนุนให้บริษัทมีการพัฒนาไปอย่างไม่หยุดยั้งและมีศักยภาพการแข่งขันในเชิงธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงวางแผนพัฒนาศักยภาพของพนักงานในทุกระดับ โดยการกำหนดสมรรถนะหลักของธุรกิจ สมรรถนะเชิงการทำงาน และสมรรถนะเชิงการบริหารของแต่ละตำแหน่งงาน กระบวนการประเมินความสามารถ และการจัดการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับพนักงานตามตำแหน่งหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้พนักงานมีความเชี่ยวชาญในเชิงลึกและกว้าง ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีศักยภาพในการขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อนำไปสู่การเป็นผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน

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 เพื่อที่พนักงานจะได้มีเงินออมจำนวนมากพอเมื่อถึงวันเกษียณอายุ 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 นอกจากนี้บริษัทยังจัดกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์และเป็นประโยชน์ให้กับพนักงานเป็นประจำทุกปี ประกอบด้วย กิจกรรมการทำบุญตักบาตรเนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่และทำบุญครบรอบจัดตั้งบริษัท กิจกรรมวันส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ กิจกรรมบริจาคโลหิตให้สภากาชาดไทย กิจกรรมวันสงกรานต์ กิจกรรมการออกกำลังกาย กิจกรรมฝึกสติเจริญสมาธิ กิจกรรมให้ความรู้ด้านสุขภาพและด้านโภชนาการ นอกจากกิจกรรมภายในดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทจัดให้มีแล้ว บริษัทยังส่งเสริมและสนับสนุนงบประมาณในการทำกิจกรรมนอกงาน โดยเปิดโอกาสให้พนักงานที่มีความสนใจในการทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์รวมตัวกันขอจัดตั้งกลุ่มกิจกรรมนอกงานในรูปของชมรมต่างๆ อาทิ ชมรมกีฬา ชมรมถ่ายภาพและชมรมดนตรี โดยชมรมกีฬาได้มีการจัดกิจกรรมตลอดทั้งปี ทั้งการแข่งขันฟุตบอล การเดิน-วิ่งออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ รวมทั้งการเข้าร่วมกิจกรรมกับภาครัฐในรายการเดิน-วิ่งการกุศลในวาระต่างๆ การจัดการแข่งขันกีฬาภายในเพื่อส่งเสริมการออกกำลังกายของพนักงานและการคัดสรรนักกีฬาของบริษัทเข้าร่วมแข่งขันกับองค์กรภายนอกเพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ และความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงาน สำหรับชมรมดนตรีได้มีการจัดกิจกรรมต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีเพื่อการสันทนาการ และการส่งเสริมการแสดงออกทางด้านศิลปะและการแสดง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงในงานพิธีต่างๆ ของบริษัทรวมทั้งแบ่งปันความสุขให้กับสังคมโดยเฉพาะสังคมด้อยโอกาส

4) ความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน

บริษัทตระหนักถึงความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน โดยกำหนดเป็นนโยบายให้ทุกหน่วยงานกำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติในการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสมในแต่ละงาน พร้อมทั้งสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงประสิทธิภาพของอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งานอย่างได้ผลและเพียงพอ รวมทั้งการทบทวนการใช้อุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอตลอดปี การซ้อมแผนฉุกเฉินในเหตุการณ์จำลองเสมือนจริง นอกจากนี้ยังจัดให้มีการอบรมพนักงานเพื่อให้ตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานในชีวิตและทรัพย์สินของลูกค้าที่ใช้บริการ

5) คุณภาพชีวิตของพนักงาน

บริษัทได้เล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพชีวิตของพนักงาน ทั้งพนักงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและรถไฟฟ้า รวมถึงผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณตามแนวสายทางพิเศษ จึงกำหนดเป็นนโยบายเรื่องของสุขอนามัยทั้งในสถานที่ทำงานและสายทาง

- นำระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ตามมาตรฐานของ UKAS แห่งประเทศอังกฤษ และ NAC แห่งประเทศไทย และด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายจัดการและการมีส่วนร่วมของพนักงานที่เล็งเห็นความสำคัญและจำเป็นในฐานะประชาคมโลกที่มีหน้าที่ในการรักษาสิ่งแวดล้อม ทำให้บริษัทได้รับการต่ออายุใบรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง
- นำระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ได้แก่ มาตรฐาน OHSAS/TIS 18001 พร้อมทั้งได้ว่าจ้างบริษัท Ricardo Rail มาเป็นที่ปรึกษางานด้านความปลอดภัย เพื่อให้คำแนะนำในการบริหารความเสี่ยงและการนำเทคนิคในการบริหารความปลอดภัยใหม่ๆ มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานของบริษัทให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

6) กิจกรรมรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในสำนักงาน

บริษัทได้ตระหนักถึงปัญหาของประเทศในเรื่องภัยจากยาเสพติดที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนเป็นอย่างมาก จึงได้ร่วมกับคณะกรรมการสวัสดิการของบริษัท สมัครเข้าร่วมโครงการโรงงานสีขาวของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ด้วยการเข้าร่วมกิจกรรมกับองค์กรภายนอก และการให้ความร่วมมือในการตรวจสารเสพติดพนักงานทั้งบริษัท ซึ่งในการดำเนินการโครงการดังกล่าว บริษัทได้กำหนดเป็นนโยบาย เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่น และเป็นแนวทางในการดำเนินการ ได้แก่

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด โดยการให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับพิษของยาเสพติด และการดูแลสุขภาพพนักงานด้วยการตรวจสุขภาพเป็นประจำทุกปี หรือเฉพาะกิจ
2. สนับสนุนส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีบทบาทและมีส่วนร่วมในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด และร่วมกันสอดส่องบริเวณภายในและภายนอกบริษัท เพื่อป้องกันมิให้มีการแพร่ระบาดของยาเสพติดเข้ามาภายในบริษัท
3. ให้ความร่วมมือกับทางราชการสำหรับมาตรการต่างๆ ในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
4. แต่งตั้งคณะกรรมการสวัสดิการ เป็นคณะทำงานเพื่อรับผิดชอบดำเนินการโครงการโรงงานสีขาว ให้บรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการและสอดคล้องกับนโยบายป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในสถานประกอบกิจการ

ทั้งนี้ บริษัทมอบหมายให้คณะกรรมการสวัสดิการของบริษัทเป็นคณะกรรมการโครงการโรงงานสีขาว โดยตำแหน่งเพื่อให้โครงการโรงงานสีขาวดำเนินได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งคณะทำงานโครงการโรงงานสีขาวมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

1. เสนอแนะแนวทางการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
2. ปฏิบัติตามนโยบายและแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขปัญหายาเสพติด
3. ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรม เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกและรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในบริษัท
4. เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องยาเสพติด และวิธีการป้องกันที่ถูกต้องให้กับพนักงาน
5. ติดตามและประเมินผลการดำเนินการ และรายงานต่อบริษัท

บริษัทเป็น 1 ในสถานประกอบการ 150 แห่ง ที่ได้รับมอบเกียรติบัตรสถานประกอบการสีขาวจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานในฐานะบริษัทที่มี “ระบบการจัดการด้านยาเสพติดในสถานประกอบการระดับที่ 1” จากจำนวนผ่านเกณฑ์ทั้งหมด 258 แห่ง เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่สถานประกอบการอื่นที่บริษัทสามารถกระตุ้นให้พนักงานได้มีส่วนร่วมต้านยาเสพติดในสถานประกอบการจนประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

7) การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่นในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน

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

ระบบ SAP ที่นำมาใช้ประกอบด้วย ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบบำรุงรักษา ระบบสินค้าคงคลัง ระบบบัญชีและการเงิน ซึ่งเป็นระบบที่เชื่อมโยงกันทั้งหมด (Integrated System) ทำให้สามารถตรวจสอบการทำงานทุกขั้นตอนและข้ามระบบงาน รวมทั้งสามารถสอบยันย้อนหลังสำหรับรายการทางการเงินต่างๆ ที่เกิดขึ้น ทำให้สามารถป้องกันทุจริตคอร์รัปชั่นได้อย่างดี

9. การกำกับดูแลกิจการ

9.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการและฝ่ายจัดการเชื่อมั่นและตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งประกอบด้วยการตระหนักถึงบทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอันจะนำไปสู่การดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน การมีระบบการบริหารจัดการและการควบคุมภายในที่ดี การมีกลไกการควบคุมและการถ่วงดุลอำนาจเพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างโปร่งใสตรวจสอบได้ การเคารพในสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น โดยส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล และการบริหารกิจการที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเพิ่มมูลค่าและผลตอบแทนสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทในระยะยาวอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มและพัฒนาการที่ทำให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงความเข้าใจของคณะกรรมการในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย โอกาส และความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินกิจการ คณะกรรมการจะทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอทุกปี โดยบริษัทได้เผยแพร่นโยบายการกำกับดูแลกิจการบนเว็บไซต์ของบริษัทที่ http://www.bemplc.co.th เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับทราบแนวทางปฏิบัติและการดำเนินธุรกิจของบริษัทภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นอกจากนี้ บริษัทได้เผยแพร่และสื่อสารไปยังพนักงานของบริษัท เพื่อให้รับทราบและยึดถือปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว

- **นโยบายการกำกับดูแลกิจการ**

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และดูแลผู้ถือหุ้นมากกว่าสิทธิตามที่กฎหมายกำหนดโดยไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

กำกับดูแลให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปฏิบัติและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อหาประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม

3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ มีกระบวนการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างบริษัทกับผู้มีส่วนได้เสียเพื่อสร้างความมั่งคั่ง ความมั่นคงทางการเงิน และความยั่งยืนของบริษัท

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

การดำเนินงานเป็นไปด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้ง่าย มีความเท่าเทียมกันและน่าเชื่อถือ

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและเป็นธรรมต่อผู้ถือหุ้นทุกคน โดยมีระบบการควบคุมภายในที่ดี และการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน และผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย คณะกรรมการจะทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอทุกปี โดยบริษัทได้เปิดเผยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทบนเว็บไซต์เพื่อการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กร นอกจากนี้ ได้เผยแพร่ผ่านอิเล็กทรอนิกส์เมลเพื่อสื่อสารให้พนักงานในบริษัทรับทราบนโยบายกำกับดูแลกิจการของบริษัท และส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว คณะกรรมการได้พิจารณาทบทวนแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท และได้จัดทำแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้ถือปฏิบัติ รวมทั้งบริษัทได้นำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 มาปรับใช้อย่างเหมาะสมกับบริบทธุรกิจของบริษัทด้วย

จากผลการดำเนินงานโดยยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าวข้างต้น เป็นผลให้ในปี 2561 บริษัทได้รับผลการประเมินและได้รับรางวัลด้านการกำกับดูแลกิจการ ดังนี้

- ได้รับการประเมินคุณภาพในการจัดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นปี 2561 (AGM Checklist ปี 2561) จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย ในระดับ “ดีเยี่ยม”
- ได้รับรางวัล DRIVE AWARD 2018 สาขา Finance จากผลการดำเนินงานด้านการเงินที่ดี ควบคู่กับการบริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาลโดยพิจารณาจากโครงการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมีนวัตกรรมที่พร้อมขับเคลื่อนองค์กรสู่เศรษฐกิจในระดับมหภาค จากสมาคมนิสิตเก่าเอ็มบีเอ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment : THSI) รางวัลด้านความยั่งยืนประจำปี 2561 (SET Sustainability Awards 2018) ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบให้บริษัทจดทะเบียนเพื่อประกาศเกียรติคุณให้กับบริษัทจดทะเบียนที่มีการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนและเป็นแบบอย่างที่ดีแก่บริษัทจดทะเบียนอื่นๆ
- ได้รับผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนอยู่ในระดับ “ดีมาก” จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ในปี 2561 คณะกรรมการได้กำกับและควบคุมดูแลให้มีการพัฒนาด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัท ตลอดจนได้สรุปกิจกรรมการกำกับดูแลกิจการซึ่งได้ดำเนินการมาตลอดปี 2561 ซึ่งครอบคลุมและเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ดังนี้

9.1.1 สิทธิและการสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตระหนักและให้ความสำคัญต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น รวมไปถึงการสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น อันได้แก่ การซื้อขายและการโอนหุ้น การได้รับส่วนแบ่งในผลกำไรของบริษัท การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเป็นอิสระและเท่าเทียมกัน 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 อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น และส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ โดยดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารข้อมูลของบริษัทอย่างเพียงพอ 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 เป็นแบบที่ใช้เฉพาะกรณีผู้ถือหุ้นเป็นผู้ลงทุนต่างประเทศและแต่งตั้งให้คัสโตเดียน (Custodian) ในประเทศไทยเป็นผู้รับฝากและดูแลหุ้น

พร้อมทั้งเปิดเผยหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ตามที่เห็นเหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดเตรียมอากรแสตมป์ไว้บริการแก่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมแทนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

1.2 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นศึกษาสารสนเทศของบริษัท

บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุม ซึ่งมีรายละเอียดคำชี้แจงและเหตุผลประกอบในแต่ละวาระ วัน เวลา สถานที่ รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานประกอบการเข้าร่วมประชุม โดยเอกสารจะจัดทำทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนสามารถรับรู้และเข้าใจได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดให้มีการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทล่วงหน้า 30 วัน สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 ในวันที่ 20 เมษายน 2561 บริษัทได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทตั้งแต่วันที่ 20 มีนาคม 2561 พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 21 วันก่อนประชุม คือวันที่ 30 มีนาคม 2561 เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีเวลาพิจารณารายละเอียดของแต่ละวาระ และดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยไม่มีการเพิ่มระเบียบวาระ ซึ่งไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าในที่ประชุม ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่างๆ

1.3 การอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียง

บริษัทอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุม และออกเสียงอย่างเต็มที่ โดยไม่มีการกำหนดเงื่อนไขพิเศษในลักษณะที่จะเป็นการจำกัดโอกาสการเข้าประชุมของผู้ถือหุ้น โดยไม่กำหนดวันประชุมผู้ถือหุ้นในช่วงวันหยุดต่อเนื่องหรือวันนักขัตฤกษ์ กำหนดเวลาประชุมไม่เช้าหรือเย็นเกินไป และสถานที่ประชุมซึ่งเป็นบริเวณที่มีการคมนาคมสะดวก เช่น ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือใกล้จุดขึ้นลงทางด่วน และมีสถานที่จอดรถเพียงพอ พร้อมแนบแผนที่สถานที่ประชุมและการเดินทาง โดยในปี 2561 บริษัทได้มีการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 1 ครั้ง คือการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561 เวลา 14.00 น. ณ ห้องวิภาวดีบอลรูม โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ เซ็นทรัล พลาซา ลาดพร้าว เลขที่ 1695 ถนนพหลโยธิน แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นสถานที่ที่ผู้ถือหุ้นสามารถเดินทางได้โดยสะดวก โดยผู้ถือหุ้นสามารถเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้าและรถยนต์

1.4 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามเป็นการล่วงหน้า

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

สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอระเบียบวาระหรือส่งคำถามเป็นการล่วงหน้าผ่านทางเว็บไซต์ได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบโดยทั่วกันผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ

2. การดำเนินการในวันประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม โดยจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลต้อนรับเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นทั้งก่อน-หลัง และในระหว่างการประชุม พร้อมทั้งจัดให้มีอาหารว่างสำหรับผู้ถือหุ้น นอกจากนี้ บริษัทได้นำสิ่งอำนวยความสะดวกและวิธีการต่างๆ มาใช้ ดังนี้

2.1 การนำเทคโนโลยีมาใช้กับการประชุม

บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดและประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมและการนับคะแนน ทั้งนี้เพื่อความถูกต้องแม่นยำ และความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งสามารถแสดงผลการนับคะแนนได้ทันทีแบบ Online

2.2 การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของกรรมการ

คณะกรรมการได้ให้ความสำคัญในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้น โดยในปี 2561 บริษัทได้จัดการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 1 ครั้ง โดยการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561 มีกรรมการเข้าร่วมในการประชุมจำนวน 14 คน จากกรรมการทั้งสิ้น 16 คน (สัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมร้อยละ 87.50) ซึ่งในการประชุมผู้ถือหุ้น ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการชุดย่อยต่างๆ กรรมการผู้จัดการ และคณะผู้บริหารของบริษัทได้เข้าร่วมประชุมเพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ ของผู้ถือหุ้น

2.3 หลักเกณฑ์ในการลงมติ

บริษัทกำหนดให้ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีเสียงหนึ่งเสียง ในกรณีปกติให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ในวาระการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผ่านด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม สำหรับกรณีอื่นคะแนนเสียงให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง และวาระเพื่อทราบไม่มีการลงมติ

2.4 การตรวจนับหรือตรวจสอบคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

เพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ บริษัทได้จัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นอย่างน้อย 2 คน ทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจนับหรือตรวจสอบการนับคะแนนเพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ โดยประธานกรรมการบริษัทในฐานะประธานที่ประชุมได้แนะนำผู้ตรวจสอบการนับคะแนนต่อที่ประชุมและจัดให้มีการบันทึกไว้ในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นในการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระ บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดในการบันทึกข้อมูลเพื่อให้สามารถแสดงผลมติต่อที่ประชุมภายในเวลาที่รวดเร็ว และจะแสดงผลทั้งเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย โดยบริษัทเปิดเผยมติพร้อมผลคะแนนในแต่ละวาระต่อที่ประชุม และเผยแพร่มติดังกล่าวผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งเผยแพร่มติและรายงานการประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว

2.5 แนวปฏิบัติในการใช้บัตรลงคะแนนเสียง

1. จัดให้มีบัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกวาระสำหรับผู้ที่เข้าร่วมประชุมด้วยตนเองหรือผู้รับมอบฉันทะที่มีอำนาจลงคะแนนออกเสียงในแต่ละวาระ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บบัตรลงคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบและเป็นพยานในการนับคะแนน
2. กรณีที่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะได้ระบุการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระไว้อย่างชัดเจนแล้วว่า เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง บริษัทจะรวบรวมคะแนนเพื่อประมวลผลล่วงหน้าไว้ในคอมพิวเตอร์ โดยมีที่ปรึกษากฎหมายและตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่สอบทานความถูกต้องในการนับคะแนนเสียงตามหนังสือมอบฉันทะ

3. เพื่อให้การดำเนินการประชุมในแต่ละวาระมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์กับผู้ถือหุ้นโดยรวม โดยคณะกรรมการมีเวลาเพียงพอที่จะชี้แจงหรือตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ดังนั้นบริษัทจึงใช้วิธีเก็บบัตรลงคะแนนเฉพาะผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเอง และประสงค์จะออกเสียงลงคะแนนไม่เห็นด้วยหรืองดออกเสียง
4. สำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล บริษัทจะเก็บบัตรลงคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเองทุกรายเพื่อความโปร่งใสในการนับคะแนน และสามารถตรวจสอบได้ภายหลัง สำหรับผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะบริษัทจะตรวจสอบการลงคะแนนตามในหนังสือมอบฉันทะ

2.6 แนวปฏิบัติในการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความเห็นหรือสอบถามข้อมูลในที่ประชุม

ประธานกรรมการบริษัท ซึ่งทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ได้เปิดโอกาสและส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้แสดงความเห็นและตั้งคำถามในเรื่องที่เกี่ยวข้องต่อที่ประชุม โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

1. แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับวาระการประชุมในระหว่างการดำเนินการประชุมภายหลังจบการรายงานหรือนำเสนอในแต่ละวาระการประชุม
2. แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมในประเด็นอื่นนอกเหนือจากวาระการประชุมภายหลังจากที่ประชุมดำเนินการประชุมครบตามระเบียบวาระแล้ว

โดยบริษัทจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลอำนวยความสะดวกในกรณีที่ผู้ถือหุ้นมีข้อสงสัยต้องการส่งคำถามให้กรรมการ หรือซักถามกรรมการโดยตรงระหว่างประชุม

3. การจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการเปิดเผยมติการประชุม

1. บริษัททำการเปิดเผยมติการประชุมผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท นอกเหนือจากการเปิดเผยต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านระบบ SET Community Portal (SCP) ทั้งนี้ภายในวันที่มีการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว
2. บริษัทจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น โดยเน้นความถูกต้อง ครบถ้วน ซึ่งต้องประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้
   - รายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุม
   - จำนวนผู้ถือหุ้น / จำนวนหุ้นที่เข้าร่วมประชุม (ด้วยตนเอง/มอบฉันทะ)
   - คำชี้แจงโดยสรุปที่เป็นสาระสำคัญ เช่น ขั้นตอนการลงคะแนน และวิธีการแสดงผลคะแนนให้ที่ประชุมทราบก่อนดำเนินการประชุม
   - ชื่อผู้ถาม คำถาม-ตอบ หรือข้อคิดเห็นโดยสรุป
   - มติที่ประชุม โดยแยกเป็นคะแนนที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย
3. ภายหลังการประชุมบริษัทกำหนดให้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้แล้วเสร็จภายใน 14 วัน และมีรายละเอียดที่เพียงพอสำหรับผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมสามารถตรวจสอบรายงานการประชุมได้จากเว็บไซต์ของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทได้จัดทำวีดิทัศน์บรรยากาศการประชุมผู้ถือหุ้นเผยแพร่บนเว็บไซต์ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมหรือผู้ที่สนใจข้อมูลของบริษัทสามารถรับทราบรายละเอียดการประชุมนอกเหนือจากที่บันทึกในรายงานการประชุม โดยเปิดเผยวีดิทัศน์ดังกล่าวไว้จนถึงการประชุมผู้ถือหุ้นคราวถัดไป

9.1.2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

คณะกรรมการให้ความสำคัญในการกำกับดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกันและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย รวมทั้งผู้ถือหุ้นต่างชาติ และป้องกันการใช้ หรือการได้รับข้อมูลภายในที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณะที่มีลักษณะเป็นการหาประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่นอันเป็นการเอาเปรียบและส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ถือหุ้นโดยรวมซึ่งถือเป็นการกระทำอันไม่เป็นธรรมในตลาดทุน คณะกรรมการจึงได้กำหนดมาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในและการเปิดเผยข้อมูล รวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เป็นธรรมในการทำรายการที่อาจเข้าข่ายมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนี้

1) การให้ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

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

2) การคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย

เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถใช้สิทธิในการเสนอเรื่องที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท บริษัทมีนโยบายเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะเสนอระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท โดยเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิ์ได้ล่วงหน้า 3 เดือนก่อนสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี ทั้งนี้คณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของการบรรจุหรือไม่บรรจุระเบียบวาระการประชุมตามที่ผู้ถือหุ้นเสนอ และสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการ ฝ่ายบริหารจะนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป และได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการแต่งตั้งกรรมการเป็นรายบุคคลสำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการ ผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล

3) การป้องกันการซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน

คณะกรรมการได้กำหนดแนวทางในการเก็บรักษาและป้องกันการใช้ข้อมูลภายในอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรและแจ้งแนวทางดังกล่าวให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานบริษัททุกคนถือปฏิบัติ โดยกรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่ต้องรายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัทและการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ทุกครั้งที่มีการซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ต่อสำนักงานงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ภายใน 3 วันทำการหลังจากวันที่ซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทมีการแจ้งเตือนคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ และได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่รายงานการซื้อขายหลักทรัพย์หรือถือครองหลักทรัพย์ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส นอกจากนี้กรรมการและผู้บริหารยังได้รับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดรวมถึงบทกำหนดโทษตามกฎหมาย และบริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายในกระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

4) การมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

4.1 การรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย โดยให้เปิดเผยข้อมูลการดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลอื่น และข้อมูลการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่น กรณีที่ถือเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ทั้งของผู้รายงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการมีข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการต่างๆ ของบริษัทและบริษัทย่อยได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โดยเลขานุการบริษัทเป็นผู้เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการและผู้บริหาร พร้อมทั้งจัดส่งสำเนารายงานให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทได้รับรายงาน

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ			
	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2560	การเปลี่ยนแปลงในปี 2561	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2561	
			จำนวน	สัดส่วน (%)
กรรมการ				
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	-	-	-	-
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	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)	-	-
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	-	-	-	-
6. ดร.อรรณพ ตันละมัย	-	-	-	-
7. นางวัลลภา อัสสกุล	-	-	-	-
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	-	-	-	-
9. ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์	-	-	-	-
10. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	-	-	-	-
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	-	-	-	-
12. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	-	-	-	-
13. นายยุทธนา หยิมการุณ	-	-	-	-
14. นางณฐมณ บุนนาค [1]	N/A	-	-	-
15. นายวิชาญ เอกรินทรากุล [2]	N/A	-	-	-
16. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	3,599,141	(2,000,000)	1,599,141	0.0104
17. นางพเยาว์ มริตตนะพร	-	-	-	-
ผู้บริหาร				
18. นายสงวน คุณาธินันท์	-	-	-	-
19. นางสุดฤทัย พรหมมาตร	-	-	-	-
20. นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์	-	-	-	-
21. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	-	-	-	-
22. นายวิทูรย์ หทัยรัตนา	-	-	-	-
23. นายอัลวิน จี	-	-	-	-
คู่สมรส	144,272	-	144,272	0.0009
24. ดร.วิเทศ เตชางาม	-	-	-	-
25. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	N/A	-	-	-

หมายเหตุ : [1] นางณฐมณ บุนนาค ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561 แทนนายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2560

[2] นายวิชาญ เอกรินทรากุล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2561 แทนนายประสิทธิ์ เดชศิริ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561

4.2 การเข้าร่วมประชุมของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมและออกเสียงในวาระนั้น โดยเลขานุการบริษัทจะแจ้งกรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุม หรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวโยงกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสียซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยรายงานดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัทและประธานกรรมการตรวจสอบ

5) การทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวโยงกัน

5.1 นโยบายการทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวโยงกัน

ในกรณีที่บริษัทมีการทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวโยงกัน ตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทจะปฏิบัติตามกฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ดังนี้

1. บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวโยงกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ
2. บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต.
3. หากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัทเป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้น ตามแต่กรณี
4. บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

5.2 หลักการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

คณะกรรมการอนุมัติหลักการในการที่บริษัทจะเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ซึ่งเป็นธุรกรรมที่มีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. การว่าจ้างบริษัทหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันเพื่อทำการซ่อมแซม ปรับปรุงหรือก่อสร้างเพิ่มเติมทางพิเศษและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง หากบริษัทหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันเป็นผู้เสนอราคา และเงื่อนไขที่เป็นธรรมและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
2. การว่าจ้างบริษัท หรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน เพื่อดำเนินการซ่อมแซมหรือจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์พร้อมค่าแรง เพื่อบำรุงรักษาอาคารบริหาร และศูนย์ซ่อมบำรุงในอนาคต ซึ่งธุรกรรมเหล่านั้นมีเงื่อนไขทางการค้าและข้อตกลงอื่นไม่ต่างจากคู่ค้าอื่น

3. ธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับ รฟม. ดังนี้
   (1) การให้การสนับสนุนกิจกรรมด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในวงเงินไม่เกิน 1 ล้านบาทต่อปี
   (2) การสนับสนุนนโยบายของภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางโดยรถไฟฟ้าในช่วงเวลาที่กำหนดเป็นครั้งคราว โดยการให้ส่วนลดค่าโดยสาร หรือยกเว้นการจัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า รฟม. จะชดเชยรายได้ในวันเวลาดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและเป็นธรรม
4. การทำธุรกรรมในลักษณะการรับจ้างบริหาร หรือเป็นที่ปรึกษาให้กับนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน
5. การเช่าพื้นที่อาคารสำนักงานโดยบริษัทและบริษัทย่อยกับ บมจ. ช.การช่าง เป็นที่ตั้งสำนักงานตามกฎหมาย
6. การทำธุรกรรมอื่นซึ่งมีลักษณะเป็นรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปตามนิยามที่กำหนดโดยสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

5.3 การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

1. กรรมการบริษัทและผู้บริหารต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์ หรือรายการเกี่ยวโยงในกิจการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
2. หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวโยงกับกรรมการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัท ในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการนั้น ให้มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวโยงกันต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อพิจารณาให้ความเห็นก่อนเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการบริหาร 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 รวมถึงคู่แข่ง และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ผู้มีส่วนได้เสียประสงค์ที่จะติดต่อหรือร้องเรียนสามารถติดต่อกรรมการโดยตรง หรือแจ้งข้อมูลผ่านเลขานุการบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการว่าบริษัทจะดูแลผู้มีส่วนได้เสียตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ และมุ่งเน้นการดำเนินงานโดยเคารพสิทธิมนุษยชน โดยบริษัทดูแลผู้มีส่วนได้เสียมาอย่างต่อเนื่องตามนโยบาย ดังนี้

1) นโยบายการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม

1.1 **กลุ่มลูกค้า :** บริษัทมีความมุ่งมั่นในการให้บริการที่มีคุณภาพได้มาตรฐานและเชื่อถือได้ รวมทั้งคำนึงถึงสุขภาพ ความปลอดภัย ความเป็นธรรม การเก็บรักษาข้อมูลของลูกค้า การติดตามวัดผลความพึงพอใจของลูกค้าเพื่อการพัฒนาปรับปรุงบริการ รวมทั้งการโฆษณาประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมการขาย โดยมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าเพื่อเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนและเส้นทางที่ลดระยะเวลาในการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และมีโครงการ/แผนงานอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงบริการทางพิเศษและบริการการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วและมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน ซึ่งกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่นำมายึดเป็นหลักเกณฑ์ในการให้บริการ ดังนี้

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

1.2 **กลุ่มผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ :** บริษัทได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญากับ กทพ. และ รฟม. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด และเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัทด้วยหลักความเสมอภาคเท่าเทียมไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบกติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่างๆ ระหว่างกัน และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีด้วยไมตรีจิต ซึ่งได้กำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนไว้ในจรรยาบรรณของบริษัท ตลอดจนวิธีปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อดำเนินการร่วมกับ กทพ. และ รฟม. ในการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสม่ำเสมอ โดยบริษัทจัดให้มีการประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงานทุกเดือนเพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งผลการประเมินนั้น พบว่าทั้ง กทพ. และ รฟม. มีความพอใจในการปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในระดับดีเยี่ยม

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

1.3 **กลุ่มคู่ค้า / ผู้รับเหมา :** บริษัทมีความประสงค์ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน โดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระดับและดำเนินการอย่างเป็นระบบและเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและเงื่อนไขสัญญาหรือข้อตกลงที่เป็นธรรมตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 ซึ่งมีข้อปฏิบัติดังนี้

1. กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกคู่ค้า โดยมีการคัดกรองคู่ค้าอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มีการดำเนินกิจการอย่างเป็นธรรมและไม่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน
2. มีการแข่งขันบนฐานข้อมูลที่ได้รับอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ไม่มีลักษณะที่เป็นการเลือกปฏิบัติหรือกีดกันไม่ให้คู่ค้ารายหนึ่งรายใดเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจ
3. จัดทำรูปแบบสัญญา หรือข้อตกลงที่เหมาะสม เป็นธรรม และเป็นมาตรฐานเดียวกัน
4. จัดให้มีระบบการจัดการ ติดตาม เฝ้าระวัง รวมถึงทบทวน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลงอย่างครบถ้วน 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 การค้ำประกัน การบริหารเงินทุนอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่สถาบันการเงิน ผู้สนับสนุนเงินทุน ตามโครงการของบริษัท และไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ตกลงกัน โดยปฏิบัติและยึดถือกฎเกณฑ์ ดังนี้

1. ปฏิบัติตามสัญญาสินเชื่อเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งต้องรีบแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการแก้ไข
2. ปฏิบัติต่อผู้ให้กู้ทุกรายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย
3. จัดทำรายงานข้อมูลทางการเงินที่ถูกต้องและรักษาความน่าเชื่อถือให้กับผู้ให้กู้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา และสม่ำเสมอ
4. ละเว้นการให้ เรียก รับ ยอมจะรับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้า
5. หากมีข้อมูลว่ามีการให้ เรียก รับ ยอมจะรับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ไม่สุจริตเกิดขึ้น จะเปิดเผยรายละเอียดต่อผู้ให้กู้ และร่วมกันแก้ไขปัญหาโดยยุติธรรมและรวดเร็ว

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

1.5 **กลุ่มพนักงาน :** บริษัทตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจ และเป็นปัจจัยสำคัญหลักต่อความสำเร็จและเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงานอย่างชัดเจน เหมาะสมกับตำแหน่งงาน และเคารพสิทธิมนุษยชน เช่น การกำหนดค่าตอบแทนและค่าผลประโยชน์อื่นๆ ที่เป็นธรรม การจัดสวัสดิการที่ไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือมากกว่าตามความเหมาะสม การดูแลสุขอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน การอบรมให้ความรู้ การพัฒนาศักยภาพและส่งเสริมความก้าวหน้า รวมถึงเปิดโอกาสให้พนักงานมีโอกาสพัฒนาทักษะที่สำคัญและจำเป็นที่เกี่ยวข้องกับการทำงานหรือด้านอื่นๆ ด้วย เป็นต้น โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้ฝ่ายจัดการมีการติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติและทบทวนทุกปี

1. แนวปฏิบัติต่อพนักงาน
    1) การกำหนดโครงสร้างและผลตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงานตามศักยภาพการทำงาน ด้วยการนำระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน (People Assessment) โดยเน้นการประเมินศักยภาพในการปฏิบัติงานและวัดความสามารถเพื่อเป็นหลักในการพัฒนาทักษะ ขีดความสามารถ (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 2561 บริษัทได้จัดให้พนักงานได้รับการอบรมเฉลี่ย 96.75 ชั่วโมงอบรม / คน

6) การให้ความสำคัญต่อการเคารพสิทธิมนุษยชน ไม่เลือกปฏิบัติ การให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานของสตรี ผู้พิการ กลุ่มผู้ด้อยโอกาส เยาวชน และผู้สูงอายุ

7) การกำกับดูแลและติดตามให้พนักงานปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานอย่างเคร่งครัด รวมถึงการให้คำแนะนำและดูแลพนักงานอย่างใกล้ชิด เพื่อไม่ให้มีการกระทำผิดกฎหมาย โดยบริษัทกำกับดูแลและส่งเสริมให้พนักงานใช้สินค้าถูกกฎหมาย และไม่ละเมิดลิขสิทธิ์หรือทรัพย์สินทางปัญญา ตลอดจนส่งเสริมให้ใช้แนวทางการดำเนินงานและปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และไม่เกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชั่นทุกรูปแบบ เพื่อผลประโยชน์และความสำเร็จของบริษัท

2. นโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัย

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของสถานประกอบการ ดูแลให้พนักงานมีคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตที่ปลอดภัยและถูกสุขอนามัยในการทำงาน โดยได้กำหนดเป็นนโยบาย ดังนี้

1) บริษัทจัดให้มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงานด้วยความร่วมมืออย่างจริงจังของพนักงานทุกคน 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 2561 บริษัทมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานบนทางพิเศษ จำนวน 2 ครั้ง โดยไม่มีพนักงานที่เสียชีวิตแต่อย่างใด และไม่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถไฟฟ้า

1.6 **กลุ่มห่วงโซ่อุปทาน** : บริษัทดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่อุปทานตามมาตรฐานสากล ระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจและมีการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิด ทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทานของคู่ค้าที่ดำเนินธุรกิจกับบริษัทดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกัน

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

2) นโยบายในการต่อต้านการทุจริตและการคอร์รัปชั่น

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่น และได้จัดให้มีมาตรการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอก โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติ การติดตาม การเฝ้าระวัง แนวทางการทบทวน ประเมินความเสี่ยง และการฝึกอบรมที่เหมาะสมและเป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคนได้ยึดถือและปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยบริษัทได้กำหนดเป็นนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

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

ทั้งนี้ บริษัทได้จัดให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่การติดตาม การเฝ้าระวัง แนวทางการทบทวน ประเมินความเสี่ยง และการฝึกอบรม เพื่อเป็นการป้องกัน/ป้องปราบไม่ให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชั่น

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 พร้อมมุ่งให้เกิดประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม ดังนี้

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

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทในปี 2561 ปรากฏในหน้า 160 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 ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานและผู้รับเหมาทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อผู้ใช้บริการ พนักงาน ผู้รับเหมา และชุมชนรอบข้าง

7) นโยบายรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ

ความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ เป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทให้เกิดประสิทธิภาพ และเป็นที่น่าเชื่อถือ บริษัทจึงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาระบบการรักษาความปลอดภัยด้านสารสนเทศและนำไปปฏิบัติ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า

1. ผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น ที่สามารถจะเข้าถึงระบบสารสนเทศได้
2. ระบบสารสนเทศ มีความถูกต้อง เชื่อถือได้ และมีการรักษาความลับของข้อมูล
3. ระบบสารสนเทศ มีความพร้อมใช้งานอยู่เสมอ
4. มีการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศอย่างสม่ำเสมอ
5. ส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ ความสามารถที่เหมาะสม และมีจิตสำนึกเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง

อนึ่ง ความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ ถือเป็นความรับผิดชอบของทุกคน ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของพนักงานและบุคคลภายนอกที่ได้รับอนุญาตให้ใช้งานระบบสารสนเทศของบริษัท ต้องดำเนินการในทุกวิถีทางเพื่อทำให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศของบริษัท

บริษัทตระหนักและคำนึงถึงความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และภัยคุกคามอันเกิดจากการใช้งานดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันเทคโนโลยีได้พัฒนาอย่างรวดเร็วและมาพร้อมกับภัยคุกคามที่นับวันจะมีความสำคัญและรุนแรงต่อเนื่อง เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2561 บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 จาก Bureau Veritas Certification (Thailand) Limited ซึ่งมีผลจนถึงวันที่ 4 กรกฎาคม 2564 ทั้งนี้บริษัทได้นำมาปรับใช้และได้กำหนดเป็นระเบียบว่าด้วยความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของบริษัท โดยกำหนดให้มีการทบทวนระเบียบดังกล่าวทุกปีตามความเหมาะสม กำหนดข้อปฏิบัติ/ข้อห้ามปฏิบัติของพนักงานในการใช้งานคอมพิวเตอร์ ข้อปฏิบัติสำหรับผู้ดูแลระบบคอมพิวเตอร์ และข้อปฏิบัติสำหรับผู้ให้บริการภายนอก

นอกจากนี้ บริษัทยังมีการจัดสรรและบริหารทรัพยากรด้านเทคโนโลยีอย่างเหมาะสม เพียงพอ สนับสนุนให้มีการใช้อุปกรณ์เทคโนโลยีที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน โดยมีฝ่ายพัฒนาระบบงาน และฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศรับผิดชอบในการดูแลระบบคอมพิวเตอร์ (ด้าน Software และ Hardware) และเข้าถึงโปรแกรมระบบคอมพิวเตอร์เพื่อจัดการฐานข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์ของบริษัทได้ โดยบริษัทได้มีการจัดทำ Job Description เพื่อระบุหน้าที่ และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งอย่างชัดเจน สำหรับระบบงานสำคัญๆ บริษัทได้มีการจัดทำและถ่ายทอดองค์ความรู้ในงานให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้องในสายงาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่แทนกันได้ ส่วนระบบงานที่ต้องการความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน หรือต้องใช้ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสูง บริษัทก็จะเลือกใช้บริการจาก Outsource

8) นโยบายการส่งเสริมนวัตกรรม

บริษัทตระหนักและมุ่งมั่นในการส่งเสริมและพัฒนาการสร้างวัฒนธรรมการพัฒนานวัตกรรมองค์กรเพื่อเพิ่มคุณค่าให้แก่กิจการตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียภายในและผู้มีส่วนได้เสียภายนอกตามนโยบาย ดังนี้

1. ส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อเกิดประสิทธิภาพสูงสุดตามพันธกิจองค์กร โดยการนำนวัตกรรมมาใช้ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน
2. สนับสนุนการนำอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งนำเครื่องมือทางการเงินมาใช้อย่างเหมาะสม
3. สนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมนวัตกรรมองค์กรเพื่อดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่อง

