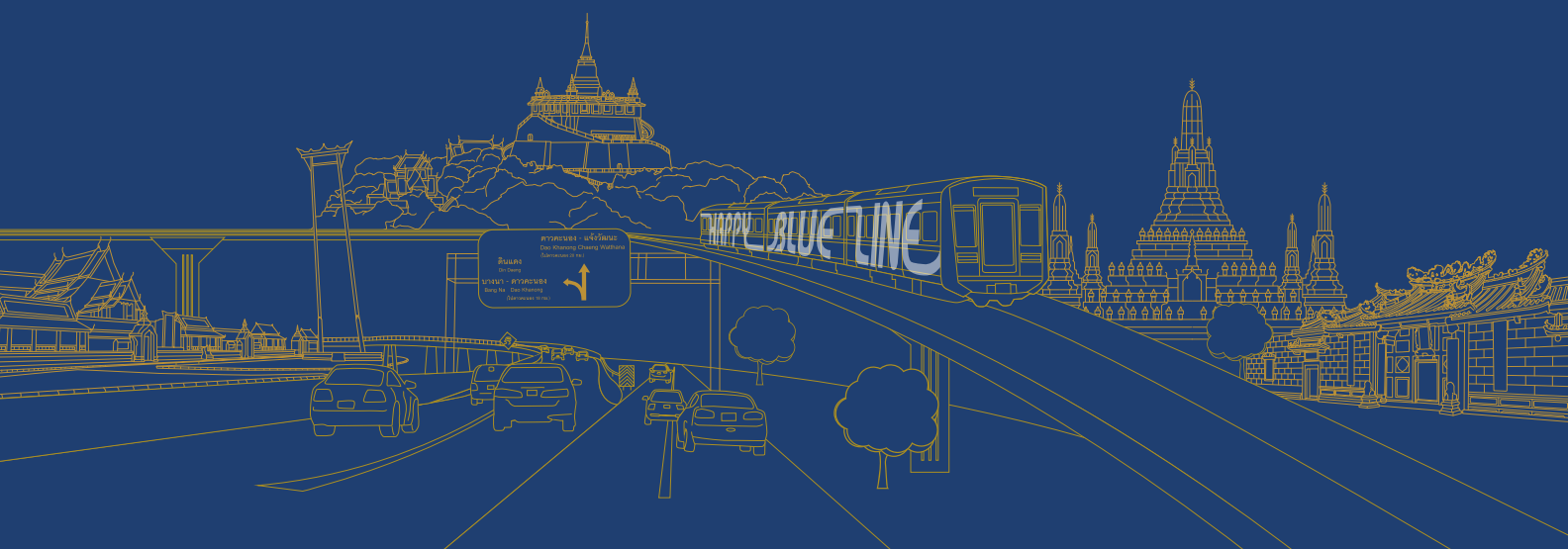


รายงานประจำปี 2563

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

# Happy Journey WITH BEM





# Happy Journey

WITH BEM

เจตนารมณ์ที่มุ่งมั่นบรรเทาปัญหาจราจร  
ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล  
BEM พร้อมส่งมอบบริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า  
ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต  
อยู่เคียงข้างทุกการเดินทาง เต็มเต็มความสุข  
และสร้างรอยยิ้มตลอดไป

๔๔ สุข ๕๕  
ทุกการเดินทาง

## สารบัญ

ข้อมูลสรุปทางการเงิน	03	การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT	42
สารจากประธานกรรมการบริษัท	07	การส่งเสริมและรณรงค์ ให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT ปี 2563	48
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ	08	บุรุษประชาสัมพันธ์ข้อมูลบริษัท	49
รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	09	กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	50
รายงานคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง	10	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	59
คณะกรรมการบริษัท	11	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	66
คณะผู้บริหาร	18	ปัจจัยความเสี่ยง	103
โครงสร้างการจัดการของบริษัท	19	ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	112
แผนที่ระบบทางพิเศษ	20	ข้อพิพาททางกฎหมาย	118
แผนที่ทางพิเศษอุดรรัถยา	22	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	118
แผนที่ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	23	ข้อมูลหลักทรัพย์สินและผู้ถือหุ้น	122
โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าในเมือง	24	โครงสร้างการจัดการ	130
พิธีเปิดโครงการรถไฟฟ้ามหานครสาย “เฉลิมรัชมงคล” (สายสีน้ำเงิน)	26	การกำกับดูแลกิจการ	144
รางวัลแห่งความภูมิใจ ประจำปี 2563	28	ความรับผิดชอบต่อสังคม	189
มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ของรถไฟฟ้า MRT	30	การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	208
มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ของทางพิเศษ	36	รายการระหว่างกัน	210
การบริการบนทางพิเศษ	38	ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	215
การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทางพิเศษ	40	รายงานความรับผิดชอบต่อสังคมของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน	223
การส่งเสริมด้านความปลอดภัยรถไฟฟ้า MRT	41	การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ	224
		รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหารของบริษัท	231
		รายงานและงบการเงินรวม	243



## ข้อมูลสรุปทางการเงิน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

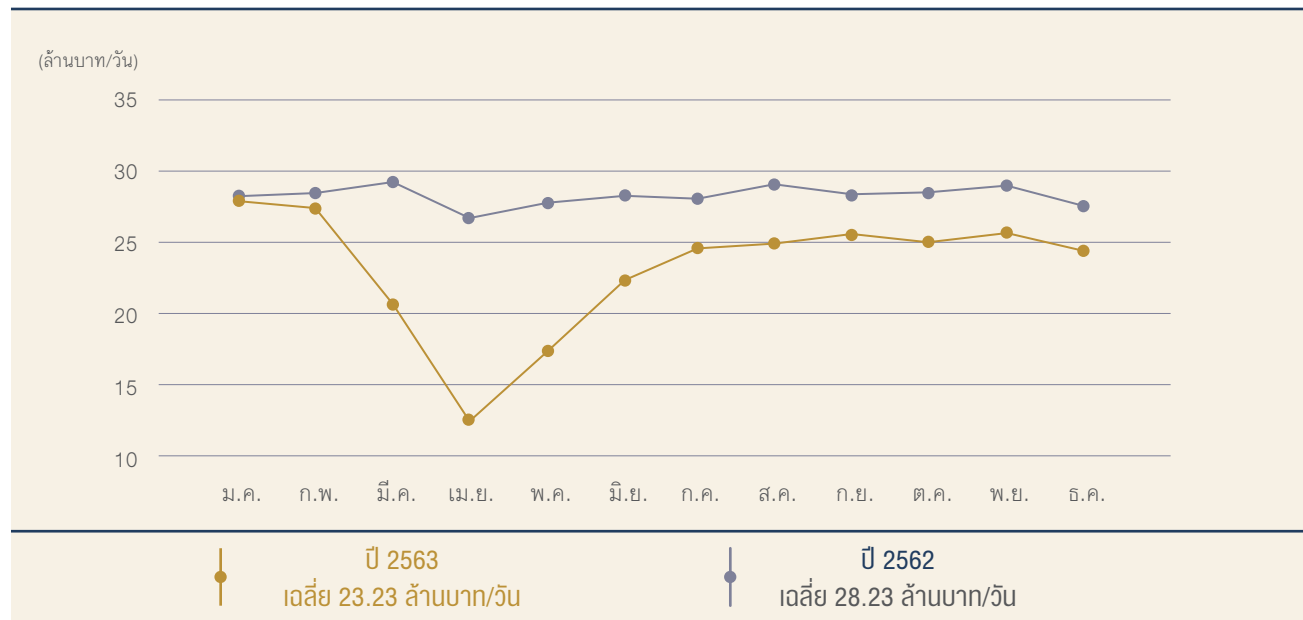
### ข้อมูลสำคัญทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
<b>ฐานะการเงิน</b> (ณ วันที่ 31 ธันวาคม)		
สินทรัพย์รวม	113,616	111,697
หนี้สินรวม	75,582	72,874
ส่วนของผู้ถือหุ้น	38,034	38,823
<b>ผลการดำเนินงาน</b> (สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม)		
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	8,145	10,302
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,520	5,022
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	825	783
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	2,051	5,435
<b>อัตราส่วนทางการเงิน</b>		
อัตรากำไรสุทธิ (%)	14.60	18.66
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	5.35	8.38
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	2.00	3.24
อัตราหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.76	1.62
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.50	1.37
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น (บาท)	2.49	2.54

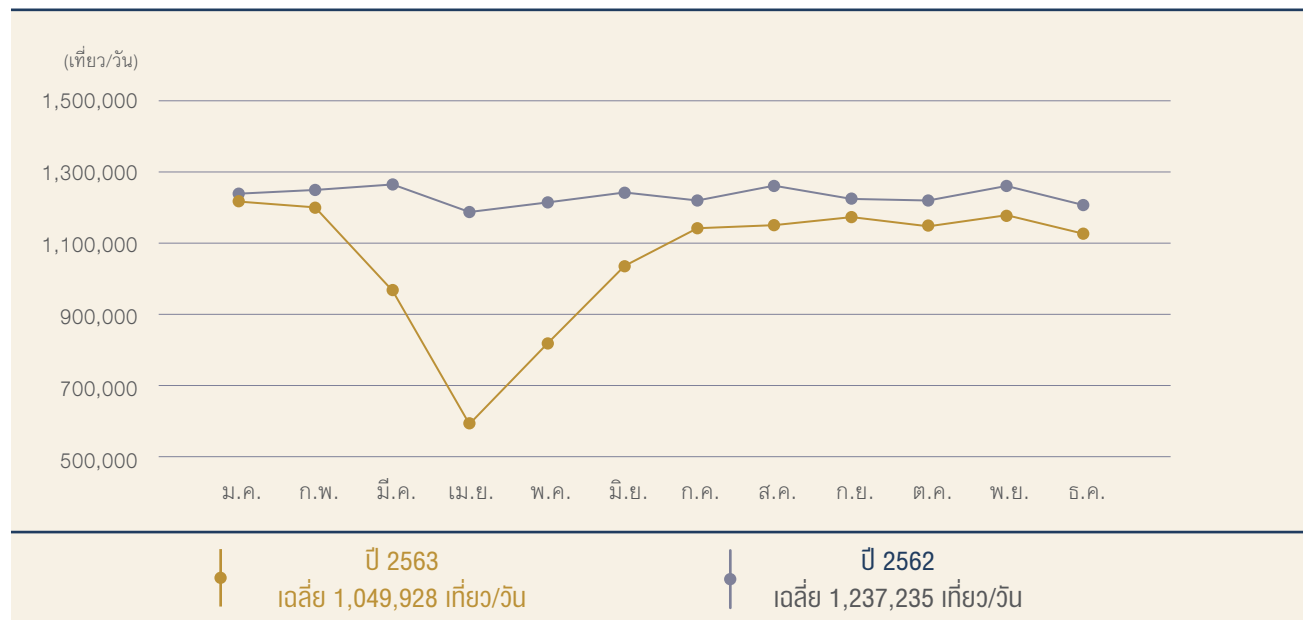
## รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน :

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



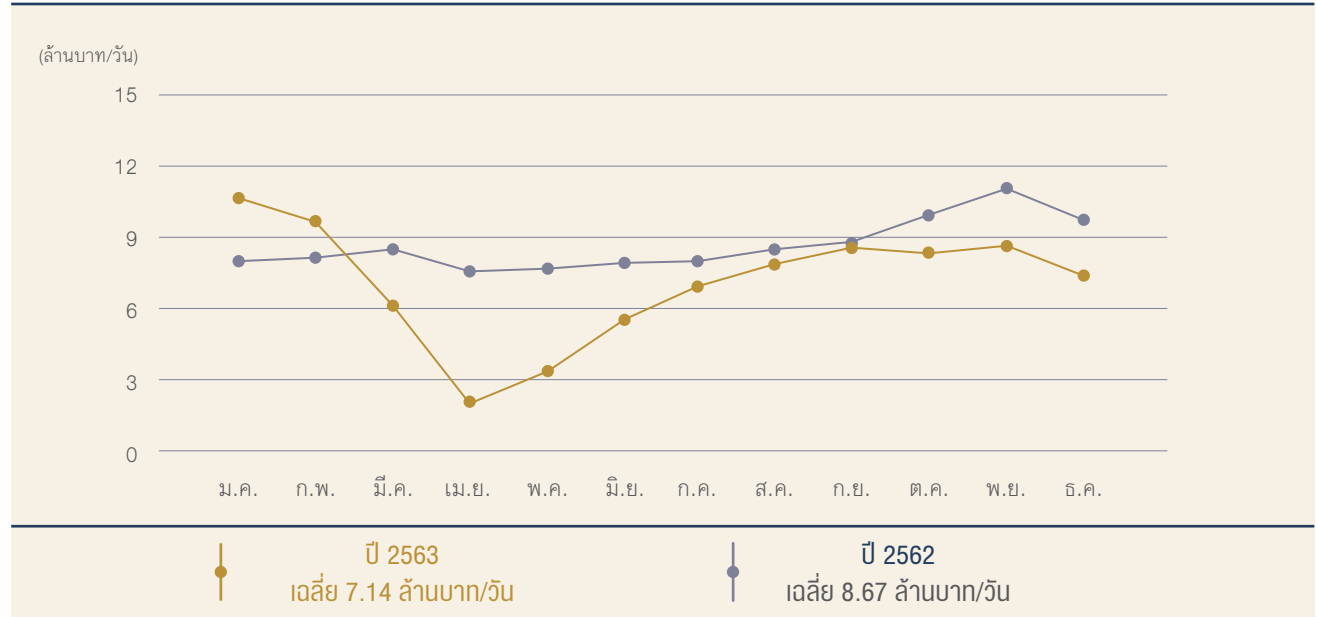
## ปริมาณรถเฉลี่ยต่อวัน :

ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร



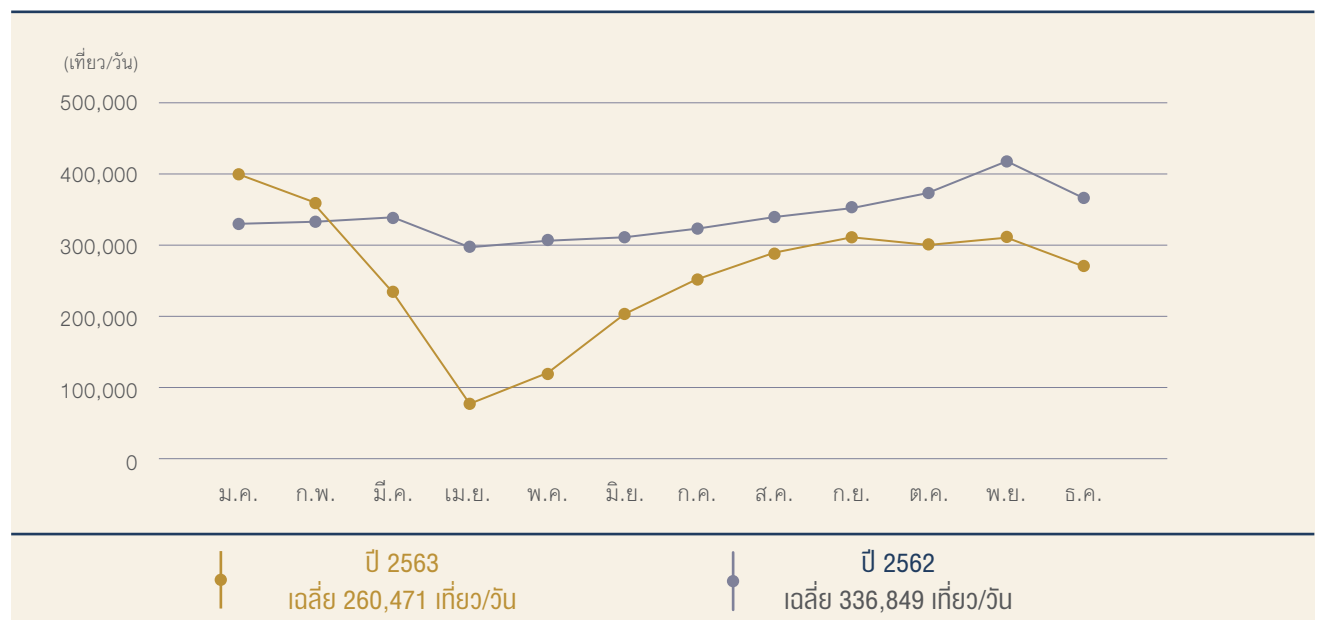
## รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน :

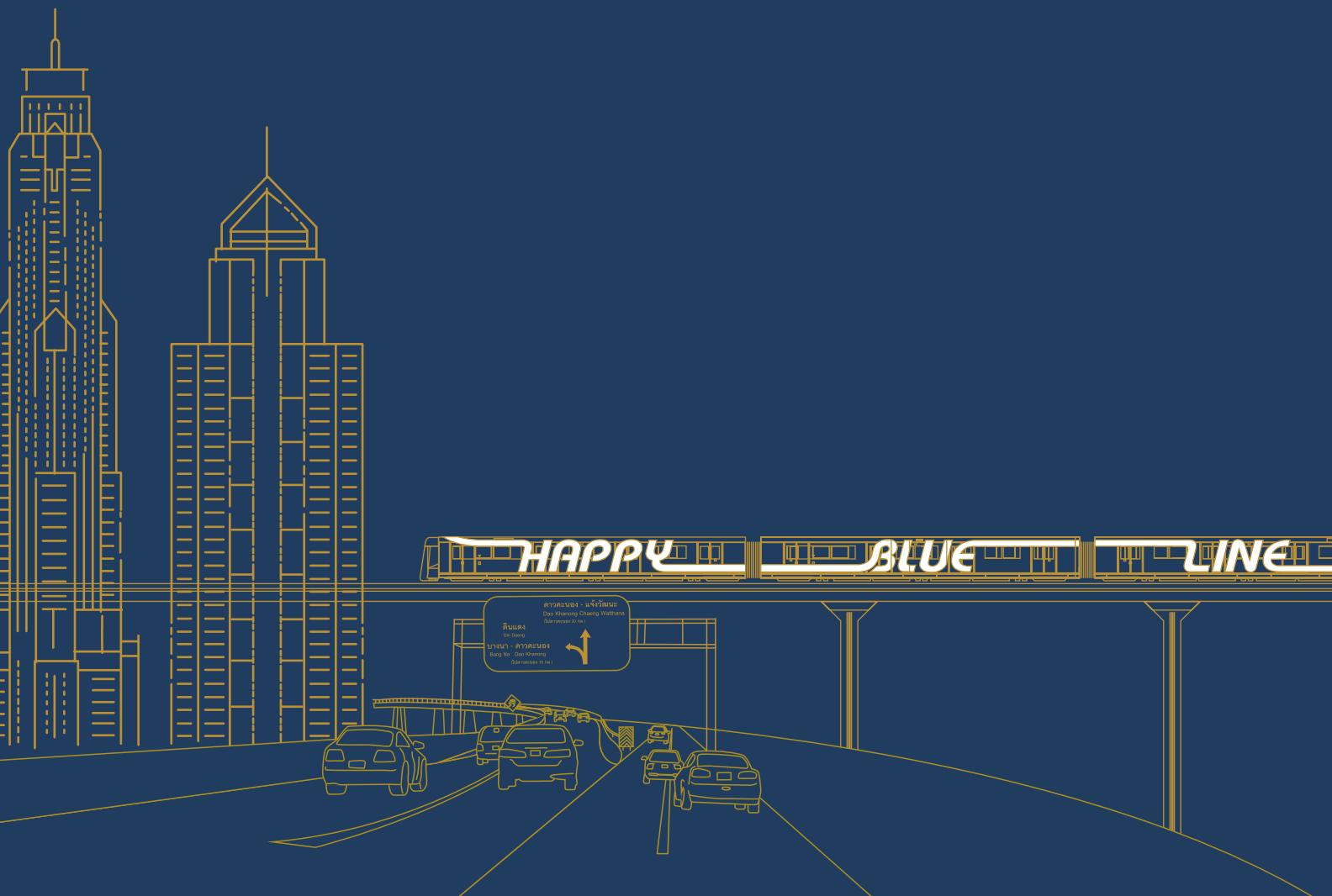
รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล



## จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน :

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล







## สารจากประธานกรรมการบริษัท

ในปี 2563 ที่ผ่านมา บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินครบ 3 ช่วง เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 โดยแนวสายทางของรถไฟฟ้าเชื่อมกันเป็นวงกลม ครอบคลุมพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร รวมถึงเชื่อมการเดินทางระหว่างฝั่งกรุงเทพมหานครและฝั่งธนบุรี และมีความภาคภูมิใจอย่างยิ่งที่ได้รับพระมหากรุณาธิคุณจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี ทรงเป็นองค์ประธานในพิธีเปิดโครงการรถไฟฟ้ามหานครสาย “เฉลิมรัชมงคล” (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2563 นอกจากนี้ BEM ได้รับความเชื่อมั่นจากภาครัฐให้บริหารงานทางพิเศษอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อยุติข้อพิพาทและขยายระยะเวลาสัมปทานสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578

ในด้านการดำเนินธุรกิจตามหลักธรรมาภิบาล ในปี 2563 BEM ได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ “ดีเลิศ” หรือ 5 ดาว (Excellent CG Scoring) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) อีกทั้ง BEM ยังได้รับรางวัล “หุ้นยั่งยืน” (Thailand Sustainability Investment) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 ในฐานะบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล และได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brands 2020 จากคณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในฐานะบริษัทที่มีมูลค่าแบรนด์องค์กรสูงสุด ในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

ในปีที่ผ่านมาสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 ได้ส่งผลกระทบทำให้ปริมาณการเดินทางของผู้ใช้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้าลดลง บริษัทได้มีมาตรการรักษาความสะอาดภายในระบบรถไฟฟ้าและบริเวณสถานี เพื่อสุขอนามัยและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทุกคน และมีการบริหารจัดการควบคุมค่าใช้จ่ายให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น BEM ยังได้สนับสนุนนโยบายภาครัฐเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ด้วยการจัดโครงการ “Healthy Journey with BEM” แจกหน้ากากผ้าจำนวน 1 ล้านชิ้นให้กับผู้ให้บริการรถไฟฟ้า รวมถึงชุมชน โรงเรียนรอบเขตทางพิเศษและรถไฟฟ้า



สำหรับผลประกอบการในปี 2563 บริษัทมีกำไรสุทธิรวมจำนวน 2,051 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนจากผลกระทบ COVID-19 แต่บริษัทยืนยันที่จะดูแลผู้มีส่วนได้เสียโดยเฉพาะผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีมติให้นำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2563 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท

บริษัทขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้โดยสารรถไฟฟ้า คู่ค้า หน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมทั้งผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ที่ได้ให้การสนับสนุนและเชื่อมั่นต่อการดำเนินกิจการของ BEM ด้วยดีเสมอมา ตลอดจนผู้บริหารและพนักงานทุกคนที่เป็นกำลังสำคัญส่งมอบบริการที่มีประสิทธิภาพให้กับผู้ให้บริการท่ามกลางวิกฤตการณ์ COVID-19 และในปี 2564 นี้ ขอให้เชื่อมั่นว่า BEM จะยังคงดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความรับผิดชอบต่อสังคม พร้อมทั้งเดินหน้าในการพัฒนาและสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของการเดินทาง และสร้างรอยยิ้มแห่งความสุขให้กับผู้ให้บริการทางพิเศษและผู้โดยสารรถไฟฟ้าทุกคน ท้ายสุดนี้ BEM ขอเป็นกำลังใจให้คนไทยทุกคนก้าวผ่านสถานการณ์นี้ไปด้วยกันอย่างดีที่สุด

(นายปวิญ ชะวีศวรเกทย์)

รักษาการประธานกรรมการบริษัท

## รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ



คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยการแต่งตั้งของคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมี นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร และ ดร.อรรณพ ตันละมัย เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยประธานกรรมการตรวจสอบ และ ดร.อรรณพ ตันละมัย เป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านบัญชีและการเงิน และมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตลอดจนให้คำแนะนำในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยในปี 2563 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน 5 ครั้ง ได้มีการหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายใน และประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายจัดการจำนวน 2 ครั้ง เพื่อปรึกษาหารือในสาระสำคัญของแผนการสอบบัญชี ประเด็นทางการเงินที่สำคัญ และมาตรฐานการบัญชีที่จะบังคับใช้ ความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และแสดงความคิดเห็นของผู้สอบบัญชี

สรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้ดังนี้

**1. การสอบทานรายงานทางการเงิน** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2563 ของบริษัทและบริษัทย่อย รวมถึงการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี การปรับปรุงรายการบัญชีที่สำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน โดยได้รับคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชี ฝ่ายจัดการ และผู้ตรวจสอบภายใน ซึ่งมีการสอบถามผู้สอบบัญชีเรื่องความถูกต้องครบถ้วนของงบการเงิน การปรับปรุงรายการบัญชีที่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัท ขอบเขตการตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย มาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และเป็นประโยชน์กับผู้ใช้งบการเงิน จึงให้ความเห็นชอบงบการเงินดังกล่าวที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานและตรวจสอบแล้วซึ่งเป็นการรายงานความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข

**2. การสอบทานระบบการควบคุมภายใน** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานผลการประเมินการควบคุมภายในทั้งระบบปฏิบัติงานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยใช้แบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในตามกรอบแนวทางปฏิบัติของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) และพิจารณาผลการสอบทานทุกไตรมาส ทั้งในด้านการดำเนินงาน การใช้ทรัพยากร การดูแลทรัพย์สิน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด เสียหาย และการทุจริต การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และการป้องกันความเสี่ยงด้านสารสนเทศ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานในทุกหน่วยงาน เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และมีความเพียงพอสามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันได้

**3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานให้หน่วยงานตรวจสอบภายในไม่มีความเป็นอิสระ และมีหน้าที่รายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยได้พิจารณาและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี และสอบทานผลการปฏิบัติงานตามแผนงานที่อนุมัติไว้ พิจารณาประเด็นจากการตรวจสอบและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการตรวจสอบภายใน และติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

**4. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี** คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการปฏิบัติงานของบริษัทให้ดำเนินธุรกิจภายใต้หลักบรรษัทภิบาล เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎระเบียบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างสมเหตุสมผล รวมถึงการผูกพันที่อาจจะเกิดขึ้นจากสัญญาที่กระทำกับบุคคลภายนอก ซึ่งพบว่าบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันเวลา

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

**6. การพิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและคำตอบแทนผู้สอบบัญชีประจำปี** คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้ง เลิกกลับเข้ามาใหม่ หรือเลิกจ้างผู้สอบบัญชีและพิจารณาคำตอบแทนผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากคุณสมบัติของผู้สอบบัญชี ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ ผลงานการตรวจสอบที่ผ่านมา ความเหมาะสมของค่าสอบบัญชี ซึ่งมีความเห็นว่าผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด มีความเป็นอิสระ มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และค่าสอบบัญชีมีความเหมาะสม จึงมีมติเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีประจำปี 2564 โดยกำหนดค่าตอบแทนไม่เกินปีละ 4,240,000 บาท

โดยสรุป คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ ความสามารถ ความระมัดระวัง รอบคอบ และมีความอิสระอย่างเพียงพอ ในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียม และมีความเห็นว่าบริษัทมีการรายงานข้อมูลทางการเงินและการดำเนินงานอย่างถูกต้อง เชื่อถือได้ สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีการบริหารจัดการความเสี่ยง และระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม เพียงพอ และการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างครบถ้วน

(นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร)  
ประธานกรรมการตรวจสอบ

## รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน



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

ในปี 2563 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีการประชุมจำนวน 3 ครั้ง เพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ โดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

### 1. พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทตามหลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหากรรมการของบริษัท ดังนี้

- คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติและบทบาทการปฏิบัติหน้าที่ในปีที่ผ่านมาของกรรมการที่ออกตามวาระ และเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 เพื่อแต่งตั้งกลับเข้าดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง จำนวน 6 ท่าน
- คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติผู้แทนจาก รฟม. ผู้ซึ่งมีความรู้ด้านสัญญาสัมปทาน และมีประสบการณ์ในการบริหารและงานปฏิบัติการของการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อบริษัท

### 2. ทบทวนหลักเกณฑ์การพิจารณาและกำหนดค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563

คณะกรรมการได้พิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการ ซึ่งกำหนดตามความเหมาะสมและสอดคล้องกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคน อยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันที่สามารถจูงใจและรักษากรรมการที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพในการปฏิบัติหน้าที่ให้กับบริษัท องค์ประกอบของค่าตอบแทนมีความชัดเจน โปร่งใส ง่ายต่อการเข้าใจ โดยนำเสนอค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563 ต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ

### 3. พิจารณาสั่งแต่งตั้งกรรมการผู้จัดการ และกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการได้พิจารณาคุณสมบัติบุคคลที่เสนอแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ เพื่อทำหน้าที่ในการบริหารงานบริษัท และกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการให้อยู่ในระดับที่จูงใจในระยะยาว เหมาะสมกับขอบเขตภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาจากผลประเมินการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ ประกอบกับผลการดำเนินงานของบริษัท และนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

โดยสรุปคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนตามที่ได้รับไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยใช้ความรู้ความสามารถ ความระมัดระวัง และความเป็นอิสระอย่างเพียงพอในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อประโยชน์โดยรวมของบริษัท

(เชษฐา ฐานะจาโร)

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

## รายงานคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง



คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการบริหารความเสี่ยง โดยคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง ซึ่งประกอบด้วย นางวัลลภา อัสสกุล เป็นประธานกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง นายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชย์กุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางเพียว มริตตะนพร เป็นกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการติดตาม ตรวจสอบ และทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท โดยในปี 2563 มีการประชุมร่วมกับคณะผู้บริหารระดับสูง จำนวน 3 ครั้ง เพื่อพิจารณาทบทวนนโยบาย และติดตามความก้าวหน้าในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และตามแผนบริหารความเสี่ยงของบริษัท โดยสรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ได้ดังนี้

### 1. การกำกับดูแลให้บริษัทปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการได้ติดตามและทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาทบทวนและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับสิทธิผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความรับผิดชอบของคณะกรรมการให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยในปี 2563 ผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัทอยู่ในระดับดีเลิศ ผลการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม บริษัทได้รับการประกาศรายชื่อให้เป็นหนึ่งใน 124 บริษัทจดทะเบียนที่อยู่ในกลุ่มหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4

### 2. การบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการได้ร่วมกับผู้บริหารระดับสูงพิจารณาการปฏิบัติตามแผนการบริหารความเสี่ยงประจำปี ทบทวนและติดตามการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม เพื่อทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ เหมาะสม ทันเวลา กับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง และสอดคล้องกับแผนงานของบริษัท โดยในปี 2563 มีความเสี่ยงจำนวน 2 เรื่องได้หมดไป ได้แก่ การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เนื่องจากได้เปิดให้บริการเดินรถครบทั้งสายเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 และข้อพิพาททางกฎหมาย เนื่องจากบริษัท บริษัทย่อย และ กทพ.ได้ยุติข้อพิพาททางกฎหมายทั้งหมดและขยายระยะเวลาสัมปทานทั้งสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578 และมีความเสี่ยงที่มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเกี่ยวกับการปฏิบัติงานจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) บริษัทได้จัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจกรณีเกิดโรคระบาดร้ายแรง ซึ่งมีความพร้อมในการตอบสนองเมื่อเกิดเหตุการณ์ และมีแผนปฏิบัติงานเพื่อรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

โดยสรุป คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงมีความมั่นใจว่าบริษัทมีการปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการและแนวทางปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยงมีความต่อเนื่องและดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินไว้อย่างรอบด้านเป็นการล่วงหน้า เพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและดำรงอยู่ได้อย่างยั่งยืน

(นางวัลลภา อัสสกุล)

ประธานกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง



## คณะกรรมการบริษัท



### นายปลิว ตรีวิศเวทย์

- รักษาการประธานกรรมการบริษัท
- รองประธานกรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการบริหาร
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

### การศึกษา

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



### นายวิฑูร เตชะกัสนสุนทร

- 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

## คณะกรรมการบริษัท



### พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการตรวจสอบ

#### การศึกษา

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



### นางวิลลภา อัสสกุล

- กรรมการบริษัท
- ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

#### 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



#### 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



#### ม.ล.ประสพชัย เกษมสินธุ์

- 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

## คณะกรรมการบริษัท



### นายสุพงศ์ ชยุตสาทกิจ

- กรรมการบริษัท
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- กรรมการบริหาร
- กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

#### การศึกษา

- ปริญญาโท บัณฑิตศึกษาด้านบริหาร 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



### นายพงษ์สุภะดี ต้นตีสวนิชย์กุล

- 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





### นางพเยาว์ มิตตนะพร

- กรรมการบริษัท
- กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง
- กรรมการบริหาร
- 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



### นางสาวอาริสรา ธรรมธิษ

- กรรมการบริษัท

### การศึกษา

- M.B.A., Roosevelt University, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

## คณะกรรมการบริษัท



**นายปณิต คุลยวัฒน์นจิต**

- กรรมการบริษัท



**นายวิทยา พันธุ์มงคล**

- 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)

### การศึกษา

- Master of Science in Civil Engineering New Jersey Institute of Technology, USA
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย



### นางณัฐชน บุนนาค

- กรรมการบริษัท

### การศึกษา

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



### 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

## คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 1 มกราคม 2564



**ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์**  
กรรมการผู้จัดการ



**นายสงวน คุณาธินันท์**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
วิศวกรรมทางพิเศษ



**นางสุตฤทัย พรหมมาตร**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
ปฏิบัติการทางพิเศษ



**นางสาวปahnัน ไตสุรณการ**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
การเงิน



**นายวิฑูรย์ หทัยรัตน**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง



**นายอัลวิน จี**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
สนับสนุนปฏิบัติการ



**ดร.วิทศ เตชางาม**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
เทคโนโลยี และธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์



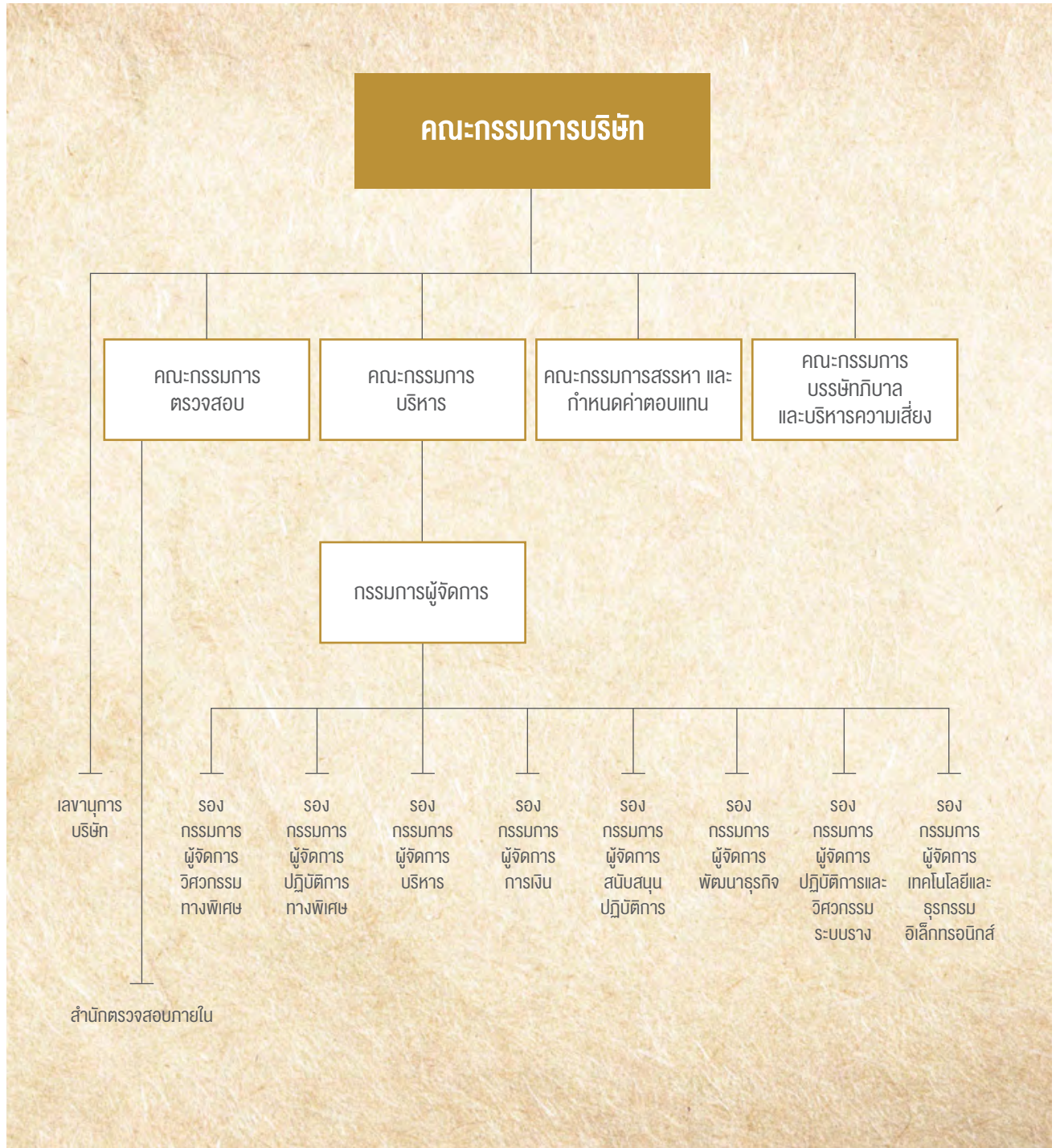
**นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์**  
รองกรรมการผู้จัดการ  
พัฒนารูธุรกิจ



**นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัตน์**  
รองกรรมการผู้จัดการบริหาร  
และเลขานุการบริษัท

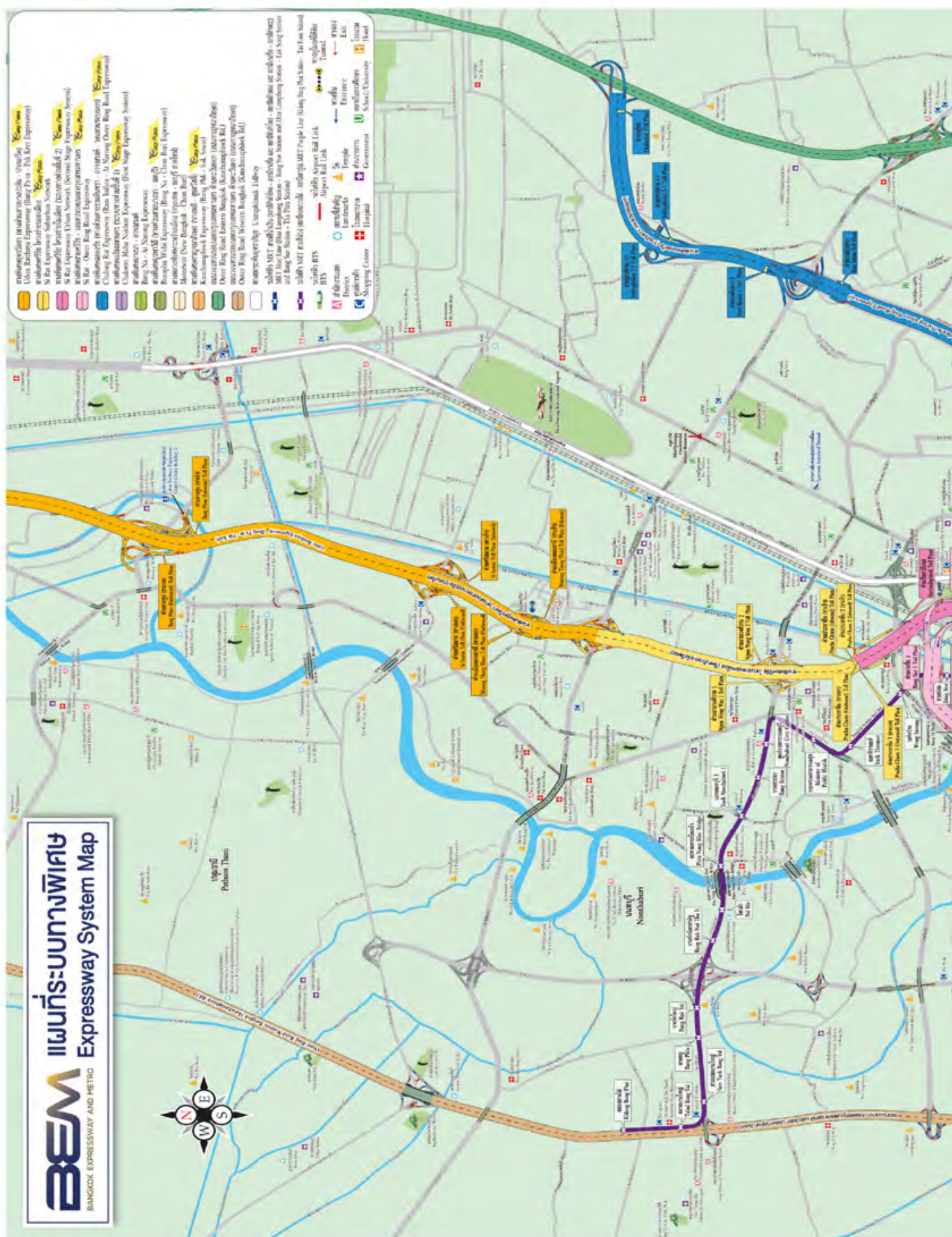


## โครงสร้างการจัดการของบริษัท

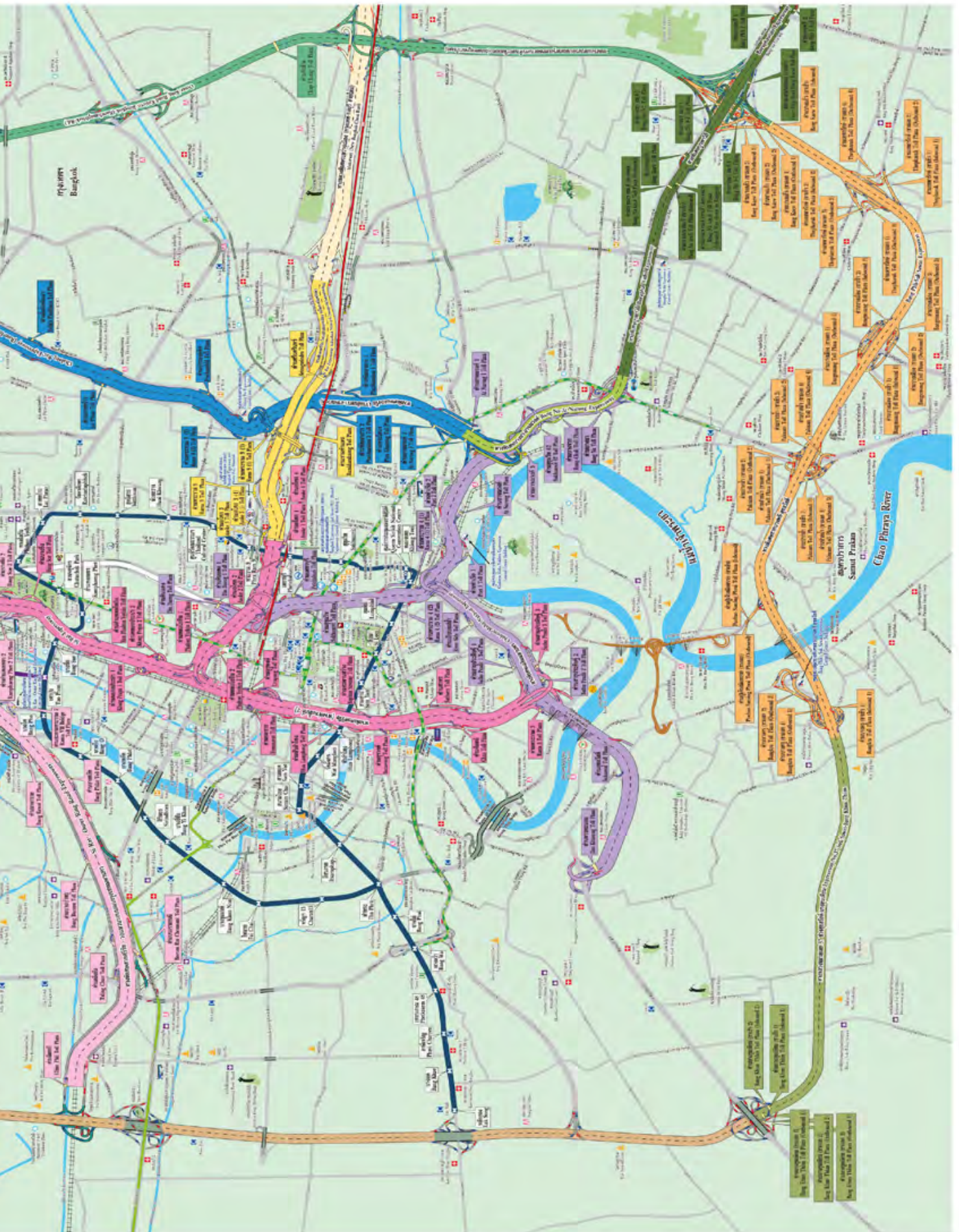




## แผนที่ระบบทางพิเศษ

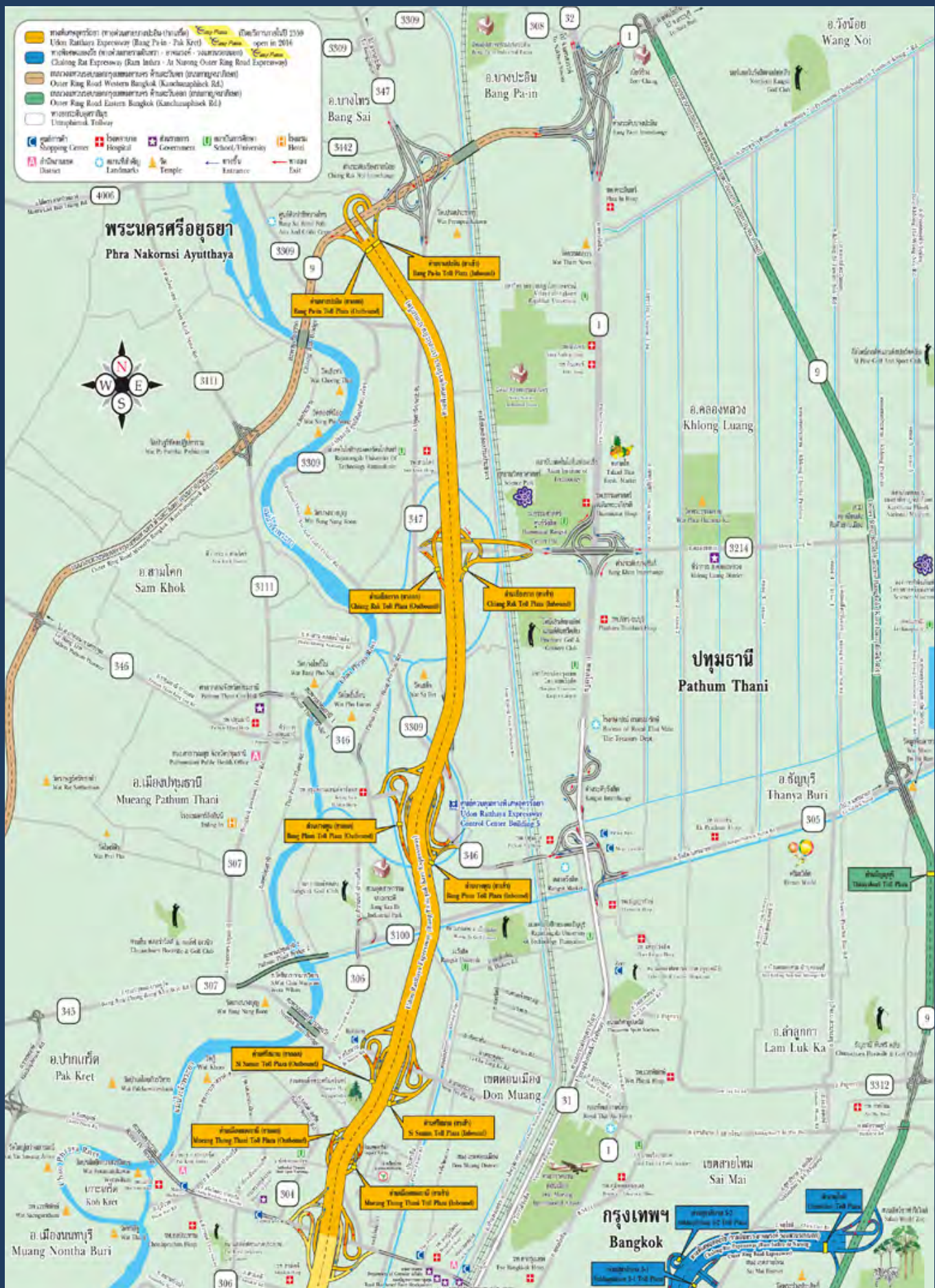








## แผนที่ทางพิเศษอุดรรัถยา









# โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าและรถไฟชานเมือง

## สัญลักษณ์ Legend

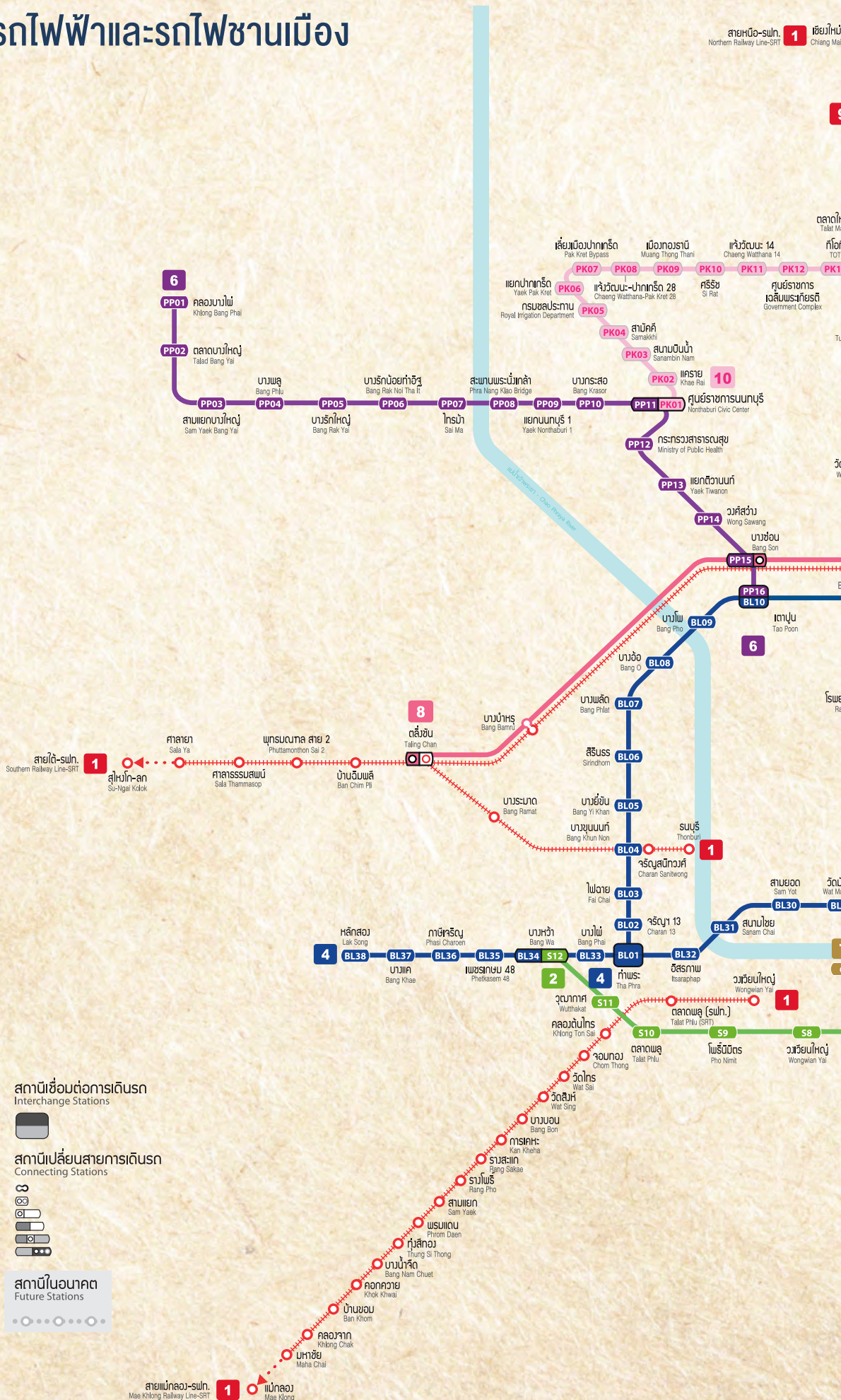
- 1 รถไฟ ทางรถไฟแห่งประเทศไทย (State Railway of Thailand)
- 2 รถไฟฟ้า สายสีเขียวอ่อน (สายสีลม) (Light Green Line (Si Lom Line))
- 3 รถไฟฟ้า สายสีเขียวเข้ม (สายสุขุมวิท) (Dark Green Line (Sukhumvit Line))