โดยบริษัทได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานกำหนดกลยุทธ์และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในด้านต่างๆ อาทิ เชิงวิเคราะห์โครงการ เทคนิควิศวกรรม การเงิน การตลาด และในเชิงสัญญา เพื่อทำหน้าที่ระดมความคิดและนำเสนอแนวทางเชิงกลยุทธ์และนวัตกรรม เพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพ และเสริมสร้างรายได้เพิ่มให้กับบริษัท รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติตามแนวทางที่เสนอพร้อมทางเลือกอื่นที่เห็นว่าเหมาะสมเพื่อประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจและเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัท นำเสนอแผนงานต่อกรรมการผู้จัดการสำหรับมอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปปฏิบัติ ติดตามและสรุปประเมินผลรายงานต่อกรรมการผู้จัดการ

ในปี 2561 บริษัทได้มีการพัฒนานวัตกรรมโดยการนำ Digital Technology และกระบวนการ LEAN มาใช้สนับสนุนงานที่เกี่ยวข้องในธุรกิจ ดังนี้

1. ระบบข้อมูลปริมาณจราจร และรายได้ค่าผ่านทาง : บริษัทได้มีการพัฒนาขึ้นมาเพื่อช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งปริมาณจราจร เพื่อวิเคราะห์รายได้ค่าผ่านทางเบื้องต้น เพื่อเป็นข้อมูลนำเสนอต่อผู้บริหาร โดยเป็น Web Application สนับสนุนการเข้าถึงแบบ Anywhere, Anytime, Anydevices พร้อมทั้งได้มีการปรับเพิ่มระบบจัดเก็บข้อมูลปริมาณจราจรสายทางอื่นๆ และนำข้อมูลมาออกรายงาน Executive Summary

2. ระบบงานองค์ความรู้ : เป็นศูนย์กลางรวบรวมองค์ความรู้ของบริษัทบนระบบ Web Application สนับสนุนการเข้าถึงแบบ Anywhere, Anytime, Anydevices เพื่อให้บริษัทมีการจัดการความรู้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล มีความต่อเนื่องไปในทิศทางเดียวกันทั้งองค์กร ตั้งแต่การกำหนดองค์ความรู้ที่สำคัญ การสร้างองค์ความรู้ เพื่อนำไปสู่การจัดเก็บในคลังความรู้ขององค์กร โดยบริษัทได้มีการสร้างระบบจัดเก็บองค์ความรู้ ซึ่งเป็นกระบวนการสำคัญในการประยุกต์ระบบการจัดการความรู้ที่มีประสิทธิภาพขององค์กร เพื่อให้การดำเนินการจัดการความรู้ขององค์กรดำเนินไปแบบองค์รวมและเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาบุคลากร ตลอดจนพัฒนาการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล อันจะนำไปสู่การขับเคลื่อนองค์กรด้วยความรู้และพัฒนาไปสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้

นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดโครงการ “Half Day Talk” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคลากรของบริษัทได้มีโอกาสเรียนรู้ทักษะที่เป็นประโยชน์ต่อการทำงานอย่างสร้างสรรค์กับผู้เชี่ยวชาญที่มีชื่อเสียงจากหลากหลายสาขา อาทิ เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมใหม่ๆ โดยมุ่งเน้นหัวข้อการเรียนรู้ที่สามารถถ่ายทอดได้ภายในเวลาที่กระชับ มีเนื้อหาสอดคล้องกับความต้องการของบุคลากรส่วนรวม และเป็นประโยชน์สำหรับการนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในการทำงานต่อไป อาทิ แนวโน้มนโยบายของภาครัฐ และภาคธุรกิจด้านเทคโนโลยี การปฏิรูปด้านนวัตกรรม การเตรียมพร้อมเพื่อรับมือกับความเปลี่ยนแปลงด้าน Digital

9) กระบวนการและช่องทางการรับข้อร้องเรียน

- **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
อีเมล	:	companysecretary@bemplc.co.th

- **การดำเนินการเมื่อได้รับข้อร้องเรียน**

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

- **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. ผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนเสียหายจะได้รับการบรรเทาความเสียหายด้วยกระบวนการที่มีความเหมาะสม และเป็นธรรม

9.1.4 การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล

1) คณะกรรมการได้กำหนดนโยบายการเปิดเผยข้อมูลและการรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงิน โดยได้กำหนดนโยบาย แนวทางรวมถึงระบบการจัดทำรายงานทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูลสำคัญต่างๆ ให้มีความถูกต้อง เพียงพอ เท่าเทียม ทันเวลา ผ่านช่องทางที่เหมาะสม ปกป้องข้อมูลลับและข้อมูลที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ รวมทั้งมีการสื่อสาร ให้เข้าใจตรงกันทั้งองค์กรในการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นไปตามกฎเกณฑ์ มาตรฐาน และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ด้วยความโปร่งใสและตรวจสอบได้ ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อมูลที่เปิดเผยเป็นเรื่องที่สำคัญและสามารถสะท้อนการปฏิบัติ หรือการดำเนินงานของบริษัทนำไปสู่การสร้างคุณค่าแก่กิจการอย่างยั่งยืน

   นอกจากนี้ ยังส่งเสริมและกำกับดูแลให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำรายงานและเปิดเผยข้อมูล มีความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับหน้าที่ความรับผิดชอบและมีจำนวนเพียงพอ โดยบุคลากรดังกล่าวหมายรวมถึง ผู้บริหารสูงสุดสายงานบัญชีและการเงิน ผู้จัดทำบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน เลขานุการบริษัท และนักลงทุนสัมพันธ์ โดยกรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการอนุมัติเพื่อเปิดเผยข้อมูล พร้อมทั้งดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งข้อมูลทางการเงินและข้อมูลที่มิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้เท่าเทียมกัน

2) บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ (Investor Relations) เพื่อเป็นตัวแทนบริษัทและทำหน้าที่ในการสื่อสาร ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียอื่น เช่น ผู้ถือหุ้นกู้ ผู้ลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ สื่อมวลชน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม เท่าเทียมกัน และทันเวลา โดยบริษัทเป็นสมาชิกชมรมนักลงทุนสัมพันธ์ แห่งประเทศไทย (Thai IR Club) สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย ทั้งนี้ผู้สนใจลงทุนสามารถติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่ แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ หมายเลขโทรศัพท์ 0 2641 4611 หากผู้ลงทุนที่ไม่สะดวกเดินทางมายังที่ทำการบริษัท เลขที่ 238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 สามารถติดต่อนัดหมายเพื่อทำการประชุม ผ่านทางโทรศัพท์ (Conference Call) หรือสมัครสมาชิกเพื่อรับข่าวสารเป็น Mailing list ผ่านทางเว็บไซต์ หรือฝากคำถาม หรือ email ที่ ir@bemplc.co.th ได้เช่นกัน

   นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลตามหน้าที่ภายใต้แนวปฏิบัติและข้อกำหนดของกฎหมายแล้ว บริษัทยังมี นโยบายหมุนเวียนผู้บริหารระดับสูงในการมีส่วนร่วมเพื่อให้ข้อมูลและตอบข้อซักถามต่อผู้ลงทุนรวมถึงได้รับทราบ ความคิดเห็นและตระหนักถึงความต้องการของผู้ลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วยตนเอง ทั้งในระดับ กรรมการผู้จัดการ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัท ทุกคนได้ร่วมกิจกรรม นักลงทุนสัมพันธ์มาโดยตลอด

3) บริษัทได้กำหนดระดับการรับรู้ข้อมูลของผู้บริหารในแต่ละระดับชั้นอย่างชัดเจน ตลอดจนความสามารถในการเข้าถึง ข้อมูลสำหรับเปิดเผยต่อสาธารณชน โดยสื่อสารและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องของข้อมูลสำหรับผู้ลงทุน หน่วยงาน ภายในและหน่วยงานภายนอกบริษัท พร้อมทั้งติดต่อประสานงานกับผู้ลงทุน รวบรวมข้อคิดเห็นของผู้ลงทุนต่างๆ และสื่อสารต่อผู้บริหารระดับสูงจนถึงระดับพนักงานทุกคน ดังนี้

3.1 การสื่อสารภายในองค์กร

แม้คณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเป็นผู้ที่รับรู้ข้อมูลของบริษัททั้งหมด แต่ได้กำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการเปิดเผยสารสนเทศต่างๆ รายงานต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ และเป็นผู้ให้ข้อมูลต่อข้อซักถามต่างๆ ผ่านสื่อสาธารณะเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดเผยข้อมูลของบริษัท

การเก็บรักษาข้อมูลที่ยังไม่ได้เปิดเผยถือเป็นหน้าที่สำคัญของคณะกรรมการ ผู้บริหาร ที่ปรึกษาบริษัท และพนักงานที่ได้รับทราบข้อมูล ต้องรักษาข้อมูลเป็นความลับ โดยบริษัทได้กำหนดเป็นข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัท แก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัย ซึ่งมีโทษคือ การเลิกจ้าง ซึ่งที่ผ่านมายังไม่เคยมีเหตุการณ์เกี่ยวกับการนำเสนอข้อมูลไปใช้เพื่อประโยชน์แก่ตนเองและผู้อื่น

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

สำหรับการเปิดเผยข้อมูลต่อพนักงาน บริษัทได้เปิดเผยข้อมูลต่อพนักงานเทียบเท่าการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณชน โดยยึดหลักความถูกต้อง สม่ำเสมอและเวลาในการเปิดเผยข้อมูล แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้มีการจัดทำรายงานนักลงทุนสัมพันธ์ (IR Report) รวบรวมสรุปประเด็นคำถามและความเห็นของผู้ลงทุนที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทเพื่อรายงานสรุปเสนอต่อผู้บริหารเป็นประจำทุกเดือน เพื่อเป็นช่องทางการนำเสนอข้อแนะนำที่ดีหรือผลตอบรับจากผู้ลงทุนต่อผู้บริหารเพื่อมาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป

3.2 การสื่อสารภายนอก

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

ในการเปิดเผยรายงานทางการเงินนั้น คณะกรรมการจัดให้มีรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน แสดงควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชี รายละเอียดปรากฏในหน้า 190

การให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ เป็นอีกหน้าที่สำคัญของแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ เนื่องจากเป็นการให้ข้อมูลของบริษัทเผยแพร่ไปสู่ผู้ลงทุนในรูปแบบบทวิเคราะห์ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของผู้ลงทุน เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์จึงเป็นผู้ให้ข้อมูลและสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องตลอดจนความสัมพันธ์อันดีต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ โดยอาจทำการตรวจทานและชี้แจงเพื่อให้มีการแก้ไขบทวิเคราะห์ให้ถูกต้องได้โดยไม่ก่อให้เกิดการชี้นำหรือบิดเบือนบทวิเคราะห์ของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ได้ หรือแก้ไขเฉพาะข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงในอดีต หรือที่ได้เผยแพร่สู่สาธารณชนแล้ว จึงไม่จัดเป็นการชี้นำการลงทุน

นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลผ่านสื่อสาธารณะ บริษัทจะเข้าร่วมกิจกรรมรูปแบบต่างๆ เพื่อเป็นช่องทางในการเปิดเผยข้อมูล ทำให้สามารถพบปะและรับฟังความคิดเห็นของผู้ลงทุนได้โดยตรง ตลอดจนสร้างความสัมพันธ์ที่ดีต่อผู้ลงทุนผ่านกิจกรรมต่างๆ เช่น Roadshow, Opportunity Day, Company Visit, Analyst meeting การร่วมออกบูธในงานต่างๆ เป็นต้น โดยมีนโยบายในการหมุนเวียนเจ้าหน้าที่ระดับผู้บริหารพร้อมเจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์เพื่อสื่อสารชี้แจงข้อมูล เพื่อประกอบการตัดสินใจลงทุนได้ดียิ่งขึ้น

สำหรับปี 2561 บริษัทมีกิจกรรม Company Visit Conference Call แถลงข่าว และการให้สื่อสัมภาษณ์ (Press Interview) ในส่วนของการให้ข้อมูลต่อผู้ลงทุนต่างประเทศ บริษัทเข้าร่วมกิจกรรม Roadshow ที่จัดโดยสถาบันต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ จำนวน 12 ครั้ง

ทั้งนี้ เพื่อชี้แจงผลการดำเนินงาน ตลอดจนความคืบหน้าของโครงการลงทุนอย่างเหมาะสม เพื่อให้ผู้บริหารตอบข้อซักถามกับผู้ลงทุนและสื่อมวลชนอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมให้ได้รับทราบโดยทั่วกัน ตลอดจนเพื่อให้ข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นอย่างถูกต้องสำหรับการตัดสินใจการลงทุนต่อบุคคลทั่วไป รวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์สถาบัน

บริษัทได้จัดให้มีโครงการผู้ถือหุ้นสัมพันธ์ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสเข้าเยี่ยมชมกิจการและพบปะคณะผู้บริหาร ทั้งยังได้จัดทำ BEM Magazine เพื่อเผยแพร่ข้อมูลธุรกิจ รวมทั้งสาระความรู้ที่เป็นประโยชน์ และได้นำส่งให้กับผู้ถือหุ้นและผู้ถือหุ้นกู้ของบริษัททุกรายเป็นประจำ และบริษัทยังได้ทำการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนที่มีต่อคุณภาพของการสื่อสารและการดำเนินกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2561 (BEM IR SURVEY) เพื่อนำมาปรับปรุงการทำงาน พบว่า ผลสำรวจการประเมินความพึงพอใจของการให้บริการงานนักลงทุนสัมพันธ์อยู่ที่ระดับร้อยละ 93.21

4) เกณฑ์การซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้ใช้ข้อมูลภายใน

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

9.1.5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการและเสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิผล

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบและบทบาทในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนติดตาม ประเมินผลและดูแลการรายงานผลการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นอันนำไปสู่การดำเนินงานและสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน

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 รวมถึงเพื่อให้คณะกรรมการสามารถดำเนินงานเอื้อต่อการใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจอย่างอิสระ และมีกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนจาก กทพ. และ รฟม. เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 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 ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วน 1 ใน 3

1.4 คณะกรรมการไม่มีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการ เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่ากรรมการทุกคนสามารถอุทิศเวลาเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ

2. การทำหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน ประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร

3. คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทได้จัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะเพื่อติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดและรายงานต่อคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร โดยคณะกรรมการได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดดังมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในหน้า 149 ถึง 152

4. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

1) คณะกรรมการมีบทบาทและหน้าที่กำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึงวิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนธุรกิจ งบประมาณของบริษัท การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอ ตลอดจนกำกับดูแลและติดตามให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน อันนำมาซึ่งการประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย เป็นประโยชน์ต่อสังคม พัฒนาหรือลดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อม

2) คณะกรรมการได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการ สำหรับกรรมการ 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 การทำธุรกรรมที่มีผลกระทบต่อบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ หรือการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ ซึ่งกรรมการที่มีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุมและงดออกเสียงในวาระนั้น เป็นต้น เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

5) ในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการติดตามและรับทราบแผนการจัดการความเสี่ยงของบริษัทจากการรายงานของฝ่ายบริหารในรายงานผลการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง และรับทราบจากรายงานของคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

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 2561				
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	5/5				
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	5/5	12/12		2/2	
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	5/5		6/6	2/2	
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	5/5		6/6	2/2	
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	4/5		5/6		3/4
6. ดร.อรรณพ ตันละมัย	5/5		6/6		
7. นางวัลลภา อัสสกุล	5/5				4/4
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	5/5	12/12		2/2	
9. ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์	5/5				
10. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	5/5	12/12			4/4
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	5/5				
12. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	4/5				
13. นายยุทธนา หยิมการุณ	5/5				
14. นางณฐมณ บุนนาค [1]	4/5				
15. นายวิชาญ เอกรินทรากุล [2]	N/A				
16. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	5/5	12/12			4/4
17. นางพเยาว์ มริตตนะพร	5/5	12/12			4/4

หมายเหตุ : [1] นางณฐมณ บุนนาค ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561 แทนนายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2560

[2] นายวิชาญ เอกรินทรากุล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2561 แทนนายประสิทธิ์ เดชศิริ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561

1) การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมคณะกรรมการพร้อมระเบียบวาระหลักประจำปีให้กรรมการได้รับทราบเป็นการล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดเวลาและเข้าร่วมประชุมได้ ซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทกำหนดไว้ให้ประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และในการประชุมต้องมีกรรมการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม อย่างไรก็ตาม ในปี 2561 คณะกรรมการบริษัทมีการประชุม 5 ครั้ง

สำนักกรรมการผู้จัดการจะส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม ซึ่งมีการกำหนดชัดเจนก่อนการประชุมล่วงหน้า 7 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุมเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการก่อนการประชุม เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาก่อนเข้าประชุม

ระเบียบวาระการประชุมจะกำหนดขึ้นโดยการพิจารณาร่วมกันระหว่างประธานกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจะจัดให้มีการประชุมระหว่างกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารและไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้กรรมการได้มีการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยอิสระ และสามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการประชุมทุกครั้ง ประธานกรรมการจะทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ดูแลให้มีการพิจารณาในแต่ละวาระอย่างรอบคอบ และเปิดโอกาสให้กรรมการทุกท่านได้มีการแสดงความคิดเห็นและอภิปรายร่วมกัน และผู้บริหารระดับสูงจะเข้าประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลในฐานะผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรงจนเป็นที่พอใจก่อนการลงมติในแต่ละวาระ

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการ และผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่ายบริหารจะแจ้งให้กรรมการและผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้นๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวโยงกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสีย ซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำรายงานดังกล่าว ตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย เพื่อเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบ

2) การประชุมคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการจะจัดให้มีการติดตามดูแลการนำนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัทไปปฏิบัติ โดยจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย เพื่อพิจารณาวาระสำคัญต่างๆ และจัดทำรายงานการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยทุกชุดเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง ดังนี้

2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีกำหนดการประชุมอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำอย่างน้อยทุกไตรมาส โดยประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหาร และผู้บริหารที่รับผิดชอบเกี่ยวกับบัญชีการเงิน เพื่อสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวมทั้งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชีเพื่อสอบทานงบการเงินประจำปี และรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท หรือในกรณีที่ฝ่ายบริหารจะมีการทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือรายการเกี่ยวกับการได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ ซึ่งจะต้องพิจารณาความเหมาะสม ความสมเหตุสมผลของรายการและประโยชน์สูงสุดของบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบจะมีการเรียกประชุมเพิ่มเติม

ในปี 2561 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทั้งสิ้น 6 ครั้ง และได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหาร 1 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานการปฏิบัติหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และทุกปีจะรายงานสรุปการปฏิบัติหน้าที่ในรอบปีที่ผ่านมาผ่านรายงานคณะกรรมการตรวจสอบ นอกจากนั้นในปี 2561 คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันจำนวน 5 รายการ

2.2 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะจัดการประชุมเพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระและกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระ และพิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนกรรมการและโบนัสประจำปี เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติ และพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ ตามผลประเมินการปฏิบัติงานเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะมีการทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการเป็นประจำทุกปีเพื่อให้หลักเกณฑ์มีความเหมาะสมสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและเพื่อให้หลักเกณฑ์พิจารณาค่าตอบแทนอยู่ในระดับมาตรฐานเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันเพื่อที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

ทั้งนี้ บริษัทกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ไม่น้อยกว่า 2 ครั้งต่อปี

ในปี 2561 มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจำนวน 2 ครั้ง เพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง และพิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนกรรมการ เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 พิจารณาอนุมัติ และพิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

2.3 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจะจัดการประชุมเพื่อติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การปรับปรุงแนวปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการทบทวนการปฏิบัติของบริษัทตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2561

ในปี 2561 มีการประชุมคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงจำนวน 4 ครั้ง เพื่อติดตามและทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับสิทธิผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความรับผิดชอบของคณะกรรมการในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการได้พิจารณาการปฏิบัติตามแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี ทบทวนและติดตามแผนบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ โดยพบว่าบริษัทสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงให้เป็นตามแผนที่กำหนดไว้ ไม่พบสิ่งที่ก่อให้เกิดผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี 2562 มีความพอเพียงและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจในปัจจุบัน รวมทั้งมีแผนการดำเนินการและวิธีการเพื่อบริหารความเสี่ยงอย่างเหมาะสม

2.4 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหารของบริษัท มีกำหนดการประชุม เพื่อช่วยในการให้คำแนะนำ คำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และตรวจสอบการดำเนินงานตามนโยบาย และแผนงานของบริษัท รวมทั้งเพื่อพิจารณาเรื่องต่างๆ ตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และพิจารณากลั่นกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ

ในปี 2561 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร จำนวน 12 ครั้ง เพื่อพิจารณากลั่นกรองวาระที่นำเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติรายการที่วงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท รวมทั้งพิจารณาเงินเดือน และโบนัสสำหรับพนักงาน

6. การประเมินตนเองของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีนโยบายให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเอง (Self Assessment) ของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของบริษัท และคณะกรรมการได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด ทั้งนี้ คณะกรรมการยังได้กำหนดให้มีการทบทวนหัวข้อประเมินเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และสอดคล้องกับแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย

โดยในปี 2561 บริษัทได้จัดส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยให้กรรมการแต่ละคณะ สำหรับประเมินผลการปฏิบัติของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมทั้งคณะเพื่อนำผลประเมินเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ความเห็นของกรรมการส่วนใหญ่สรุปตามหัวข้อได้ดังนี้

1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี มีความเหมาะสมกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยคณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้และประสบการณ์หลากหลายเพียงพอ และทำหน้าที่โดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยอีกจำนวน 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร เพื่อทำหน้าที่ช่วยในการกำกับดูแลกิจการ สรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง รวมถึงค่าตอบแทนที่เหมาะสมแข่งขันได้ในการรักษากรรมการที่ดีมีความสามารถ กำหนดนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท จรรยาบรรณธุรกิจ รวมถึงการบริหารและจัดการความเสี่ยงดูแลและให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหาร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี

2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย
   - คณะกรรมการ : ได้ให้ความสำคัญและใช้เวลาอย่างเพียงพอในการพิจารณาเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท พร้อมทั้งดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ การพิจารณาทบทวนจรรยาบรรณบริษัท และดูแลให้มีการปฏิบัติตาม พร้อมกันนี้คณะกรรมการได้มีการกำหนดนโยบายเพื่อดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สำหรับรายการเกี่ยวโยงกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทเป็นสำคัญ คณะกรรมการได้ทบทวนระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า มีระบบภายในที่ดีพอมีการบริหารและจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการติดตามและดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการมอบหมาย
   - คณะกรรมการตรวจสอบ : มีการดูแลให้การจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มีระบบการตรวจสอบที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล การพิจารณาให้การทำรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้และเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท การกำกับดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง การเสนอแต่งตั้ง กำหนดค่าตอบแทน และประเมินผลผู้สอบบัญชีอย่างเหมาะสม
   - คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน : มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการสรรหากรรมการให้มีความเหมาะสม การพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการให้มีความเหมาะสมและโปร่งใส การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อนำเสนอผู้ถือหุ้น การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และการพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการให้สอดคล้องกับผลการประเมิน

- คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง : มีการศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การพัฒนา และเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ การติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท การพิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบป้องกันของความเสี่ยงทุกประเภท การรายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
- คณะกรรมการบริหาร : มีการให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษาแก่กรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหาร การกำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท การตรวจสอบ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ การอนุมัติเข้าทำนิติกรรมมีความเหมาะสม การอนุมัติ แต่งตั้ง และพิจารณากำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารมีความเหมาะสม

3) การประชุมคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การประชุมคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี โดยบริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระประจำปีให้กรรมการได้รับทราบล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดสรรเวลามาประชุมได้ทุกครั้ง โดยจำนวนครั้งของการประชุมและระเบียบวาระมีความเหมาะสม ช่วยให้คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างประสบความสำเร็จ นอกจากนั้นกรรมการจะได้รับเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมตัวเข้าประชุม ซึ่งในเอกสารประกอบการประชุมจะมีข้อมูลอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการสามารถขอข้อมูลที่จำเป็นเพิ่มเติมเพื่อประกอบการตัดสินใจให้เป็นประโยชน์ต่อบริษัท อีกทั้งบรรยากาศในการประชุมคณะกรรมการเอื้ออำนวยให้เกิดการแสดงความคิดเห็นอย่างสร้างสรรค์ของกรรมการทุกคน และไม่ถูกครอบงำโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่ง และกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญอย่างเต็มที่ในที่ประชุม

4) การทำหน้าที่ของกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การทำหน้าที่ของกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี มีการเตรียมตัวและศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนการประชุมในแต่ละครั้ง และเข้าประชุมอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งกรรมการได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และมีความเป็นกลางในการพิจารณาเรื่องต่างๆ มีอิสระในการตัดสินใจ ลงมติ รวมถึงการให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจว่าประเด็นใดมีความสำคัญและใช้เวลาในการพิจารณาประเด็นนั้นๆ อย่างเหมาะสม และยอมรับความเห็นที่แตกต่างระหว่างกันโดยไม่เกิดความขัดแย้ง

5) ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร : ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารอยู่ในเกณฑ์ดี กรรมการสามารถหารือกับกรรมการผู้จัดการได้อย่างตรงไปตรงมาและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับฝ่ายบริหาร โดยกรรมการผู้จัดการสามารถขอคำแนะนำจากกรรมการได้เมื่อจำเป็น ซึ่งคณะกรรมการไม่ได้เข้าไปแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหาร อีกทั้งคณะกรรมการได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาแก้ไขปัญหาอย่างเหมาะสม ในกรณีที่การปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กำหนดไว้

6) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร : การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหารอยู่ในเกณฑ์ดี โดยกรรมการมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของการเป็นกรรมการ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทอย่างเพียงพอ มีความใส่ใจหาข้อมูลหรือติดตามข่าวที่สำคัญเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบต่างๆ และสภาพการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยให้การปฏิบัติหน้าที่กรรมการมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการทุกท่านได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ และเมื่อมีกรรมการใหม่ คณะกรรมการได้ดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Brieng) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ได้มีการกำหนดแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อให้การทำหน้าที่ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

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. การปฏิบัติต่อคู่ค้าและคู่สัญญาทางธุรกิจ : รักษาความลับของคู่ค้าและคู่สัญญา ในการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม และอิสระ ไม่ดำเนินธุรกิจโดยมิชอบระหว่างคู่ค้าและคู่สัญญา ไม่ติดสินบนหรือจัดหาสิ่งของให้ผู้อื่นโดยหวังผลประโยชน์ทางธุรกิจ
7. ความรับผิดชอบต่อผู้บริหารและพนักงาน : มีการกำหนดแนวและวิธีปฏิบัติเพื่อดูแลรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินอยู่เสมอ
8. การปฏิบัติต่อคู่แข่งขันทางธุรกิจ : ปฏิบัติตามนโยบายดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม ตามกติกาและกรอบแห่งกฎหมายการแข่งขันทางการค้า
9. หน้าที่ต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและภาครัฐ : ให้ความร่วมมือในการทำประโยชน์แก่ชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและภาครัฐ ตามโอกาสและความพร้อม
10. การพนัน การดื่มแอลกอฮอล์ และสิ่งเสพติด : ไม่ทำการครอบครอง ซื้อ-ขาย หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยาเสพติด ในขณะอยู่ที่ทำงาน หรือระหว่างทำธุรกิจของบริษัท ยกเว้นการจัดเลี้ยงสังสรรค์โดยบริษัท และไม่ทำการเล่นหรือเป็นผู้มีส่วนสนับสนุนให้มีการเล่นการพนันทุกประเภทในระหว่างเวลาทำงาน หรือในพื้นที่บริษัท
11. การเปิดเผยข้อมูลและการรักษาความลับ : ปฏิบัติตามนโยบายในการจัดการข้อมูลในบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพและเผยแพร่ข้อมูลที่จำเป็นและถูกต้องเหมาะสมต่อสังคมตามแต่โอกาส และไม่เปิดเผยข้อมูลของบริษัทที่ยังมิได้มีการเปิดเผยต่อสาธารณะ ข้อมูลส่วนบุคคล หรือนำข้อมูลที่ได้รับจากหน้าที่การงาน ไปใช้ในทางที่ก่อให้เกิดประโยชน์ส่วนตน
12. ทรัพย์สินของบริษัท : กำหนดแนวปฏิบัติในการดูแลรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบริษัทมิให้สูญหาย เสียหาย หรือนำไปใช้ในทางที่ผิด
13. ของกำนัลและการเลี้ยงรับรอง : กำหนดแนวปฏิบัติเรื่องการให้ของกำนัลและการเลี้ยงรับรอง โดยหลีกเลี่ยงการรับสิ่งของหรือผลประโยชน์ใดๆ จากคู่ค้า คู่สัญญา หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยมโดยพึงพิจารณาว่าอยู่ในมูลค่าที่เหมาะสม
14. ความปลอดภัยและสุขอนามัย : ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขอนามัยอย่างเคร่งครัด และให้ความร่วมมืออย่างจริงจังในการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและความเจ็บป่วย
15. การยกเว้นไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ : รับทราบและปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท โดยไม่กระทำการฝ่าฝืนอันอาจจะทำให้ได้รับโทษทางกฎหมายและโทษทางวินัยได้

8. การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการทุกคนยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ

9. ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ค่าตอบแทนกรรมการ	:	บริษัทกำหนดนโยบายค่าตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลั่นกรอง ซึ่งค่าตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ
ค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ	:	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการ ให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทตามเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) และผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาในแต่ละปี
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	:	ค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการ และนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน

จำนวนค่าตอบแทนในปี 2561 ปรากฏในหัวข้อค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารหน้า 113 ถึง 115

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 2561 มีกรรมการบริษัทจำนวน 1 คน คือ คุณณฐมณ บุนนาค ผู้แทนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP 152/2018)

2) การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

คณะกรรมการกำหนดแนวปฏิบัติให้บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยบริษัทจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Brieng) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ เลขานุการบริษัท และสำนักกรรมการผู้จัดการมีหน้าที่ในการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยจัดให้มีการประชุมร่วมกันกับกรรมการ และ/หรือผู้บริหาร และ/หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงและตอบข้อซักถาม ในปี 2561 มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ 2 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 กรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป หรือผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ในส่วนของการดำเนินกลยุทธ์และการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ของผู้บริหารระดับสูงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระการดำรงตำแหน่งหรือเกษียณอายุ ที่ประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้ทบทวนหลักการ ตลอดจนคัดเลือกผู้มีความรู้ความสามารถและมีคุณสมบัติเหมาะสมโดยมีคณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ และคณะกรรมการบริหารพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป

สำหรับผู้บริหารที่ได้รับการกำหนดให้เป็นบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่ง นอกจากจะต้องเป็นผู้ที่พร้อมด้วยคุณสมบัติและประสบการณ์การทำงานในสายงานที่เหมาะสมแล้ว ยังต้องได้รับการถ่ายทอดความรู้ประสบการณ์ด้วยการหมุนเวียนปฏิบัติงานในหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และเข้ารับอบรมตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่จำเป็นเพิ่มเติมเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่สูงขึ้นไปในอนาคต และเพื่อให้มีการส่งมอบงานเป็นไปอย่างราบรื่น และการบริหารงานอย่างต่อเนื่อง สำหรับการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัท มีการวางระบบด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยมีการจัดสรร ควบคุม ติดตาม ประเมินผลอย่างเพียงพอ ทั้งในด้านกระบวนการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตามที่กำหนด มีระบบค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติงานของบุคลากร มาตรฐานการปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากรและการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถและการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัทมีประสิทธิภาพและเหมาะสม เน้นที่ประโยชน์ในการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานและความชัดเจนในการประเมินผลการปฏิบัติงานสำหรับประกอบในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมกับความสามารถและผลการปฏิบัติงาน

9.2 โครงสร้างกรรมการ

โครงสร้างกรรมการบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบริหาร

รายละเอียดคณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดต่างๆ และกระบวนการสรรหาซึ่งเป็นไปตามกฎบัตรดังนี้

9.2.1 คณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ประกอบด้วย

1.	ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	ประธานกรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
2.	นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	รองประธานกรรมการบริษัท	
3.	นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
4.	พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
5.	พลเอกสำเภา ชูศรี	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
6.	ดร.อรรณพ ตันละมัย	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
7.	นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)

8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ กรรมการบริษัท
9. ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์ กรรมการบริษัท
10. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล กรรมการบริษัท
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ กรรมการบริษัท
12. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต กรรมการบริษัท
13. นายยุทธนา หยิมการุณ กรรมการบริษัท
14. นางณฐมณ บุนนาค กรรมการบริษัท
15. นายวิชาญ เอกรินทรากุล กรรมการบริษัท
16. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ กรรมการบริษัท
17. นางพเยาว์ มริตตนะพร กรรมการบริษัท

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. กำกับดูแล และจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ภายใต้ขอบวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และรักษาผลประโยชน์ของบริษัท บนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2. กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
3. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ภายใน 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีสิ้นปีของบริษัท และจัดประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมวิสามัญเมื่อมีความจำเป็น
4. จัดประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และในการประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของกรรมการทั้งหมด การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นมติ ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานของที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด
5. พิจารณาอนุมัติงบประมาณในการลงทุนและในการดำเนินกิจการของบริษัทประจำปี รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพยากรของบริษัท
6. จัดให้มีการรายงานข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท และข้อมูลทั่วไปที่สำคัญต่อผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน ถูกต้องและเพียงพอ 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 หรือมอบอำนาจ เพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการเห็นสมควร และคณะกรรมการบริษัทอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นได้ตามความเหมาะสม
12. กำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท

อำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการบริษัท

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

9.2.2 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยได้แต่งตั้งให้ นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 4 คน ดังนี้

1. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร *	ประธานกรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)
2. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	กรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)
3. พลเอกสำเภา ชูศรี	กรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)
4. ดร.อรรณพ ตันละมัย *	กรรมการตรวจสอบ	(กรรมการอิสระ)

หมายเหตุ : * เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และรวมถึงเสนอค่าตอบแทนและเลิกจ้างบุคคลดังกล่าว การเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ 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) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (Charter)
   (ซ) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

7. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานภารกิจ ขอบเขตการปฏิบัติงาน ความเป็นอิสระ และแผนการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรตรวจสอบภายในให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและมาตรฐานสากล รวมถึงการพิจารณาและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี
8. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายอย่างเป็นอิสระในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะสอดคล้องกับข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์ฯ
9. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการของบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
   (ก) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
   (ข) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
   (ค) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

9.2.3 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยได้แต่งตั้งให้ พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งกำหนดว่าประธานคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

1. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ)
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (กรรมการอิสระ)
3. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
4. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณาหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำชื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
3. พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
4. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
5. พิจารณากำหนดเงินเดือนและการปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
6. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

9.2.4 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ และเพื่อให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีพิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยได้แต่งตั้ง พลเอกสำเภา ชูศรี ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย กรรมการจำนวน 5 คน ดังนี้

1. พลเอกสำเภา ชูศรี	ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง (กรรมการอิสระ)
2. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง (กรรมการอิสระ)
3. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
4. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
5. นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

1. ศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท
2. พัฒนาและเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
3. ติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท พร้อมทั้งรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
4. พิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงเพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา
5. ดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยของความเสี่ยงทุกประเภท เพื่อจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
6. รายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
7. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

9.2.5 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหาร และดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5 คน ดังนี้

1. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริหาร
3. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริหาร
4. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร
5. นางพเยาว์ มริตตนะพร	กรรมการบริหาร

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหาร
2. กำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่างๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
3. ตรวจสอบติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
4. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการลงทุนโครงการใหม่ๆ เพื่อขยายและต่อยอดธุรกิจ

5. มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสียกับบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ตามประกาศของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
6. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
7. คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือกำหนดระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
8. รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ
9. ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

อำนาจหน้าที่กรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ ดังนี้

1. ดำเนินการควบคุม และบริหารธุรกิจหลักของบริษัท
2. ดูแลกิจการทั้งปวงของบริษัทให้เป็นไปตามมติและนโยบายที่ได้รับมอบจากคณะกรรมการบริษัทและตามคำแนะนำของคณะกรรมการบริษัท
3. ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ๆ และมีอำนาจพิจารณาอนุมัติโครงการต่างๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร
4. มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง ปลด กำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานบริษัท ซึ่งมีตำแหน่งในระดับต่ำกว่าระดับผู้อำนวยการฝ่ายลงมา (ไม่รวมถึงรองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และผู้อำนวยการฝ่าย)
5. มีอำนาจอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใดๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัท ในวงเงินไม่เกิน 5,000,000 บาท (ห้าล้านบาทถ้วน) ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง
6. มีอำนาจลงนามในเช็คโดยไม่ต้องประทับตราบริษัท และมีอำนาจลงนามพร้อมประทับตราบริษัทในการเบิกถอนเงินจากทุกบัญชีของบริษัท และใช้สินเชื่อธนาคาร หรือสถาบันการเงินทุกแห่งที่บริษัทมีอยู่ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาท ต่อครั้ง (ห้าล้านบาทถ้วน)
7. มีอำนาจในการสั่งจ่ายเงินด้วยวิธีการต่างๆ ทางอิเล็คทรอนิกส์ ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาทต่อครั้ง (ห้าล้านบาทถ้วน) โดยให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้รับมอบอำนาจช่วงเพื่อกระทำแทนได้
8. มีอำนาจที่จะมอบอำนาจให้พนักงานระดับบริหารของบริษัท อันได้แก่ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่า ปฏิบัติหน้าที่แทนกรรมการผู้จัดการในเฉพาะเรื่อง (เช่น การสั่งซื้อ การจัดจ้าง การสั่งจ่ายเงิน) ได้ตามที่เห็นสมควร
9. ในกรณีกรรมการผู้จัดการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้กรรมการผู้จัดการแต่งตั้งรองกรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นเป็นผู้รักษาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นคราวๆ ไป โดยผู้รักษาการมีอำนาจหน้าที่เท่ากับกรรมการผู้จัดการ
10. มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลหรือคณะบุคคลใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของกรรมการผู้จัดการ หรืออาจมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจดำเนินการตามที่กรรมการผู้จัดการเห็นสมควร และมีอำนาจเปลี่ยนแปลง แก้ไข ยกเลิกเพิกถอนอำนาจนั้นๆ ได้
11. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท หรือคณะกรรมการบริหารเป็นครั้งคราว

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทำการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยประเมินจากการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมาและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักเกณฑ์

9.3 การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

(1) การสรรหากรรมการอิสระ

บริษัทกำหนดโครงสร้างคณะกรรมการบริษัท โดยมีจำนวนกรรมการอิสระซึ่งเป็นบุคคลที่สามารถแสดงความเห็นได้อย่างอิสระและปฏิบัติหน้าที่ดูแลรักษาผลประโยชน์ของบริษัทและผู้ถือหุ้นอย่างดีที่สุดไม่น้อยกว่า 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 หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

   ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงินด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค้ำประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติการณ์อื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญามีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันโดยอนุโลม 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 ที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

(2) การสรรหากรรมการ และผู้บริหารระดับสูงสุด

(2.1) การสรรหากรรมการ

(2.1.1) หลักเกณฑ์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาสรรหาบุคคล เพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่ง ทั้งกรณีที่ลาออกก่อนครบวาระและที่ครบกำหนดออกตามวาระตามหลักเกณฑ์ดังนี้

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 หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทาน บุคคลที่จะเสนอแต่งตั้งต้องเป็นบุคคลที่หน่วยงานดังกล่าวเสนอชื่อ เพื่อเข้าร่วมเป็นกรรมการบริษัท

โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท

(2.1.2) วิธีการสรรหา

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดวิธีการสรรหากรรมการ โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปนี้

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

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

ในข้อบังคับบริษัทกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งกรรมการโดยผู้ถือหุ้น ดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งเสียงต่อทุกหนึ่งหุ้นที่ตนถืออยู่
2. การเลือกตั้งกรรมการให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นคณะครั้งเดียวเต็มตามจำนวนกรรมการทั้งหมดที่จะต้องเลือกตั้งในคราวนั้น หรือหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเห็นสมควร ก็ให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล ทั้งนี้ ในการออกเสียงลงคะแนนไม่ว่าจะเป็นการเลือกตั้งเป็นรายบุคคลหรือเป็นคณะบุคคล แต่ละคนที่ผู้ถือหุ้นออกเสียงเลือกตั้งจะได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นมีอยู่ทั้งหมดตาม ข้อ 1. โดยผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดมากหรือน้อยเพียงใดไม่ได้
3. ในกรณีที่ทำการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น 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 นอกจากนี้ยังได้กำหนดแนวทางการใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนในการประชุมผู้ถือหุ้น
5) ติดตามผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหาร คณะกรรมการบริหาร เพื่อรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
6) ดูแลให้บริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล รวมถึงมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

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 แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (BMN) ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 8 คน

- กรรมการตัวแทนจากบริษัท จำนวน 4 คน
- กรรมการตัวแทนจากผู้ถือหุ้นรายอื่น จำนวน 3 คน
- กรรมการผู้จัดการของ BMN จำนวน 1 คน

9.5 การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทมีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรดังนี้

นโยบายการใช้ข้อมูลภายใน

(1) เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท โดยกรรมการ ผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัท ในลักษณะที่เข้าข่ายจะเป็นการเอาเปรียบบุคคลภายนอก โดยอาศัยข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่รู้มาจากการปฏิบัติหน้าที่หรือมีตำแหน่งในบริษัทต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหุ้นหรือหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อประชาชนโดยทั่วไป ถือเป็นการกระทำอันไม่เป็นธรรมในการซื้อขายหลักทรัพย์ และมีความรับผิดตามกฎหมาย

บริษัทจึงได้กำหนดแนวทางการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในขึ้น แนวทางดังกล่าวนี้ จะได้มีการปรับปรุงแก้ไขตามความเหมาะสมเป็นระยะๆ ต่อไป โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคนจะต้องปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวนี้อย่างเคร่งครัด โดยการใช้สามัญสำนึก เหตุและผลที่พึงปฏิบัติแต่ละกรณีประกอบด้วย แนวทางหรือแนวนโยบายจะมีความเข้มงวดกว่าบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทจะนำมาใช้กับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องที่กำหนดไว้

(2) การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน

บุคคลที่ไม่ควรซื้อขายหลักทรัพย์ตามแนวทางการป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน ได้แก่

1. กรรมการและผู้บริหารของบริษัท
2. กรรมการและผู้บริหารของบริษัทย่อย รวมถึงบริษัทในเครือ
3. พนักงานทุกคนของบริษัท และของบริษัทย่อย ที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท
4. คู่สมรสและบุตรของกรรมการและผู้บริหาร และพนักงานที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท
5. เครือญาติที่อาศัยร่วมชายคาเดียวกันของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท

หลักทรัพย์ หมายถึง หุ้น (shares) ใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นของบริษัท (share warrants) หุ้นกู้แปลงสภาพ (convertible debentures) และใบแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นเพิ่มทุนที่โอนสิทธิได้ (transferable subscription rights) ที่ออกโดยบริษัท

<u>แนวทางการปฏิบัติทั่วไป</u>

1. บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทไม่ควรซื้อหรือขายหลักทรัพย์ในขณะใดๆ ก็ตาม หากบุคคลดังกล่าวรู้ หรือควรรู้ข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญอันอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัทที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน
2. บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทซึ่งมีสาระสำคัญดังกล่าว จากการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งและฐานะเจ้าหน้าที่ในบริษัท ต้องไม่เปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้ผู้อื่นทราบ ในขณะที่ข้อมูลดังกล่าวยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน นอกจากเป็นไปตามการปฏิบัติหน้าที่ของตนในบริษัท

แนวทางการปฏิบัติเฉพาะเรื่อง

นอกจากแนวทางการปฏิบัติโดยทั่วไปในเรื่องการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในแล้ว กรณีเฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทพึงปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้ด้วย

1. ห้ามบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดทำงบการเงินและงบดุลบริษัท ทำการซื้อหรือขาย นับแต่เริ่มจัดเตรียมจนถึงสิ้นสุดวันถัดจากวันที่ได้มีการเปิดเผยงบการเงินดังกล่าวแล้ว
2. ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานผู้ใดที่ได้รับร่างงบการเงินดังกล่าวข้างต้น ทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท นับแต่วันที่ตนได้รับร่างงบการเงินดังกล่าว จนถึงสิ้นสุดวันที่ได้มีการเผยแพร่ข้อมูลตามงบการเงินนั้นแล้ว
3. ห้ามบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทที่รู้หรือควรรู้ว่าบริษัทจะมีการเผยแพร่ข้อมูลซึ่งมีสาระสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท ทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ นับแต่วันรู้หรือควรรู้ดังกล่าว จนถึงสิ้นสุดวันถัดจากวันที่ได้ทำการเปิดเผยและเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวแล้ว

(3) การรายงานของบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท

ก. หน้าที่การจัดทำรายงาน

กรรมการ กรรมการผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารตามที่พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนดต้องรายงานการถือครองหลักทรัพย์ครั้งแรก และการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนตามที่กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกำหนด และรายงานในเรื่องดังกล่าวต่อบริษัทพร้อมกันด้วย

ข. วิธีการรายงาน

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

การเก็บรักษาและป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน

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

(2) บริษัทมีระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทโดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่างๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบ และกำหนด password ของผู้ใช้งานสำหรับการใช้แฟ้มข้อมูลร่วมกับบุคคลอื่นผ่านระบบคอมพิวเตอร์ โดยมีระยะเวลาการเปลี่ยน password ทุก 3 เดือน

ทั้งนี้ บริษัทได้รับการรองรับมาตรฐานสากล ISO/IEC 27001:2013 ซึ่งเป็นมาตรฐานที่วางแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาปรับใช้กับการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐาน และจัดทำมาตรฐานในการจัดการข้อมูลที่มีความสำคัญเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินงานไปได้อย่างต่อเนื่อง เพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับองค์กรในระดับสากล

(3) บริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้ล่วงรู้ข้อมูลภายในกระทำการใดๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อมาตรา 242 ซึ่งเป็นข้อห้ามการซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

9.6 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีร่วมกับฝ่ายบริหารถึงความน่าเชื่อถือ ความเป็นอิสระ ความรู้และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และความเหมาะสมของค่าตอบแทน โดยนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

ซึ่งผู้สอบบัญชีตามรายชื่อที่เสนอมานั้นจะต้องไม่มีความสัมพันธ์ และไม่มีส่วนได้เสียกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด

ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี แยกเป็น 2 ประเภท คือ

(1) ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2561 ให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนเงิน 3,830,000 บาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทจดทะเบียนอื่นในหมวดเดียวกันพบว่าค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทมีความเหมาะสม

บริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด มีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีปี 2561 เป็นจำนวนเงิน 542,000 บาท และบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด เป็นจำนวนเงิน 1,170,000 บาท

(2) ค่าบริการอื่น

ในปี 2561 บริษัทมีการใช้บริการอื่นจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด จำนวน 960,000 บาท

9.7 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560

คณะกรรมการเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ ประโยชน์ และหลักปฏิบัติของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 ซึ่งคณะกรรมการได้นำมาปรับใช้ตามความเหมาะสมของบริษัทแล้ว โดยคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ซึ่งถือเป็นคณะกรรมการชุดย่อยผู้มีหน้าที่ในการกำกับและควบคุมดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทดำเนินธุรกิจที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน ได้กำหนดให้มีการทบทวนความเหมาะสมของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงเป็นผู้พิจารณาและประเมินผลการปรับใช้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาต่อไป

9.8 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ

บริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน เพื่อรองรับการประเมินต่างๆ โดยบริษัทได้รับผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนประจำปี 2561 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในภาพรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” โดยบริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ทั้งหมด ยกเว้นเรื่องดังต่อไปนี้

1. คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5-12 คน : บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีควบคู่กับการสรรหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถมาบริหารงาน ซึ่งบริษัทเห็นความจำเป็นและประโยชน์ที่จะได้รับหากมีการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติและความรู้ความสามารถที่เหมาะสมมาเป็นกรรมการเพิ่มเติม โดยปัจจุบันคณะกรรมการส่วนหนึ่งเป็นกรรมการที่มาจากการควบรวมระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกรรมการที่เป็นตัวแทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานมีผลให้บริษัทมีกรรมการจำนวน 17 คน

2. การกำหนดวาระดำรงตำแหน่งของกรรมการและกรรมการอิสระ : คณะกรรมการไม่ได้กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการไว้อย่างชัดเจน สำหรับการกำหนดให้วาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปีนั้น คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การแต่งตั้งกรรมการอิสระให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องได้จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และผู้ถือหุ้น เนื่องจากกรรมการที่ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องจะมีความรู้ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท และสร้างมูลค่าของกิจการให้กับผู้ถือหุ้นได้ดีกว่า ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทยังไม่มีกรรมการคนใดคนดำรงตำแหน่งกรรมการเกินกว่า 9 ปี
3. การกำหนดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะไปดำรงตำแหน่งกรรมการที่บริษัทอื่น : คณะกรรมการไม่ได้กำหนดนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการเนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่า กรรมการทุกคนสามารถอุทิศเวลาเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ

   อย่างไรก็ตามในปี 2561 ไม่มีกรรมการคนใดดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นเกินกว่า 5 บริษัท
4. การกำหนดจำนวนบริษัทที่กรรมการผู้จัดการจะไปดำรงตำแหน่งกรรมการที่บริษัทอื่น : คณะกรรมการไม่ได้กำหนดนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทที่กรรมการผู้จัดการไปดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่น เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่า กรรมการผู้จัดการสามารถอุทิศเวลาในการบริหารงาน และเข้าประชุมได้อย่างสม่ำเสมอ

   อย่างไรก็ตามในปี 2561 กรรมการผู้จัดการทั้ง 2 คน เป็นตัวแทนบริษัทเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นที่บริษัทเข้าลงทุนจำนวน 1 บริษัท

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปัจจุบันระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวกและมีประสิทธิภาพนั้น เป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับวิถีชีวิตคนเมือง ไม่ว่าจะเป็นถนน หรือระบบราง ล้วนมีบทบาทที่สำคัญเพื่อเชื่อมโยงการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมเข้าด้วยกัน จากพื้นที่หนึ่งไปสู่อีกพื้นที่หนึ่ง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัท") ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ตระหนักถึงการเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่มุ่งมั่นดำเนินงานเชื่อมต่อระบบคมนาคมขนส่งแบบครบวงจร เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการ โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความรวดเร็วและมีการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ อันจะเป็นการส่งมอบบริการที่มีโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน ภายใต้การดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเสมอมา และเป็นแนวทางปฏิบัติที่บริษัทยึดถือในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

10.1 นโยบายภาพรวม

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญเพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยเน้นการปฏิบัติงานที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม พร้อมมุ่งประสานประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม จึงได้มีการกำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสื่อสารไปยังพนักงานทุกคนเพื่อให้นำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง ดังนี้

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

10.2 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ บริษัทมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทางผ่านโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพฯ ซึ่งการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง บริษัทได้มีการศึกษาและปรับปรุงทางพิเศษให้มีความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมตามมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้ใช้ทาง ด้วยการเพิ่มจำนวนช่องทางการชำระค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) รวมถึงการปรับย้ายตำแหน่งช่องทางเข้าใช้บริการ เพื่อลดการตัดกระแสจราจรกับช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรที่หนาแน่นบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังได้ศึกษาแนวเส้นทางใหม่ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคต

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

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

ด้วยศักยภาพและความมุ่งมั่นในการให้บริการทั้งทางพิเศษและบริการการเดินรถไฟฟ้า บริษัทคำนึงถึงความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัย ที่ได้มาตรฐานของผู้ใช้บริการอยู่เสมอ ซึ่งบริษัทเชื่อว่าจะสามารถเป็นส่วนหนึ่งที่เติมเต็มชีวิตประจำวันของทุกๆ คนได้เป็นอย่างดีตลอดไป

สรุปผลการดำเนินงานเชิงสังคม

การพัฒนาสังคมภายใน กับการพัฒนาสังคมภายนอก

บริษัทมุ่งเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน มีพันธกิจทางสังคมในการส่งมอบการบริการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย โดยดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน ดังนั้น บริษัทจึงมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญต่อสิทธิ และความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ดังนี้

1. ผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงาน ผู้บริหารของบริษัท และบริษัทย่อย รวมทั้งผู้ถือหุ้น
2. ผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า คู่แข่ง สังคม ชุมชน โรงเรียน ที่อยู่บริเวณใกล้เขตทางพิเศษ และเส้นทางโครงการรถไฟฟ้า ภาครัฐ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาบุคลากรของ BEM

ปัจจุบันบริษัทต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทสามารถที่จะเป็น “เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” บริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมและความสามารถที่จะไม่เพียงแต่สร้างมูลค่าต่อบริษัทเท่านั้นแต่จะขยายไปสู่สังคมในวงกว้างอีกด้วย

1. ต้นทางแห่งความสุข

บริษัทเล็งเห็นถึงคุณค่าและความสำคัญของพนักงาน โดยมีความเชื่อมั่นว่าพนักงานที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการนำพาองค์กรสู่ความเจริญเติบโตและความสำเร็จที่ยั่งยืน รวมถึงเป็นปัจจัยชี้วัดถึงความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจอีกด้วย บริษัทจึงมุ่งมั่นในการแสวงหาคนเก่งและดี และสนับสนุนการพัฒนาและฝึกอบรมให้กับพนักงานทุกระดับอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ทั้งยังยึดมั่นในการปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเป็นธรรมภายใต้นโยบายเรื่องการไม่เลือกปฏิบัติและให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานภายใต้ระเบียบปฏิบัติงาน 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 อันนำไปสู่การเกิดแรงบันดาลใจที่จะทำงานจนบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัท และด้วยแนวคิดที่ว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่า และเชื่อมั่นในศักยภาพที่มีอยู่ภายในทำให้พนักงานเกิดความภาคภูมิใจ และมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานตลอดจนเกิดการปรับปรุงการทำงานอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ **ต้นทางแห่งความสุข** บริษัทจัดให้มีการพัฒนาบุคลากรทั้งสายงานหลัก และสายงานสนับสนุนเป็นระบบและต่อเนื่อง **"โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน"** บริษัทได้มีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร โครงสร้างระดับตำแหน่งงาน เส้นทางความก้าวหน้า (Career Path) และโครงสร้างเงินเดือนของพนักงานให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานให้กับพนักงาน

ดังนั้น การบริหารทรัพยากรบุคคลเป็นเรื่องที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง บริษัทจึงจำเป็นต้องกำหนดแนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านทรัพยากรบุคคลให้มีความชัดเจนและเป็นรูปธรรม เหมาะสมและสร้างความเป็นธรรมมากขึ้นเพื่อรักษาบุคลากรปัจจุบัน และสรรหาพนักงานใหม่ให้เพียงพอกับการขยายตัวทางธุรกิจ พร้อมทั้งพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานใหม่และพนักงานปัจจุบัน และปรับเปลี่ยนลักษณะงานให้มีความเหมาะสม รวมถึงการโอนย้ายพนักงานเพื่อให้มีความเหมาะสมตามความรู้ ความสามารถ และเพิ่มโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานมากยิ่งขึ้น

โดยเฉพาะสายงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการให้บริการระบบทางพิเศษและระบบรางที่มุ่งเน้นคุณภาพและความปลอดภัย เพื่อบรรลุเป้าหมายการให้บริการที่เป็นหนึ่ง สร้างความพอใจและประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน บริษัทได้จัดหลักสูตรอบรมความรู้ในการปฏิบัติงาน เพื่อให้มีทักษะและความสามารถในการใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่มีลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติงานแต่ละด้าน ทั้งด้านกู้ภัยจัดจราจร จัดเก็บค่าผ่านทาง และการบำรุงรักษาระบบและสายทาง รวมถึงหลักสูตรอบรมความรู้เกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้า กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ โดยเฉพาะความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน

นอกจากนี้ บริษัทยังส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรม โดยเปิดโอกาสให้พนักงานเสนอแนะความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาขีดความสามารถในกระบวนการทำงาน รวมทั้งสนับสนุนการศึกษาค้นคว้าวิจัยต่างๆ ที่เป็นประโยชน์และสร้างคุณค่าให้กับธุรกิจ เป็นมิตรต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ **"**การพัฒนาศักยภาพพนักงาน**"** บริษัทมุ่งเน้นในการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรทั้งภายใน และภายนอกองค์กร เพื่อรักษาองค์ความรู้หลักให้อยู่กับองค์กร และเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรเพื่อก้าวไปสู่การให้บริการที่มีคุณภาพระดับสากล รวมทั้งการถ่ายทอดวิทยาการที่สำคัญอื่นที่จะต่อยอดองค์ความรู้ในอนาคตด้วย โดยมีการฝึกอบรมดังนี้

1) การจัดการความรู้ขององค์กร

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

2) โครงการอบรมหลักสูตรจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจ

การอบรมหลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้น เพื่อเป็นแนวทางให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบในการทำงานในหน้าที่ของตนเอง โดยมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามแนวทางเบื้องต้นที่ได้กำหนดไว้ในคู่มือจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทซึ่งเป็นแนวทางการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ภารกิจและวัฒนธรรมขององค์กรที่ต้องการจะบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตของพนักงาน และมีการทบทวนเนื้อหาของหลักสูตรและทดสอบความรู้ด้วยสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning & E-Exam) โดยพนักงานใหม่ทุกคนจะต้องเข้าอบรมในหลักสูตรนี้และจัดให้มีการทดสอบความรู้ให้แก่พนักงานปัจจุบันเป็นประจำทุกปี

3) การฝึกอบรมและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรประจำปี

บริษัทมีแนวคิดในการพัฒนาศักยภาพของพนักงานด้วยการปรับปรุงแผนการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน (Training Roadmap) ของพนักงานทุกระดับ ได้แก่ ระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้พื้นฐานและทักษะเบื้องต้นที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงาน ทั้งในส่วนที่เป็นความรู้ด้านทักษะในการปฏิบัติงานเฉพาะตำแหน่ง (Technical Skill) และทักษะการบริหารและจัดการทั่วไป (Soft Skill) ซึ่งทั้ง 2 หลักสูตรได้รับการกำหนดเป็นหลักสูตรพื้นฐานภาคบังคับ (Mandatory Program) สำหรับพนักงานใหม่ ได้แก่ หลักสูตรปฐมนิเทศ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบริษัท และความรู้ที่เกี่ยวข้องกับ "เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า" รวมถึงกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ หลักสูตรความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน หลักสูตรเกี่ยวกับระบบบริหารคุณภาพ เป็นต้น

สำหรับพนักงานเดิมที่เป็นพนักงานประจำจะได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรทบทวนความรู้ต่างๆ ทุกปี ซึ่งทั้งหมดนี้ก็เพื่อให้พนักงานได้นำความรู้ที่ได้รับไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานและการปรับตัวให้เข้ากับวัฒนธรรมองค์กร ซึ่งเป็นการสร้างความภาคภูมิใจและพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร พร้อมๆ การฝึกอบรมดังกล่าว ยังต้องมีในส่วนที่เกี่ยวข้องสำหรับพนักงานที่จะต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะทางประกอบด้วย

<u>งานกู้ภัยและจัดการจราจร</u>

บริษัทร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ฝึกซ้อมกู้ภัยและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษ การอบรมด้านความปลอดภัยทุกปี การอบรมทักษะการใช้รถปฏิบัติการช่วยเหลือบนทางพิเศษ การอบรมอาสาจราจร การอบรมฝึกปฏิบัติงานจริง (On The Job Training) รวมถึงบริษัทยังได้มีการอบรมพนักงานใหม่ก่อนขึ้นไปปฏิบัติงานจริงบนทางพิเศษเป็นระยะเวลา 3 เดือน และการอบรมด้าน Service Mind

<u>งานจัดเก็บค่าผ่านทาง</u>

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

นอกจากนี้ ต้องตรวจสอบสภาพอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางให้สมบูรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อความถูกต้องของการจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งส่งผลต่อรายได้ที่ครบถ้วนของบริษัทเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีการศึกษาดูงานระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศอีกด้วย

<u>งานด้านบำรุงรักษาโครงสร้าง</u>

เพื่อให้ทางพิเศษมีสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัย บริษัทมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบและซ่อมบำรุงโครงสร้าง Segmental Box Girder ที่ได้มาตรฐานสากลมีการตรวจสอบ ติดตาม เฝ้าระวัง อย่างต่อเนื่องตลอดปี

การอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมรถไฟฟ้า และเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า

หลักสูตรเจ้าหน้าที่ควบคุมรถไฟฟ้า ใช้ระยะเวลาอบรมไม่น้อยกว่า 600 ชั่วโมง และหลักสูตรเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าใช้ระยะเวลาอบรมไม่น้อยกว่า 1,100 ชั่วโมง โดยมีการอบรมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติที่มีการฝึกขับรถไฟฟ้าจริง และฝึกกับเครื่องจำลองขับรถไฟฟ้า (Train Simulator) การฝึกกับอุปกรณ์ต่างๆ ที่อยู่ในห้องควบคุมการเดินรถ การทดสอบ การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ในสถานการณ์ต่างๆ รวมทั้งการฝึกงานในหน้าที่ (On The Job Training) ซึ่งในการฝึกอบรมมุ่งเน้นที่ความปลอดภัยเป็นหลัก โดยมีผู้ฝึกสอนเป็นผู้ดูแลการฝึกอบรมให้กับพนักงานอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ ยังมีการอบรมทบทวนหลักสูตรดังกล่าวให้กับพนักงานเป็นประจำทุกปี เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานที่ผ่านการอบรมทุกคนจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการรถไฟฟ้าด้วยความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

การส่งเสริมคุณภาพชีวิตของสมาชิกสังคม

2. เส้นทางแห่งความสุข

ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เปรียบเสมือนหัวใจของบริษัท บริษัทจึงพร้อมส่งมอบและปรับปรุงการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด เป็น **“เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** เพื่อให้การเดินทางสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิต พร้อมที่จะเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาระบบคมนาคมและสังคมไทยให้ดีขึ้น บริษัทให้ความสำคัญต่อนวัตกรรมที่ลดผลกระทบจากการดำเนินงานที่มีต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียนับตั้งแต่การก่อสร้าง การซ่อมบำรุง ดูแลรักษาให้ทางพิเศษและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีศักยภาพรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการได้อย่างสะดวกปลอดภัยทั้งในภาวะปกติและภาวะฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น

เพื่อรักษาไว้ซึ่งเส้นทางแห่งความสุข บริษัทมุ่งเน้นในการดูแลกระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงการบริการอย่างละเอียด โดยสม่ำเสมอ ดังนี้

กระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงบริการอย่างละเอียดของ**บริการทางพิเศษ**

2.1 การก่อสร้างทางพิเศษบริษัทนำเทคโนโลยีการก่อสร้างระบบคานรูปตัดเหลี่ยมกลวง (Segmental Box Girder) ที่ได้รับการยอมรับระดับนานาชาติ และตามมาตรฐาน AASHTO (American Association of State Highway Transportation Officials) ซึ่งมีความทันสมัย ทำให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรพื้นล่างน้อยที่สุดช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองและเสียงรบกวนระหว่างการก่อสร้าง ทำให้การก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน ไม่มีการต่อต้านจากสังคมและชุมชน ทางพิเศษมีความปลอดภัยได้มาตรฐานสนองตอบต่อความต้องการในการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 การบำรุงรักษาทางพิเศษ บริษัทมีการตรวจสอบ และบำรุงรักษาโครงสร้างหลักของทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระเพื่อติดตามควบคุมการบำรุงรักษา และประเมินคุณภาพของทางพิเศษมาโดยตลอด ทางพิเศษมีสภาพที่มั่นคงแข็งแรง มีมาตรฐานและปลอดภัย และผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับความสะดวกรวดเร็วและถึงที่หมายปลอดภัย

2.3 การให้บริการทางพิเศษ ด้วยลักษณะทางกายภาพของทางพิเศษสายต่างๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทางยกระดับและมีการเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายระยะทางรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 256 กิโลเมตร จึงทำให้ทางพิเศษเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญในการลำเลียงความช่วยเหลือไปสู่ประชาชนที่ประสบเหตุ การขนส่งยุทธปัจจัย และการสัญจรของทั้งภาครัฐและเอกชนเมื่อเกิดเหตุการณ์หรือภัยต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรบนถนนพื้นล่าง ดังเช่นเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในอดีต ซึ่งยืนยันการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ได้เป็นอย่างดี ดังนั้นบริษัทในฐานะที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา จึงกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ เพื่อให้ทางพิเศษสามารถให้บริการได้ในยามฉุกเฉินและกลับคืนสู่ภาวะปกติโดยเร็ว โดยบริษัทพร้อมดูแลด้านต่างๆ ดังนี้

(1) **มีศูนย์ควบคุมทางพิเศษ** โดยมีพนักงานสื่อสารดูแลการจราจรบนทางพิเศษและให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ มีระบบการเฝ้าระวังผ่านกล้องวงจรปิด CCTV บนทาง มีระบบวิทยุสื่อสารผ่านศูนย์ควบคุมกลางที่รองรับการทำงานตลอด 24 ชั่วโมง มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด มีทีมกู้ภัยวิ่งตรวจตราบนทางพิเศษตลอดเวลา สามารถเข้าช่วยเหลือผู้ใช้บริการที่ประสบเหตุบนทางพิเศษอย่างทันท่วงที นอกจากนี้ยังประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษและถนนพื้นล่างเพื่ออำนวยการจราจรตลอด 24 ชั่วโมง โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจพื้นล่างสามารถดูสภาพการจราจรบนทางพิเศษผ่านกล้องวงจรปิดที่บริษัทดำเนินการเชื่อมต่อสัญญาณภาพให้

(2) **การให้บริการช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติหรือ Easy Pass** ซึ่งเป็นระบบเก็บเงินอัตโนมัติ บริษัทให้ความร่วมมือกับภาครัฐนอกเหนือจากข้อตกลงในสัญญาสัมปทาน ด้วยเจตนาในการปรับปรุงบริการ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากปัญหาจราจร ส่งผลให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษประหยัดเวลาในการเดินทางและน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และส่งเสริมคุณภาพชีวิต

(3) **สำหรับนวัตกรรมความปลอดภัย** บริษัทมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการวิจัยและพัฒนา (R&D) เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ มีการศึกษาและตรวจสอบความปลอดภัย (Road Safety Audit) วิเคราะห์กายภาพของถนน แล้วนำผลที่ได้มาปรับปรุงทางพิเศษให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

<u>กระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงบริการอย่างละเอียด **บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน**</u>

2.4 การสร้างคุณค่าด้านความปลอดภัย บริษัทให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความปลอดภัยทั้งต่อผู้โดยสาร พนักงาน ผู้รับเหมา รวมไปถึงผู้ที่อยู่ในระบบรถไฟฟ้ามหานครทั้งหมด จึงได้นำระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ได้แก่ มาตรฐาน OHSAS/TIS 18001 นอกจากนี้ ยังได้ว่าจ้างบริษัท ริคาร์โด้ (ประเทศไทย) จำกัด มาเป็นที่ปรึกษางานด้านความปลอดภัย เพื่อประเมินการดำเนินการตามมาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัยของบริษัท หลังจากการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงตามกระบวนการจัดการความเสี่ยง การประกันความปลอดภัยงานระบบ (System Assurance) และการทบทวนกระบวนการให้บริการเดินรถให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และรองรับการเติบโตในอนาคต

2.5 การสร้างคุณค่าด้านความสะดวก เนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีความรวดเร็ว และมีตารางเวลาในการให้บริการที่แน่นอน ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทาง เพราะสามารถคาดการณ์เวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ค่อนข้างแม่นยำและสามารถวางแผนการเดินทางได้ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการสร้างคุณค่าด้านความสะดวกในการให้บริการ ตั้งแต่เข้าสถานี การเข้าใช้บริการ จนกระทั่งออกจากสถานี โดยบริษัทได้เตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารผู้ใช้บริการในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องระบบการให้ข้อมูล ระบบการเชื่อมต่อระบบบัตรโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในสถานีรถไฟฟ้า

2.6 การสร้างคุณค่าด้านความรวดเร็ว เนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่นำเสนอบริการด้วยความรวดเร็ว และยังเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ประชาชนเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ดังนั้นบริษัทจึงส่งเสริมการบริการด้านอื่นตั้งแต่ผู้โดยสารเดินเข้ามาในสถานีจนกระทั่งเดินออกจากสถานีที่มีความรวดเร็ว โดยการพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการตั้งแต่ขั้นตอนที่ผู้โดยสารเดินทางเข้าใช้บริการภายในสถานีและระหว่างการใช้บริการ จากการลดบางขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนหรือก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่จำเป็น หรือเพิ่มบางขั้นตอนที่ก่อให้เกิดความประทับใจต่อผู้โดยสารมากขึ้น เช่น ระบบการจัดการปริมาณผู้โดยสาร ในช่วงเวลาเร่งด่วนบริเวณชั้นชานชาลา การให้บริการที่รวดเร็วในช่วงที่มีผู้โดยสารคับคั่งหรือช่วงงานนิทรรศการ การให้บริการออกบัตรโดยสารหรือเติมเงินบัตรโดยสาร โดยพนักงานที่รวดเร็วและให้คำแนะนำที่ชัดเจน เป็นต้น

(1) การสร้างคุณค่าด้านความเชื่อถือได้ บริษัทให้ความสำคัญในเรื่องการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือในการเข้ามาใช้ระบบรถไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว โดยบริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เช่น มีการกำหนดแผนการบำรุงรักษาและทดสอบอุปกรณ์งานระบบทั้งในรูปแบบ Preventive และ Corrective การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ต่างๆ เป็นประจำทุกปีโดยเป็นการจำลองสถานการณ์ร่วมกับหน่วยงานภายในและหน่วยงานฉุกเฉินภายนอกการปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัย และมีการปฏิบัติต่อผู้โดยสารอย่างมีจริยธรรมและเสมอภาค นอกจากนี้ ทางบริษัทยังรับฟังข้อร้องเรียนจากลูกค้าเพื่อนำไปปรับปรุงให้ได้รับการบริการที่ดีขึ้นต่อไปโดยความสามารถในการให้บริการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ได้ประเมินจาก Train Service Delivery ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทมีความสามารถในการให้บริการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มากกว่า 99% มาโดยตลอด โดยในปี 2561 บริษัทมีความสามารถให้บริการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) (Train Service Delivery) คิดเป็น 99.88% จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.70 %

(2) การสร้างคุณค่าด้านการให้บริการตรงต่อเวลาจากการกำหนดตารางเวลาในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่ชัดเจนและสามารถให้บริการได้ตามตารางเวลาที่กำหนดไว้ จะส่งผลให้ผู้โดยสารสามารถบริหารจัดการเวลาในการเดินทางและดำเนินภารกิจต่างๆ ได้ง่ายขึ้น และยังส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและจิตใจของผู้โดยสารโดยตรง ซึ่งการให้บริการตรงต่อเวลาสามารถประเมินได้จากการเทียบจอดของรถไฟฟ้าในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 นาที (Train Punctuality (Delay within 5 Min.)) โดยในปี 2561 บริษัทมีความสามารถการเทียบจอดของรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ในสถานีทั้งหมดคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 นาที (Train Punctuality (Delay within 5 Min.)) คิดเป็น 99.88% จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.75%

ในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) มีความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถล่าช้าไม่เกิน 3 นาที ในช่วงเวลาเร่งด่วน และไม่เกิน 6 นาที นอกช่วงเวลาเร่งด่วน (Train Service Availability) โดยในปี 2561 คิดเป็น 99.93% จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.25% และมีความตรงต่อเวลาในการให้บริการล่าช้าไม่เกิน 3 นาที (Train Service Punctuality) โดยในปี 2561 คิดเป็น 99.97% จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.25%

นอกจากนี้ การที่บริษัทเข้าเป็นสมาชิก NOVA Group of Metros ซึ่งเป็นกลุ่มของประเทศสมาชิกผู้ให้บริการรถไฟฟ้าระดับนานาชาติเพื่อการเปรียบเทียบผลการปฏิบัติงานของระบบรถไฟฟ้า มีส่วนสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น ซึ่งนอกจากตัวชี้วัดที่ใช้สะท้อนผลการปฏิบัติงานในด้านการให้บริการแล้ว บริษัทได้จัดทำดัชนีชี้วัดที่แสดงผลการปฏิบัติงานเพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินการ (Benchmarking) กับสมาชิก NOVA Group of Metros ในด้านต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ที่จะนำมาสู่การปรับปรุงและพัฒนาการบริการให้ดียิ่งขึ้น และจากการเปรียบเทียบข้อมูลในกลุ่ม NOVA พบว่าบริษัทมีผลการดำเนินงานที่อยู่ในลำดับต้นๆ หลายเรื่อง เช่น การเดินรถที่ตรงต่อเวลาเมื่อเทียบจากตารางเดินรถ การซ่อมบำรุงที่ทำให้มีรถพร้อมใช้บริการ และการดูแลด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน เป็นต้น

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

บริษัทมีนโยบายการปฏิบัติต่อคู่ธุรกิจอย่างเป็นธรรมและส่งเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจการปฏิบัติการพัฒนาตามกรอบแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนในภาคธุรกิจของบริษัท การสร้างความเชื่อถือด้วยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมกับคู่ค้าและผู้สนับสนุนทางการเงิน ถือเป็น Key Success Factor ที่ทำให้บริษัทสามารถส่งมอบบริการที่มีคุณภาพให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้แม้ในยามวิกฤต จึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อคู่ค้าโดยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน ยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน

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

ความปลอดภัยของพนักงานและผู้รับเหมา บริษัทมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับกฎหมายไทยและมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศ และระดับสากล ได้แก่ TIS 18001:2011 และมาตรฐาน OHSAS 18001:2007 ซึ่งได้รับการตรวจประเมินเพื่อรับรองมาตรฐานโดยบริษัท ทูฟนอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อดูแลสวัสดิภาพในการปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้า รวมถึงมีการจัดทำเอกสารปลอดออนไลน์ (Plod Online) เพื่อสื่อสารกับพนักงานให้ตระหนักใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม

3. สังคมแห่งความสุข

ตลอดระยะเวลาดำเนินธุรกิจ บริษัทคำนึงถึงการเป็น **“เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** และการที่จะสร้างความสุขให้กับผู้ร่วมเดินทางได้นั้น จึงให้ความสนใจในเรื่องดังต่อไปนี้

1. **ครอบครัว** การใช้เวลาร่วมกันอย่างอบอุ่นของครอบครัวสามารถทำได้หลายรูปแบบ หนึ่งในนั้นเป็นเรื่องการเดินทางพร้อมๆ กันของครอบครัว ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางบริการพิเศษ หรือเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งจะได้พบเห็นเรื่องราวใหม่ๆ ของวิถีชุมชน รวมถึงกระจายรายได้ไปยังพื้นที่ที่เดินทางไปถึง
2. **การศึกษาของเด็กและเยาวชน** บริษัทมุ่งส่งเสริมประสบการณ์จัดกิจกรรมการเรียนรู้นอกห้องเรียน นับเป็นการเปิดโอกาสให้เด็กได้รับประสบการณ์สำคัญ และสามารถนำไปประยุกต์ได้ในอนาคต ขณะเดียวกันบริษัทได้ให้โอกาสทางการศึกษาแก่เด็กและเยาวชนที่มีความตั้งใจเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์โดยมอบเป็นทุนการศึกษา เพื่อเป็นต้นทุนสำหรับการประกอบอาชีพอย่างยั่งยืน
3. **ช่วยเหลือสาธารณประโยชน์** และบรรเทาความเดือดร้อนจากภัยพิบัติต่างๆ บริษัทให้ความช่วยเหลืออย่างสม่ำเสมอเพื่อเป็นส่วนช่วยในการเยียวยาสังคมที่เดือดร้อน

4. สรุปผลการดำเนินงานเชิงสิ่งแวดล้อม

การส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับการลดผลกระทบ (More Quality and Less Impact)

บริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าคำนึงถึงการดำเนินธุรกิจบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้านได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ (Economy) โดยการพัฒนาคุณภาพของการบริการอย่างต่อเนื่อง ด้านสังคม (Society) โดยการดูแลต้นทางแห่งความสุขให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี พร้อมที่จะส่งต่อคุณค่าให้กับสังคมโดยรอบและในวงกว้าง ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยเน้นการป้องกันและควบคุมมลภาวะผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

บริษัทมุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพของการบริการ ที่ยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้นจึงได้มีการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมด้วยแนวทางการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

นโยบายสิ่งแวดล้อม

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

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบของพนักงานและคู่ค้าทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอเพื่อให้มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อผู้ใช้บริการ พนักงาน คู่ค้า และชุมชนรอบข้าง

ด้วยนโยบายและความมุ่งมั่นที่จะดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการ ผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับชุมชนโดยรอบ รวมทั้งการดูแลสังคมใกล้ และสังคมไกล โดยปี 2561 บริษัทได้จัดกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1) กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านความปลอดภัยในการเดินทาง

การขับรถยนต์ตามกฎจราจร และการดูแลสภาพรถยนต์ให้พร้อมในการเดินทาง ถือเป็นหัวใจสำคัญในการช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น รวมทั้งช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขับรถยนต์ และเพื่อนร่วมทาง บริษัทจึงได้จัดการอบรมขับปลอดภัย เพื่อให้ความรู้ เสริมสร้างทักษะในการขับรถยนต์ตามกฎจราจร ได้รู้จักวิธีแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการดูแลรักษารถยนต์เบื้องต้น เพื่อช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

“ผู้หญิงวันนี้ ขับขี่ปลอดภัย (Lady Safety Driving)”

บริษัทจัดกิจกรรมผู้หญิงวันนี้ ขับขี่ปลอดภัย (Lady Safety Driving) เพื่อส่งเสริมการขับขี่อย่างปลอดภัย เทคนิคการขับรถเมื่อเจอเหตุฉุกเฉินเพื่อช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น และแนะนำวิธีดูแลรถยนต์เบื้องต้นสำหรับผู้หญิง พร้อมนำเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ

2) กิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัว

“กิจกรรมแม่ลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนชมวัง ฟังเรื่องเล่าเมืองละโว้”

เนื่องในโอกาสวันแม่แห่งชาติ ซึ่งถือเป็นโอกาสพิเศษสำหรับสมาชิกในครอบครัวได้แสดงความรักความห่วงใย บริษัทจึงเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในครอบครัวโดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษร่วมเดินทางโดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไป จ.ลพบุรี ตามรอยประวัติศาสตร์ยุคทองในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้น อาทิ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สมเด็จพระนารายณ์ ชมหมู่ตึกพระคลังศุภรัตน์ และบ้านหลวงรับราชทูต (บ้านวิชาเยนทร์) ที่ใช้ต้อนรับคณะทูตฝรั่งเศส รวมทั้งทำกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ด้วยการทำขนมไทยสูตรต้นตำรับและร้อยพวงมาลัยเพื่อมอบและบอกรักคุณแม่โดยบรรยากาศเต็มไปด้วยความอบอุ่น

“กิจกรรมพ่อลูกผูกสัมพันธ์ BEM ชวนตามรอยเส้นทางประพาส พระราชวังบางปะอิน”

เพื่อเปิดโอกาสให้ครอบครัวได้กระชับความสัมพันธ์ เนื่องในโอกาสวันพ่อแห่งชาติ บริษัทจึงจัดกิจกรรม BEM ชวนตามรอยเส้นทางประพาส พระราชวังบางปะอิน จ.อยุธยา โดยนำครอบครัวผู้ใช้บริการทางพิเศษร่วมเดินทาง โดยใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ ต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยาไปยังพระราชวังบางปะอิน จ.อยุธยา เพื่อเยี่ยมชมความงามของสถาปัตยกรรมที่ผสมผสานลงตัวด้วยศิลปะไทยและตะวันตก พร้อมเรียนรู้เรื่องราวประวัติศาสตร์ และไหว้พระขอพร ณ วัดนิเวศธรรมประวัติ รวมทั้งทำกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ในครอบครัวปลูกต้นโฮย่าในขวดแก้วพร้อมมอบและบอกรักคุณพ่อด้วยบรรยากาศอันอบอุ่น

“กิจกรรมแรลลี่การกุศล ทริปของคนมีใจ”

บริษัทจัดกิจกรรม “BEM RALLY ทริปของคนมีใจ” แนะนำให้รู้จักเส้นทางโดยนำขบวนแรลลี่เดินทางด้วยทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อทำกิจกรรมเล่นเกมวิถีไทย ณ จ.นครปฐม และมอบรายได้ไม่หักค่าใช้จ่ายให้กับมูลนิธิเด็กโรคหัวใจฯ ในโครงการ “รักษาเด็กโรคหัวใจพิการแต่กำเนิด ด้วยการผ่าตัดและการใช้สายสวนหัวใจนอกเวลาราชการ”

3) กิจกรรมปลูกจิตสำนึกการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

“BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม”

เพื่อรักษาสมดุลของธรรมชาติอย่างยั่งยืน การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญที่ทุกคนต้องตระหนักถึงและต้องร่วมมือร่วมใจกัน บริษัทจึงได้จัดโครงการ BEM ชวนรักษ์สิ่งแวดล้อม เพื่อปลูกจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยนำคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมปลูกปะการังและเก็บขยะบนชายหาดเตยงาม อ่าวนาวิกโยธิน จ.ชลบุรี เพื่อสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และร่วมฟื้นฟูระบบนิเวศของท้องทะเลให้กลับมาสวยงามอีกครั้ง

4) **กิจกรรมส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรม เพื่อปลูกฝังความรับผิดชอบต่อสังคม**

“บริจาคโลหิต”

การให้เลือดต่อชีวิตเป็นส่วนหนึ่งของการให้ที่ยิ่งใหญ่ โดยบริษัทร่วมกับสภากาชาดไทย และคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช จัดกิจกรรมบริจาคโลหิต ณ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 3 ครั้ง โดยได้รับความร่วมมือจากผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่อยู่ใกล้เขตทางเข้าร่วมบริจาคเป็นจำนวนมาก

5) **กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง**

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

“ทางด่วนชวนดูหนัง”

ครอบครัวพนักงาน กทพ. ครอบครัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ทางด่วน 2 และครอบครัวพนักงานของบริษัท ร่วมพบปะสังสรรค์ เล่นเกม และชมภาพยนตร์เรื่อง A Wrinkle in Time **“ย่นเวลาทะลุมิติ”** ซึ่งเป็นภาพยนตร์วรรณกรรมคลาสสิกแนวผจญภัย สร้างแรงบันดาลใจ ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีนีเพล็กซ์

“BEM ชวนชมวังฟังเรื่องเล่าเมืองละโว้ จ.ลพบุรี”

คณะผู้บริหารและพนักงานฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง กทพ. และฝ่ายรายได้ค่าผ่านทาง ฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทางของบริษัท ท่องเที่ยวเมืองประวัติศาสตร์ในสมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้น เยี่ยมชมพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ สมเด็จพระนารายณ์ชมหมู่ตึกพระคลังศุภรัตน์ เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน

“มอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์แก่ กทพ. และสถานีตำรวจ สน.ทางด่วน 2”

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

6) **กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน**

การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชนอย่างยั่งยืน เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดีและมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

“มอบทุนการศึกษาแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ”

บริษัทจัดโครงการ BEM มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์และทุนพัฒนาโรงเรียนแก่โรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 9 โรงเรียน เพื่อเป็นกำลังใจให้เยาวชนตั้งใจเรียน เติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีคุณภาพ เป็นกำลังของประเทศชาติต่อไปในอนาคต

“มอบทุนการศึกษาบุตรพนักงาน กทพ.”