- 4 รถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน (Blue Line)
- 5 รถไฟฟ้า สายแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link)
- 6 รถไฟฟ้า 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 สายสีฟ้าเข้ม (Dark Blue Line)
- 12 รถไฟฟ้า สายสีส้ม (Orange Line)

## สถานีเชื่อมต่อการเดินทาง Interchange Stations

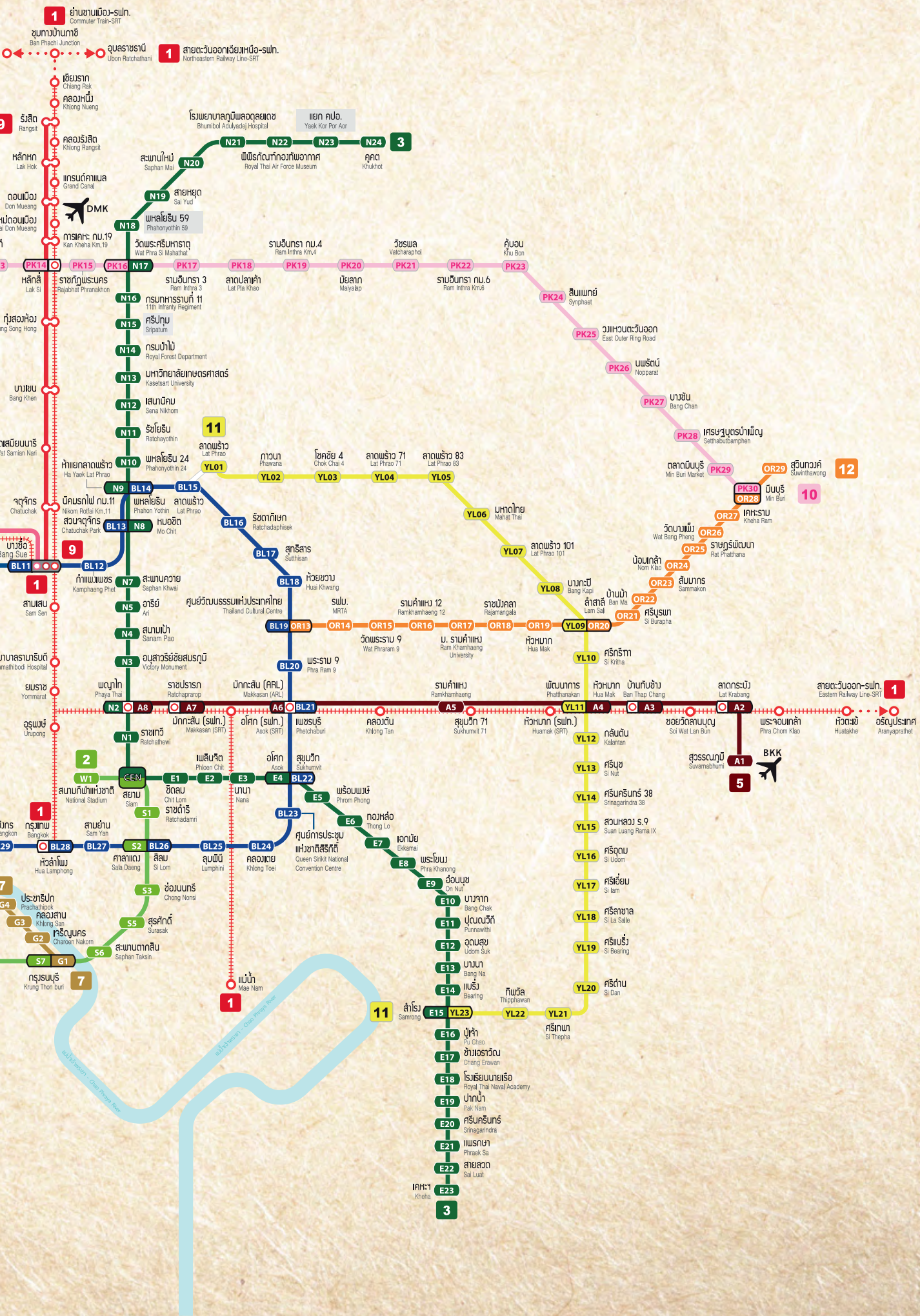
## สถานีเปลี่ยนสายการเดินทาง Connecting Stations

## สถานีในอนาคต Future Stations

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











## พิธีเปิดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สาย “เฉลิมรัชมงคล” (สายสีน้ำเงิน)

ณ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย เขตพระนคร - สถานีรถไฟฟ้าหลักสี่ เขตบางเขน  
กรุงเทพมหานคร