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

“มอบทุนการศึกษาแก่บุตรข้าราชการตำรวจ สน.ทางด่วน 2”

บริษัทมอบทุนการศึกษาแก่บุตรข้าราชการตำรวจ สน.ทางด่วน 2 ที่ปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

7) **กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน**

การเรียนรู้นอกห้องเรียนถือเป็นการเปิดประสบการณ์ให้เด็กๆ ได้เรียนรู้ด้วยตนเองอย่างเต็มที่ ก่อให้เกิดความเข้าใจอย่างลึกซึ้งและชัดเจน ทำให้สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้ในอนาคต บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ดังนี้

กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ "HERO in my mind"

บริษัทจัดกิจกรรม "Hero in my mind" เพื่อเปิดประสบการณ์ให้เด็กๆ สร้างสรรค์จินตนาการ ผ่านงานประดิษฐ์ สมุดและดินสอ และสนุกสนานกับ ฮีโร่ในดวงใจ รวมทั้งได้พบกับฮีโร่ตัวจริงอย่าง "ฮีโร่กู้ภัย" ที่มาคอยดูแลและแบ่งปันประสบการณ์ความรู้ รวมถึงได้สัมผัสกับรถปฏิบัติการบนทางพิเศษอย่างใกล้ชิด โดยมีบุตรพนักงาน นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ และเพื่อนบ้านใกล้เคียงเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก

"MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก"

บริษัทจัดกิจกรรม "MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก" เพื่อมอบของขวัญวันเด็กและส่งความสุขให้กับน้องๆ ณ รถไฟฟ้ามหานครทั้ง 2 สาย ได้แก่ สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) สถานีหัวลำโพง และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี โดยจัดกิจกรรมเสริมทักษะการเรียนรู้นอกห้องเรียน ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวสร้างความสุขและได้รับความสนใจจากน้องๆ และผู้ปกครองเป็นอย่างมาก

"กิจกรรมชวนเรียนรู้พิพิธภัณฑ์เกษตรเฉลิมพระเกียรติฯ"

บริษัทนำคณะครูและนักเรียนจำนวน 50 คนจากโรงเรียนวัดวิมุตยารามซึ่งเป็นโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์เกษตรเฉลิมพระเกียรติ สร้างประสบการณ์ด้านการเกษตรด้วยการเพาะเห็ดฟางในตะกร้า ชมภาพยนตร์ 3 มิติเรื่องไผ่รวกกับทานตะวันผู้ยิ่งใหญ่ ส่งท้ายด้วยพิพิธภัณฑ์ป่าดงพงไพรและสัมผัสวิถีชีวิตเกษตรกรเพื่อส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน

"BEM ชวนดูหนัง สร้างพลังทำความดี"

บริษัทนำคณะครูและนักเรียนจำนวน 190 คนจากโรงเรียนวัดประชาศรัทธาธรรมและโรงเรียนวัดอุทัยธาราม ซึ่งเป็นโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ ชมภาพยนตร์ เรื่อง 2,215 เชื่อ บ้า กล้า ก้าว ซึ่งเป็นภาพยนตร์สารคดีสร้างแรงบันดาลใจจากเบื้องหลังการวิ่งครั้งประวัติศาสตร์ในโครงการก้าวคนละก้าวของตูนบอดี้สแลม ระยะทางจากเบตง - แม่สาย ณ โรงภาพยนตร์เอสพลานาด ซีนีเพล็กซ์

"กิจกรรม MRT Happy Blue Line ขยายความสุขในทุกๆ วัน"

บริษัทจัดกิจกรรมประกวดระบายสีภาพรถไฟฟ้า MRT ในหัวข้อ "MRT Happy Blue Line ขยายความสุขในทุกๆ วัน" ซึ่งมีนักเรียนในระดับประถมศึกษาของโรงเรียนรายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร เข้าร่วมกิจกรรมเรียนรู้ทักษะด้านศิลปะ พร้อมทั้งให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในระบบรถไฟฟ้า MRT ในโอกาสนี้ได้รับเกียรติจาก พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี พร้อมด้วยคณะรัฐมนตรี ให้เกียรติมอบรางวัลแก่นักเรียนที่ชนะการประกวด โดยมีผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และประธานกรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้การต้อนรับ พร้อมไปตรวจเยี่ยมรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล สถานีหัวลำโพง โดยเข้าเยี่ยมชมพระราชอาสน์หรือพระที่นั่งของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 เมื่อครั้งเสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (หัวลำโพง - บางซื่อ) เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 และชมจุดวางแท่นศิลาฤกษ์การก่อสร้างรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลที่ตั้งอยู่ภายในรถไฟฟ้า MRT สถานีหัวลำโพง ปิดท้ายด้วยการเยี่ยมชมกิจกรรมรับบริจาคหนังสือ Give Book Get Back with MRT

“กิจกรรม Share2Child เพื่อน้องฉลาดคิด”

บริษัทจัดกิจกรรม “Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด” เพื่อเสริมสร้างประสบการณ์การเรียนรู้นอกห้องเรียนให้แก่เยาวชน โดยนำคณะอาจารย์และนักเรียนจากโรงเรียนวัดปากน้ำ (พิบูลสงคราม) จังหวัดนนทบุรี เดินทางไปทัศนศึกษา ณ วัดพระเชตุพนวิมลมังคลารามราชวรมหาวิหาร โดยสักการะพระพุทธไสยาสน์ ตลอดจนเดินทางไปเรียนรู้ประวัติศาสตร์ไทย ณ มิวเซียมสยาม จากนั้นฟังบรรยายและเรียนรู้เรื่องการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งชมนิทรรศการ Happy Blue Line ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีหัวลำโพง และทดลองเดินทางจากรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เชื่อมต่อสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ซึ่งกิจกรรมทัศนศึกษาในครั้งนี้ สร้างความประทับใจและเพิ่มพูนความรู้ให้แก่น้องๆ ได้เป็นอย่างดียิ่ง

“กิจกรรม Give Books Get Back with MRT”

บริษัทเชิญชวนผู้โดยสารร่วมบริจาคหนังสือสำหรับเด็กและเยาวชน โดยเปิดรับบริจาคทั้งหนังสือใหม่และหนังสือมือสอง เพื่อรวบรวมนำไปบริจาคให้แก่สถาบันการศึกษาในโครงการ MRT สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้ ซึ่งผู้โดยสารได้ร่วมบริจาคหนังสือ ณ จุดรับบริจาค ณ สถานีลาดพร้าว และสถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ซึ่งได้รับหนังสือเป็นจำนวนมาก โดยบริษัทได้แบ่งปัน และส่งต่อหนังสือดังกล่าวไปร่วมโครงการอื่นๆ อาทิ โครงการห้องสมุดเคลื่อนที่สำหรับชาวตลาดในสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ มูลนิธิหนังสือเพื่อเด็กมูลนิธินกขมิ้น โรงเรียนชายแดนภาคเหนือและภาคใต้ เรือนจำกลางจังหวัดเชียงราย ห้องสมุดชุมชนต่างๆ ในจังหวัดนนทบุรี โดยมีหนังสือที่ได้รับการคัดสรรเพื่อส่งมอบให้แก่หน่วยงานต่างๆ มากกว่า 22,500 เล่ม

“โครงการ BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้”

บริษัทร่วมมอบอุปกรณ์สื่อการเรียนการสอนและมอบหนังสือที่ผู้โดยสารร่วมกันบริจาคในกิจกรรม Give Books Get Back with MRT รวม 3 แห่ง ได้แก่ 1. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กก่อนวัยเรียน ชุมชนสวนผัก กรุงเทพมหานคร 2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ชุมชนซอยสวนรื่น วงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 3. ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดวิมุตยาราม เขตบางพลัด กรุงเทพมหานคร เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษาของเด็กและเยาวชนในสถานศึกษารายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ามหานครและโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ พร้อมกันนี้ยังร่วมจัดกิจกรรมพัฒนาศูนย์การศึกษา และกิจกรรมสันทนาการร่วมกับเด็กและเยาวชนมาอย่างต่อเนื่อง

8) **<u>กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสาธารณสุข</u>**

“กิจกรรม M Care สุขภาพดี ชีวีปลอดภัย”

บริษัทร่วมกับโรงพยาบาลและหน่วยงานพันธมิตร จัดกิจกรรมออกบูธตรวจสุขภาพฟรี พร้อมจัดแสดงนิทรรศการให้ความรู้ด้านสุขภาพและความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกวิธี ให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT รวมถึงกลุ่มประชาชนที่พักอาศัยอยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT รวมถึงชุมชนใกล้เคียง ณ สถานีพหลโยธิน และสถานีลาดพร้าว ประกอบด้วย

บริการตรวจสุขภาพด้วยศาสตร์การแพทย์แผนปัจจุบัน ได้แก่ ตรวจวัดความดันโลหิต ตรวจน้ำตาลในเลือด ตรวจเช็คสมรรถภาพปอด ตรวจคัดกรองไวรัสตับอักเสบบี/ซี ตรวจสมรรถภาพหัวใจ ตรวจสุขภาพช่องปากและฟัน ตรวจวัดสายตาเบื้องต้น พร้อมทั้งมีการสาธิตวิธีการออกกำลังกายที่ถูกวิธี สาธิตการออกกำลังกายด้วยหุ่นยนต์ Move Hobbit สาธิตการปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตขั้นพื้นฐานและการสำลักในเด็กและผู้ใหญ่ (CPR และ Choking) สาธิตการใช้งานเครื่องช็อคหัวใจไฟฟ้าอัตโนมัติหรือ AED สาธิตการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและบริการให้ความรู้ พร้อมให้คำแนะนำโดยผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพเกี่ยวกับโรคมะเร็งเต้านม

บริการตรวจสุขภาพด้วยศาสตร์การแพทย์ทางเลือก การแพทย์ผสมผสาน และแพทย์แผนจีน ได้แก่ การตรวจประเมินโรคเบื้องต้นพร้อมแนะนำการดูแลสุขภาพ การนวดบำบัดเบื้องต้น การนวดบำบัดดัดจัดสรีระตามหลักสรีระวิทยา

9) สนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคมอื่นๆ

“โครงการลานกีฬาพัฒน์ 2”

บริษัทได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการสืบสานพระราชปณิธานของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในรัชกาลที่ 9 ในด้านการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของราษฎรให้มีสุขภาพกายที่แข็งแรง และสุขภาพใจที่ดี ด้วยการมอบทุนสนับสนุนและเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการอำนวยการ และคณะอนุกรรมการโครงการลานกีฬาพัฒน์ ซึ่งมีโครงการนำร่อง 2 แห่ง คือ ลานกีฬาพัฒน์ 1 บริเวณเคหะชุมชนคลองจั่น เขตบางกะปิ และลานกีฬาพัฒน์ 2 บริเวณพื้นที่ใต้ทางพิเศษช่วงอุรุพงษ์ เขตราชเทวี

“BEM ร่วมใจพัฒนา ลานกีฬาเพื่อสังคม”

บริษัทจัดกิจกรรมพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านสังคมและส่งเสริมทักษะด้านการกีฬาให้แก่เด็กและเยาวชน บริเวณพื้นที่รายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าและโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ภายใต้ชื่อ “BEM ร่วมใจพัฒนาลานกีฬาเพื่อสังคม” โดยบริษัทร่วมกับชุมชนซอยสุขสันต์ 1 เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร ดำเนินการปรับปรุงพัฒนาลานกีฬาในชุมชน พร้อมมอบอุปกรณ์กีฬา และจัดการแข่งขันกีฬาฟุตซอลนัดกระชับมิตรระหว่างพนักงานกับเยาวชนในชุมชนซอยสุขสันต์ 1 ซึ่งสนามกีฬาแห่งนี้ จะเป็นพื้นที่สาธารณะเปิดให้เยาวชนภายในชุมชนและเยาวชนในพื้นที่ใกล้เคียงเข้ามาเล่นกีฬาและออกกำลังกาย สร้างทั้งสุขภาพกายและสุขภาพใจให้กับประชาชนโดยรวม

“กิจกรรม MRT มอบยิ้มสดใส ผู้สูงวัยสุขสันต์”

บริษัทร่วมกับมูลนิธิดวงประทีป จัดกิจกรรม MRT มอบยิ้มสดใส ผู้สูงวัยสุขสันต์ โดยการสรงน้ำพระและรดน้ำขอพรผู้สูงอายุ พร้อมทั้งจัดบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับการโดยสารรถไฟฟ้าด้วยความปลอดภัยในกลุ่มผู้สูงอายุ กิจกรรมเลี้ยงอาหารกลางวัน ปิดท้ายความสนุกด้วยกิจกรรมสันทนาการสร้างรอยยิ้มและความสุขให้กับผู้สูงอายุ เพื่อส่งเสริมสถาบันครอบครัว ซึ่งมีผู้บริหารและพนักงานเข้าร่วมกิจกรรมด้วยความอบอุ่น

“งานทอดผ้าป่าสามัคคี ประจำปี 2561”

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ร่วมเป็นเจ้าภาพในงานทอดผ้าป่าสามัคคี ประจำปี 2561 ณ วัดกัลยาณมิตรวรมหาวิหาร กรุงเทพมหานคร และวัดหงส์รัตนารามราชวรวิหาร กรุงเทพมหานคร เพื่อนำปัจจัยสมทบทุนพัฒนาคุณภาพการศึกษา และเป็นทุนการศึกษาให้กับโรงเรียนพระปริยัติธรรม อีกทั้งเพื่อการบูรณะปฏิสังขรณ์ ทำนุบำรุงพระพุทธศาสนา

“งานทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2561”

บริษัทร่วมกับชุมชนรายรอบเส้นทางโครงการทางพิเศษ โครงการรถไฟฟ้า และผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT พร้อมด้วยคณะผู้บริหารและพนักงาน ร่วมเป็นเจ้าภาพในงานทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2561 ณ วัดปากน้ำ นนทบุรี เพื่อสมทบทุนบูรณะพระอุโบสถและทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา

10.3 นโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น

10.3.1 นโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่นของบริษัท

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่น และการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ผ่านทางจรรยาบรรณบริษัท และบริษัทได้คำนึงถึงความเสียหายที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชั่น จึงได้กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

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

ทั้งนี้ บริษัทซึ่งดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้มีนโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่นและการดำเนินงานตามนโยบายดังกล่าวสรุปได้ดังต่อไปนี้

10.3.2 แนวปฏิบัติมาตรการการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่น

นอกจากนี้ บริษัทได้กำหนดมาตรการทั้งทางวินัยและทางกฎหมายกรณีทุจริตคอร์รัปชั่น ในทางวินัยจะมีกระบวนการสอบข้อเท็จจริงทางวินัยโดยคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย ตัวแทนจากแผนกทรัพยากรบุคคล แผนกต้นสังกัดของผู้กระทำผิด และจากหน่วยงานอื่น ในการพิจารณาความผิดกำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นผู้พิจารณาลงโทษสำหรับกรณีตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร และการเลิกจ้าง และหากความผิดเข้าข่ายยักยอกจะพิจารณาดำเนินการในทางกฎหมายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทโดยกำหนดแนวทางไว้ดังนี้

1. ไม่ดำเนินธุรกิจกับองค์กร หรือหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชั่น
2. มีการลงโทษพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริต และการดำเนินคดีทางกฎหมาย

แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น

บริษัทมีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสีย และไม่มีการทุจริตคอร์รัปชั่นทั้งภายในและภายนอก

1. บริษัทและบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อการต่อต้าน ขจัดการจ่ายหรือ การรับสินบนและการคอร์รัปชั่น รวมถึงการกระทำการใดๆ ซึ่งขัดต่อศีลธรรมและวัฒนธรรมอันดีงาม โดยกำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรในนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณบริษัทของบริษัทและข้อตกลงเกี่ยวกับการทำงานเพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติร่วมกัน

2. บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงของธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานบริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และมีการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงเพื่อพิจารณาระดับนโยบาย และมีฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวมและปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ติดตาม ประเมินผลและจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงในระดับหน่วยงาน เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ นอกจากนี้ยังได้มีการจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยงและแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานรวมทั้งมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกรวมทั้งมีการจัดทำแผนฉุกเฉินสำหรับทุกหน่วยงานใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน เพื่อสามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันที

3. ในส่วนของการดำเนินการของบริษัทเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายในการป้องกันการคอร์รัปชั่นนั้น นอกจากได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว บริษัทได้ปลูกจิตสำนึกป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่นภายในองค์กรโดยบริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรมด้วยวิธีการ ทั้งทางกายภาพและพัฒนาทางจิตใจที่จะช่วยให้เกิดจิตสำนึกที่ดี เพราะบริษัทเชื่อว่า การเป็นคนดี ต้องเกิดขึ้นจากภายใน นอกจากนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการขอรับรองการเข้าร่วมเป็นสมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต บริษัทได้ดำเนินการให้แผนกต่างๆ ทำการประเมินตนเอง เพื่อระบุจุดที่ต้องปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชั่นในโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต พร้อมกันนี้บริษัทได้มอบหมายให้ผู้รับผิดชอบด้านการกำกับดูแล และด้านตรวจสอบภายใน จำนวน 2 คน เข้ารับการอบรมหลักสูตร Anti-Corruption : The Practical Guide (ACPG 15) ซึ่งจัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

4. บริษัทจัดทำแบบสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณทุกปี เพื่อให้ผู้บริหารทบทวนการประพฤติปฏิบัติตนตามแนวทางจรรยาบรรณ

5. บริษัทได้กำหนดความผิดสำหรับการปฏิบัติงานที่ทุจริต คอร์รัปชั่น เป็นความผิดทางวินัยที่ร้ายแรง ซึ่งหากฝ่าฝืนละเมิดจะถูกพิจารณาลงโทษสถานหนัก อันอาจถึงขั้นเลิกจ้าง โดยไม่ต้องเตือนล่วงหน้า ลักษณะความผิดดังกล่าวจำแนกได้ดังนี้
   (1) เปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอก
   (2) ทุจริตต่อหน้าที่ และหรือต่อบริษัทรวมทั้งการให้ความร่วมมือกับผู้อื่นให้กระทำการนั้นด้วย
   (3) ใช้ตำแหน่งหน้าที่แสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ
   (4) รับสิ่งตอบแทนเกี่ยวกับหน้าที่การงานโดยมิชอบ
   (5) แสดงกิริยาหยาบคาย หรือใช้วาจาก้าวร้าวข่มขู่ หมิ่นประมาท หรือทำร้ายร่างกายผู้บังคับบัญชา รวมถึงบุคคลภายนอกที่มาติดต่อหรือเกี่ยวข้องกับบริษัท

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

11.1 การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในที่ดีและมีประสิทธิผล รวมทั้งแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทอย่างต่อเนื่อง เพราะเชื่อว่าการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี คือการมีกระบวนการปฏิบัติงาน แผนการจัดองค์กรและระบบงานที่ดี สามารถนำมาใช้เพื่อช่วยให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์หรือภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ช่วยลดความเสี่ยงและป้องกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระดำเนินการสอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายในให้มีประสิทธิผล โดยมีสำนักตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่สอบทานระบบการปฏิบัติงานในฝ่ายงานต่างๆ ของบริษัทตามแผนการตรวจสอบประจำปีที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการใช้ทรัพยากรต่างๆ ของบริษัทอย่างคุ้มค่า สมประโยชน์ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่นได้มีการควบคุมการดำเนินงานและการรายงานทางการเงินที่มีความถูกต้อง เชื่อถือได้และทันเวลา มีการปฏิบัติตามนโยบายและเป็นไปตามข้อกำหนด กฎหมาย และข้อบังคับของทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการทบทวนความมีประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานความเป็นธรรมด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบยังมีหน้าที่ในการพิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทให้มีความถูกต้องครบถ้วนในกรณีที่เกิดรายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

11.2 การบริหารจัดการความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญในการนำระบบบริหารความเสี่ยงมาใช้ในการบริหารจัดการ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยความเสี่ยง เพื่อสามารถเตรียมพร้อมในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสมและทันเวลา รวมทั้งการจัดการอบรมให้ความรู้กับผู้บริหารและพนักงานถึงแนวทางการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้เกิดความเข้าใจและมีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร ซึ่งครอบคลุมทั้งในระดับองค์กร และระดับปฏิบัติงาน โดยฝ่ายบริหารดำเนินการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบ นำมาวิเคราะห์ผลกระทบและโอกาสที่ความเสี่ยงนั้นจะเกิดขึ้น แล้วกำหนดมาตรการป้องกันและการจัดการความเสี่ยงนั้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และสอดคล้องกับนโยบายของบริษัท นำเสนอคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสม โดยกำหนดให้มีการทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงทุกปี และประเมินประสิทธิผลของการจัดการความเสี่ยงทุกไตรมาส และในทุกช่วงเวลาที่พบว่าระดับความเสี่ยงมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีเลขานุการคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงทำการติดตามผลเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอทุกไตรมาส และรายงานผลให้ฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงรับทราบ เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัทรับทราบโดยรวม ทั้งนี้ ปัจจัยเสี่ยงและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทได้อธิบายไว้ในหัวข้อเรื่องปัจจัยเสี่ยงหน้า 82 ถึง 87

11.3 คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในจากแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งมีการพิจารณาถึงด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบการติดตาม สรุปความเห็นได้ว่า บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ ไม่มีข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่น และทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้โดยมิชอบ หรือโดยไม่มีอำนาจ รายงานทางการเงินของบริษัทมีความถูกต้องเชื่อถือได้ สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วน

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้สอบบัญชี มีความเห็นสอดคล้องกันว่า การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมมีประสิทธิผล สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้ในทางมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ

หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัท คือ นางสาววาสนา วัฒนานุกูลชัย ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์การทำงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ (รายละเอียดปรากฏในหน้า 207)

สำหรับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท คือ นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์ รองกรรมการผู้จัดการบริหารและเลขานุการบริษัท ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ทางด้านกฎหมายและบัญชีมีความสามารถ และประสบการณ์ในงานเลขานุการบริษัทเป็นเวลานาน เป็นผู้รับผิดชอบดูแล (รายละเอียดปรากฏในหน้า 208)

12. รายการระหว่างกัน

12.1 หลักการและขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยกรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัท ในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องครบถ้วน

ในส่วนของการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปที่บริษัทและบริษัทย่อยมี หรืออาจมีในอนาคต บริษัทได้ขออนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทแล้ว

12.2 นโยบายหรือแนวโน้มการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

หากคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี โดยที่บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

12.3 รายการระหว่างกันของบริษัท และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งสำหรับปี 2561 และปี 2560

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

CK ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง รวมถึงการพัฒนา ลงทุน และบริหารโครงการสัมปทานระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานขนาดใหญ่ในประเทศและภูมิภาคอย่างครบวงจร และเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัท เนื่องจาก CK เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดยถือหุ้นบริษัทในสัดส่วนร้อยละ 30.83[1] ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้วของบริษัท ทั้งนี้ CK และบริษัทมีกรรมการและผู้บริหารร่วมกัน ได้แก่ (1) นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ (2) นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล (3) นางพเยาว์ มริตตนะพร เป็นคู่สมรสของนายประเสริฐ มริตตนะพร

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ/ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 60	
งานจ้างออกแบบและก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ)			
- ค่าก่อสร้าง	217.25	57.75	บริษัทว่าจ้าง CK เป็นผู้ออกแบบและก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) วงเงินทั้งสิ้น 275 ล้านบาท มีระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 18 เดือน ซึ่งราคาค่างานดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาของวิศวกรอิสระแล้วว่าเป็นราคาที่เหมาะสม
- เจ้าหนี้การค้า	2.71	34.43	
งานตรวจสอบ ซ่อมแซม โครงสร้างทางพิเศษศรีรัช			
- ค่าตรวจสอบ ซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษ	28.91	30.17	บริษัทว่าจ้าง CK เป็นผู้ตรวจสอบ ซ่อมแซมโครงสร้างทางพิเศษศรีรัช ดังต่อไปนี้ 1) รอบที่ 3 ระยะที่ 5: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2559 วงเงิน 32,341,810 บาท โดยมีระยะเวลา 10 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา 2) รอบที่ 4 ระยะที่ 1: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2560 วงเงิน 24,884,140 บาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา และบริษัทได้ทำหนังสือคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติม จำนวนเงิน 985,706 บาท 3) รอบที่ 4 ระยะที่ 2: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2561 วงเงิน 31,920,642 บาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับตั้งแต่วันลงนามสัญญา ซึ่งค่างานดังกล่าวมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของบริษัทและวิศวกรอิสระ
- เจ้าหนี้การค้า	1.83	0.90	

[1] ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้นของบริษัท วันที่ 5 กันยายน 2561

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ/ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 60	
ดอกเบี้ยรับจากลูกหนี้ค่าหุ้นสามัญ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ - ดอกเบี้ยรับ	-	12.91	เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2558 บริษัทได้ขายหุ้น บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำนวน 2,050,134,895 หุ้น ให้แก่ CK ในราคาหุ้นละ 1.79 บาท โดยบริษัทได้รับเงินในวันซื้อขาย จำนวน 2,000 ล้านบาท ส่วนที่เหลือทยอยรับชำระเสร็จสิ้นภายในเดือนสิงหาคม 2560 ซึ่งมีดอกเบี้ยรับค่าหุ้นในปี 2560 เป็นเงิน 12.91 ล้านบาท ราคาขายหุ้นมีความสมเหตุสมผล เพราะเป็นราคาที่ใกล้เคียงกับราคาตลาดโดยราคาดังกล่าวเป็นราคาที่ได้จากการเจรจาตกลงกันโดยอ้างอิงจากราคาหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้น บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ เป็นเวลา 60 วันย้อนหลังหักด้วยส่วนลดประมาณร้อยละ 5 เนื่องจากเป็นการซื้อขายในปริมาณมาก (Big Lot) และเงื่อนไขการชำระเงินเป็นไปเพื่อให้บริษัทสามารถขายหุ้นได้ทั้งจำนวนในครั้งเดียวด้วยราคาที่ตกลงกัน
งานบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล โครงการสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) - ค่างานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล - งานเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าเครื่องกล - เจ้าหนี้การค้า	144.45 70.47 118.62	90.95 - 22.74	เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK ในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ระยะเวลา 8 ปี โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,270 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2561 บริษัทได้ทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมกับ CK ในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ระยะเวลา 8 ปี 6 เดือน และขยายระยะเวลาสัญญาของโครงการสายเฉลิมรัชมงคลออกไป 3 ปี 5 เดือน เพื่อให้สิ้นสุดพร้อมสัญญาของโครงการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย รวมถึงงานปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการสายเฉลิมรัชมงคลที่หมดอายุการใช้งาน โดยมีมูลค่าสัญญารวม 2,778 ล้านบาท ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาว่าจ้างเป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงข้างต้น มูลค่างานดังกล่าวมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ/ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 60	
งานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ลิฟท์และบันไดเลื่อนภายในสถานี ทางวิ่งยกระดับและศูนย์ซ่อมบำรุง และจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่และบุคลากรสำหรับงานซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง			
- ค่างานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล	209.97	211.70	เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK ในงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา ซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ซ่อมบำรุงรักษาลิฟท์และบันไดเลื่อนภายในสถานี ทางวิ่งยกระดับและศูนย์ซ่อมบำรุงและจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากรสำหรับงานซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จนถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 1,520 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 บริษัททำสัญญาว่าจ้าง CK ในงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าและเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเพิ่มเติม มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปี นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566 มูลค่างานดังกล่าวมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ
- งานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาในสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงพร้อมจัดหาอะไหล่และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง	-	65.00	
- เจ้าหนี้การค้า	80.60	61.17	
งานจ้างบริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			
- ค่าบริหารโครงการ	8,116.55	8,789.07	เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2560 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน วงเงินรวม 19,643 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561 บริษัทออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานว่าจ้าง CK เป็นผู้บริหารจัดการงานก่อสร้างและปรับปรุงอาคารบริหาร บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง และดำเนินการจัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (เพิ่มเติม) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน วงเงินรวม 558 ล้านบาท โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาว่าจ้างเป็นผู้บริหารโครงการข้างต้น ต่อมาเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2561 บริษัทออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานว่าจ้างเพื่อเร่งรัดการเปิดให้บริการเดินรถให้เร็วขึ้นกว่ากำหนด และติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย วงเงินรวม 898 ล้านบาท โดยไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขขอบเขตงานตามสัญญาเดิม มูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ
- เจ้าหนี้การค้า	521.21	1,170.14	

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ/ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 60	
การเช่าอาคารวิริยะถาวร 2			
- ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน	7.88	7.89	บริษัทย่อย : บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) ทำสัญญาเช่าอาคารวิริยะถาวร 2 กับ CK เป็นระยะเวลา 3 ปี สิ้นสุดวันที่ 9 กรกฎาคม 2562 อัตราค่าเช่าสำนักงานดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้ให้เช่าคิดกับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอก
- เจ้าหนี้การค้า	0.08	0.07	

2. รายการระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)

รฟม. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า และ รฟม. เกี่ยวข้องกันกับบริษัท เนื่องจากเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ในสัดส่วนร้อยละ 8.22[2] ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้วของบริษัท ทั้งนี้ รฟม. และบริษัทมีกรรมการร่วมกัน คือ นายยุทธนา หยิมการุณ และผู้บริหารของ รฟม. คือ นางณฐมณ บุนนาค เป็นกรรมการบริษัท

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ/ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 60	
เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์			
- ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์	355.66	384.81	เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานที่กำหนดให้บริษัทต้องปฏิบัติตามสัญญา
- ค่าตอบแทนรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	3,495.20	2,487.43	
- ค่าภาษีโรงเรือน	1.59	3.56	
- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	125.15	111.93	
การเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา			
- ค่าตอบแทนการใช้พื้นที่	0.99	0.12	BMN เช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา 1) บริเวณอาคารจอดแล้วจร สถานีลาดพร้าว 2) บริเวณทางเชื่อมเข้าห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพระราม 9 สถานีรถไฟฟ้าพระราม 9 3) บริเวณอาคารเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ สถานีสุขุมวิท อัตราค่าเช่าสื่อโฆษณาดังกล่าวเป็นอัตราที่เหมาะสม
- ค่าภาษีโรงเรือน	10.23	6.78	

[2] ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้นของบริษัท วันที่ 5 กันยายน 2561

3. รายการระหว่างบริษัท กับ บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (“CKP”)

CKP ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่างๆ และให้บริการงานที่ปรึกษาและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการผลิตไฟฟ้า CKP เกี่ยวข้องกันกับบริษัท โดยบริษัทถือหุ้นใน CKP ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ร้อยละ 17.83 ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว บริษัทและ CKP มี CK เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดย ณ วันที่ 5 กันยายน 2561 CK ถือหุ้นบริษัท ร้อยละ 30.83 ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว และ ณ วันที่ 20 เมษายน 2561 CK ถือหุ้นใน CKP ร้อยละ 27.41 ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว ทั้งนี้ CKP และบริษัทมีกรรมการร่วมกัน คือ นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ และกรรมการของ CKP คือ นายประเสริฐ มริตตนะพร เป็นคู่สมรสของนางพเยาว์ มริตตนะพร กรรมการผู้จัดการของบริษัท และรักษาการกรรมการผู้จัดการของ NECL

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ/ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 61	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 60	
กำไรจากการขายหุ้นใน บจก. ไซยะบุรี พาวเวอร์	244.16	-	เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2561 บริษัทได้ขายหุ้นที่ถืออยู่ใน บจก. ไซยะบุรี พาวเวอร์ ทั้งหมดให้กับ CKP โดยมีกำไรจากการขายหุ้นในงบกำไรขาดทุนรวมเป็นจำนวนเงิน 244 ล้านบาท รายการเกี่ยวโยงกันดังกล่าวเป็นไปตามปกติธุรกิจและมีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปซึ่งได้รับอนุมัติหลักการในการดำเนินการจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทแล้ว

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

สรุปรายงานการสอบบัญชี

บริษัทสำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อยได้ตรวจสอบงบการเงินรวม ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยมีความเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน	2561		2560		2559	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	526,200,490	0.51	2,627,062,725	2.66	777,001,145	0.94
เงินลงทุนชั่วคราว	1,282,474,987	1.24	1,449,457,222	1.47	5,941,349,949	7.18
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	150,016,110	0.14	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	514,055,818	0.50	426,286,028	0.43	1,614,563,463	1.95
ลูกหนี้จากการขายเงินลงทุน	-	-	-	-	756,834,379	0.91
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,649,683,274	1.59	1,649,683,274	1.67	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	94,158,489	0.08	127,581,197	0.12	129,541,368	0.16
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,216,589,168	4.06	6,280,070,446	6.35	9,219,290,304	11.14
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	10,860,414,888	10.46	12,510,098,163	12.65	-	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	6,368,744,918	6.13	9,592,230,802	9.70	9,667,680,300	11.68
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	6,688,646,612	6.44	1,654,862,090	1.67	1,237,849,790	1.50
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120,357,493	0.12	120,357,493	0.12	120,357,493	0.15
อาคารและอุปกรณ์	323,936,668	0.31	361,168,428	0.37	340,732,838	0.41
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	35,146,019,997	33.85	38,448,873,562	38.87	41,551,825,215	50.19
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	390,198,219	0.38	719,073,059	0.73	1,020,623,701	1.23
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	35,427,555,680	34.12	25,954,096,373	26.24	17,048,090,154	20.59
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	654,691,451	0.63	666,742,626	0.67	627,255,954	0.76
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	3,495,195,243	3.37	2,487,433,243	2.51	1,614,607,949	1.95
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	84,777,999	0.08	75,257,871	0.08	68,228,569	0.08
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	6,312,191	0.01	4,997,667	0.01	201,887,940	0.24
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	47,468,811	0.04	44,103,679	0.03	67,132,878	0.08
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	99,614,320,170	95.94	92,639,295,056	93.65	73,566,272,781	88.86
รวมสินทรัพย์	103,830,909,338	100.00	98,919,365,502	100.00	82,785,563,085	100.00

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2561		2560		2559	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,814,594,224	2.71	3,629,184,736	3.67	4,715,775,247	5.70
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,683,472,969	1.62	2,107,884,865	2.13	898,075,149	1.08
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,041,760,069	2.93	3,808,760,069	3.85	2,066,750,000	2.50
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,000,000,000	4.82	-	-	-	-
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	163,117,129	0.16	138,261,714	0.14	111,971,378	0.14
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	65,265,286	0.06	54,367,547	0.05	43,313,997	0.05
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	69,746,084	0.07	62,132,371	0.06	31,444,025	0.04
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,546,891,698	1.49	1,600,000,000	1.62	1,500,000,000	1.81
หนี้สินหมุนเวียนอื่น						
เงินประกันผลงาน	45,609,821	0.04	19,917,415	0.02	70,983,137	0.09
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	76,044,732	0.07	56,978,843	0.06	31,237,795	0.04
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง	90,510,248	0.09	94,180,664	0.10	1,929,000	0.01
อื่นๆ	9,826,997	0.01	11,156,420	0.01	86,277,548	0.09
รวมหนี้สินหมุนเวียน	14,606,839,257	14.07	11,582,824,644	11.71	9,557,757,276	11.55
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึง						
กำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18,373,779,608	17.70	25,801,112,363	26.08	16,952,402,523	20.48
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	33,169,822,210	31.95	28,170,623,095	28.48	23,167,912,861	27.99
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	21,808,675	0.02	52,954,374	0.05	18,608,408	0.02
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิจากส่วนที่ถึง						
กำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	1,411,401,698	1.43	2,817,151,698	3.40
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	686,898,092	0.65	483,787,045	0.49	471,043,876	0.57
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	1,353,842,048	1.30	217,152,225	0.22	-	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5,892,925	0.01	20,211,885	0.02	17,982,160	0.02
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	53,612,043,558	51.63	56,157,242,685	56.77	43,445,101,526	52.48
รวมหนี้สิน	68,218,882,815	65.70	67,740,067,329	68.48	53,002,858,802	64.03

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2561		2560		2559	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนเรือนหุ้น						
ทุนจดทะเบียน						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	14.72	15,285,000,000	15.45	15,285,000,000	18.46
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	14.72	15,285,000,000	15.45	15,285,000,000	18.46
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	5.60	5,816,938,084	5.88	5,816,938,084	7.03
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(75,770,451)	-0.07	(32,148,702)	-0.03	(32,148,702)	-0.04
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	1,232,890,000	1.19	1,077,490,000	1.09	928,690,000	1.12
ยังไม่ได้จัดสรร	12,133,780,735	11.69	8,948,481,343	9.05	7,763,596,451	9.38
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	1,105,927,958	1.06	(27,575,760)	-0.03	(72,824,264)	-0.09
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	35,498,766,326	34.19	31,068,184,965	31.41	29,689,251,569	35.86
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	113,260,197	0.11	111,113,208	0.11	93,452,714	0.11
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	35,612,026,523	34.30	31,179,298,173	31.52	29,782,704,283	35.97
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	103,830,909,338	100.00	98,919,365,502	100.00	82,785,563,085	100.00

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุน	2561		2560		2559	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	10,173,901,910	53.30	9,956,687,741	64.68	9,300,724,132	70.28
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,736,002,363	24.81	4,520,903,061	29.37	3,230,064,080	24.41
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	704,536,036	3.69	675,836,158	4.39	573,349,010	4.33
รายได้อื่น						
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	499,393,573	2.62	11,887,334	0.07	11,929,580	0.09
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	2,496,266,396	13.08	-	-	-	-
ดอกเบี้ยรับ	450,618,868	2.36	175,173,105	1.14	68,199,690	0.52
อื่นๆ	26,601,445	0.14	52,743,740	0.35	49,128,131	0.37
รวมรายได้	19,087,320,591	100.00	15,393,231,139	100.00	13,233,394,623	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,837,541,483	9.63	1,735,419,841	11.27	1,511,964,604	11.43
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	3,541,571,456	18.55	3,352,428,083	21.78	2,371,420,998	17.92
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	169,940,207	0.89	177,294,401	1.15	200,057,169	1.51
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว						
และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	4,036,823,398	21.15	3,694,893,202	24.00	3,470,883,807	26.23
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ						
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	188,047,080	0.99	246,289,965	1.60	440,076,422	3.33
ค่าใช้จ่ายในการขาย	111,421,323	0.58	95,313,153	0.62	92,585,157	0.70
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,252,317,805	6.56	1,049,120,611	6.82	892,214,665	6.73
รวมค่าใช้จ่าย	11,137,662,752	58.35	10,350,759,256	67.24	8,979,202,822	67.85
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม						
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	7,949,657,839	41.65	5,042,471,883	32.76	4,254,191,801	32.15
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	432,797,238	2.27	405,916,311	2.63	347,349,465	2.62
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	8,382,455,077	43.92	5,448,388,194	35.39	4,601,541,266	34.77
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(1,857,460,775)	-9.74	(1,610,435,067)	-10.46	(1,425,748,566)	-10.77
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	6,524,994,302	34.18	3,837,953,127	24.93	3,175,792,700	24.00
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(1,189,146,759)	-6.23	(695,602,106)	-4.52	(562,927,698)	-4.26
กำไรสำหรับปี	5,335,847,543	27.95	3,142,351,021	20.41	2,612,865,002	19.74
การแบ่งปันกำไร						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	5,317,038,037	27.86	3,123,129,324	20.29	2,605,854,468	19.69
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	18,809,506	0.09	19,221,697	0.12	7,010,534	0.05
	5,335,847,543	27.95	3,142,351,021	20.41	2,612,865,002	19.74
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.35		0.20		0.17	

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2561		2560		2559	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
กำไรสำหรับปี	5,335,847,543	27.95	3,142,351,021	20.41	2,612,865,002	19.74
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น						
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	24,916,559	0.13	(27,476,773)	-0.18	(14,886,726)	-0.11
กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	1,112,425,756	5.83	-	-	-	-
บันทึกรับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วมเนื่องจาก						
การโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	(37,094,724)	-0.19	-	-	-	-
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม	33,256,127	0.17	72,725,277	0.47	23,010,920	0.17
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	1,133,503,718	5.94	45,248,504	0.29	8,124,194	0.06
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	10,711,355	0.06	45,830,261	0.30	(134,132,646)	-1.01
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม	-	-	(2,635,896)	-0.01	13,580	0.00
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	10,711,355	0.06	43,194,365	0.29	(134,119,066)	-1.01
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	1,144,215,073	6.00	88,442,869	0.58	(125,994,872)	-0.95
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	6,480,062,616	33.95	3,230,793,890	20.99	2,486,870,130	18.79
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	6,461,253,110	33.85	3,213,133,396	20.87	2,479,859,596	18.74
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	18,809,506	0.10	17,660,494	0.12	7,010,534	0.05
	6,480,062,616	33.95	3,230,793,890	20.99	2,486,870,130	18.79

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด	2561	2560	2559
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไรก่อนภาษี	6,524,994,302	3,837,953,127	3,175,792,700
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	3,866,567,954	3,544,655,128	3,422,513,416
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(272,590)	272,590	471,546
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	(499,393,573)	(11,887,334)	(11,929,580)
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	(10,442,237)	(29,720,956)	(19,160,863)
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	(2,496,266,396)	-	-
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์			
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้า			
สายสีน้ำเงินและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	(1,639,242)	6,028,232	1,197,724
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	355,662,416	384,806,190	503,539,074
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	464,364,839	495,800,643	550,049,984
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	220,232,028	76,747,586	63,285,807
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(432,797,238)	(405,916,311)	(347,349,465)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	102,702	(105,460)	509,200
ดอกเบี้ยรับ	(450,618,868)	(175,173,105)	(67,646,250)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,662,162,353	1,572,881,432	1,173,937,460
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	98,665,000	-	-
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์			
และหนี้สินดำเนินงาน	9,301,321,450	9,296,341,762	8,445,210,753
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(150,016,110)	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(43,104,677)	155,095,799	(1,530,393,882)
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,649,683,275	412,420,819	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	85,434,222	101,986,629	118,245,333
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(3,438,527)	13,393,495	(59,034,205)
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(1,350,459,625)	(1,252,089,706)	(1,167,855,334)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	21,244,663	8,049,920	27,111,561
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	24,855,415	26,290,336	21,997,482
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	10,897,739	11,053,550	8,575,064
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	27,513,762	(8,194,092)	(14,279,907)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(14,318,960)	2,229,724	1,002,021
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(10,325,738)	(7,740,208)	(3,733,720)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,600,000,000)	(1,500,000,000)	(1,500,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,949,286,889	7,258,838,028	4,346,845,166
รับดอกเบี้ย	452,272,207	139,602,025	14,076,604
จ่ายภาษีเงินได้	(334,491,602)	(248,930,830)	(515,595,620)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	8,067,067,494	7,149,509,223	3,845,326,150

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด (ต่อ)	2561	2560	2559
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	13,949,038,431	19,366,871,411	18,982,197,653
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	(13,767,671,038)	(14,833,370,394)	(24,401,743,246)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	(60,284,267)	-	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	540,351,710	-	46,971,310
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาวอื่น	2,075,443,606	-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(107,436,375)	(417,012,300)	(324,762,300)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	769,741,462	600,000,000
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้			
สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	3,215,729	7,706,184	8,074,075
ซื้ออุปกรณ์	(23,042,080)	(89,131,306)	(233,477,194)
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าอุปกรณ์	-	(77,040)	(83,400)
รับดอกเบี้ย	4,676,477	21,484,010	12,907,263
รับเงินปันผล	493,938,904	551,455,191	498,953,704
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(390,955)	(65,000,000)	(362,076,317)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน			
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(9,963,513,656)	(7,906,570,615)	(412,493,534)
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(284,809,045)	(130,085,647)	(5,732,648,468)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	(181,764,061)	(48,805,714)	(301,989,908)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(30,649,444)	(25,644,761)	(43,075,180)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(7,352,896,064)	(2,798,439,519)	(11,663,245,542)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	10,000,000,000	-	10,400,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(10,816,000,000)	(1,088,000,000)	(28,090,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	5,300,000,000	500,000,000	12,344,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(13,475,010,069)	(3,536,448,559)	(10,759,185,781)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	10,000,000,000	5,000,000,000	23,500,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	-	-	(300,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(181,553,849)	(8,219,329)	(67,423,644)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,655,419,747)	(1,534,140,236)	(1,081,644,863)
จ่ายเงินปันผล	(1,987,050,000)	(1,834,200,000)	(1,834,200,000)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,815,033,665)	(2,501,008,124)	4,111,545,712
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(2,100,862,235)	1,850,061,580	(3,706,373,680)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	2,627,062,725	777,001,145	4,483,374,825
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	526,200,490	2,627,062,725	777,001,145

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	หน่วย	2561	2560	2559
อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.20	0.46	0.96
2. อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.19	0.45	0.87
3. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.52	0.68	0.21
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (PROFITABILITY RATIO)				
4. อัตรากำไรขั้นต้น	%	37.40	39.25	38.99
5. อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	%	65.77	75.11	49.53
6. อัตรากำไรสุทธิ	%	20.35	20.45	19.69
7. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	9.90	10.31	8.87
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)				
8. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	3.76	3.75	3.25
9. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	10.57	10.81	10.40
10. อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.18	0.18	0.16
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)				
11. อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.34	1.37	1.30
12. อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	7.41	6.06	6.61
13. อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)	เท่า	6.00	5.72	5.96
ข้อมูลต่อหุ้น (Per Share DATA)				
14. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	2.32	2.03	1.94
15. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.35	0.20	0.17
16. เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	0.15	0.13	0.11

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

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินข้างต้นไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม ซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดีให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทมีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2561 ของบริษัทและบริษัทย่อยที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(ดร.วีรพงษ์ รามางกูร)
ประธานกรรมการบริษัท
27 กุมภาพันธ์ 2562



(นางพเยาว์ มริตตนะพร)
กรรมการผู้จัดการ
27 กุมภาพันธ์ 2562

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

สรุปเหตุการณ์สำคัญ

1. เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2561 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัท) ได้รีไฟแนนซ์เงินกู้ยืมระยะยาวของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (SOE) วงเงิน 10,000 ล้านบาท ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยการออกหุ้นกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.05 ถึงร้อยละ 3.01 ต่อปี เพื่อปรับลดต้นทุนการเงินและบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ทำให้สามารถประหยัดดอกเบี้ยได้ประมาณ 510 - 940 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญา

2. เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2561 บริษัทได้ขายหุ้นบริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด (XPCL) ที่ถืออยู่ทั้งหมดร้อยละ 7.5 ให้แก่บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) โดยมีกำไรจากการขายสุทธิจากภาษี จำนวน 184 ล้านบาท

3. เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2561 บริษัทได้ขายหุ้นบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (CKP) จำนวน 111.2 ล้านหุ้น ให้แก่บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่ง ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นใน CKP ลดลงจากร้อยละ 19.34 เป็นร้อยละ 17.83 ซึ่งบริษัทได้โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนใน CKP จากเดิมที่จัดประเภทเป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วมไปเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายเพื่อให้สอดคล้องกับสัดส่วนเงินลงทุนและวัตถุประสงค์ในการลงทุนของบริษัท โดยมีกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนสุทธิจากภาษี จำนวน 2,030 ล้านบาท

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

   ต่อมาเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติให้หน่วยงานของรัฐเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐและให้เกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชน โดยให้ดำเนินการอย่างโปร่งใส ชอบด้วยกฎหมายและคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ กทพ.และบริษัท/บริษัทย่อยได้ข้อตกลงร่วมกันในการไกล่เกลี่ยยุติข้อพิพาทบนพื้นฐานที่เป็นประโยชน์สูงสุดต่อรัฐ ประชาชน และเป็นธรรมต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย *(สามารถศึกษาได้จากหมายเหตุประกอบงบการเงินประจำปี 2561)*

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

   กทพ.และบริษัท/บริษัทย่อยจะลงนามสัญญาแก้ไขสัญญาสัมปทานเดิมภายหลังจากได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น และภายหลังจากได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

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

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท

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

โดยมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 10,174 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 217 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.2 รายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 4,736 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 215 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 และรายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 705 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 30 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 ในส่วนของดอกเบี้ยรับจำนวน 435 ล้านบาท เป็นการบันทึกดอกเบี้ยรับของลูกหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่ได้รับจาก รฟม. ซึ่งเริ่มบันทึกตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2560 เป็นต้นมา โดยดอกเบี้ยรับดังกล่าวเป็นจำนวนเท่ากับดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารเพื่อการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม.เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน

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

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

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

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจทางพิเศษ

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

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

2. ธุรกิจระบบราง

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

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

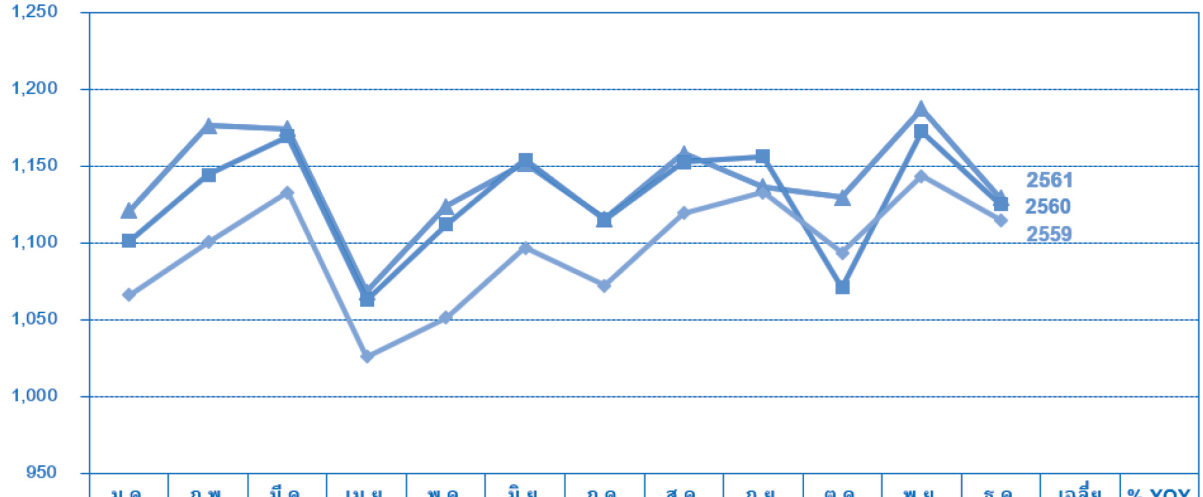
3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

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

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

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2
และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

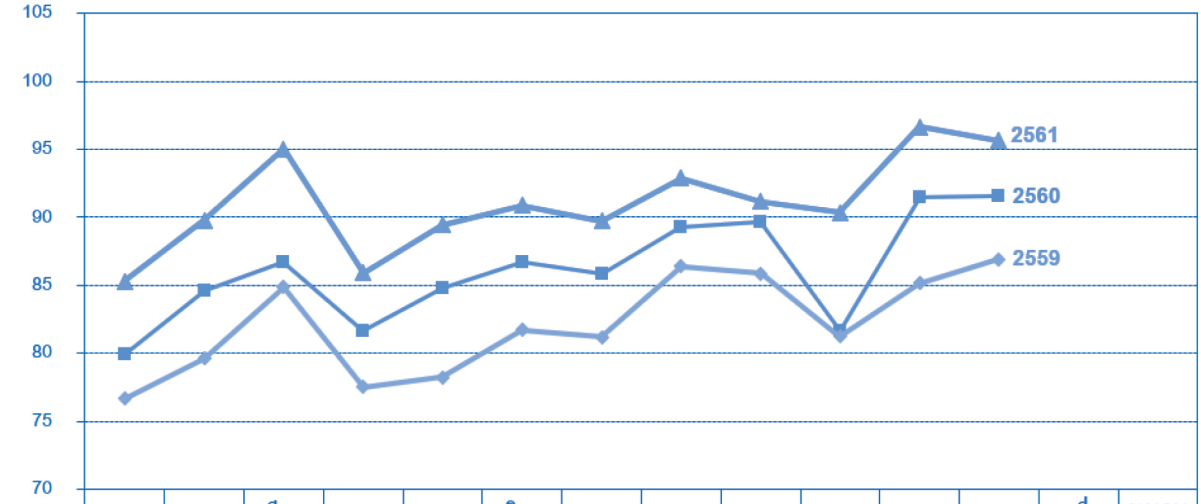
(พันเที่ยว/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	% YOY
2561		1,121.2	1,176.2	1,174.1	1,068.3	1,123.8	1,151.5	1,115.6	1,158.4	1,136.7	1,129.7	1,187.3	1,129.0	1,139.1	0.99%
2560		1,101.4	1,144.4	1,169.2	1,063.1	1,111.8	1,154.0	1,115.3	1,152.4	1,156.3	1,071.3	1,172.7	1,125.2	1,127.9	2.93%
2559		1,066.0	1,100.4	1,132.8	1,026.2	1,051.5	1,096.8	1,072.4	1,119.2	1,132.9	1,093.6	1,143.5	1,114.9	1,095.8	2.73%
%YOY	61/60	1.80%	2.78%	0.42%	0.49%	1.08%	-0.22%	0.03%	0.52%	-1.70%	5.45%	1.24%	0.34%	0.99%	
	60/59	3.32%	4.00%	3.21%	3.60%	5.73%	5.22%	4.00%	2.97%	2.07%	-2.04%	2.55%	0.92%	2.93%	

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

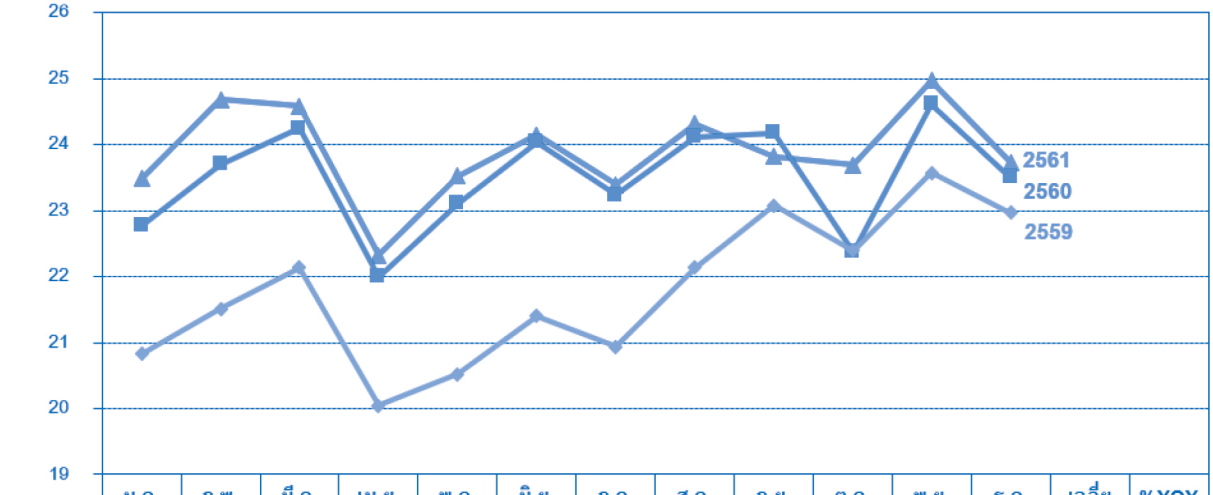
(พันเที่ยว/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2561		85.29	89.80	95.02	85.94	89.46	90.88	89.73	92.86	91.15	90.36	96.66	95.66	91.08	5.72%
2560		79.91	84.65	86.66	81.68	84.79	86.73	85.81	89.26	89.64	81.61	91.48	91.61	86.15	4.91%
2559		76.67	79.60	84.85	77.52	78.22	81.70	81.21	86.41	85.89	81.24	85.16	86.93	82.12	9.38%
%YOY	61/60	6.73%	6.08%	9.65%	5.22%	5.51%	4.78%	4.57%	4.03%	1.68%	10.72%	5.66%	4.42%	5.72%	
	60/59	4.23%	6.34%	2.13%	5.37%	8.40%	6.16%	5.66%	3.30%	4.37%	0.46%	7.42%	5.38%	4.91%	

รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

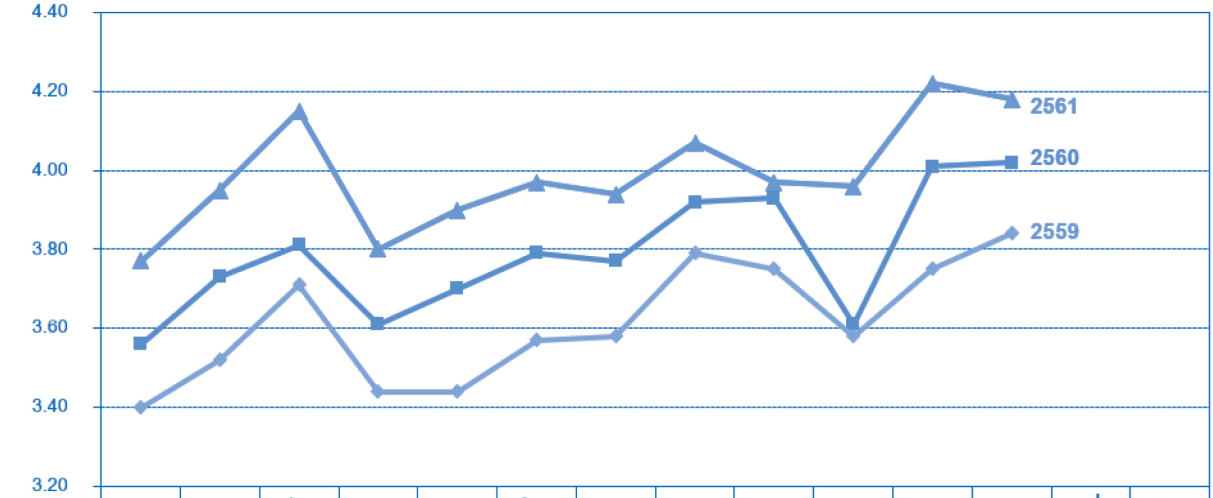
(ล้านบาท/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2561		23.49	24.68	24.59	22.33	23.52	24.15	23.40	24.32	23.82	23.69	24.97	23.73	23.88	1.69%
2560		22.77	23.70	24.25	22.00	23.11	24.04	23.24	24.12	24.18	22.38	24.61	23.50	23.49	7.80%
2559		20.83	21.51	22.14	20.05	20.52	21.40	20.94	22.14	23.08	22.39	23.57	22.97	21.79	4.56%
%YOY	61/60	3.16%	4.14%	1.40%	1.50%	1.77%	0.46%	0.69%	0.83%	-1.49%	5.85%	1.46%	0.98%	1.69%	
	60/59	9.31%	10.18%	9.53%	9.73%	12.62%	12.34%	10.98%	8.94%	4.77%	-0.04%	4.41%	2.31%	7.80%	

รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

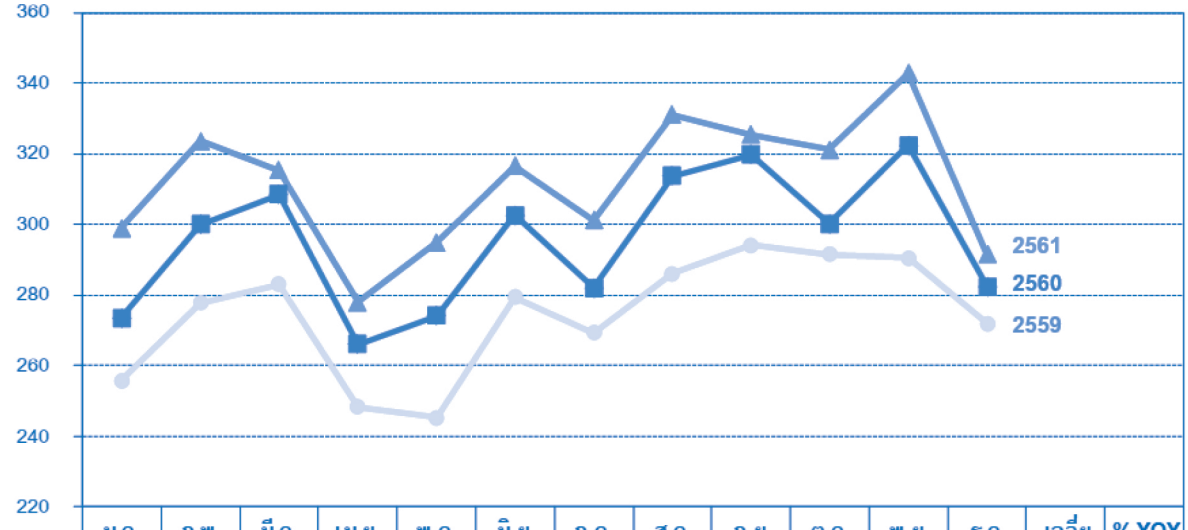
(ล้านบาท/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2561		3.77	3.95	4.15	3.80	3.90	3.97	3.94	4.07	3.97	3.96	4.22	4.18	3.99	5.28%
2560		3.56	3.73	3.81	3.61	3.70	3.79	3.77	3.92	3.93	3.61	4.01	4.02	3.79	4.99%
2559		3.40	3.52	3.71	3.44	3.44	3.57	3.58	3.79	3.75	3.58	3.75	3.84	3.61	9.06%
%YOY	61/60	5.90%	5.90%	8.92%	5.26%	5.41%	4.75%	4.51%	3.83%	1.02%	9.70%	5.24%	3.98%	5.28%	
	60/59	4.71%	5.97%	2.70%	4.94%	7.56%	6.16%	5.31%	3.43%	4.80%	0.84%	6.93%	4.69%	4.99%	

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

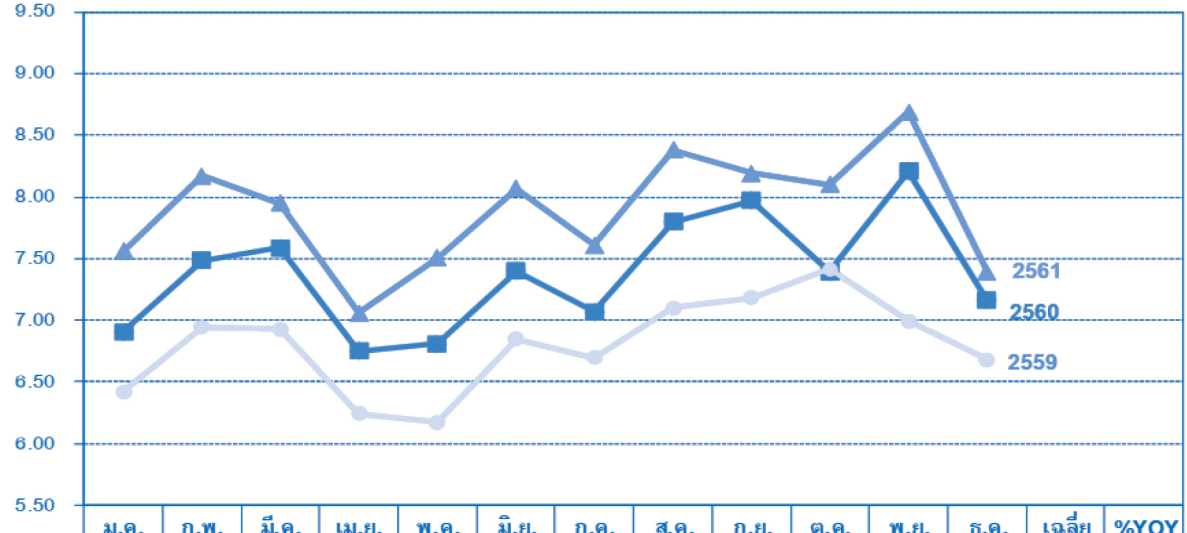
(พันเที่ยว/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2561		299.0	323.5	315.4	278.0	294.9	316.4	301.1	331.0	325.3	321.1	342.8	291.5	311.5	5.50%
2560		273.6	299.9	308.4	266.1	274.2	302.6	282.0	313.8	319.8	300.1	322.3	282.4	295.3	7.65%
2559		255.6	277.7	283.1	248.3	245.3	279.4	269.2	286.1	294.1	291.4	290.4	271.9	273.7	5.12%
%YOY	61/60	9.30%	7.88%	2.25%	4.46%	7.55%	4.59%	6.77%	5.49%	1.72%	6.98%	6.36%	3.25%	5.50%	
	60/59	7.01%	8.01%	8.95%	7.17%	11.76%	8.28%	4.78%	9.67%	8.74%	2.98%	10.99%	3.84%	7.65%	

รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(ล้านบาท/วัน)



		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2561		7.56	8.17	7.95	7.06	7.51	8.07	7.61	8.38	8.19	8.10	8.69	7.39	7.89	6.95%
2560		6.91	7.48	7.59	6.75	6.81	7.40	7.07	7.80	7.97	7.39	8.21	7.16	7.38	8.45%
2559		6.42	6.95	6.93	6.24	6.17	6.85	6.69	7.10	7.18	7.41	6.99	6.68	6.80	5.69%
%YOY	61/60	9.47%	9.21%	4.76%	4.55%	10.25%	9.04%	7.69%	7.51%	2.80%	9.62%	5.81%	3.25%	6.95%	
	60/59	7.54%	7.77%	9.53%	8.17%	10.32%	8.07%	5.57%	9.80%	10.98%	-0.32%	17.43%	7.23%	8.45%	

ฐานะการเงิน

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

กระแสเงินสด

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

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

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ *

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

* ผลการดำเนินงานคำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากผลการดำเนินงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปา และธุรกิจผลิตไฟฟ้า จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้

ไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ประธานกรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	75	- 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	-	-	**บริษัทจดทะเบียน**		
					2548 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บมจ. ฟินันซ่า
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และ กรรมการตรวจสอบ	บมจ. โพลีเพล็กส์ (ประเทศไทย)
					2537 - 2558	- ประธานกรรมการบริษัท	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2539 - 2555	- กรรมการ	บมจ. การบินกรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2551 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บจก. ไฟฟ้าน้ำงึม 2
					2549 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
					2538 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	บมจ. ดั๊บเบิ้ล เอ (1991)
					2547 - 2559	- นายกสมาคม	สมาคมไทย-ลาวเพื่อมิตรภาพ กระทรวงการต่างประเทศ
					2555 - 2556	- ประธานกรรมการ	ธนาคารแห่งประเทศไทย
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์ - รองประธานกรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	73	- ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตร์โยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน - วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ 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 สถาบันวิทยาการตลาดทุน (หลักสูตร วตท.) รุ่น 4/2550	0.1577% (24,109,405 หุ้น) (ตนเอง 0.1420%, คู่สมรส 0.0157%)	-	**บริษัทจดทะเบียน**		
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บมจ. ซีเค พาวเวอร์
					2555 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บมจ. ทีทีดับบลิว
					2551 - ปัจจุบัน	- รองประธานกรรมการบริษัท	
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการบรรษัทภิบาล และ บริหารความเสี่ยง	บมจ. ช. การช่าง
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน	
					2537 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	
					2537 - 2558	- กรรมการผู้จัดการใหญ่	
					2537 - 2558	- กรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2547 - 2558	- ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
							บริษัทอื่น
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร	บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร	บจก. ไฟฟ้าน้ำงึม 2
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร	บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
					2539 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558) - ประธานกรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.พ. 2559) - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	78	- 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 - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่น 3/2553 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร 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 2547 - ปัจจุบัน 2534 - ปัจจุบัน 2531 - ปัจจุบัน 2531 - ปัจจุบัน 2531 - ปัจจุบัน 2530 - ปัจจุบัน 2558 - 2561 2534 - 2561 2531 - 2560 2529 - 2560	- ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - ประธานกรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง - กรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการอิสระ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการ - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการ และ ประธานกรรมการตรวจสอบ - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ช. การช่าง บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ **บริษัทอื่น** มูลนิธิอาซาฮีกลาสแห่งประเทศไทย บมจ. กระจกไทย-อาซาฮี บจก. เกียรติธานี คันทรีคลับ บจก. พัทยา เอสเตท บจก. เกียรติแลนด์ บจก. ไดอะโมรม เคมิเคิล บจก. ไทยศรีประกันภัย บจก. กลาสเวย์ บจก. ศรีราชา รีสอร์ท บจก. ซากาตะ-ไทย คอร์ปอเรชั่น
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	80	- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง - วิทยาศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า 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	-	-	2548 - 2558 2542 - 2546 2539 - ปัจจุบัน 2548 - ปัจจุบัน 2548 - ปัจจุบัน 2547 2546 - 2547	- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการตรวจสอบ - ประธานที่ปรึกษา - กรรมการ - ประธานกรรมการตรวจสอบ - รัฐมนตรีว่าการ - รัฐมนตรีว่าการ	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ **บริษัทอื่น** โครงการพัฒนาตามพระราชดำริ บมจ. ดั๊บเบิ้ล เอ (1991) บมจ. แอล พี เอ็น เพลทมิล กระทรวงกลาโหม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
5. พลเอกสำเภา ชูศรี - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	77	- 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 - กรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง - นายกสภามหาวิทยาลัย - ประธานกรรมการ - ประธานกรรมการ	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ **บริษัทอื่น** มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง บจก. ที ไอ พี เอส บจก. ทศภาค

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
6. ดร.อรรณพ ต้นละมัย - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.พ. 2559)	68	- 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) รุ่น 154/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร The Audit Committee' s Role in Compliance and Ethical Culture Oversight สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2555 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอ็มเค เรสโตรองต์ กรุ๊ป
					2544 - 2558	- กรรมการบริษัท	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2544 - 2558	- กรรมการตรวจสอบ	
					2554 - 2558	- กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	
					2554 - 2558	- กรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	
							บริษัทอื่น
					2559 - ปัจจุบัน	- คณบดี คณะบริหารธุรกิจ	สถาบันเทคโนโลยีจิตรลดา
					2555 - 2559	- คณบดี วิทยาลัยการจัดการ	มหาวิทยาลัยมหิดล
					2550 - 2554	- คณบดี คณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
					2542 - 2550	- ประธานคณะกรรมการดำเนินงานหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี	
7. นางวัลลภา อัสสกุล - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	68	- 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	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ - กรรมการกำกับและตรวจสอบ	บมจ. ไทยสมุทรประกันชีวิต
					2555 - 2559	- กรรมการ	บมจ. วีนีไทย
					2553 - 2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2552 - 2558	- กรรมการอิสระ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2555 - 2558	- ประธานคณะกรรมการความเสี่ยง	
					2548 - 2550	- กรรมการ	
					2547 - 2550	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานธุรกิจขนาดใหญ่และวาณิชธนกิจ	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
							บริษัทอื่น
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. โอเชียนพร็อพเพอร์ตี้
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. โอเชียน ดิเวลลอปเม้นท์
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. สยามเอสเสท
					2549 - 2559	- ประธานกรรมการสรรหา และพิจารณาค่าตอบแทน	บจก. ไทยสมุทรประกันชีวิต
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. อำพัน
					2553 - 2559	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ - กรรมการบริษัท - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	77	- ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ 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) รุ่น 8/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 17/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-			**บริษัทจดทะเบียน**
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ	บมจ. สยามสตีลอินเตอร์เนชั่นแนล
					2556 - 2559	- กรรมการ	บมจ. ซีเค พาวเวอร์
					2537 - 2558	- กรรมการ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2546 - 2558	- รองประธานกรรมการบริหาร	
					2550 - 2558	- กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบรรษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง	
					2552 - 2558	- รองประธานกรรมการ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2545 - 2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	
							บริษัทอื่น
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. ไฟฟ้าน้ำงึม 2
					2549 - ปัจจุบัน	- นายกสภาสถาบัน	สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
					2539 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
					2552 - 2560	- ประธานกรรมการ	บจก. แบงคอก เมโทรเน็ทเวิร์ค
					2554 - 2556	- กรรมการ	บจก. ซีเค พาวเวอร์

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
9. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	63	- 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	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ **บริษัทอื่น** กระทรวงกลาโหม
10. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	46	- Master of Engineering (Construction and Management) University of Michigan - Ann Arbor, USA. - 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 ต.ค.2560 - ปัจจุบัน 2552 - ต.ค.2560 2555 - 2558	- กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มงานปฏิบัติการ - รักษาการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร - ประธานกรรมการ - กรรมการ - กรรมการ	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ที่ทีดับบลิว บมจ. ช.การช่าง บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ **บริษัทอื่น** บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ บจก. ทรานสิท เอ็กซ์เพิร์ท
11. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	52	- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ (การเงิน) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 60 (วปอ.60) ปี 2560 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ - หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CGI) รุ่น CGI 19 ปี 2560 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น DCP 237 ปี 2560 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรพัฒนานักบริหาร (TLCA Executive Development Program : EDP) รุ่นที่ 14 ปี 2557 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA) - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 100/2013 ปี 2556 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - โครงการฝึกอบรมหลักสูตรพัฒนานักบริหาร (Executive Development Program: EDP2011) ปี 2554 มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง (มูลนิธิ สวค.) (กระทรวงการคลัง)	-	-	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	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ธนาคารกรุงไทย บมจ. กรุงไทยพานิชประกันภัย บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. กรุงไทย-แอกซ่า ประกันชีวิต **บริษัทอื่น** บริษัท หลักทรัพย์เคที ซีมิโก้ จำกัด บจก. โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
12. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	62	- M.B.A. (Finance) Washington University, St.Louis, USA - Bachelor of Arts & Science Washington University, St.Louis, USA - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 10/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่น 14/2555 สถาบันวิทยาการตลาดทุน - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง กิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ รุ่น 1/2556 สำนักงานคณะกรรมการ กิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่น 4/2557 สถาบันวิทยาการพลังงาน - หลักสูตรผู้บริหารการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PEP) รุ่น 1/2559	-	-	2543 - ปัจจุบัน 2546 - 2558 2546 - 2555 2549 - ปัจจุบัน 2537 - ปัจจุบัน 2546 - 2559 2543 - 2553	- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ - กรรมการ - กรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ และกรรมการบริหาร	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ธนาคารกรุงเทพ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ **บริษัทอื่น** บจก. ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ บจก. กรุงเทพ เอ็นยิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)
13. นายยุทธนา หยิมการุณ - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 พ.ย.2559)	57	- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ประกาศนียบัตรโรงเรียนศุลการักษ์ กรมศุลกากร - หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่น 13 สถาบันพระปกเกล้า - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.) รุ่น 71 สำนักงาน ก.พ. - หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่น 3 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่น 25 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่น 18 สถาบันวิทยาการตลาดทุน - หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่น 17	-	-	2556 - เม.ย.2560 ส.ค.2561 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2558 - 2561 2558 2554 - 2558 2553 - 2554 2552 - 2553 2551 - 2552 2547	- กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง - รองปลัดกระทรวงการคลัง - กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง - กรรมการผู้แทนกระทรวงการคลัง - ผู้ตรวจราชการ - ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากร - รองอธิบดีกรมศุลกากร - ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง - ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรภาคที่ 1 - ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง - ผู้อำนวยการส่วนปราบปรามทางบก	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. เอราวัณ **บริษัทอื่น** กระทรวงการคลัง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การยาสูบแห่งประเทศไทย (โรงงานยาสูบ) กระทรวงการคลัง กรมศุลกากร
14. นางณฐมณ บุนนาค - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 20 เม.ย. 2561)	54	- ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - ปริญญาโท สาขาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน (เกียรตินิยม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์เกษตร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 152/2561 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2558 - ปัจจุบัน 2556 - 2558	- ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรักษาการรองผู้ว่าการ (การเงิน) - ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ	**บริษัทจดทะเบียน** - ไม่มี - **บริษัทอื่น** การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
15. นายวิชาญ เอกรินทรากุล [1] - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 27 ธ.ค. 2561)	54	- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมจราจรและขนส่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	เม.ย.2561 - ปัจจุบัน 2558 - 2561 2553 - 2558 2548 - 2553 2547 - 2548 2559 - 2560	- รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน - รองผู้ว่าการฝ่ายวิชาการ - ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและแผน - ผู้อำนวยการกองวางแผนและวิเคราะห์โครงการ - ผู้อำนวยการกองวิศวกรรมทางด่วน - กรรมการ	**บริษัทจดทะเบียน** - ไม่มี - **บริษัทอื่น** การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
16. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	61	- Dr. Techn. (Soil Mechanic), Univesity of Innbruck, Austria - ปริญญาตรี และปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 81/2549 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Finance for Non-Finance Directors (FND) รุ่น 19/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 36/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0104% (1,599,141 หุ้น)	-	2543 - ปัจจุบัน 2549 - 2558 2557 - 2558 2554 - 2557 2547 - 2558 2547 - 2554 2544 - 2553 2543 - 2554 2559 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการผู้จัดการ และกรรมการบริหาร - รองประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการบริหาร - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่สายงานพัฒนาธุรกิจ - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ทีทีดีบลิว บมจ. ช. การช่าง บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. ช.การช่าง บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ **บริษัทอื่น** บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. แบงคอก แอโทร เน็ทเวิร์คส์
17. นางพเยาว์ มริตตนะพร - กรรมการบริษัท - กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	61	- 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	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ทีทีดีบลิว บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. ทีทีดีบลิว **บริษัทอื่น** บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. ไชยะบุรี พาวเวอร์
18. นายสงวน คุณาธินันท์ - รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	58	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 101/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2557 - 2558 2549 - 2557	- รองกรรมการผู้จัดการสายงานวิศวกรรม - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายงานวิศวกรรม	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ **บริษัทอื่น** - ไม่มี -

หมายเหตุ : [1] นายวิชาญ เอกรินทรากุล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2561 แทนนายประสิทธิ์ เดชศิริ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
19. นางสุดฤทัย พรหมมาตร - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	55	- 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 สายงานปฏิบัติการ	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ **บริษัทอื่น** - ไม่มี -
20. นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์ - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร - เลขานุการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	52	- 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	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ **บริษัทอื่น** - ไม่มี -
21. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร - รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	51	- 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	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ **บริษัทอื่น** บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
22. นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	61	- 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	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ **บริษัทอื่น** บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
23. นายอัลวิน จี - รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	47	- ปริญญาตรี สาขาการเงิน Boston College ประเทศสหรัฐอเมริกา - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 165/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	0.0009% (144,272 หุ้น) (คู่สมรส)	คู่สมรสของบุตรของนายปลิว ตรีวิศวเวทย์	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	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ซีเค พาวเวอร์ บมจ. เชาทีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ **บริษัทอื่น** บจก. ไฟฟ้าน้ำงึม 2 TMB Macquarie Securities (Thailand) Limited
24. ดร.วิเทศ เตชางาม - รองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค.2560)	61	- 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	-	-	มิ.ย.2560 - ก.ย.2560 ม.ค.2558 - พ.ค.2560 มิ.ย.2556 - ม.ค.2558 2554 - มิ.ย. 2556 2550 - 2553	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารงานโครงการพิเศษ - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานเทคโนโลยี - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และบริการจัดการทางการเงิน - กรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ธนาคารกรุงไทย **บริษัทอื่น** บจก. กรุงไทยคอมพิวเตอร์ เซอร์วิสเซส
25. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์ - รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ม.ค.2561)	44	- ปริญญาโท Telecommunications, Northwestern University, Illinois, USA - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมไฟฟ้า) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2560 - ปัจจุบัน 2558 - 2560 2555 - 2558 2552 - 2555 2550 - 2552	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ - รักษาการรองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ งานพัฒนาโครงการ - ผู้อำนวยการ ฝ่ายบริหารโครงการพิเศษ - รองกรรมการผู้จัดการ - Operations Director	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ **บริษัทอื่น** บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ บจก. เมโทรมอลล์ ดีเวลลอปเมนท์
26. นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ - ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค.2558)	48	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี	-	-	2558 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี	**บริษัทจดทะเบียน** บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ **บริษัทอื่น** - ไม่มี -

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	บริษัท	บริษัทที่เกี่ยวข้อง													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร	2										2		2		
2. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	3,4		2,4	1,4,5	1	1,4	1	2	1	3	1,4	1,4	1,4	2	1
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	1			1											
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	1														
5. พลเอกสำเภา ชูศรี	1														
6. ดร.อรรณพ ตันละมัย	1														
7. นางวัลลภา อัสสกุล	1														
8. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	1,4		1,4								1	1	1		
9. ม.ล.ประสบชัย เกษมสันต์	1														
10. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	1,4	2	1,4	5						1,4					
11. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	1,4	1	1,4							1,4					
12. นางพเยาว์ มริตตนะพร	1,4		1,4							1					
13. นายวีระพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์	1														
14. นายปณิต ตุลย์วัฒนจิต	1														
15. นายยุทธนา หยิมการุณ	1														
16. นางณฐมณ บุนนาค [1]	1														
17. นายวิชาญ เอกรินทรากุล [2]	1														
18. นายสงวน คุณาธินันท์	5														
19. นางสุดฤทัย พรหมมาตร	5														
20. นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์	5														
21. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	5	1													
22. นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา	5	1													
23. นายอัลวิน จี	5														
24. ดร.วิเทศ เตชางาม	5														
25. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	5														

หมายเหตุ :
1. คำนิยาม 1 = กรรมการ 2 = ประธานกรรมการ 3 = รองประธานกรรมการ 4 = กรรมการบริหาร 5 = ผู้บริหาร
2. [1] นางณฐมณ บุนนาค ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561 แทนนายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2560
   [2] นายวิชาญ เอกรินทรากุล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2561 แทนนายประสิทธิ์ เดชศิริ ซึ่งลาออกเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561
3. 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 โตกิว คอนสตรัคชั่น จำกัด	8 =	บริษัท ซีเค. ออฟฟิซทาวเวอร์ จำกัด
9 =	บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	10 =	บริษัท เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด
11 =	บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	12 =	บริษัท ไฟฟ้าน้ำงึม 2 จำกัด
13 =	บริษัท ช.การช่างเรียลเอสเตท จำกัด	14 =	บริษัท คอนสตรัคชั่น แมททีเรียล ซัพพลาย จำกัด

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ	บริษัท ทางด่วน กรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด
1. นายปลิว ตรีวิศวเวทย์	2, 3	-
2. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	1, 3	-
3. นายพงษ์สฤษดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล	1, 3	2
4. นายดำเกิง ปานขำ [1]	1	-
5. นางพเยาว์ มริตตนะพร	1, 3	-
6. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	1, 3	1
7. นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา	-	1
8. นางทิพย์สุดา ยิ้มวิไล	-	1
9. นายปรินทร์ โลจนะโกสินทร์ [2]	-	1
10. นายพินิจสรรณ์ ลือชัยขจรพันธ์ [3]	-	1
11. นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร	-	1
12. นายณัฐวุฒิ ตรีวิศวเวทย์	-	1

หมายเหตุ : 1. คำนิยาม 1 = กรรมการ 2 = ประธานกรรมการ 3 = กรรมการบริหาร

2. บริษัทย่อยให้หมายถึง บริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้เกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของปีบัญชีล่าสุด

3. [1] ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2561

4. [2], [3] ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

1. หัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายใน

ชื่อ-สกุล นางสาววาสนา วัฒนานุกูลชัย

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน

คุณวุฒิทางการศึกษา
- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ประสบการณ์การทำงาน

2551 - ธ.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)
- การใช้เทคโนโลยีเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

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 และรายไตรมาส
   - 2.2 จัดเตรียมข้อมูลประกอบการคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปีของบริษัท
   - 2.3 สอบทานการเปิดเผยข้อมูลให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
   - 2.4 ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปีของบริษัท
   - 2.5 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ
3. งานสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร
   - 3.1 ประสานงานทุกหน่วยงานภายในองค์กรในการจัดทำและทบทวนแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี และรวบรวมสรุปผลเป็นแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงในภาพรวมขององค์กร
   - 3.2 ติดตามและสรุปผลการบริหารความเสี่ยงจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นรายไตรมาส และนำเสนอต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ไตรมาสละ 1 ครั้ง
   - 3.3 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
4. งานด้านกิจกรรมระบบบริหารคุณภาพ ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม และระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ
   - 4.1 ติดตามผลการตรวจระบบโดยคณะอนุกรรมการตรวจติดตาม และหน่วยงานภายนอกผู้ให้การรับรองระบบ
5. งานอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ : การแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายหัวหน้างานตรวจสอบภายในเป็นอำนาจอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบ

2. หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ชื่อ-สกุล นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมิ์

ตำแหน่ง
- รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร
- เลขานุการบริษัท

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

ประสบการณ์การทำงาน

ต.ค. 2557 - ธ.ค. 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
2555 - ก.ย. 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ก.ย. 2554 - ธ.ค. 2554	- ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหารทั่วไป บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
2551 - ส.ค. 2554	- ผู้อำนวยการอาวุโสสำนักกรรมการผู้จัดการ 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 ตลอดจนปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล
3. สอบทานกับฝ่ายจัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามหลักการของการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่บริษัทกำหนดและเปิดเผยในรายงานประจำปี
4. กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท กรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจัดทำสรุปข้อมูลผลการประเมินและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
5. เสนอแนะการจัดทำแผนการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการของบริษัทให้สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่กำหนดไว้
6. ให้คำปรึกษา และเสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท
7. ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่กรรมการผู้จัดการมอบหมาย

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตเหตุการณ์ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 42.1.11 เรื่อง ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งข้อพิพาทนี้ศาลปกครองสูงสุดได้ตัดสินให้บริษัทย่อยชนะเมื่อเดือนกันยายน 2561 ข้อพิพาทนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของข้อพิพาททั้งหมดของสัญญาโครงการระบบทางด่วนของบริษัทฯและบริษัทย่อย ซึ่งยังมีข้อพิพาทที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะผู้พิจารณาและคณะอนุญาโตตุลาการและในชั้นศาลปกครองอีกหลายข้อพิพาทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 42 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้มีการเจรจาตกลงกับหน่วยงานรัฐในภาพรวมเพื่อแก้ไขเรื่องดังกล่าวอย่างเบ็ดเสร็จ ผลของการเจรจาไกล่เกลี่ยและยุติข้อขัดแย้งทั้งหมดระหว่างหน่วยงานรัฐกับบริษัทฯและบริษัทย่อยนั้นอยู่ในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี และถ้าได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว จะต้องมีการแก้ไขสัญญาสัมปทานต่อไป ดังนั้น จึงยังคงมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับการได้มาซึ่งเงินชดเชยที่บริษัทย่อยจะได้รับจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 42.1.11 ทำให้บริษัทย่อยจึงยังมิได้บันทึกรายได้เงินชดเชยตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดเกี่ยวกับข้อพิพาท เรื่อง ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา จำนวนรวม 1,790 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องที่อาจเกิดขึ้นไว้ในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีดังกล่าวแต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การรับรู้ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ข.1 เกี่ยวกับการเข้าทำสัญญาสัมปทานกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ทำให้บริษัทฯมีโครงการที่อยู่ในระหว่างดำเนินการตามสัญญาสัมปทาน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯมีต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างแสดงอยู่ในงบแสดงฐานะทางการเงินเป็นจำนวนรวม 17,562 ล้านบาท ซึ่งถูกบันทึกรวมอยู่ในบัญชี "สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน" ตามที่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19 ข้าพเจ้าพิจารณาว่าการรับรู้ต้นทุนโครงการดังกล่าวเป็นสินทรัพย์เป็นรายการที่มีสาระสำคัญ นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารยังต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญในการพิจารณาต้นทุนที่เกิดขึ้นของโครงการดังกล่าวว่าเกี่ยวข้องโดยตรงและสามารถรับรู้เป็นต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสินทรัพย์ไม่มีตัวตน รวมถึงการรับรู้และหยุดรับรู้ต้นทุนการกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโครงการหากเข้าเงื่อนไขตามที่กำหนดในมาตรฐานการรายงานทางเงิน

ข้าพเจ้าได้ประเมินการรับรู้ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างของบริษัทฯ โดยการสอบถามฝ่ายบริหารเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับเกณฑ์และดุลยพินิจที่ฝ่ายบริหารใช้ในการพิจารณารายจ่ายที่จะถูกบันทึกเข้าเป็นต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง รวมถึงการรับรู้ต้นทุนการกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระหว่างก่อสร้างและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน นอกจากนี้ ข้าพเจ้ายังได้อ่านรายงานการประชุม สัญญาและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการระหว่างก่อสร้างดังกล่าว ทำการสุ่มตัวอย่างรายการเพื่อตรวจสอบเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับรายจ่ายที่ถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างในระหว่างปี ว่าเข้าเงื่อนไขการรับรู้รายการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินหรือไม่ รวมทั้งการทดสอบการคำนวณและการบันทึกต้นทุนการกู้ยืมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง และสอบทานการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ข้อพิพาท

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 42.2.2 บริษัทย่อยแห่งหนึ่งมีข้อพิพาทที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเรียกร้องให้ดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2 และให้ชดใช้เงินจำนวน 1,587.7 ล้านบาท แต่เนื่องจากข้อพิพาทดังกล่าวเพิ่งเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการทำให้ผู้บริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการพิจารณาข้อกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการประเมินผลของข้อพิพาทที่ถูกเรียกร้อง นอกจากนี้ ข้อพิพาทนี้ยังได้ถูกรวมเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการเจรจาไกล่เกลี่ยและยุติข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) กับหน่วยงานรัฐ ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 42.1.11 ด้วย ซึ่งผลที่เกิดขึ้นจริงเมื่อการพิจารณาข้อพิพาทดังกล่าวสิ้นสุดหรือการเจรจาไกล่เกลี่ยและยุติข้อพิพาททั้งหมดสิ้นสุดลง อาจแตกต่างไปจากที่ได้มีการประมาณการไว้

ข้าพเจ้าได้สอบถามฝ่ายบริหารและแผนกกฎหมายของกลุ่มบริษัทเกี่ยวกับการควบคุมดูแลข้อพิพาทที่เกิดขึ้น และสอบถามถึงรายละเอียด ความคืบหน้าของข้อพิพาทและวิธีการที่ผู้บริหารใช้ในการประเมินผลของข้อพิพาท และประเมินดุลยพินิจที่ผู้บริหารใช้ในการประเมินผลของข้อพิพาทโดยการอ่านเงื่อนไขและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญา คำฟ้องและคำคัดค้านต่างๆ ทั้งของบริษัทย่อยและคู่กรณีที่ได้นำเสนอต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อทำความเข้าใจในเบื้องต้นเกี่ยวกับข้อพิพาทที่เกิดขึ้น รวมถึงข้อตกลงไกล่เกลี่ยยุติข้อพิพาท นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบถามและพูดคุยกับที่ปรึกษากฎหมายภายนอกของกลุ่มบริษัทถึงรายละเอียด สถานะ แนวทางที่ใช้ในการต่อสู้ข้อพิพาท ความเป็นไปได้ของผลของข้อพิพาทที่จะเกิดขึ้น และผลการเจรจาไกล่เกลี่ยและยุติข้อพิพาท รวมทั้งการส่งหนังสือยืนยันไปยังที่ปรึกษากฎหมายภายนอกที่กลุ่มบริษัทใช้เพื่อให้รายงานรายละเอียดและสถานะของข้อพิพาทเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย โดยข้าพเจ้าได้ประเมินความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ ความเป็นอิสระและความเที่ยงธรรมของที่ปรึกษากฎหมายภายนอกตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพิจารณาถึงหลักกฎหมายและข้อกำหนดที่ที่ปรึกษากฎหมายภายนอกใช้อ้างอิงว่ามีความสอดคล้องกับข้อพิพาทของบริษัทย่อยและความเป็นไปได้ของข้อตกลงไกล่เกลี่ยและยุติข้อพิพาท นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



อิศราภรณ์ วิสุทธิญาณ
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 7480
บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
กรุงเทพฯ: 27 กุมภาพันธ์ 2562

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	526,200,490	2,627,062,725	423,687,097	2,526,936,395
เงินลงทุนชั่วคราว	8	1,282,474,987	1,449,457,222	1,268,648,199	1,437,883,352
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	9	150,016,110	-	150,016,110	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	10	514,055,818	426,286,028	525,351,600	419,017,402
ส่วนของเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6	-	-	18,000,000	18,000,000
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		94,158,489	127,581,197	82,862,582	118,433,055
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		4,216,589,168	6,280,070,446	4,118,248,862	6,169,953,478
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6	-	-	2,985,996,436	4,968,496,436
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11	10,860,414,888	12,510,098,163	10,860,414,888	12,510,098,163
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	363,869,867	303,585,600
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	13	6,368,744,918	9,592,230,802	4,242,261,948	7,499,815,400
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	14	6,688,646,612	1,654,862,090	6,688,646,612	1,654,862,090
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	15	120,357,493	120,357,493	120,357,493	120,357,493
อาคารและอุปกรณ์	16	323,936,668	361,168,428	282,540,765	315,812,844
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	17	35,146,019,997	38,448,873,562	29,542,188,708	32,244,581,463
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	18	390,198,219	719,073,059	390,198,219	719,073,059
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	19	35,427,555,680	25,954,096,373	35,089,506,008	25,608,388,894
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	20	654,691,451	666,742,626	654,691,451	666,742,626
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	6	3,495,195,243	2,487,433,243	3,495,195,243	2,487,433,243
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	21	84,777,999	75,257,871	80,300,753	70,296,570
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	35	6,312,191	4,997,667	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		47,468,811	44,103,679	18,021,920	17,152,796
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		99,614,320,170	92,639,295,056	94,814,190,311	89,186,696,677
รวมสินทรัพย์		103,830,909,338	98,919,365,502	98,932,439,173	95,356,650,155

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2561	2560	2561	2560
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	22	2,814,594,224	3,629,184,736	2,814,594,224	3,629,184,736
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	23	1,683,472,969	2,107,884,865	1,658,799,942	2,036,963,224
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24	3,041,760,069	3,808,760,069	3,041,760,069	3,808,760,069
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	25	5,000,000,000	-	5,000,000,000	-
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	9	163,117,129	138,261,714	163,117,129	138,261,714
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า		65,265,286	54,367,547	65,265,286	54,367,547
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		69,746,084	62,132,371	48,142,059	36,454,936
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	26	1,546,891,698	1,600,000,000	1,546,891,698	1,600,000,000
หนี้สินหมุนเวียนอื่น					
เงินประกันผลงาน		45,609,821	19,917,415	42,328,505	12,233,232
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย		76,044,732	56,978,843	64,873,941	48,315,285
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง		90,510,248	94,180,664	87,258,577	90,214,039
อื่นๆ		9,826,997	11,156,420	8,076,121	8,982,359
รวมหนี้สินหมุนเวียน		14,606,839,257	11,582,824,644	14,541,107,551	11,463,737,141
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24	18,373,779,608	25,801,112,363	16,773,779,608	25,301,112,363
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	25	33,169,822,210	28,170,623,095	33,169,822,210	28,170,623,095
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน		21,808,675	52,954,374	21,808,675	52,954,374
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิ					
จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	26	-	1,411,401,698	-	1,411,401,698
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	27	-	-	11,865,402	13,113,762
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	28	686,898,092	483,787,045	664,553,903	467,538,729
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	35	1,353,842,048	217,152,225	1,353,842,048	217,152,225
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		5,892,925	20,211,885	999,709	1,751,708
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		53,612,043,558	56,157,242,685	51,996,671,555	55,635,647,954
รวมหนี้สิน		68,218,882,815	67,740,067,329	66,537,779,106	67,099,385,095

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2561	2560	2561	2560
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว					
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ		5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย		(75,770,451)	(32,148,702)	-	-
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	*29*	1,232,890,000	1,077,490,000	1,232,890,000	1,077,490,000
ยังไม่ได้จัดสรร		12,133,780,735	8,948,481,343	7,095,892,083	6,120,200,475
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		1,105,927,958	(27,575,760)	2,963,939,900	(42,363,499)
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		35,498,766,326	31,068,184,965	32,394,660,067	28,257,265,060
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		113,260,197	111,113,208	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		35,612,026,523	31,179,298,173	32,394,660,067	28,257,265,060
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		103,830,909,338	98,919,365,502	98,932,439,173	95,356,650,155

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2561	2560	2561	2560
รายได้					
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ		10,173,901,910	9,956,687,741	8,717,817,634	8,573,398,391
รายได้จากธุรกิจระบบราง		4,736,002,363	4,520,903,061	4,736,002,363	4,520,903,061
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	*31*	704,536,036	675,836,158	480,468,311	403,063,532
รายได้อื่น					
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน		499,393,573	11,887,334	561,521,690	11,584,181
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน		2,496,266,396	-	-	-
ดอกเบี้ยรับ		450,618,868	175,173,105	556,402,806	329,456,108
เงินปันผลรับ	*6, 13.2*	-	-	493,938,904	551,455,190
อื่นๆ		26,601,445	52,743,740	171,687,166	185,397,814
รวมรายได้		19,087,320,591	15,393,231,139	15,717,838,874	14,575,258,277
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ		1,837,541,483	1,735,419,841	1,611,214,005	1,518,255,658
ต้นทุนธุรกิจระบบราง		3,541,571,456	3,352,428,083	3,541,571,456	3,352,428,083
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		169,940,207	177,294,401	156,742,337	90,559,239
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว					
และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	*17, 18, 26*	4,036,823,398	3,694,893,202	3,436,362,588	3,156,353,460
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ					
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	*19*	188,047,080	246,289,965	150,553,499	214,655,637
ค่าใช้จ่ายในการขาย		111,421,323	95,313,153	63,909,367	52,105,380
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		1,252,317,805	1,049,120,611	1,179,367,366	987,382,897
รวมค่าใช้จ่าย		11,137,662,752	10,350,759,256	10,139,720,618	9,371,740,354
กำไรก่อนส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม					
ค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		7,949,657,839	5,042,471,883	5,578,118,256	5,203,517,923
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	*13.2*	432,797,238	405,916,311	-	-
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		8,382,455,077	5,448,388,194	5,578,118,256	5,203,517,923
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(1,857,460,775)	(1,610,435,067)	(1,825,656,785)	(1,604,852,271)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		6,524,994,302	3,837,953,127	3,752,461,471	3,598,665,652
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	*35*	(1,189,146,759)	(695,602,106)	(645,031,218)	(623,194,397)
กำไรสำหรับปี		5,335,847,543	3,142,351,021	3,107,430,253	2,975,471,255
การแบ่งปันกำไร					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		5,317,038,037	3,123,129,324	3,107,430,253	2,975,471,255
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		18,809,506	19,221,697		
		5,335,847,543	3,142,351,021		
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน					
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	*36*	0.35	0.20	0.20	0.20

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2561	2560	2561	2560
กำไรสำหรับปี		5,335,847,543	3,142,351,021	3,107,430,253	2,975,471,255
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด					
- สุทธิจากภาษีเงินได้		24,916,559	(27,476,773)	24,916,559	(27,476,773)
กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย - สุทธิจากภาษีเงินได้		1,112,425,756	-	2,981,386,840	-
บันทึกรับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วมเนื่องจาก					
การโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน		(37,094,724)	-	-	-
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม	*13.2*	33,256,127	72,725,277	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้		1,133,503,718	45,248,504	3,006,303,399	(27,476,773)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย					
- สุทธิจากภาษีเงินได้	*28*	10,711,355	45,830,261	10,711,355	50,315,188
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม	*13.2*	-	(2,635,896)	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
- สุทธิจากภาษีเงินได้		10,711,355	43,194,365	10,711,355	50,315,188
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		1,144,215,073	88,442,869	3,017,014,754	22,838,415
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		6,480,062,616	3,230,793,890	6,124,445,007	2,998,309,670
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		6,461,253,110	3,213,133,396	6,124,445,007	2,998,309,670
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		18,809,506	17,660,494		
		6,480,062,616	3,230,793,890		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม											
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ											
						องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น						
						กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น						
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	กำไรสะสม: จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	กำไรสะสม: ยังไม่ได้จัดสรร	กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย	ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม	รวมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	15,285,000,000	5,816,938,084	(32,148,702)	928,690,000	7,763,596,451	(14,886,726)	-	(57,937,538)	(72,824,264)	29,689,251,569	93,452,714	29,782,704,283
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	3,123,129,324	-	-	-	-	3,123,129,324	19,221,697	3,142,351,021
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	44,755,568	(27,476,773)	-	72,725,277	45,248,504	90,004,072	(1,561,203)	88,442,869
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	3,167,884,892	(27,476,773)	-	72,725,277	45,248,504	3,213,133,396	17,660,494	3,230,793,890
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 29)	-	-	-	148,800,000	(148,800,000)	-	-	-	-	-	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 37)	-	-	-	-	(1,834,200,000)	-	-	-	-	(1,834,200,000)	-	(1,834,200,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	15,285,000,000	5,816,938,084	(32,148,702)	1,077,490,000	8,948,481,343	(42,363,499)	-	14,787,739	(27,575,760)	31,068,184,965	111,113,208	31,179,298,173
												-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	15,285,000,000	5,816,938,084	(32,148,702)	1,077,490,000	8,948,481,343	(42,363,499)	-	14,787,739	(27,575,760)	31,068,184,965	111,113,208	31,179,298,173
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	5,317,038,037	-	-	-	-	5,317,038,037	18,809,506	5,335,847,543
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	10,711,355	24,916,559	1,112,425,756	(3,838,597)	1,133,503,718	1,144,215,073	-	1,144,215,073
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	5,327,749,392	24,916,559	1,112,425,756	(3,838,597)	1,133,503,718	6,461,253,110	18,809,506	6,480,062,616
ลงทุนในบริษัทย่อย (หมายเหตุ 12)	-	-	(43,621,749)	-	-	-	-	-	-	(43,621,749)	(16,662,517)	(60,284,266)
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 29)	-	-	-	155,400,000	(155,400,000)	-	-	-	-	-	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 37)	-	-	-	-	(1,987,050,000)	-	-	-	-	(1,987,050,000)	-	(1,987,050,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	15,285,000,000	5,816,938,084	(75,770,451)	1,232,890,000	12,133,780,735	(17,446,940)	1,112,425,756	10,949,142	1,105,927,958	35,498,766,326	113,260,197	35,612,026,523

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
					องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น			
					กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น			
			กำไรสะสม					
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย	รวมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	15,285,000,000	5,816,938,084	928,690,000	5,077,414,032	(14,886,726)	-	(14,886,726)	27,093,155,390
กำไรสำหรับปี	-	-	-	2,975,471,255	-	-	-	2,975,471,255
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	-	-	-	50,315,188	(27,476,773)	-	(27,476,773)	22,838,415
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	3,025,786,443	(27,476,773)	-	(27,476,773)	2,998,309,670
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 29)	-	-	148,800,000	(148,800,000)	-	-	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 37)	-	-	-	(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)	-	(42,363,499)	28,257,265,060
								-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	15,285,000,000	5,816,938,084	1,077,490,000	6,120,200,475	(42,363,499)	-	(42,363,499)	28,257,265,060
กำไรสำหรับปี	-	-	-	3,107,430,253	-	-	-	3,107,430,253
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	-	-	-	10,711,355	24,916,559	2,981,386,840	3,006,303,399	3,017,014,754
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	3,118,141,608	24,916,559	2,981,386,840	3,006,303,399	6,124,445,007
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 29)	-	-	155,400,000	(155,400,000)	-	-	-	-
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 37)	-	-	-	(1,987,050,000)	-	-	-	(1,987,050,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	15,285,000,000	5,816,938,084	1,232,890,000	7,095,892,083	(17,446,940)	2,981,386,840	2,963,939,900	32,394,660,067

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	6,524,994,302	3,837,953,127	3,752,461,471	3,598,665,652
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	3,866,567,954	3,544,655,128	3,212,916,480	2,959,316,613
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ (โอนกลับ)	(272,590)	272,590	-	-
รับรู้รายได้จากรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	-	-	(1,248,360)	(1,248,360)
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	(499,393,573)	(11,887,334)	(561,521,690)	(11,584,181)
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	(10,442,237)	(29,720,956)	(10,427,852)	(29,711,197)
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	(2,496,266,396)	-	-	-
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์ สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญา				
สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	(1,639,242)	6,028,232	(696,555)	6,384,610
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	355,662,416	384,806,190	355,662,416	384,806,190
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	464,364,839	495,800,643	464,364,839	495,800,643
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	220,232,028	76,747,586	213,502,447	74,217,105
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(432,797,238)	(405,916,311)	-	-
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	102,702	(105,460)	102,702	(105,460)
ดอกเบี้ยรับ	(450,618,868)	(175,173,105)	(556,402,806)	(329,456,108)
เงินปันผลรับ	-	-	(493,938,904)	(551,455,191)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,662,162,353	1,572,881,432	1,635,492,763	1,570,619,514
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	98,665,000	-	98,665,000	-
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	9,301,321,450	9,296,341,762	8,108,931,951	8,166,249,830
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(150,016,110)	-	(150,016,110)	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(43,104,677)	155,095,799	(61,941,675)	170,916,997
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,649,683,275	412,420,819	1,649,683,275	412,420,819
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	85,434,222	101,986,629	86,187,884	94,045,237
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(3,438,527)	13,393,495	(869,124)	15,511,002
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(1,350,459,625)	(1,252,089,706)	(1,350,459,625)	(1,252,089,706)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	21,244,663	8,049,920	57,066,771	13,469,473
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	24,855,415	26,290,336	24,855,415	26,290,336
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	10,897,739	11,053,550	10,897,739	11,053,550
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	27,513,762	(8,194,092)	42,792,229	(14,817,064)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(14,318,960)	2,229,724	(751,999)	(1,004,420)
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(10,325,738)	(7,740,208)	(9,692,030)	(7,174,500)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(1,600,000,000)	(1,500,000,000)	(1,600,000,000)	(1,500,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,949,286,889	7,258,838,028	6,806,684,701	6,134,871,554
รับดอกเบี้ย	452,272,207	139,602,025	451,680,807	139,325,027
จ่ายภาษีเงินได้	(334,491,602)	(248,930,830)	(250,907,959)	(190,353,092)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	8,067,067,494	7,149,509,223	7,007,457,549	6,083,843,489

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	13,949,038,431	19,366,871,411	12,412,038,431	17,894,971,411
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	(13,767,671,038)	(14,833,370,394)	(12,228,710,197)	(13,359,461,719)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	(60,284,267)	-	(60,284,267)	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	540,351,710	-	540,351,710	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาวอื่น	2,075,443,606	-	2,075,443,606	-
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนก่อนการควบบริษัท	-	769,741,462	-	769,741,462
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	(107,436,375)	(417,012,300)	(107,436,375)	(417,012,300)
เงินสดรับจากเงินให้กู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,644,016,650	1,085,531,900
เงินสดจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	(10,000,000)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้				
สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	3,215,729	7,706,184	2,080,600	7,139,543
ซื้ออุปกรณ์	(23,042,080)	(89,131,306)	(13,351,832)	(87,335,527)
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าอุปกรณ์	-	(77,040)	-	-
รับดอกเบี้ย	4,676,477	21,484,010	449,535,434	399,511,649
รับเงินปันผล	493,938,904	551,455,191	493,938,904	551,455,191
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(390,955)	(65,000,000)	(390,955)	(65,000,000)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(9,963,513,656)	(7,906,570,615)	(9,933,491,841)	(7,854,438,863)
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(284,809,045)	(130,085,647)	(284,809,045)	(130,085,647)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	(181,764,061)	(48,805,714)	(181,764,061)	(48,805,714)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(30,649,444)	(25,644,761)	(29,079,944)	(23,533,540)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(7,352,896,064)	(2,798,439,519)	(5,221,913,182)	(1,287,322,154)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	10,000,000,000	-	10,000,000,000	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(10,816,000,000)	(1,088,000,000)	(10,816,000,000)	(1,088,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	5,300,000,000	500,000,000	4,200,000,000	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(13,475,010,069)	(3,536,448,559)	(13,475,010,069)	(3,536,448,559)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	10,000,000,000	5,000,000,000	10,000,000,000	5,000,000,000
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(181,553,849)	(8,219,329)	(181,553,849)	(8,219,329)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,655,419,747)	(1,534,140,236)	(1,629,179,747)	(1,532,009,826)
จ่ายเงินปันผล	(1,987,050,000)	(1,834,200,000)	(1,987,050,000)	(1,834,200,000)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,815,033,665)	(2,501,008,124)	(3,888,793,665)	(2,998,877,714)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(2,100,862,235)	1,850,061,580	(2,103,249,298)	1,797,643,621
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	2,627,062,725	777,001,145	2,526,936,395	729,292,774
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	526,200,490	2,627,062,725	423,687,097	2,526,936,395
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม				
รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย				
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน				
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมและต้นทุนงานก่อสร้างทางด่วน				
ที่ยังไม่ได้จ่ายชำระเพิ่มขึ้น	13,607,477	1,228,818,865	13,607,477	1,228,818,865
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเพิ่มขึ้นจากการเข้าทำสัญญาแปลงหนี้				
โดยการเปลี่ยนตัวเจ้าหนี้	-	13,618,880,612	-	13,618,880,612
โอนลูกหนี้อื่นกิจการที่เกี่ยวข้องกันเป็นลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	953,321,643	-	953,321,643
ดอกเบี้ยค้างจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการเพิ่มขึ้น	48,098,650	-	48,098,650	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") เป็นบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งจัดตั้งขึ้นจากการจดทะเบียนควบบริษัทตามกฎหมายไทยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 และมีภูมิลำเนาในประเทศไทย บริษัทฯมีบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนจัดตั้งในประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ที่อยู่ตามที่จดทะเบียนของบริษัทฯตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสารวินิจฉัย แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร และมีสำนักงานสาขา 4 แห่ง

บริษัทฯดำเนินธุรกิจหลักคือ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ บริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า และธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก. ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

บริษัทฯได้รับสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ("กทพ.") ในโครงการต่างๆดังนี้

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

บริษัทฯในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ 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.เป็นผู้มีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางดังกล่าวตามอัตราที่กำหนดในสัญญาให้แก่บริษัทฯตลอดอายุสัมปทาน นอกจากนี้บริษัทฯมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทานออกไปได้อีก 2 ช่วง ช่วงละ 10 ปี ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย

ก.2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษา

บริษัทฯในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้าง บริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตลอดอายุสัมปทาน โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 บริษัทฯมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่นที่เกี่ยวข้องตลอดอายุสัมปทาน ทั้งนี้บริษัทฯตกลงแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่ กทพ. ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน

โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559

ต่อมาเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมกับกทพ. เพื่อดำเนินการออกแบบและก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) โดยมีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 18 เดือน

เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 บริษัทฯเปิดให้บริการทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครกับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) อย่างเป็นทางการ

ก.3 โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ภายใต้สัญญาสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนของบริษัทย่อย

บริษัทย่อยในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษรวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปีนับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 โดย กทพ. เป็นผู้มีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางดังกล่าวตามอัตราที่กำหนดในสัญญาให้แก่บริษัทย่อยตลอดอายุสัมปทาน นอกจากนี้บริษัทย่อยมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทานไปได้อีก 2 ช่วง ช่วงละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย

ข. ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทฯ ได้รับสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ("รฟม.") ในโครงการต่างๆ ดังนี้

ข.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

บริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) ภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เป็นผู้ลงทุนในอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า พร้อมทั้งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าเป็นเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547

ต่อมา บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเฉพาะช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน โดยเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานในการจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา มีระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน และหากบริษัทฯ ได้เข้าลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินก็ให้นำข้อกำหนดตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมาบังคับใช้แทน

เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2560 คณะรัฐมนตรีมีมติให้บริษัทฯ เป็นผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับ รฟม. มีระยะเวลาประมาณ 33 ปี ตามหลักเกณฑ์ Build, Transfer and Operate ซึ่งทำให้สัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน เป็นอันถูกยกเลิกไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง และช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ)

สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังได้ระบุว่าสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินนี้ โดยให้มีผลบังคับใช้ต่อไปจนกว่าจะครบระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เฉพาะสิทธิหน้าที่และข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสาร และการจ่ายเงินตอบแทนให้แก่ รฟม.

บริษัทฯในฐานะผู้รับสัมปทานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีหน้าที่ในการดำเนินการจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (สัญญาระยะที่ 1 มีระยะเวลา 36 เดือน นับตั้งแต่วันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน) และดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) (สัญญาระยะที่ 2 มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย) บริษัทฯมีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในรายได้จากการให้บริการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน โดยบริษัทฯเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดอายุสัมปทาน และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ผลประโยชน์แก่รฟม. ตามจำนวนที่ได้ตกลงกันในสัญญา และบริษัทฯมีหน้าที่ทยอยเปิดดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ภายในระยะเวลา 30 เดือน และช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายในระยะเวลา 36 เดือน

เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน อย่างเป็นทางการ

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

บริษัทฯในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า โดยรฟม.เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนจากรฟม.เป็น 2 ระยะ ซึ่งประกอบด้วย ค่างานระบบรถไฟฟ้า (สัญญาระยะที่ 1) และค่าจ้างงานบริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า (สัญญาระยะที่ 2) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

<u>สัญญาระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้า</u>

บริษัทฯเป็นผู้ออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า โดยมีระยะเวลาดำเนินการไม่เกิน 1,200 วันนับจากวันที่ลงนามในสัญญา (4 กันยายน 2556) บริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 1 พร้อมดอกเบี้ยเป็นจำนวนรวม 20,011 ล้านบาท ซึ่งรฟม.จะจ่ายชำระค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นรายเดือนภายในระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้า

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯได้ส่งมอบอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาระยะที่ 1 ให้แก่รฟม.แล้ว โดยได้บันทึกค่าตอบแทนที่จะได้รับจากรฟม.ทั้งหมดในบัญชีลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11

สัญญาระยะที่ 2 การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้า รวมถึงจัดให้มีการซ่อมบำรุงและการปรับปรุงอุปกรณ์และวัสดุต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบ นับจากวันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าจนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน และบริษัทฯต้องส่งคืนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบให้แก่รฟม. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา โดยบริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 2 นี้จากรฟม. เป็นรายเดือนจนสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน (3 กันยายน 2586) เป็นจำนวนรวมประมาณ 57,208 ล้านบาท (ไม่รวมการปรับปรุงเนื่องจากเงินเฟ้อและการปรับปรุงเนื่องจากอัตราค่าไฟฟ้า)

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯได้รับมอบโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมจากรฟม.และในวันเดียวกันนี้ รฟม.ได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมอย่างเป็นทางการ

ค. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ประกอบด้วย การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561 บริษัทฯและบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (บริษัทย่อย) ได้ตกลงยกเลิกสัญญาแก้ไขและแทนที่สัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ลงวันที่ 11 มีนาคม 2558 และยกเลิกสัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ในการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display: PID) ลงวันที่ 1 มกราคม 2553 ที่บริษัทฯได้ให้สิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลและบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูล (PID) ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลให้กับบริษัทย่อย โดยบริษัทย่อยมีสิทธิได้รับรายได้ค่าบริการพัฒนาเชิงพาณิชย์และแบ่งส่วนแบ่งรายได้ให้กับบริษัทฯ ตามอัตราที่กำหนดในสัญญาดังกล่าว และในวันเดียวกันนี้บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาว่าจ้างผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) กับบริษัทย่อย โดยบริษัทฯได้ให้บริษัทย่อยเป็นผู้แทนบริษัทฯในการดำเนินการบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ รวมทั้งดำเนินการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (PID) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินโดยให้มีระยะเวลาสิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2572 บริษัทฯจะจ่ายค่าบริการให้แก่บริษัทย่อยตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนั้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 บริษัทฯจึงบันทึกรายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไว้ในงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

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

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัทฯ") และบริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัทย่อย") โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2561 (ร้อยละ)	2560 (ร้อยละ)
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	ดำเนินงานและบริหารระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	ไทย	99.99	99.99
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	บริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้า	ไทย	69.67	65.19

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯได้ลงทุนเพิ่มในบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 4.48 ของหุ้นที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว

ข) บริษัทฯจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการโดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี บริษัทฯและบริษัทย่อยได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2560) จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงและอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

ข. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2561) และฉบับใหม่จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยเชื่อว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงดังกล่าวส่วนใหญ่จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้องต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

กิจการต้องใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 กับสัญญาที่ทำกับลูกค้าทุกสัญญา ยกเว้นสัญญาที่อยู่ในขอบเขตของมาตรฐานการบัญชีฉบับอื่น มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการ 5 ขั้นตอนสำหรับการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นจากสัญญาที่ทำกับลูกค้า โดยกิจการจะรับรู้รายได้ในจำนวนเงินที่สะท้อนถึงสิ่งตอบแทนที่กิจการคาดว่าจะมีสิทธิได้รับจากการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการที่ได้ส่งมอบให้แก่ลูกค้า และกำหนดให้กิจการต้องใช้ดุลยพินิจและพิจารณาข้อเท็จจริงและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการพิจารณาตามหลักการในแต่ละขั้นตอน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยเชื่อว่ามาตรฐานฉบับดังกล่าว จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯและบริษัทย่อย

ค. มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ประกอบด้วยมาตรฐานและการตีความมาตรฐาน จำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
ฉบับที่ 9	เครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16	การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
ฉบับที่ 19	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน และเมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มีผลบังคับใช้ จะทำให้มาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการบัญชี และแนวปฏิบัติทางการบัญชีบางฉบับที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันถูกยกเลิกไป

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของบริษัทฯและบริษัทย่อยอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

ก) การรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการแล้ว

ข) การรับรู้ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามเกณฑ์คงค้าง

ค) การรับรู้รายได้ค่าโดยสาร

รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและเหรียญโดยสารจะถูกบันทึกเป็นรายได้เมื่อมีการให้บริการแก่ผู้โดยสารแล้ว โดยรายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารประเภทสะสมมูลค่าที่ยังไม่ได้รับรู้รายได้จะบันทึกเป็นรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าซึ่งแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

ง) การรับรู้รายได้จากการให้บริการเดินรถ

รายได้จากการให้บริการเดินรถรับรู้เมื่อได้ให้บริการแล้วโดยพิจารณาถึงขั้นความสำเร็จของงาน โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นไปตามอัตราค่าบริการที่กำหนดในสัญญา

จ) การรับรู้รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จะถือเป็นรายได้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว

ฉ) **การรับรู้รายได้ทางการเงิน**

รายได้ทางการเงินเป็นรายได้จากลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานโดยจะรับรู้ตลอดระยะเวลาการผ่อนชำระตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยรับรู้ในวันที่ถึงกำหนดชำระค่างวดไม่ว่าจะเก็บเงินได้หรือไม่ รายได้ทางการเงินแสดงไว้อยู่ภายใต้ดอกเบี้ยรับในส่วนของกำไรขาดทุน

ช) **การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่ายอื่น**

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทฯมีสิทธิในการรับเงินปันผล

ค่าใช้จ่ายอื่น

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

4.4 ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานแสดงมูลค่าตามสัญญาคงค้างสุทธิจากยอดคงเหลือของรายได้ทางการเงินที่ยังไม่ถือเป็นรายได้

4.5 เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้าแสดงตามมูลค่ายุติธรรม การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์บันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ข) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายแสดงตามมูลค่ายุติธรรม การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ดังกล่าวบันทึกในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อได้จำหน่ายหลักทรัพย์นั้นออกไป

ค) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระในหนึ่งปี รวมทั้งที่จะถือจนครบกำหนดแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย บริษัทฯตัดบัญชีส่วนเกิน/รับรู้ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่าย/รับรู้นี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

ง) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไปซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

จ) เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

ฉ) เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

มูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ในความต้องการของตลาดคำนวณจากราคาเสนอซื้อหลังสุด ณ สิ้นวันทำการสุดท้ายของปี ส่วนมูลค่ายุติธรรมของตราสารหนี้คำนวณโดยใช้อัตราผลตอบแทนที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย มูลค่ายุติธรรมของหน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหน่วยลงทุน

บริษัทฯใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนของเงินลงทุน

ในกรณีที่มีการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนจากประเภทหนึ่งไปเป็นอีกประเภทหนึ่ง บริษัทฯจะปรับมูลค่าของเงินลงทุนดังกล่าวใหม่โดยใช้มูลค่ายุติธรรม ณ วันที่โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน ผลแตกต่างระหว่างราคาตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่โอนจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนหรือแสดงเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นแล้วแต่ประเภทของเงินลงทุนที่มีการโอนเปลี่ยน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.6 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

บริษัทฯบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้น บริษัทฯจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินรอการขาย

บริษัทฯรับรู้ผลต่างระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในปีที่ตัดรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนออกจากบัญชี

4.7 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 รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อบริษัทฯและบริษัทย่อยตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.8 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วย ดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.9 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีจำนวนผลผลิตตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ฯดังกล่าวรวมอยู่ในส่วนของกำไรขาดทุน โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สิทธิในการใช้ประโยชน์ฯสุทธิ x อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี

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

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน - สุทธิ = สิทธิในการใช้ประโยชน์ฯที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด - ค่าตัดจำหน่ายสะสม

บริษัทฯ ไม่มีการตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง

4.10 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

บริษัทฯบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับกทพ.ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทฯตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณรถที่ใช้บริการ และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทฯจะทบทวนวิธีการตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

4.11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกต้นทุนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการจัดการและค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าที่ซื้อระหว่างอายุสัมปทาน ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นสินทรัพย์และจะตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ ดังนี้

<u>อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า</u>

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีจำนวนผลผลิต ตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานฯสุทธิ x อัตราส่วนผู้โดยสารที่ใช้บริการสำหรับปี

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

<u>อุปกรณ์งานระบบอื่นๆ</u>

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบอื่นๆ เช่น ส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี อุปกรณ์โฆษณา เป็นต้น โดยใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่ให้เช่าบริเวณสถานี	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์ระบบโฆษณา	5 ปี

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน - สุทธิ = สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน - ค่าตัดจำหน่ายสะสม

ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ไม่มีการตัดจำหน่ายสำหรับอุปกรณ์งานระบบที่อยู่ระหว่างการติดตั้ง

4.12 ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี) ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัมปทาน

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.13 ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า

บริษัทฯบันทึกค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนในแต่ละปีตามอัตราส่วนประมาณการค่าตอบแทนจ่ายกับประมาณการรายได้รับตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินตลอดอายุสัมปทาน ส่วนต่างระหว่างค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทฯนำส่งให้แก่รฟม. และค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทฯบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในแต่ละปี จะถูกบันทึกไว้ในบัญชีค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้าในงบแสดงฐานะการเงิน

บริษัทฯจะทำการทบทวนอัตราส่วนประมาณการค่าตอบแทนจ่ายกับประมาณการรายได้รับตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

4.14 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นและค่าตัดจำหน่าย

บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

บริษัทฯและบริษัทย่อยตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทฯและบริษัทย่อยจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด คือ คอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์ ซึ่งมีอายุการให้ประโยชน์ 3 ปี 5 ปี และ 10 ปี

4.15 ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย

ค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือ ณ วันทำสัญญาสินเชื่อและก่อนการเบิกถอนเงินกู้ยืมจะถูกบันทึกเป็นค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่ายซึ่งจะแสดงหักจากเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องและตัดจำหน่ายตลอดอายุของสัญญาสินเชื่อดังกล่าว

ค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงินดังกล่าวได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์

4.16 ค่าความนิยม

บริษัทฯบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของค่าความนิยมในราคาทุน ซึ่งเท่ากับต้นทุนการรวมธุรกิจส่วนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มา หากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาสูงกว่าต้นทุนการรวมธุรกิจ บริษัทฯจะรับรู้ส่วนที่สูงกว่านี้เป็นกำไรในส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

บริษัทฯแสดงค่าความนิยมตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสมและจะทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยมทุกปีหรือเมื่อใดก็ตามที่มีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่าเกิดขึ้น

เพื่อวัตถุประสงค์ในการทดสอบการด้อยค่า บริษัทฯจะปันส่วนค่าความนิยมที่เกิดขึ้นจากการรวมกิจการให้กับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการรวมกิจการ และบริษัทฯจะทำการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดแต่ละรายการ หากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี บริษัทฯจะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุนและบริษัทฯไม่สามารถกลับบัญชีขาดทุนจากการด้อยค่าได้ในอนาคต

4.17 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯและบริษัทย่อย หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯและบริษัทย่อย หรือถูกบริษัทฯและบริษัทย่อยควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯและบริษัทย่อย

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯและบริษัทย่อย ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อยที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯและบริษัทย่อย

4.18 สัญญาเช่าระยะยาว

สัญญาเช่าอุปกรณ์ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าการเงินจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าแล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์ที่เช่า

สัญญาเช่าอุปกรณ์ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

4.19 เงินตราต่างประเทศ

บริษัทฯแสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ รายการต่างๆของแต่ละกิจการที่รวมอยู่ในงบการเงินรวมวัดมูลค่าด้วยสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของแต่ละกิจการนั้น

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.20 การด้อยค่าของสินทรัพย์

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

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.21 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของบริษัทฯและบริษัทย่อย เงินที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งบริษัทฯและบริษัทย่อยถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

4.22 ประมาณการหนี้สิน

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดเปลื้องภาระผูกพันนั้น และบริษัทฯและบริษัทย่อยสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

บริษัทฯบันทึกสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

4.23 ค่าบำรุงรักษาระบบทางด่วน และระบบรถไฟฟ้า

ค่าบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นระหว่างปีจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดขึ้น ผู้เชี่ยวชาญอิสระระบุว่ารายการซ่อมแซมใหญ่นั้นอาจจะไม่จำเป็น ถ้าหากบริษัทฯและบริษัทย่อยได้มีการซ่อมบำรุงอย่างมีมาตรฐานโดยสม่ำเสมอทุกปี ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงมิได้ตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาสำหรับการซ่อมแซมใหญ่

4.24 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐโดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทฯและบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯและบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

บริษัทฯและบริษัทย่อยจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.25 ตราสารอนุพันธ์ทางการเงินและการป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน

บริษัทฯและบริษัทร่วมได้ใช้ตราสารอนุพันธ์เป็นเครื่องมือทางการเงินเพื่อบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราดอกเบี้ย อาทิเช่น สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ตราสารอนุพันธ์จะบันทึกและวัดมูลค่าเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่เข้าทำรายการ และมีการวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้อัตราที่กำหนดโดยตลาด ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ทางการเงินจะบันทึกเป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมูลค่ายุติธรรมเป็นกำไรและบันทึกเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมูลค่ายุติธรรมเป็นขาดทุน อย่างไรก็ตาม หากตราสารอนุพันธ์เข้าเงื่อนไขมีไว้เพื่อเป็นเครื่องมือป้องกันความเสี่ยง การบันทึกรายการกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมจะขึ้นอยู่กับประเภทของรายการที่ได้รับการป้องกันความเสี่ยง

การบัญชีสำหรับการป้องกันความเสี่ยง - การป้องกันความเสี่ยงของกระแสเงินสด

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

4.26 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ บริษัทฯและบริษัทย่อยจะประมาณ

มูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทฯและบริษัทย่อยจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

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

ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯพิจารณาค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย โดยฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากเงินลงทุนนั้น รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ และต้องทำการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้วและสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว และสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน โดยถือพื้นฐานประมาณการปริมาณรถที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระและทำการปรับปรุงโดยการเปรียบเทียบกับปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจแตกต่างไปจากประมาณการขึ้นอยู่กับการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจร

ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน โดยต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆในการประมาณการที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ เช่น แบบจำลองจราจร โครงข่ายรถไฟฟ้า ค่าน้ำมันเฉลี่ยและโครงสร้างค่าโดยสาร เป็นต้น

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทฯและบริษัทย่อย จะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่าบริษัทฯและบริษัทย่อยควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใดโดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตรามรณะ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

ข้อพิพาท

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นจากการถูกเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินผลของข้อพิพาทที่ถูกเรียกร้องแล้วและเชื่อมั่นว่าจะไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น จึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

6. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี บริษัทฯและบริษัทย่อยมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อยและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ

ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันในระหว่างปีสามารถสรุปได้ดังนี้

รายชื่อกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	ผู้ถือหุ้น
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	บริษัทร่วม
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมการร่วมกัน
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจในธนาคาร
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจในธนาคาร
บริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมการร่วมกัน
บริษัท ที่ดินบางปะอิน จำกัด	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมการร่วมกัน
บริษัท แพลน บี จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมการของบริษัทย่อย เป็นกรรมการร่วมกันตั้งแต่วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561

รายการธุรกิจที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2561	2560	2561	2560	
รายการธุรกิจกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่					
ดอกเบี้ยรับ	-	13	-	13	อัตราคงที่ต่อปี
ค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการรถไฟฟ้า	8,184	8,854	8,184	8,854	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทางด่วน	217	69	217	69	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมระบบทางด่วนและ ซ่อมบำรุงโยธา	383	335	383	335	ราคาตามสัญญา
ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน	8	8	-	-	ราคาตามสัญญา
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย (ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	240	327	อัตราตามสัญญา
ดอกเบี้ยรับสำหรับเงินให้กู้ยืมระยะยาว	-	-	106	154	อัตราตามสัญญา
รายได้ค่าบริหารโครงการ	-	-	150	144	ราคาตามสัญญา
ค่าตอบแทนการบริหารงานพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	90	-	ราคาตามสัญญา
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	-	-	494	551	ตามที่ประกาศจ่าย
ขายเงินลงทุนระยะยาวอื่น	2,065	-	2,065	-	ราคาตามสัญญา
รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	94	9	41	9	ราคาตามสัญญา
รายได้ดอกเบี้ยรับค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	435	118	435	118	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนดต่อปี
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	11	-	-	-	ตามที่ตกลงร่วมกัน
ค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	345	361	345	361	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	11	24	11	24	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าภาษีโรงเรือน	1	4	1	4	ตามอัตราที่เรียกเก็บโดยกรุงเทพมหานคร
ค่าสาธารณูปโภค	2	-	2	-	ราคาตามสัญญา
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	73	23	71	20	อัตราตามสัญญา
ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว	267	369	267	369	MLR หักส่วนต่างที่กำหนด 6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด และ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนดต่อปี (2560: อัตราคงที่ MLR หักส่วนต่างที่กำหนด FDR บวกส่วนต่างที่กำหนดและ 6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนดต่อปี)

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น (หมายเหตุ 10)				
ลูกหนี้การค้า				
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	28,893	77,820
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	374,324	326,236	374,324	326,236
บริษัท แพลน บี จำกัด (มหาชน)[1]	14,681	-	14,681	-
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	288	-	288	-
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	396	-	396	-
รวม	389,689	326,236	418,582	404,056
ลูกหนี้อื่น				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	13,375	12,840
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	119	-	119	-
รวม	119	-	13,494	12,840
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า				
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	31,096	6,467	28,791	4,162
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	22,208	-	22,208	-
รวม	53,304	6,467	50,999	4,162
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	4,009	24,969	4,009	24,969
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	2,858,996	4,823,496
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	145,000	163,000
รวม	-	-	3,003,996	4,986,496
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	(18,000)	(18,000)
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	2,985,996	4,968,496
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน (หมายเหตุ 11)				
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	12,510,098	14,159,781	12,510,098	14,159,781
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า				
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	3,495,195	2,487,433	3,495,195	2,487,433

[1] มีสถานะเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันตั้งแต่วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น (หมายเหตุ 23)				
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	32,279	-
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	725,067	1,291,085	724,987	1,291,075
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	125,148	111,928	125,146	111,928
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,221	1,545	1,095	1,476
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	656	1,254	656	1,254
อื่นๆ	517	1,840	320	-
รวม	852,609	1,407,652	884,483	1,405,733
รายได้รับล่วงหน้า				
บริษัท แพลน บี จำกัด (มหาชน) [1]	1,752	-	1,752	-
เงินประกันผลงาน				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	16,781	4,153	16,781	2,874
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา (หมายเหตุ 27)				
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	13,114	14,362

[1] มีสถานะเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันตั้งแต่วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561

ยอดคงค้างของเงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับระหว่างบริษัทฯและบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 และการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับดังกล่าวที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	เพิ่มขึ้นระหว่างปี	ลดลงระหว่างปี	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด				
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	3,992,709	-	(1,626,017)	2,366,692
ดอกเบี้ยค้างรับ	830,787	100,963	(439,446)	492,304
รวม	4,823,496	100,963	(2,065,463)	2,858,996
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด				
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	163,000	-	(18,000)	145,000
ดอกเบี้ยค้างรับ	-	5,412	(5,412)	-
รวม	163,000	5,412	(23,412)	145,000
รวมทั้งสิ้น	4,986,496	106,375	(2,088,875)	3,003,996

บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ได้นำสินทรัพย์ซึ่งได้แก่ เงินฝากธนาคาร เงินลงทุนชั่วคราว สิทธิในการใช้ประโยชน์เกี่ยวกับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด การโอนสิทธิในส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมจากบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยดังกล่าวสามารถถอนเงินฝากในบัญชีธนาคารและขายเงินลงทุนชั่วคราวเพื่อนำไปใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามปกติได้

ยอดคงค้างของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (เฉพาะเงินต้น) ระหว่างบริษัทฯและบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 และการเคลื่อนไหวของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (เฉพาะเงินต้น) ดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบเฉพาะกิจการ			
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	เพิ่มขึ้นระหว่างปี	ลดลงระหว่างปี	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	9,394,584	1,400,000	(4,824,306)	5,970,278
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	4,221,631	1,400,000	(4,221,631)	1,400,000
รวม	13,616,215	2,800,000	(9,045,937)	7,370,278

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของกรรมการและผู้บริหารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ผลประโยชน์ระยะสั้น	154,460	135,953	134,534	119,834
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	16,865	8,760	15,305	8,102
รวม	171,325	144,713	149,839	127,936

7. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
เงินสด	34,934	31,734	32,484	29,954
เงินฝากธนาคาร	491,266	2,595,329	391,203	2,496,982
รวม	526,200	2,627,063	423,687	2,526,936

บริษัทฯได้จำนำบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่างานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมไว้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมของบริษัทฯ รวมทั้งโอนสิทธิในการหักหรือถอนเงินฝากบนบัญชีดังกล่าวเพื่อชำระหนี้เงินกู้และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯมียอดคงเหลือของบัญชีดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1,022 บาท (2560: 1,018 บาท)

8. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้า				
หน่วยลงทุน	1,235,602	895,985	1,221,781	884,415
บวก: กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	46,873	43,472	46,867	43,468
หน่วยลงทุน - มูลค่ายุติธรรม	1,282,475	939,457	1,268,648	927,883
เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด				
ตั๋วแลกเงิน	-	510,000	-	510,000
รวมเงินลงทุนชั่วคราว	1,282,475	1,449,457	1,268,648	1,437,883

9. เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า

เพื่อให้เป็นไปตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทยที่บังคับใช้กับผู้ประกอบธุรกิจบัตรเงินอิเล็กทรอนิกส์ บริษัทฯต้องฝากเงินที่ได้รับล่วงหน้าจากผู้ถือบัตรไว้ในสถาบันการเงินเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าเงินรับล่วงหน้าจากผู้ถือบัตรคงเหลือ ณ วันสิ้นวันทำการ และไม่สามารถนำไปใช้สำหรับวัตถุประสงค์อื่นนอกจากใช้ชำระให้แก่ผู้ขายสินค้าหรือผู้ให้บริการแทนผู้ถือบัตรเท่านั้น

10. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ลูกหนี้การค้า				
ลูกหนี้การค้า				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	389,689	326,236	418,582	404,056
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	116,002	101,923	80,785	-
หัก: ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(4,910)	(5,182)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	500,781	422,977	499,367	404,056
ลูกหนี้อื่น				
ลูกหนี้อื่น				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	119	-	13,494	12,840
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	2,631	1,585	1,966	1,544
เงินทดรองจ่าย	-	1,177	-	30
รายได้ค้างรับ	10,525	547	10,525	547
รวมลูกหนี้อื่น	13,275	3,309	25,985	14,961
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	514,056	426,286	525,352	419,017

ยอดคงเหลือของลูกหนี้การค้าของบริษัทฯและบริษัทย่อยโดยส่วนใหญ่ยังไม่ถึงกำหนดชำระหรือค้างชำระไม่เกิน 3 เดือน ลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้คงค้างเกินวันที่ถึงกำหนดชำระมากกว่า 1 ปี ในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวนประมาณ 7 ล้านบาท (2560: 6 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี) บริษัทฯและบริษัทย่อยได้ทำการประเมินมูลค่าสุทธิที่จะได้รับจากลูกหนี้การค้าที่มียอดคงค้างเกินวันที่ถึงกำหนดชำระดังกล่าว และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้ในงบการเงินรวมเป็นจำนวนประมาณ 5 ล้านบาท (2560: 5 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี)

11. ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

	(หน่วย: พันบาท) งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	14,159,781
รับชำระ	(1,649,683)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	12,510,098
หมุนเวียน	1,649,683
ไม่หมุนเวียน	10,860,415
รวมลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	12,510,098

ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเป็นลูกหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมระยะที่ 1 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ข.2 ซึ่งรฟม. จะทยอยจ่ายชำระค่างานเป็นรายเดือนให้แก่บริษัทฯพร้อมดอกเบี้ยภายในปี 2569 บริษัทฯ ได้โอนสิทธิในการรับเงินจากลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานไปให้แก่ผู้ให้สินเชื่อเพื่อใช้ในการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24.4 และ 24.5

ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานมีจำนวนเงินที่ถึงกำหนดต้องชำระตามสัญญาเกินกว่า 5 ปี เป็นจำนวนเงินประมาณ 4,262 ล้านบาท และมีอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงกับ FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด

รายได้ดอกเบี้ยรับค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวนเงินรวม 435 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2560: 118 ล้านบาท)

12. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		ค่าเผื่อการด้อยค่า		ราคาทุนสุทธิ	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
					(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	69.67	65.19	226	166	(16)	(16)	210	150
รวม							2,830	2,770	(2,466)	(2,466)	364	304

ในเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญของบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (บริษัทย่อย) จำนวน 1,137,439 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.48 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทย่อยจากผู้ถือหุ้นเดิมในราคา 60 ล้านบาท ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัทย่อยเพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 65.19 เป็นสัดส่วนร้อยละ 69.67

รายการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อยดังกล่าว มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม
ราคาซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	60,284
หัก: ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยที่ถูกปรับปรุง	(16,662)
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	43,622

13. เงินลงทุนในบริษัทร่วม

13.1 รายละเอียดของเงินลงทุนในบริษัทร่วม

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
			2561	2560	2561	2560	2561	2560
			(ร้อยละ)					
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) [1]	ลงทุนในธุรกิจผลิตและจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า	ไทย	-	19.40	-	3,223	-	3,121
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	ไทย	19.29	19.45	6,919	6,976	6,369	6,471
รวม					6,919	10,199	6,369	9,592

[1] บริษัทฯ ได้โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2561

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
			2561	2560	2561	2560
			(ร้อยละ)			
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) [1]	ลงทุนในธุรกิจผลิตและจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า	ไทย	-	19.40	-	3,223
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	ไทย	19.29	19.45	4,242	4,277
รวม					4,242	7,500

13.2 ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและเงินปันผลรับ

ในระหว่างปี บริษัทฯรับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมในงบการเงินรวม และรับรู้เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมดังกล่าวในงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม		ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม		เงินปันผลที่บริษัทฯรับ	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) [1]	28	31	26	56	32	85
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	405	375	7	14	462	466
รวม	433	406	33	70	494	551

13.3 มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เป็นบริษัทจดทะเบียนฯ

สำหรับเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) [1]	-	5,777 [2]
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	9,468	9,701
รวม	9,468	15,478

[1] บริษัทฯได้โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2561

[2] ไม่รวมมูลค่ายุติธรรมของใบสำคัญแสดงสิทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 189 ล้านบาท

13.4 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทร่วมที่มีสาระสำคัญ

สรุปรายการฐานะการเงิน

(หน่วย: ล้านบาท)

	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)[1]		บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	
	2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์หมุนเวียน	-	6,294	4,216	3,279
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	-	54,167	19,114	19,997
หนี้สินหมุนเวียน	-	(2,669)	(2,544)	(2,046)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	-	(27,134)	(8,421)	(9,353)
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยของบริษัทร่วม	-	(12,911)	(43)	(42)
สินทรัพย์ - สุทธิ	**-**	**17,747**	**12,322**	**11,835**
สัดส่วนเงินลงทุน (ร้อยละ)	-	19.40	19.29	19.45
สัดส่วนตามส่วนได้เสียของกิจการ ในสินทรัพย์สุทธิ	**-**	**3,442**	**2,377**	**2,302**
การตัดรายการระหว่างกัน	-	(321)	-	-
การจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	(14)	-
สิทธิในการดำเนินการผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	-	-	1,630	1,773
ค่าความนิยม	-	-	2,376	2,396
มูลค่าตามบัญชีของส่วนได้เสียของกิจการในบริษัทร่วม	**-**	**3,121**	**6,369**	**6,471**

สรุปรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(หน่วย: ล้านบาท)

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)[1]		บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	
	2561	2560	2561	2560
รายได้	-	6,930	5,949	5,747
กำไร	-	159	2,842	2,663
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	288	38	73
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	-	447	2,880	2,736

[1] บริษัทฯได้โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2561

บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นสามัญของบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) (“CKP”) จำนวน 4.5 ล้านหุ้น คิดเป็นเงินจำนวน 19 ล้านบาท โดยมีกำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนรวมเป็นจำนวนเงิน 9 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 9 ล้านบาท) ภายหลังการจำหน่ายเงินลงทุนทำให้สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 19.40 เป็นร้อยละ 19.34

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2561 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯได้มีมติอนุมัติการจำหน่ายเงินลงทุนในหุ้นสามัญของ CKP จำนวน 111.2 ล้านหุ้น คิดเป็นเงินจำนวน 437 ล้านบาท ให้แก่บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่ง ซึ่งภายหลังการจำหน่ายหุ้นสามัญดังกล่าวจะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นใน CKP ลดลงจากร้อยละ 19.34 เป็นร้อยละ 17.83 นอกจากนี้ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯยังได้มีมติอนุมัติให้โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนใน CKP จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมไปเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย เพื่อให้สอดคล้องกับการอนุมัติเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ในการลงทุนในหุ้น CKP จากเดิมที่ถือไว้เพื่อลงทุนระยะยาวเพื่อให้ได้รับผลตอบแทนในรูปของการมีส่วนได้เสียและได้รับเงินปันผลไปเป็นถือไว้เพื่อเปลี่ยนเป็นเงินสดได้เมื่อมีโอกาสทางธุรกิจและจังหวะที่เหมาะสม

ต่อมา ในเดือนกรกฎาคม 2561 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นสามัญใน CKP จำนวน 111.2 ล้านหุ้น และรับรู้กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนรวมเป็นจำนวนเงิน 212 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 199 ล้านบาท) โดยภายหลังการจำหน่ายหุ้นสามัญดังกล่าว บริษัทฯได้โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนใน CKP ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จากเดิมที่จัดประเภทเป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วมไปเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายเพื่อให้สอดคล้องกับการลดสัดส่วนเงินลงทุนและวัตถุประสงค์ในการลงทุนของบริษัทฯ โดยบริษัทฯรับรู้กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนดังกล่าวจำนวน 2,496 ล้านบาทในงบกำไรขาดทุนรวมในปีปัจจุบัน

บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นสามัญของบริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) จำนวน 6.3 ล้านหุ้น คิดเป็นเงินจำนวน 85 ล้านบาท โดยมีกำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนรวมเป็นจำนวนเงิน 32 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 50 ล้านบาท) ภายหลังการจำหน่ายหุ้นสามัญทำให้สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 19.45 เป็นร้อยละ 19.29

14. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย				
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)				
- หุ้นสามัญ [1]	5,178,082	-	2,813,840	-
- ใบสำคัญแสดงสิทธิ [1]	120,032	-	148,073	-
บวก: กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	1,390,533	-	3,726,734	-
	6,688,647	-	6,688,647	-
เงินลงทุนทั่วไป				
บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	-	1,654,862	-	1,654,862
เงินลงทุนระยะยาวอื่น - สุทธิ	6,688,647	1,654,862	6,688,647	1,654,862

[1] บริษัทฯได้โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขายตั้งแต่วันที่ 16 กรกฎาคม 2561

บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด

ในระหว่างเดือนธันวาคม 2560 ถึงเดือนเมษายน 2561 บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ได้เรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มเติมในส่วนที่ยังเรียกชำระไม่เต็มจำนวนเป็นจำนวนเงินรวม 107 ล้านบาท โดยบริษัทฯได้จ่ายชำระค่าหุ้นดังกล่าวในงวดปัจจุบันเรียบร้อยแล้ว

ต่อมาในเดือนมิถุนายน 2561 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นสามัญของบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ทั้งหมดที่บริษัทฯถืออยู่ให้กับบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) คิดเป็นมูลค่ารวม 2,065 ล้านบาท โดยมีกำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนรวมเป็นจำนวนเงิน 244 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 303 ล้านบาท)

15. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนซึ่งเป็นที่ดินที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 320 ล้านบาท (2560: 315 ล้านบาท)

มูลค่ายุติธรรมประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์ราคาตลาด

16. อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่งติดตั้ง และเครื่องใช้สำนักงาน	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2560	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
ซื้อเพิ่ม	5,941	9,073	8,028	23,042
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(14,643)	(6,711)	(7,224)	(28,578)
จัดประเภทใหม่	-	(208)	-	(208)
31 ธันวาคม 2561	76,372	211,935	460,252	748,559
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2560	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
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	8,780	21,374	28,728	58,882
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(14,573)	(6,474)	(6,140)	(27,187)
จัดประเภทใหม่	-	(208)	-	(208)
31 ธันวาคม 2561	45,246	157,904	221,472	424,622
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ				
31 ธันวาคม 2560	34,035	66,569	260,564	361,168
31 ธันวาคม 2561	31,126	54,031	238,780	323,937

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี

2560 (29 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)	56,417
2561 (30 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)	58,882

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ส่วนปรับปรุงสำนักงานและสิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่งติดตั้ง และเครื่องใช้สำนักงาน	ยานพาหนะ	รวม
ราคาทุน				
1 มกราคม 2560	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
ซื้อเพิ่ม	3,497	6,410	3,444	13,351
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(14,643)	(6,346)	(4,871)	(25,860)
จัดประเภทใหม่	-	(208)	-	(208)
31 ธันวาคม 2561	61,336	155,884	448,893	666,113
ค่าเสื่อมราคาสะสม				
1 มกราคม 2560	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
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	6,223	11,546	27,470	45,239
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(14,573)	(6,116)	(3,787)	(24,476)
จัดประเภทใหม่	-	(208)	-	(208)
31 ธันวาคม 2561	38,990	127,085	217,497	383,572
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ				
31 ธันวาคม 2560	25,142	34,165	256,506	315,813
31 ธันวาคม 2561	22,346	28,799	231,396	282,541

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	
2560 (20 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)	43,133
2561 (21 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)	45,239

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯและบริษัทย่อยมียอดคงเหลือของยานพาหนะซึ่งได้มาภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินโดยมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีเป็นจำนวนเงิน 6 ล้านบาท (2560: 4 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทฯ จำนวน 3 ล้านบาท (2560: 4 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีส่วนปรับปรุงสำนักงานและอุปกรณ์จำนวนหนึ่ง ซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินรวม 267 ล้านบาท (2560: 271 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทฯจำนวน 261 ล้านบาท (2560: 262 ล้านบาท)

17. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
ราคาทุน			
1 มกราคม 2560	85,761,545	-	85,761,545
ซื้อเพิ่ม	29,034	67,107	96,141
31 ธันวาคม 2560	85,790,579	67,107	85,857,686
ซื้อเพิ่ม	39,956	229,649	269,605
โอนเข้า (ออก)	291,148	(291,148)	-
31 ธันวาคม 2561	86,121,683	5,608	86,127,291
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2560	44,209,720	-	44,209,720
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	3,199,092	-	3,199,092
31 ธันวาคม 2560	47,408,812	-	47,408,812
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	3,572,459	-	3,572,459
31 ธันวาคม 2561	50,981,271	-	50,981,271
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2560	38,381,767	67,107	38,448,874
31 ธันวาคม 2561	35,140,412	5,608	35,146,020
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2560			3,199,092
2561			3,572,459

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
ราคาทุน			
1 มกราคม 2560	72,917,255	-	72,917,255
ซื้อเพิ่ม	29,034	67,107	96,141
31 ธันวาคม 2560	72,946,289	67,107	73,013,396
ซื้อเพิ่ม	39,956	229,649	269,605
โอนเข้า (ออก)	291,148	(291,148)	-
31 ธันวาคม 2561	73,277,393	5,608	73,283,001
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2560	38,108,262	-	38,108,262
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	2,660,553	-	2,660,553
31 ธันวาคม 2560	40,768,815	-	40,768,815
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	2,971,997	-	2,971,997
31 ธันวาคม 2561	43,740,812	-	43,740,812
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2560	32,177,474	67,107	32,244,581
31 ธันวาคม 2561	29,536,581	5,608	29,542,189
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2560			2,660,553
2561			2,971,997

18. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560
ราคาทุน	6,644,790	6,644,790
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,254,592)	(5,925,717)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	390,198	719,073

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนสำหรับปี 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี	719,073	1,020,624
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(328,875)	(301,551)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี	390,198	719,073

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

19. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
ราคาทุน			
1 มกราคม 2560	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
ซื้อเพิ่ม	62,028	9,369,801	9,431,829
ต้นทุนดอกเบี้ย	-	229,863	229,863
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(778)	-	(778)
โอนเข้า (ออก)	9,046	(9,046)	-
31 ธันวาคม 2561	22,015,349	17,578,869	39,594,218
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2560	3,733,074	-	3,733,074
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	246,290	-	246,290
ค่าตัดจำหน่ายสะสมสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(156)	-	(156)
31 ธันวาคม 2560	3,979,208	-	3,979,208
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	188,047	-	188,047
ค่าตัดจำหน่ายสะสมสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(593)	-	(593)
31 ธันวาคม 2561	4,166,662	-	4,166,662
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2560	17,965,845	7,988,251	25,954,096
31 ธันวาคม 2561	17,848,687	17,578,869	35,427,556
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2560			246,290
2561			188,047

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
ราคาทุน			
1 มกราคม 2560	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
ซื้อเพิ่ม	48,629	9,353,178	9,401,807
ต้นทุนดอกเบี้ย	-	229,863	229,863
โอนเข้า (ออก)	9,046	(9,046)	-
31 ธันวาคม 2561	21,419,563	17,562,246	38,981,809
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2560	3,527,094	-	3,527,094
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	214,656	-	214,656
31 ธันวาคม 2560	3,741,750	-	3,741,750
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	150,553	-	150,553
31 ธันวาคม 2561	3,892,303	-	3,892,303
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2560	17,620,138	7,988,251	25,608,389
31 ธันวาคม 2561	17,527,260	17,562,246	35,089,506
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2560			214,656
2561			150,553

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2543 นั้น อุปกรณ์งานระบบรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลจะถูกโอนให้กับรฟม. เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน 25 ปี (วันที่ 1 กรกฎาคม 2572) ตามหลักเกณฑ์ Acquire, Operate and Transfer ต่อมาเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งในสัญญาสัมปทานดังกล่าวได้รวมสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ข.1 ดังนั้นในวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯจึงได้ทำการส่งมอบอุปกรณ์งานระบบรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลให้แก่รฟม. ตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานใหม่ และในวันเดียวกันนี้รฟม.ได้ส่งมอบสิทธิในการใช้ประโยชน์บนอุปกรณ์งานระบบรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารดังกล่าวให้แก่บริษัทฯ เพื่อใช้ในการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินต่อไป

ในระหว่างปีบริษัทฯ ได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งคำนวณมาจากอัตราการตั้งขึ้นเป็นทุนในอัตราร้อยละ 2.88

20. ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

มูลค่าตามบัญชีของต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560
ราคาทุน	715,460	701,462
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(60,769)	(34,719)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	654,691	666,743

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมสำหรับปี 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี	666,743	627,256
เพิ่มขึ้น	13,998	65,000
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(26,050)	(25,513)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี	654,691	666,743

21. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นที่เป็นคอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ราคาทุน	195,933	165,075	185,297	156,009
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(111,155)	(89,817)	(104,996)	(85,712)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	84,778	75,258	80,301	70,297

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นสำหรับปี 2561 และ 2560 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
มูลค่าตามบัญชีต้นปี	75,258	68,229	70,297	63,497
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟท์แวร์	30,650	25,645	29,080	23,534
ตัดจำหน่าย	-	(1,273)	-	(1,273)
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(21,130)	(17,343)	(19,076)	(15,461)
มูลค่าตามบัญชีปลายปี	84,778	75,258	80,301	70,297

22. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	อัตราดอกเบี้ย	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	(ร้อยละต่อปี)	2561	2560
เงินกู้ยืมระยะสั้น - ตั๋วสัญญาใช้เงิน	อัตราคงที่	2,816,000	3,632,000
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย		(1,406)	(2,815)
รวม		2,814,594	3,629,185

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2561 บริษัทฯได้ออกตั๋วสัญญาใช้เงินให้กับธนาคารพาณิชย์แห่งหนึ่งจำนวนเงิน 10,000 ล้านบาท ครบกำหนดชำระคืนในวันที่ 27 เมษายน 2561 เพื่อนำไปชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24.1 และ 24.2

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 25 ในเดือนเมษายน 2561 บริษัทฯได้นำเงินสดรับจากการออกจำหน่ายหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2561 จำนวน 10,000 ล้านบาท มาจ่ายชำระคืนตั๋วสัญญาใช้เงินดังกล่าวทั้งจำนวน

23. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	779,566	1,334,514	811,497	1,334,366
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	347,047	341,818	314,246	305,781
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	1,132	2,416	1,132	2,416
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	188,799	134,374	188,238	134,242
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 6)	71,911	70,722	71,854	68,951
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	280,845	209,745	260,840	189,377
เจ้าหนี้อื่น	14,173	14,296	10,993	1,830
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,683,473	2,107,885	1,658,800	2,036,963

24. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	เงินกู้	วงเงิน	วัตถุประสงค์	อัตราดอกเบี้ย	ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
						2561	2560	2561	2560
		(ล้านบาท)		(ร้อยละ)					
24.1	สินเชื่อส่วน ก	5,750	ใช้สำหรับก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-	MLR หักส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มตั้งแต่	-	5,711,619	-	5,711,619
	(เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)		วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร		เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกันยายน 2570				
24.2	สินเชื่อส่วน ข	4,250	ใช้สำหรับก่อสร้างทางพิเศษสายศรีรัช-	6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มตั้งแต่	-	4,221,631	-	4,221,631
	(เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)		วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร		เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกันยายน 2570				
24.3	เงินกู้ยืมระยะยาว	8,000	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	อัตราคงที่	ชำระคืนเป็นรายงวด 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือน	4,000,000	6,000,000	4,000,000	6,000,000
	(เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)				พฤษภาคม 2560 ถึงเดือนพฤษภาคม 2564				
24.4	Tranche A	13,557	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้า	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มตั้งแต่	11,638,526	13,173,277	11,638,526	13,173,277
	(เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)		สายฉลองรัชธรรม		เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569				
24.5	Tranche B	62	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้า	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มตั้งแต่	53,154	60,163	53,154	60,163
	(เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)		สายฉลองรัชธรรม		เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569				
24.6	เงินกู้ยืมระยะยาว	14,000	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้า	6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสเริ่มตั้งแต่	4,200,000	-	4,200,000	-
	(วงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้: 9,800 ล้านบาท)		สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย		เดือนธันวาคม 2564 ถึงเดือนธันวาคม 2578				
24.7	เงินกู้ยืมระยะยาว	5,700	เพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมให้กับบริษัทฯ	6M FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสภายใน	1,600,000	500,000	-	-
	(วงเงินที่ยังไม่ได้เบิกใช้: 3,160 ล้านบาท)				เดือนกันยายน 2567				
	รวม	51,319				21,491,680	29,666,690	19,891,680	29,166,690
	หัก: เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(3,041,760)	(3,808,760)	(3,041,760)	(3,808,760)
	หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดจ่าย					(76,140)	(56,818)	(76,140)	(56,818)
	เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					18,373,780	25,801,112	16,773,780	25,301,112

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ยอดคงเหลือต้นปี	29,666,690	19,084,259	29,166,690	19,084,259
บวก:กู้เพิ่มระหว่างปี	5,300,000	500,000	4,200,000	-
บวก:แปลงหนี้โดยการเปลี่ยนตัวเจ้าหนี้ในระหว่างปี	-	13,618,880	-	13,618,880
หัก: จ่ายคืนเงินกู้ระหว่างปี	(13,475,010)	(3,536,449)	(13,475,010)	(3,536,449)
ยอดคงเหลือปลายปี	21,491,680	29,666,690	19,891,680	29,166,690

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.1 ถึง 24.2

บริษัทฯ ได้ใช้สินทรัพย์ได้แก่ สิทธิตามสัญญาโครงการระบบทางด่วน สิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและสิทธิประโยชน์ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนสินเชื่อก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 22 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2561 บริษัทฯ ได้ออกตั๋วสัญญาใช้เงินจำนวน 10,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่เพื่อจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.1 และ 24.2 ทั้งจำนวน โดยมีค่าธรรมเนียมการจ่ายคืนเงินกู้ก่อนกำหนด (Prepayment Fee) เป็นจำนวน 99 ล้านบาท ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหลักประกันเงินกู้ยืมดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.3

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมนี้ จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นต้น

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.4 และ 24.5

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาแปลงหนี้โดยการเปลี่ยนวัตถุประสงค์แห่งหนี้ (Novation and Debt Repayment Agreement) กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อตามสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมระยะที่ 1 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1ข.2

บริษัทฯ จำนำบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่างานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมตามสัญญาระยะที่ 1 (หมายเหตุ 7) รวมทั้งโอนสิทธิในการรับเงินค่างานดังกล่าวให้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ (หมายเหตุ 11) เพื่อเป็นหลักทรัพย์ในการค้ำประกันเงินกู้ยืม ทั้งนี้ บริษัทฯ มีดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญานี้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวนเงิน 435 ล้านบาท (2560: 118 ล้านบาท)

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

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.6

เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2561 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาสินเชื่อกับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อในประเทศ ในวงเงินรวม 14,000 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับการลงทุนในการจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

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

เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 24.7

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

25. หุ้นกู้

หุ้นกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

ประเภทหุ้นกู้	อายุหุ้นกู้	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ 2561	2560
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	2,000,000
- ลำดับที่ 2	7 ปี	7 กันยายน 2560	7 กันยายน 2567	3.10	3,000,000	3,000,000
ครั้งที่ 1/2561						
- ลำดับที่ 1	3 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2564	2.05	3,000,000	-
- ลำดับที่ 2	5 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2566	2.46	3,500,000	-
- ลำดับที่ 3	7 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2568	3.01	3,500,000	-
รวม					38,200,000	28,200,000
หัก: หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(5,000,000)	-
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี					(30,178)	(29,377)
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					33,169,822	28,170,623

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ 2561	2560
ยอดคงเหลือต้นปี	28,200,000	23,200,000
บวก: ออกหุ้นกู้ระหว่างปี	10,000,000	5,000,000
ยอดคงเหลือปลายปี	38,200,000	28,200,000

หุ้นกู้ของบริษัทฯทั้งหมดเป็นหุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันและไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ โดยมีกำหนดจ่ายชำระดอกเบี้ยทุกหกเดือนตลอดอายุหุ้นกู้ หุ้นกู้ดังกล่าวมีข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

26. สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนต้นปี	3,011,402	4,317,152
จ่ายชำระในระหว่างปี	(1,600,000)	(1,500,000)
ต้นทุนดอกเบี้ย	135,490	194,250
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนปลายปี	1,546,892	3,011,402
หัก: ส่วนที่จะถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	(1,546,892)	(1,600,000)
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน - สุทธิจากส่วนที่จะถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	-	1,411,402

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯจ่ายค่าทดแทนสะสมดังกล่าวแล้วเป็นจำนวนเงินรวม 15,200 ล้านบาท (2560: 13,600 ล้านบาท)

27. รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา

บริษัทฯได้รับค่าตอบแทนการให้สิทธิการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ค. จากบริษัทย่อย เป็นจำนวนเงิน 35 ล้านบาท ณ วันที่ทำสัญญา (1 มกราคม 2553) สิทธิดังกล่าวมีระยะเวลาสิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2572 ซึ่งบริษัทฯแสดงเป็นรายการต่างหากในงบแสดงฐานะการเงินภายใต้รายการ “รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา” และตัดจำหน่ายเป็นรายได้ตลอดอายุของสัญญา

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	15,610
หัก: รับรู้เป็นรายได้ในระหว่างปี	(1,248)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	14,362
หัก: รับรู้เป็นรายได้ในระหว่างปี	(1,248)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	13,114
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	(1,249)
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	
- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	11,865

28. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	483,787	471,044	467,539	461,245
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	75,870	67,236	72,898	65,036
ต้นทุนดอกเบี้ย	18,667	11,656	18,152	11,326
ต้นทุนบริการในอดีตและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการจ่ายผลประโยชน์	132,289	-	129,046	-
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
ขาดทุน (กำไร) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	18,883	18,230	18,883	15,730
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	(22,904)	(146,877)	(22,904)	(145,472)
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(9,368)	70,238	(9,368)	66,848
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(10,326)	(7,740)	(9,692)	(7,174)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	686,898	483,787	664,554	467,539

บริษัทฯและบริษัทย่อยคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้าเป็นจำนวนประมาณ 3 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 3 ล้านบาท) (2560: จำนวน 7 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 6 ล้านบาท))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของบริษัทฯและบริษัทย่อยประมาณ 12.62 - 17.13 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 12.62 - 17.13 ปี) (2560 : 12.65 - 17.47 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 12.65 - 17.47 ปี))

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
อัตราคิดลด	2.6, 3.0, 3.3	2.6, 2.9	3.0, 3.3	2.6, 2.9
อัตราการขึ้นเงินเดือน	5.5	5.5	5.5	5.5
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน (ขึ้นกับช่วงอายุ)	1.0 - 9.0	2.0 - 12.0	1.0 - 9.0	2.0 - 12.0

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(61)	73	(59)	70
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	71	(62)	68	(59)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(66)	46	(63)	45

(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

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติผ่านร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวอยู่ในระหว่างรอประกาศในราชกิจจานุเบกษา พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่นี้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้าง สำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วันสุดท้าย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และมีผลกระทบให้บริษัทฯและบริษัทย่อยมีหนี้สินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเพิ่มขึ้น ทั้งนี้บริษัทฯและบริษัทย่อยได้บันทึกผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายทันทีในงบกำไรขาดทุนงวดปัจจุบันแล้ว

29. สำรองตามกฎหมาย

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

30. รายได้ค่าผ่านทาง

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

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

30.2 ตามสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่ กทพ. ดังนี้

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

31. รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ซึ่งแยกตามแหล่งที่เกิดรายได้ในงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ประกอบด้วยรายได้บนระบบทางพิเศษจำนวน 42 ล้านบาท (2560: 50 ล้านบาท) และรายได้บนระบบรางเป็นจำนวน 438 ล้านบาท (2560: 353 ล้านบาท) ซึ่งรวมการรับรู้รายได้ค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาจำนวน 1 ล้านบาท (หมายเหตุ 27)

32. รายได้จากการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมและให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561 บริษัทฯได้รับโอนสิทธิในการเป็นผู้ประกอบการกิจการโทรคมนาคม แบบที่สอง ประเภทมีโครงข่ายเป็นของตนเองจากบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์ค จำกัด (บริษัทย่อย) และได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการฯ จากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) เรียบร้อยแล้ว

รายได้จากการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมและให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคมของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)
ใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคม แบบที่สอง ที่มีโครงข่ายเป็นของตนเอง	48,438
รายได้จากการให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม	375
	48,813

33. เงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

33.1 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

บริษัทฯตกลงแบ่งรายได้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เงินตอบแทนจากกำไรที่เกินอัตราที่กำหนดและส่วนแบ่งของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกู้เงินได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าที่ระบุในสัญญา

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1 ข.1 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งในสัญญาได้ระบุให้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และให้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลมีผลบังคับใช้ต่อไปจนกว่าจะครบระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เฉพาะสิทธิ หน้าที่และข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสาร และการจ่ายเงินตอบแทนให้แก่ รฟม.

เงินตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่บริษัทฯต้องนำส่งให้แก่ รฟม. สรุปไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 33.2 ส่วนที่ 1

33.2 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

บริษัทฯตกลงแบ่งผลประโยชน์เป็นเงินตอบแทนจากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินลงวันที่ 31 มีนาคม 2560 ให้แก่ รฟม. เป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1: เงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลจนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก) เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

<u>จำนวนเงินรายปี</u>

บริษัทฯตกลงแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. เป็นรายปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2557 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 43,567 ล้านบาท (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยแบ่งจ่ายให้แก่ รฟม.ในแต่ละปีตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯบันทึกเงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารแบบรายปีสะสมเป็นจำนวนเงิน 4,990 ล้านบาท (2560: 3,745 ล้านบาท)

<u>จำนวนเงินเป็นร้อยละ</u>

บริษัทฯตกลงแบ่งเงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสารในอัตราร้อยละ 1 ถึงร้อยละ15 ของรายได้ค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 โดยบริษัทฯจะนำส่งรายได้ดังกล่าวให้แก่ รฟม. เป็นรายเดือน

ข) เงินตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

<u>จำนวนเงินรายปี</u>

บริษัทฯตกลงแบ่งเงินตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. เป็นรายปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 930 ล้านบาท (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) โดยแบ่งจ่ายให้แก่ รฟม.ในแต่ละปีตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯบันทึกเงินตอบแทนจากรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์แบบรายปีสะสมเป็นจำนวนเงิน 405 ล้านบาท (2560: 355 ล้านบาท)

จำนวนเงินเป็นร้อยละ

บริษัทฯตกลงแบ่งเงินตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในอัตราร้อยละ 7 ของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 จนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 โดยบริษัทฯจะนำส่งรายได้ดังกล่าวให้แก่ รฟม. เป็นรายเดือน

ส่วนที่ 2 : เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 และในระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2572 จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

บริษัทฯตกลงจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เมื่อบริษัทฯมีผลตอบแทนการลงทุนจากการดำเนินงานในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 และโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2572 จนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเกินกว่าอัตราผลตอบแทนการลงทุนตามที่ระบุในสัญญา

34. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	3,866,568	3,544,655	3,212,916	2,959,316
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงานบริษัทฯและบริษัทย่อย	2,344,428	2,121,784	2,252,152	2,040,571
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน กทพ.	844,046	795,616	689,244	650,921
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	1,656,583	1,497,590	1,609,392	1,445,801
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	464,365	495,801	464,365	495,801
ค่าสาธารณูปโภค	591,121	612,080	571,546	592,394
ค่าตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทาน	355,662	384,806	355,662	384,806
ค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยบนทางพิเศษและภายในสถานี	475,834	467,864	438,883	433,879
ค่าเบี้ยประกันภัย	103,722	114,112	98,901	109,283

35. ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	340,420	268,034	262,327	194,106
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	364	19,235	268	19,104
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่างชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	848,363	408,333	382,436	409,984
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	1,189,147	695,602	645,031	623,194

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับ				
- กำไร (ขาดทุน) ที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	6,229	(6,869)	6,229	(6,869)
- กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย	278,106	-	745,347	-
- กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	2,678	12,579	2,678	12,579
รวม	287,013	5,710	754,254	5,710

รายการกระทบยอดระหว่างกำไรทางบัญชีกับค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	6,524,994	3,837,953	3,752,461	3,598,666
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	1,304,999	767,591	750,492	719,733
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	364	19,235	268	19,104
ผลกระทบจากรายการตัดบัญชีในการจัดทำงบการเงินรวม	12,480	-	-	-
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
รายได้ที่ได้รับยกเว้น	-	-	(98,788)	(110,291)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(86,559)	(81,183)	-	-
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	(32,013)	-	-	-
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	2,585	3,452	2,585	2,659
ค่าใช้จ่ายที่มีสิทธิหักได้เพิ่มขึ้น	(10,812)	(10,544)	(6,914)	(6,626)
อื่น ๆ	(1,897)	(2,949)	(2,612)	(1,385)
รวม	(128,696)	(91,224)	(105,729)	(115,643)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	1,189,147	695,602	645,031	623,194

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	325	380	-	-
ประมาณการโบนัส	7,589	9,938	6,551	8,858
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น	2,554	4,080	2,074	3,792
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	37	1,167	37	1,167
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	137,380	96,757	132,911	93,508
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	309,378	602,280	309,378	602,280
ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	(465,759)	(475,770)	(465,759)	(475,770)
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	(78,040)	(143,815)	(78,040)	(143,815)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	(510,638)	(309,069)	(510,638)	(309,069)
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้า	(9,371)	(8,694)	(9,371)	(8,694)
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย	(278,106)	-	(745,347)	-
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	(467,241)	-	-	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	4,362	10,591	4,362	10,591
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	(1,347,530)	(212,155)	(1,353,842)	(217,152)
การแสดงรายการในงบการเงิน				
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	6,312	4,997	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(1,353,842)	(217,152)	(1,353,842)	(217,152)
	(1,347,530)	(212,155)	(1,353,842)	(217,152)

36. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

37. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วย

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลรวม (ล้านบาท)	เงินปันผลต่อหุ้น (บาท)	วันที่จ่ายเงินปันผล
เงินปันผลสำหรับงวดครึ่งปีหลังของปี 2560	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561	1,070	0.07	14 พฤษภาคม 2561
เงินปันผลสำหรับงวดครึ่งปีแรกของปี 2561	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2561	917	0.06	19 กันยายน 2561
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561		1,987	0.13	
เงินปันผลสำหรับงวดครึ่งปีหลังของปี 2559	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2560	917	0.06	4 พฤษภาคม 2560
เงินปันผลสำหรับงวดครึ่งปีแรกของปี 2560	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2560	917	0.06	20 กันยายน 2560
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560		1,834	0.12	

38. การส่งเสริมการลงทุน

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

รายได้ของบริษัทฯ จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม		รวม	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	-	-	8,717,818	8,573,398	8,717,818	8,573,398
รายได้จากธุรกิจระบบราง	2,878,850	1,089,653	1,857,152	3,431,250	4,736,002	4,520,903
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	480,468	403,064	480,468	403,064
รายได้อื่น	2,495	313	1,781,056	1,077,580	1,783,551	1,077,893
รวมรายได้	2,881,345	1,089,966	12,836,494	13,485,292	15,717,839	14,575,258

39. ข้อมูลทางการเงินจำแนกส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานที่นำเสนอต่อประธานบริหารของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งมีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานเพื่อใช้ตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน บริษัทฯและบริษัทย่อยจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของผลิตภัณฑ์และบริการ บริษัทฯและบริษัทย่อยมีส่วนงานที่รายงานทั้งสิ้น 4 ส่วนงาน ดังนี้

1) ส่วนงานธุรกิจทางพิเศษ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ
2) ส่วนงานธุรกิจระบบราง เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า
3) ส่วนงานพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการให้เช่าพื้นที่ร้านค้า การให้บริการโฆษณาและการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในและภายนอกสถานีรถไฟฟ้าและบนทางพิเศษ
4) ส่วนงานการดำเนินงานอื่นๆ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการว่าจ้างให้บริษัทฯเป็นผู้บริหารโครงการทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย

ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดสอบทานผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยธุรกิจแยกจากกันเพื่อวัตถุประสงค์ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการจัดสรรทรัพยากรและการประเมินผลการปฏิบัติงาน บริษัทฯประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานโดยพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานและสินทรัพย์รวมซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานและสินทรัพย์รวมในงบการเงิน

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และกำไร และสินทรัพย์รวม/หนี้สินรวมของส่วนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ธุรกิจทางพิเศษ		ธุรกิจระบบราง		ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		การดำเนินงานอื่น ๆ		รวมส่วนงาน		การตัดรายการบัญชีระหว่างกัน		งบการเงินรวม	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
รายได้จากภายนอก	10,174	9,957	4,736	4,521	705	676	-	-	15,615	15,154	-	-	15,615	15,154
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	-	-	330	327	150	144	480	471	(480)	(471)	-	-
รายได้ทั้งสิ้น	10,174	9,957	4,736	4,521	1,035	1,003	150	144	16,095	15,625	(480)	(471)	15,615	15,154
กำไรจากการดำเนินงานตามส่วนงาน	4,299	4,527	1,049	961	492	459	-	-	5,840	5,947	-	-	5,840	5,947
รายได้และค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้ปันส่วน:														
ดอกเบี้ยรับ													451	175
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน													499	12
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน													2,496	-
รายได้อื่น													27	53
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม													433	406
ค่าใช้จ่ายในการขาย													(112)	(95)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร													(1,252)	(1,049)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน													(1,857)	(1,611)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้													(1,189)	(696)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย													(19)	(19)
กำไรสำหรับปี													5,317	3,123
สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	35,146	38,449	-	-	-	-	-	-	35,146	38,449	-	-	35,146	38,449
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	-	-	34,584	25,105	844	849	-	-	35,428	25,954	-	-	35,428	25,954
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	-	-	655	667	-	-	-	-	655	667	-	-	655	667
สินทรัพย์ส่วนกลาง	-	-	-	-	-	-	33,925	37,114	33,925	37,114	(1,323)	(3,265)	32,602	33,849
รวมสินทรัพย์													103,831	98,919

บริษัทฯและบริษัทย่อยใช้เกณฑ์ในการกำหนดราคาระหว่างกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้น รายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2561 และ 2560 บริษัทฯและบริษัทย่อยไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

40. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพทิสโก้ร่วมทุน 2 ซึ่งจดทะเบียนแล้ว และได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทฯ บริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 10 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน ทิสโก้ จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุน ในระหว่างปี 2561 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้รับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินรวมเป็นจำนวน 93 ล้านบาท (2560: 89 ล้านบาท) และบริษัทฯรับรู้ในงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปี 2561 เป็นจำนวน 90 ล้านบาท (2560: 87 ล้านบาท)

41. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

41.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีรายจ่ายฝ่ายทุนที่เกี่ยวข้องกับรายการต่างๆดังนี้

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560
ก) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดเก็บค่าโดยสาร	26 ล้านบาท และ 3 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	29 ล้านบาท และ 3 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
ข) การซื้ออุปกรณ์	-	19 ล้านบาท
ค) การจัดหา ติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	8,026 ล้านบาท และ 5 ล้านยูโร	12,827 ล้านบาท
ง) งานออกแบบและก่อสร้างโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเพิ่มเติม	3 ล้านบาท	217 ล้านบาท
จ) งานปรับปรุงห้อง Server อาคารบริหาร	28 ล้านบาท	75 ล้านบาท
ฉ) ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนอื่นๆ	16 ล้านบาท	3 ล้านบาท

41.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการระยะยาว

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีภาระผูกพันตามสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า สัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของโครงการระบบรถไฟฟ้ากับบริษัททั้งหมด 4 แห่ง ตามสัญญาหลักซึ่งลงนามในเดือนพฤศจิกายน 2556 เดือนพฤศจิกายน 2558 เดือนกันยายน 2560 และเดือนตุลาคม 2560 สัญญาเหล่านี้จะสิ้นสุดลงในระหว่างปี 2564 ถึงปี 2572

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าบริการตามสัญญาดังกล่าวซึ่งยังไม่รวมการปรับค่าจัดหาอุปกรณ์โครงการขึ้นตามดัชนีราคาผู้บริโภคดังนี้

(หน่วย: ล้าน)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม								
	2561					2560			
	บาท	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ยูโร	ดอลลาร์สิงคโปร์	เยน	บาท	ยูโร	ดอลลาร์สิงคโปร์	เยน
จ่ายชำระ:									
ภายใน 1 ปี	961	-	3	1	380	994	2	1	379
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	4,958	2	20	6	1,518	4,711	12	5	1,518
มากกว่า 5 ปี	4,287	2	22	3	980	5,419	12	5	1,360

41.3 ภาระผูกพันจากสัญญาบริการต่าง ๆ

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีภาระผูกพันต้องจ่ายค่าบริการตามสัญญาบริการต่างๆ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	372	360
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	269	55

41.4 ภาระผูกพันจากสัญญาเช่าดำเนินงาน

บริษัทฯและบริษัทย่อยได้ทำสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องกับการเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงาน อุปกรณ์และยานพาหนะ อายุของสัญญามีระยะเวลาตั้งแต่ 2 ถึง 5 ปี

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้นภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	17	19
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	18	21

41.5 การค้ำประกัน

บริษัทฯมีหลักประกันตามสัญญาและหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในนามของบริษัทฯคงเหลืออยู่ดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560
ก) ค้ำประกันต่อ กทพ. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	6	6
ข) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	210	210
ค) ค้ำประกันต่อ รฟม.ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	200	200
ง) ค้ำประกันต่อการไฟฟ้านครหลวงสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้า	118	67
จ) ค้ำประกันอื่น ๆ	14	15

41.6 ภาระผูกพันอื่น ๆ

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560
ก) ภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนที่ยังไม่ได้เรียกชำระ		
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	750	750
บริษัท ไซยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด	-	359
ข) ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซม และปรับปรุงทางด่วน (จ่ายชำระภายใน 1 ปี)	22	18

42. ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีข้อพิพาทกับกทพ. จำนวนทั้งสิ้น 17 เรื่อง ซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะผู้พิจารณา และคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญาและในชั้นศาลปกครอง สาระสำคัญของแต่ละข้อพิพาท มีดังนี้

42.1 ข้อพิพาทที่บริษัทฯและบริษัทย่อยเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 11 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 54,503.7 ล้านบาท

42.1.1 วันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2

เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2544 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้ กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยเป็นเงินจำนวน 3,831.4 ล้านบาท มีสาเหตุมาจากการนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรกที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการเริ่มต้นแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางให้แก่บริษัทฯ ตามสัญญาซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 ให้กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัทฯ เรียกร้องพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

กทพ. ปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ส่วนบริษัทฯได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลปกครองกลางบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และคำนวณดอกเบี้ยเพิ่มเติมจนถึงวันฟ้องจำนวน 1,189.7 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 5,021.1 ล้านบาท ซึ่งต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2556 โดยยกคำร้องของกทพ. ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและให้บังคับตามคำร้องของบริษัทฯ

เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

42.1.2 การออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานโดยกทพ.

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2552 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินจากการที่ กทพ. ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติมรวมเป็นเงิน 209.1 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) ซึ่งเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้กทพ. ชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายต่างๆ ตามหนังสือบอกกล่าวเปลี่ยนแปลงงานเป็นเงินรวม 382.5 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

กทพ. ปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง ส่วนบริษัทฯยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

42.1.3 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2551 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาคิดเป็นค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการเสียงข้างมากชี้ขาดเมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2559 ให้กทพ. ชำระค่าเสียหายตามที่บริษัทฯเรียกร้องจำนวน 4,368 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

กทพ. ปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและได้ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2562 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลาง

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

42.1.4 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2556 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงิน 9,091.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2561 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดเป็นเอกฉันท์ให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงินทั้งสิ้น 9,091.8 ล้านบาท และดอกเบี้ยตามสัญญาของต้นเงินค่าเสียหายจำนวน 7,909.6 ล้านบาท นับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 จนกว่า กทพ. จะชำระเงินดังกล่าวเสร็จสิ้นและชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินผลต่างระหว่างอัตราค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคมฉบับลงวันที่ 15 สิงหาคม 2551 กับส่วนแบ่งที่บริษัทฯมีสิทธิจะได้รับตามสัญญาโดยคำนวณตามจำนวนรถยนต์แต่ละประเภทที่ใช้ทางตามจริงเป็นรายวันนับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไป รวมทั้งชำระดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญานับตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2556 เป็นต้นไป จนกว่า กทพ. จะชำระค่าเสียหายพร้อมดอกเบี้ยให้แก่บริษัทฯ

ปัจจุบันข้อพิพาทอยู่ระหว่างรอผลการเจรจาเพื่อยุติข้อพิพาทกับกทพ.

42.1.5 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2556 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2561 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2556 (ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงิน 14,662.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

42.1.6 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2551 บริษัทฯ ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาท

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการ

42.1.7 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2556 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯ จากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงิน 4,062.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

42.1.8 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2556 ทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 บริษัทฯยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทฯจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2556 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงิน 6,936.4 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

42.1.9 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2546 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2556 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทย่อยจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาจำนวน 908.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

42.1.10 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2551 และปี 2556 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการโดยเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายให้แก่บริษัทย่อยจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 และปี 2556 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญารวมเป็นเงิน 4,724.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

42.1.11 ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 บริษัทย่อยได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปจากการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ซึ่งถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญาและส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อยคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1,790 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 โดยให้กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัทย่อยเรียกร้องพร้อมดอกเบี้ย

กทพ. ปฏิเสธการปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้ศาลเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ส่วนบริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางขอให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยมีทุนทรัพย์ที่เรียกร้อง 3,296 ล้านบาท ซึ่งต่อมาศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ยกคำร้องของกทพ. ที่ขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและมีคำพิพากษา โดยให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2556 กทพ. ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด ต่อมาเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้นโดยให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ได้ชี้ขาดให้กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้ที่ลดลงจากประมาณการตามสัญญาโครงการทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ดให้แก่บริษัทย่อยเป็นเงินจำนวนรวม 1,790 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเงินชดเชยรายได้สำหรับปี 2542 จำนวน 730.8 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2543 จนกว่ากทพ. จะชำระเสร็จสิ้น และเงินชดเชยรายได้สำหรับปี 2543 จำนวน 1,059.2 ล้านบาท

พร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2544 จนกว่ากทพ. จะชำระเสร็จสิ้น โดยกทพ. จะต้องปฏิบัติตามคำพิพากษาให้เสร็จสิ้นภายใน 90 วันนับแต่วันที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาซึ่งจะครบกำหนดในวันที่ 20 ธันวาคม 2561

เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี ได้มีมติว่า เพื่อบรรเทาความสูญเสียและความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่รัฐและเพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์สูงสุดของทางราชการ กรณีหน่วยงานของรัฐมีข้อพิพาทตามศาลอนุญาโตตุลาการหรือถูกฟ้องคดีต่อศาลปกครองเป็นคดีเดียวหรือหลายคดีในประเด็นเดียวกันหรือเกี่ยวเนื่องกัน เช่น กรณีคดีที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) แล้วมีคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ซึ่งนำไปสู่การฟ้องคดีในศาลปกครองสูงสุด โดยผลของคำวินิจฉัยชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการนั้นให้หน่วยงานของภาครัฐต้องชดใช้ค่าเสียหายหรืออื่นใด จึงมีมติให้หน่วยงานของรัฐนั้นอาจดำเนินการเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐและให้เกิดความเป็นธรรมแก่ราษฎรได้ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการอย่างโปร่งใส ชอบด้วยกฎหมาย และคำนึงถึงผลประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ

ต่อมา กทพ. จึงได้มีจดหมายถึงบริษัทย่อยลงวันที่ 31 ตุลาคม 2561 แจ้งว่า คณะกรรมการกทพ. ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการตามผลคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดของข้อพิพาทกรณีทางที่มีลักษณะแข่งขัน (คณะอนุกรรมการฯ) ระหว่างกทพ. และบริษัทย่อยเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางดำเนินการตามผลคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดดังกล่าวและดำเนินการเจรจาต่อรองกับบริษัทย่อย และเชิญบริษัทย่อยเข้าประชุมเจรจาตกลงกันในเรื่องดังกล่าว

เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2561 กทพ. และบริษัทย่อยมีหนังสือถึงสำนักบังคับคดีปกครองเพื่อตอบหนังสือจากสำนักบังคับคดีปกครอง ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2561 เรื่องการปฏิบัติตามคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดว่าอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อหาข้อยุติในการดำเนินการตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด

ในระหว่างเดือนธันวาคม 2561 คณะอนุกรรมการฯ ได้ดำเนินการประชุมเจรจากับบริษัทฯและบริษัทย่อยหลายครั้งเพื่อพิจารณาแนวทางการยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่างกทพ. กับบริษัทฯและบริษัทย่อยตามสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบีและส่วนซี) สัญญาสัมปทานเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2561 บริษัทฯและบริษัทย่อยได้มีข้อตกลงร่วมกันในการไกล่เกลี่ยและยุติข้อพิพาททั้งหมดตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 42 กับกทพ. และรวมถึงข้อพิพาทเรื่องทางแข่งขันที่อยู่ในขั้นตอนยื่นหนังสือบอกกล่าวให้ กทพ.ปฏิบัติตามสัญญาอีกจำนวน 74,590 ล้านบาท

ข้อตกลงร่วมกันสรุปได้ดังนี้

ก) กทพ. บริษัทฯและบริษัทย่อย ตกลงยุติบรรดาข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งหมดที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานในประเด็นข้อพิพาทเดิม

ข) กทพ. บริษัทฯและบริษัทย่อยตกลงร่วมกันแก้ไขทบทวนสัญญาสัมปทานดังนี้

ข1. ขยายระยะเวลาของสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบีและส่วนซี) สัญญาสัมปทานเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด จากเดิมที่จะครบกำหนดสัญญาในปี 2563 ปี 2570 และปี 2569 ตามลำดับ ให้สัญญาสัมปทานทั้งหมดสิ้นสุดในวันที่ 21 เมษายน 2600

ข2. ให้บริษัทฯเป็นผู้ดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วนขั้นที่ 2 และบริษัทย่อยเป็นเป็นผู้ดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยบริษัทฯและบริษัทย่อยได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางตลอดระยะเวลาของสัญญาสัมปทานในอัตราร้อยละ 40 ถึง ร้อยละ 100 ตามเส้นทางที่ระบุในสัญญา

ข3. ให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี

ข4. บริษัทฯมีหน้าที่ลงทุนก่อสร้างและปรับปรุงทางด่วนขั้นที่ 2 ใช้เงินลงทุนประมาณ 31,500 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

ปัจจุบัน ผลการเจรจาข้อตกลงไกล่เกลี่ยและยุติข้อพิพาทดังกล่าวข้างต้นอยู่ในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปจากรายละเอียดที่สรุปไว้ใน ก) และ ข) ได้

เนื่องจากข้อตกลงในการดำเนินการยุติและไกล่เกลี่ยข้อพิพาทจากผลการเจรจาอยู่ในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการนำเสนอเพื่อขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี และถ้าได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว จะต้องมีการลงนามในสัญญาสัมปทานฉบับใหม่ที่ได้แก้ไขทบทวนสัญญาสัมปทานเดิม ดังนั้น จึงยังคงมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับการได้มาซึ่งเงินชดเชยที่บริษัทย่อยจะได้รับจากกทพ. ทำให้บริษัทย่อยจึงยังมิได้บันทึกรายได้เงินชดเชยตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดเกี่ยวกับข้อพิพาทเรื่องทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยาจำนวนรวม 1,790 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องที่อาจเกิดขึ้นไว้ในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

42.2 ข้อพิพาทที่กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 3 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 1,589.2 ล้านบาท

42.2.1 ค่าใช้จ่ายทำทางเข้า - ออก และแก้ปัญหาข้อร้องเรียน

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2550 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเรียกร้องให้บริษัทฯ ชดใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดทำทางเข้า - ออกของผู้ร้องเรียน และค่าจัดทำท่อรับน้ำฝนจากฟรีโฟลว์รวมเป็นเงิน 0.4 ล้านบาท ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้ชี้ขาดว่ากทพ. ไม่มีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายดังกล่าว

กทพ. ได้ยื่นคำร้องเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลางซึ่งต่อมาศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 ให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการเฉพาะส่วนที่คณะอนุญาโตตุลาการรับข้อพิพาทมูลกรณีที่ 2 กรณีจัดทำท่อรับน้ำฝนไว้พิจารณา เนื่องจาก กทพ. ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทหลังมูลกรณีพิพาทขาดอายุความ

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 บริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด

ปัจจุบันคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

42.2.2 การก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2

เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2559 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ โดยเรียกร้องให้บริษัทย่อยดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2 ตามเงื่อนไขของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด และให้ชดใช้เงินจำนวน 1,587.7 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งตามสัญญาระบุว่าแม้ครบเงื่อนไขตามสัญญาให้เริ่มก่อสร้างแต่หาก กทพ. ผิดสัญญาจนเป็นเหตุให้บริษัทย่อยได้รับผลกระทบทางการเงินอย่างร้ายแรง บริษัทย่อยยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้าง ซึ่งกทพ. ผิดสัญญาเรื่องทางแข่งขันและการปรับอัตราค่าผ่านทางตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 42.1.9 42.1.10 และข้อ 42.1.11 บริษัทย่อยจึงได้รับสิทธิยังไม่ต้องเริ่มก่อสร้างและกทพ. ไม่มีสิทธิเรียกเงินค่าปรับ

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

42.2.3 ค่าใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน)

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2552 กทพ. ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ โดยเรียกร้องให้บริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน) จำนวน 1.1 ล้านบาท ซึ่งบริษัทย่อยเห็นว่าค่าใช้จ่ายที่กทพ. เรียกมานั้นไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทย่อยตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการ

เนื่องจากข้อพิพาทอยู่ระหว่างการพิจารณา ดังนั้น บริษัทฯและบริษัทย่อย จึงยังมิได้บันทึกรายการไว้ในงบการเงิน

42.3 ข้อพิพาทที่ผ่านขั้นตอนในชั้นคณะผู้พิจารณาที่บริษัทฯและบริษัทย่อยอยู่ระหว่างรอยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการเพื่อเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 3 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 907.1 ล้านบาท

42.3.1 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 ของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 บริษัทฯขอให้กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2561 พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 592.9 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 590.8 ล้านบาท คิดเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างรอยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

42.3.2 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 ของทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 บริษัทฯขอให้กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2561 พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 289.3 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 288.3 ล้านบาท คิดเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างรอยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

42.3.3 การปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 ของทางพิเศษอุดรรัถยา

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2561 บริษัทย่อยขอให้กทพ. ชดใช้ค่าเสียหายนับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 ถึงวันที่ 11 พฤศจิกายน 2561 พร้อมดอกเบี้ยจำนวน 24.92 ล้านบาท และดอกเบี้ยของเงินต้นค่าเสียหายจำนวน 24.90 ล้านบาท คิดเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป และชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินส่วนต่างรายได้ค่าผ่านทางตามประกาศกระทรวงคมนาคม ฉบับลงวันที่ 2 สิงหาคม 2556 นับตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 เป็นต้นไป พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดตามสัญญา

ปัจจุบันข้อพิพาทนี้อยู่ระหว่างรอยื่นต่อคณะอนุญาโตตุลาการ

43. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม							
	ระดับ 1		ระดับ 2		ระดับ 3		รวม	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม								
เงินลงทุนชั่วคราว								
หน่วยลงทุน	-	-	1,282	939	-	-	1,282	939
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย	6,689	-	-	-	-	-	6,689	-
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม								
ตราสารอนุพันธ์								
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	22	53	-	-	22	53
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม								
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	9,468	15,478	-	-	-	-	9,468	15,478
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	-	-	320	315	320	315

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ระดับ 1		ระดับ 2		ระดับ 3		รวม	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม								
เงินลงทุนชั่วคราว								
หน่วยลงทุน	-	-	1,269	928	-	-	1,269	928
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย	6,689	-	-	-	-	-	6,689	-
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม								
ตราสารอนุพันธ์								
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	22	53	-	-	22	53
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม								
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	9,468	15,478	-	-	-	-	9,468	15,478
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	-	-	320	315	320	315

44. เครื่องมือทางการเงิน

44.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯและบริษัทย่อยตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนชั่วคราว เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน เงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น เงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้และสำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายในการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวเนื่องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายและวิธีการในการควบคุมสินเชื่อที่เหมาะสม ดังนั้นบริษัทฯและบริษัทย่อยจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทฯและบริษัทย่อยอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้และลูกหนี้อื่นที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯและบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงิน เงินลงทุนชั่วคราว เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ยืมระยะสั้น หุ้นกู้ และเงินกู้ยืมระยะยาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของบริษัทฯและบริษัทย่อยจึงอยู่ในระดับต่ำ

สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
							(ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	367	159	526	0.38 - 1.30
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	-	1,282	1,282	-
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	150	-	150	0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	514	514	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	12,510	-	12,510	หมายเหตุ 11
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย	-	-	-	-	6,689	6,689	-
	-	-	-	13,027	8,644	21,671	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,815	-	-	-	-	2,815	หมายเหตุ 22
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,683	1,683	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,500	2,491	-	17,425	-	21,416	หมายเหตุ 24
หุ้นกู้	5,000	14,615	18,555	-	-	38,170	หมายเหตุ 25
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,547	-	-	-	-	1,547	4.50
	10,862	17,106	18,555	17,425	1,683	65,631	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
							(ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	2,263	364	2,627	0.38 - 1.60
เงินลงทุนชั่วคราว	510	-	-	-	939	1,449	1.40
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	426	426	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	14,160	-	14,160	หมายเหตุ 11
	510	-	-	16,423	1,729	18,662	
หนี้สินทางการเงิน							
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)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				(ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	281	143	424	0.38 - 1.30
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	-	1,269	1,269	-
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	150	-	150	0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	525	525	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	2,512	492	3,004	หมายเหตุ 6
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	12,510	-	12,510	หมายเหตุ 11
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย	-	-	-	-	6,689	6,689	-
	-	-	-	15,453	9,118	24,571	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,815	-	-	-	-	2,815	หมายเหตุ 22
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,659	1,659	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,500	2,491	-	15,825	-	19,816	หมายเหตุ 24
หุ้นกู้	5,000	14,615	18,555	-	-	38,170	หมายเหตุ 25
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,547	-	-	-	-	1,547	4.50
	10,862	17,106	18,555	15,825	1,659	64,007	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				(ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	2,209	318	2,527	0.48 - 1.59
เงินลงทุนชั่วคราว	510	-	-	-	928	1,438	1.40
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	419	419	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	4,155	831	4,986	หมายเหตุ 6
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	14,160	-	14,160	หมายเหตุ 11
	510	-	-	20,524	2,496	23,530	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	3,629	-	-	-	-	3,629	หมายเหตุ 22
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	2,037	2,037	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	2,000	3,986	-	23,124	-	29,110	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	23,124	2,037	65,958	

บริษัทฯได้ตกลงทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยกับธนาคารพาณิชย์ในประเทศแห่งหนึ่งเพื่อเป็นเครื่องมือบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวเนื่องกับเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯมีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยซึ่งตกลงที่จะเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้วงเงิน 6,000 ล้านบาท จากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงกับ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่และมีระยะสิ้นสุดของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในเดือนพฤษภาคม 2564

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทฯมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเจ้าหนี้ค่าโครงการเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯมียอดคงเหลือของหนี้สินทางการเงินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศจำนวนเงินประมาณ 101 ล้านเยน 0.4 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ และ 0.1 ล้านยูโร (2560: 97 ล้านเยน 0.3 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ และ 0.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ซึ่งไม่ได้มีการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (หนี้สินส่วนใหญ่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)

44.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของบริษัทฯและบริษัทย่อยจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด บริษัทฯและบริษัทย่อยจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯมีหนี้สินทางการเงินประเภทระยะยาวที่มูลค่าตามบัญชีแตกต่างจากมูลค่ายุติธรรม คือ หุ้นกู้ ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 38,170 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 37,998 ล้านบาท (2560: มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 28,171 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 28,297 ล้านบาท)

มูลค่ายุติธรรมของหุ้นกู้คำนวณโดยใช้อัตราผลตอบแทนที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

45. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์หลักของบริษัทฯในการบริหารจัดการทุน คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมเพื่อการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

บริษัทฯบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งต้องรักษาระดับของอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนนี้ให้ไม่เกิน 2.5 ต่อ 1

46. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

46.1 การจ่ายเงินปันผล

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯมีมติให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2561 ในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท ซึ่งบริษัทฯได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลไปแล้วในอัตราหุ้นละ 0.06 บาท เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2561 และจะจ่ายเงินปันผลงวดสุดท้ายอีกในอัตราหุ้นละ 0.09 บาท ภายในเดือนพฤษภาคม 2562 การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับการอนุมัติของที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

46.2 การยุติข้อพิพาทกับกทพ.

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2562 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯมีมติให้เสนอที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติการยุติข้อพิพาทกับกทพ. โดยการทบทวนและแก้ไขสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 42.1.11 การยุติข้อพิพาทโดยการทบทวนและแก้ไขสัญญาดังกล่าวขึ้นอยู่กับการอนุมัติของที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ในวันที่ 18 มีนาคม 2562

47. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562

BANGKOK EXPRESSWAY AND METRO

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สำนักงานใหญ่

587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400

สำนักงานสาขา 1 (ธุรกิจทางพิเศษ)

238/7 ถนนอโศก-ดินแดง แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์: (66) 2641 4611 โทรสาร: (66) 2641 4610

สำนักงานสาขา 2 (ธุรกิจรถไฟฟ้า)

189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310

โทรศัพท์: (66) 2354 2000 โทรสาร: (66) 2354 2020

www.bemplc.co.th

หนังสือเล่มนี้ร่วมรักษ์สิ่งแวดล้อม เพราะผลิตโดยใช้กระดาษ

eco PAPER