วันที่ 14 พฤศจิกายน 2563 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสาย **“เฉลิมรัชมงคล”** (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ณ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร โดยมีคณะรัฐมนตรี คณะผู้บริหารการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) พร้อมด้วยข้าราชการและประชาชนเฝ้าฯรับเสด็จ ทรงพระราชดำเนินทอดพระเนตรนิทรรศการโครงการและทรงกดปุ่มเปิดแพรคลุมป้ายโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสาย **“เฉลิมรัชมงคล”** (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ณ บริเวณชั้นออกบัตรโดยสาร สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย และประทับขบวนรถไฟฟ้าพระที่นั่งไปยังสถานีรถไฟฟ้าหลักสอง เขตบางแค กรุงเทพมหานคร ระยะทางประมาณ 11 กิโลเมตร โดยเส้นทางวิ่งของรถไฟฟ้าจะลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าสนามไชยไปยังสถานีรถไฟฟ้าอิสรภาพ และเปลี่ยนเป็นโครงสร้างทางวิ่งยกระดับที่สถานีรถไฟฟ้าท่าพระจนถึงสถานีรถไฟฟ้าหลักสอง จากนั้นเสด็จพระราชดำเนินไปทรงเยี่ยมเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ตลอดจนราษฎรที่มาเฝ้าฯ รับเสด็จภายในสถานี ไปจนถึงบริเวณชั้นพื้นถนน สถานีรถไฟฟ้าหลักสอง และมีพระราชปฏิสันถารกับราษฎรอย่างใกล้ชิด นำมาซึ่งความปลื้มปิติแก่ราษฎรที่ได้มาร่วมชมพระบารมี

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสาย **“เฉลิมรัชมงคล”** (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ได้แก่ ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ เป็นสัญลักษณ์ของการเชื่อมต่อเส้นทางการเดินทางของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสาย **“เฉลิมรัชมงคล”** (สายสีน้ำเงินเดิม) ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทยให้ครบสมบูรณ์ ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าเชื่อมระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก และบรรเทาปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครอย่างแท้จริง





## รางวัลแห่งความภูมิใจ ประจำปี 2563

### BEM

ได้รับ CG Score  
ระดับดีเลิศ หรือ 5 ดาว

BEM ได้รับการจัดอันดับบริษัทจดทะเบียนที่มีการกำกับดูแลกิจการในเกณฑ์ “ดีเลิศ” หรือ 5 ดาว (Excellent CG Scoring) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) โดยการสนับสนุนจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจการกำกับดูแลกิจการของบริษัท

จดทะเบียนไทย ประจำปี 2563 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies 2020 : CGR) จากบริษัทจดทะเบียน ปี 2563 จำนวน 692 บริษัท สะท้อนให้เห็นว่าบริษัทให้ความสำคัญในการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจเพื่อให้องค์กรเติบโตอย่างยั่งยืน อันส่งผลให้ผู้ถือหุ้นมีความมั่นใจในการดำเนินงานของบริษัท



### BEM

รับรางวัลหุ้นยั่งยืน  
ประจำปี 2563 ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4  
จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

BEM ได้รับรางวัล “หุ้นยั่งยืน” ประจำปี 2563 (Thailand Sustainability Investment 2020) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 ในฐานะบริษัทจดทะเบียนที่อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืนที่ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล ณ หอประชุมสุกรี แก้วเจริญ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย





## BEM

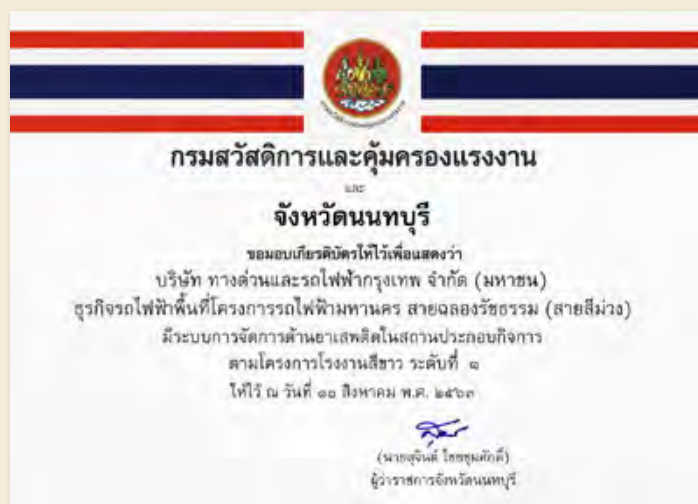
### รับรางวัลเกียรติยศ Thailand's Top Corporate Brands 2020

BEM ได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brands 2020 จากคณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในฐานะบริษัทที่มีมูลค่าแบรนด์องค์กร 92,733 ล้านบาท สูงสุดในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

## BEM

### รับเกียรติบัตรโครงการโรงงานสีขาว

BEM ได้รับเกียรติบัตรประเภทธุรกิจรถไฟฟ้าพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่มีระบบการจัดการด้านยาเสพติดในสถานประกอบการกิจการตามโครงการโรงงานสีขาว ระดับที่ 1 ในฐานะบริษัทที่ให้ความสำคัญกับปัญหาเสพติดในสถานประกอบการ โดยมุ่งหวังให้องค์กรเป็นสถานประกอบการปลอดยาเสพติดทุกชนิด รวมถึงมีความมุ่งมั่นที่จะให้ พนักงาน ผู้รับเหมา มีสุขภาพและคุณภาพชีวิตที่ดี สามารถดำรงชีวิตให้เกิดประโยชน์แก่ตนเอง ครอบครัว และสังคม



## มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ของรถไฟฟ้า MRT

BEM แจกหน้ากากผ้า  
1 ล้านชิ้น ฟรี ! ภายใต้โครงการ  
“Healthy Journey with BEM”  
แทนความห่วงใย และ**ขอบคุณจากหัวใจ**



BEM ได้จัดกิจกรรมแจกหน้ากากผ้า 1 ล้านชิ้น ให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ภายใต้โครงการ “Healthy Journey with BEM” โดย BEM ร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. จัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 และแจกหน้ากากผ้าให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT โดยมีคุณศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คุณภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. คุณปลื้ม ตรีวิศวะเวช ประธานกรรมการบริหาร BEM นำคณะผู้บริหาร





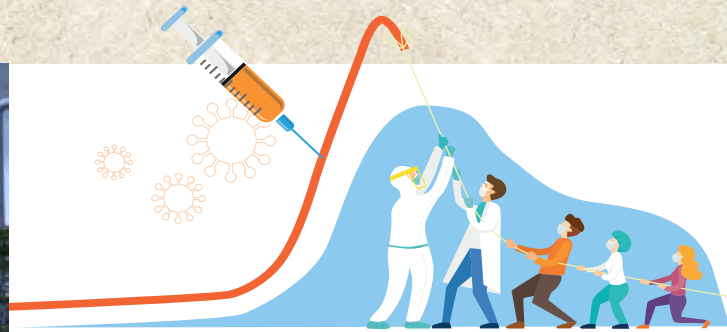
กระทรวงคมนาคม คณะผู้บริหาร และพนักงาน รฟม. พร้อมด้วยผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ BEM ลงพื้นที่แจก หน้ากากผ้าให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT นอกจากนี้ยังได้รับเกียรติจาก รศ.นพ.วิศิษฐ์ วามวาณิช ผู้อำนวยการ โรงพยาบาลศิริราช คุณวิทยา พันธุ์มงคล รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย พร้อมด้วยผู้บริหาร BEM เข้าร่วมกิจกรรมแจกหน้ากากผ้า ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้ใช้บริการ รถไฟฟ้า MRT เป็นจำนวนมาก เป็นการส่งเสริมการสวมหน้ากากอนามัย เมื่อมาใช้บริการรถไฟฟ้า เพื่อความปลอดภัย ของผู้โดยสารและสังคมส่วนรวม โดยกิจกรรมแจกหน้ากากผ้าได้จัดขึ้น เดือนมิถุนายน - สิงหาคม 2563 ณ รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและ สายสีม่วง 53 สถานี

นอกจากนี้ BEM ยังมอบหน้ากากผ้าพร้อมอุปกรณ์ป้องกัน COVID-19 ให้กับหน่วยงานรัฐ สำนักงานเขต เทศบาล โรงพยาบาล ศูนย์พัฒนา การจัดสวัสดิการสังคมผู้สูงอายุบ้านบางแค และโรงเรียนชุมชนรอบเส้นทาง รถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง รวมถึงโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เพื่อเป็นการสนับสนุน นโยบายของภาครัฐในการรณรงค์ให้ประชาชนสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้า เมื่ออยู่ในพื้นที่สาธารณะ ส่งเสริมให้ประชาชนดูแลใส่ใจสุขภาพของตนเอง พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีสุขภาพที่ดีห่างไกลเชื้อโรค และเป็นส่วนหนึ่ง ในการป้องกันไม่ให้ COVID-19 กลับมาแพร่ระบาดซ้ำ อีกทั้งยังเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดี การมีส่วนร่วมระหว่างองค์กรกับหน่วยงานภาครัฐและชุมชน ที่อยู่รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT และชุมชนรอบเขตทางพิเศษ





## มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ของรถไฟฟ้า MRT



### BEM ร่วมจัดงานแฟร์สุขภาพ “Healthcare 2020 : สุขภาพดี วิถีใหม่ ใจชนะ”



BEM พนักงานกำลังเตรียมติชช่นร่วมจัดงานแฟร์สุขภาพ “Healthcare 2020 สุขภาพดี วิถีใหม่ ใจชนะ” เมื่อวันที่ 3-6 กันยายน 2563 ณ สามย่านมิตรทาวน์ โดยคุณอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี โดยการจัดกิจกรรมในครั้งนี้เป็นการต่อยอดแคมเปญสุขภาพภายใต้กิจกรรม “Healthy Journey with BEM” ด้วยการมอบวัคซีนไขหวัดใหญ่ 4 สายพันธุ์ จำนวน 500 เข็ม ฟรี! แก่ผู้มาร่วมงาน



และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT พร้อมทั้งแจกหน้ากากผ้า BEM ให้กับผู้ร่วมออกบูธภายในงาน เพื่อแทนความห่วงใยและขอบคุณจากใจ ซึ่งกิจกรรมนี้ BEM ยังคงให้ความสำคัญกับการดูแลสุขภาพของผู้โดยสาร เพราะเชื่อว่าการที่ทุกคนมีสุขภาพที่ดี ก็จะเป็นพื้นฐานที่ทำให้สังคมมีความสุข นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมให้ร่วมสนุกที่บูธ BEM ลุ้นรับของที่ระลึกต่างๆ มากมาย ซึ่งมีผู้เข้าร่วมงานให้ความสนใจเป็นจำนวนมาก



## กิจกรรมตามมาตรการรักษาความสะอาด ภายในสถานี และขบวนรถไฟฟ้า (Big Cleaning)



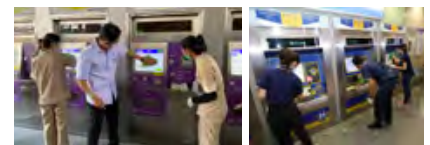
### กิจกรรม “Big Cleaning Day”

ผู้บริหารและพนักงานจิตอาสา ร่วมทำความสะอาด สถานีสนามไชย และ สถานีท่าพระ ภายใต้โครงการ “Healthy Journey with BEM” เพื่อสร้างความปลอดภัยและสุขอนามัยที่ดี

ตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยทำความสะอาด จุดสัมผัสร่วมทั้งภายในและภายนอก บริเวณสถานี ได้แก่ ราวจับบันได ลิฟท์ โดยสาร ประตู และเครื่องอัตโนมัติต่างๆ เพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้บริการ รถไฟฟ้า MRT

### BEM ร่วมกับกรมวิทยาศาสตร์ทหารบก กองทัพบก ฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อ COVID-19

ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ทั้ง 53 สถานี หลังการปิดให้บริการ



### กิจกรรม MRT ร่วมใจป้องกันภัย COVID-19

เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 และสร้างความมั่นใจให้ผู้ใช้บริการในพื้นที่ต่างๆ รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT

- เดือนกุมภาพันธ์ 2563 ร่วมกับสำนักงานเขตราชเทวี และสำนักงานเขตห้วยขวาง ทำความสะอาดเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด ณ สถานีเพชรบุรี
- เดือนมีนาคม 2563 ร่วมกับสำนักงานเขตวัฒนา ทำความสะอาดอาคารสถานที่บริเวณแยกอโศก ถนนสุขุมวิท ด้านหน้าศูนย์การค้าเทอร์มินอล 21 และพื้นที่จุดสัมผัสร่วม ณ สถานีสุขุมวิท

บริษัทได้เพิ่มการจ้างงาน Part time พิเศษ คอยดูแลทำความสะอาดพื้นที่สัมผัสบ่อยภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า เพื่อช่วยเหลือผู้ร่วมงานที่ได้รับผลกระทบและได้รับความเดือดร้อนจากการเลิกจ้างงานในภาวะวิกฤตจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ให้มีงานทำ และมีรายได้พอประคับประคองตนเองให้ผ่านพ้นสถานการณ์วิกฤตนี้ไปด้วยกัน



# มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ของรถไฟฟ้า MRT

## มาตรการด้านต่างๆ

## ในการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

บริษัทได้เพิ่มมาตรการด้านสุขภาพอนามัยและคัดกรองผู้โดยสารภายในพื้นที่ระบบรถไฟฟ้า การทำความสะอาด และการดูแลสภาพพนักงาน/ผู้รับเหมาด้วยมาตรการต่างๆ ดังนี้

- จัดให้มีการตรวจวัดอุณหภูมิคัดกรองผู้โดยสารก่อนเข้าใช้บริการบริเวณจุดตรวจสัมภาระทุกสถานี
- ขอความร่วมมือผู้โดยสารต้องสวมหน้ากากอนามัย หรือหน้ากากผ้าตลอดเวลาการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT



- ให้คำแนะนำในการดูแลสุขภาพให้แก่ผู้โดยสารที่มีอาการไข้สูงเกินกว่า 37.5 องศาเซลเซียส
- เว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) : MRT ได้จัดทำเส้นแบ่งระยะห่างการยืน 1 เมตร บริเวณห้องออกบัตรโดยสาร บริเวณหน้าเครื่องออกเหรียญโดยสาร บริเวณชานชาลา บริเวณลิฟต์โดยสาร และภายในขบวนรถไฟฟ้า



- เพิ่มความถี่การทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรคในสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี
- เพิ่มการทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรคในขบวนรถไฟฟ้าทุกขบวนระหว่างให้บริการหลังปิดให้บริการ และก่อนเปิดให้บริการทุกวัน



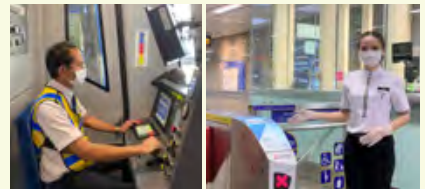
- เพิ่มความถี่การทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรคในบริเวณที่ผู้โดยสารต้องสัมผัส เช่น เครื่องออกตั๋วโดยสาร รวจับบันได บันไดเลื่อน รวกันตก ประตูเก็บค่าโดยสาร ลิฟต์ รวจับภายในขบวนรถ แก้วน้ำ เป็นต้น
- จัดให้มีจุดบริการแอลกอฮอล์เจลล้างมืออย่างทั่วถึงทุกสถานี มากกว่า 800 จุด เช่น บริเวณจุดตรวจสัมภาระ ห้องออกบัตรโดยสาร ชานชาลา ทางเข้า-ออก Metro Mall ทุกสถานี



- จัดให้มีการดูแลสภาพพนักงานที่ให้บริการในสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ด้วยการตรวจความพร้อมด้านสุขภาพ ตรวจวัดอุณหภูมิร่างกายก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง



- ให้นักงานสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้า ตลอดเวลาปฏิบัติหน้าที่



- ทำความสะอาดฆ่าเชื้อที่เหรียญโดยสาร (Token) ก่อนนำมาหมุนเวียนใช้งานในทุกสถานี



- เพิ่มการประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความเข้าใจ การปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงการแพร่ระบาดของเชื้อโรคแก่ผู้โดยสารผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ จอแสดงข้อมูลภายในสถานีและรถไฟฟ้า เสียงประชาสัมพันธ์ภายในสถานี และสื่อโซเชียลมีเดียต่างๆ ของบริษัทฯ
- ออกข้อปฏิบัติสำหรับพนักงานและผู้รับเหมาเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรค เช่น นโยบายเกี่ยวกับการให้พนักงานงดเดินทางไปยังกลุ่มประเทศที่มีความเสี่ยง ตลอดจนเฝ้าติดตามสถานการณ์ และมาตรการต่างๆ ของภาครัฐ เพื่อพร้อมปรับมาตรการดำเนินการต่างๆ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม มีประสิทธิภาพและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด



### BEM ร่วมกับ CK และ TTW มอบกรมธรรม์ประกันภัย COVID-19 ให้แก่บุคลากรทางการแพทย์ทั่วประเทศ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ร่วมกับ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK และ บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) หรือ TTW เป็นกำลังใจให้กับบุคลากรทางการแพทย์ของประเทศไทยด้วยการส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองการติดเชื้อ COVID-19 ของบริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) ให้แก่แพทย์พยาบาลและบุคลากรทางการแพทย์ จำนวน 50,000 กรมธรรม์ มูลค่ารวม 26,000,000,000 บาท โดยมีคุณอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขเป็นผู้รับมอบที่ทำเนียบรัฐบาล การส่งมอบครั้งนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อช่วยคุ้มครองและเป็นหลักประกันทางสุขภาพให้กับบุคลากรทางการแพทย์ของประเทศไทย ผู้เป็นกำลังสำคัญอย่างยิ่งในการดูแลรักษาผู้ป่วย ท่ามกลางสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19



### BEM ร่วมกับ CK และ TTW บริจาคเงิน 5 ล้านบาท ให้คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล เพื่อการศึกษาและจัดซื้อเครื่องมือแพทย์สู้ภัย COVID-19

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ร่วมกับ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK และ บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) หรือ TTW ร่วมมอบเงินจำนวน 5,000,000 บาท สมทบทุนสนับสนุนกองทุนเพื่อการศึกษาและจัดซื้อเครื่องมือแพทย์ ภายใต้โครงการป้องกันและช่วยเหลือสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี โดยมีศาสตราจารย์นายแพทย์พรชัย ลิ้มพะโรจน์ ผู้ช่วยคณบดี ฝ่ายกิจการพิเศษ คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล เป็นผู้รับมอบ ณ อาคารสมเด็จพระเทพรัตน โรงพยาบาลรามาธิบดี

### BEM ร่วมกับ CK และ TTW มอบเงิน 5 ล้านบาท เพื่อกองทุนชียพัฒนาสู้ภัยโควิด 19 (และโรคระบาดต่างๆ)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ร่วมกับ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) หรือ CK และ บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) หรือ TTW ร่วมมอบเงินจำนวน 5,000,000 บาท แก่มูลนิธิชียพัฒนา เพื่อกองทุนชียพัฒนาสู้ภัยโควิด 19 (และโรคระบาดต่างๆ) เพื่อร่วมช่วยเหลือโรงพยาบาลและบุคลากรทางการแพทย์ในการซื้ออุปกรณ์และสิ่งของที่มีความจำเป็นในการรักษาผู้ป่วย COVID-19 โดยมี ดร.สุเมธ ตันติเวชกุล กรรมการ และเลขาธิการมูลนิธิชียพัฒนา เป็นผู้รับมอบ ณ มูลนิธิชียพัฒนา





## มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ของทางพิเศษ



### งานจัดเก็บค่าผ่านทาง



พนักงานจัดเก็บค่าผ่านทางต้องสวมหน้ากากอนามัย และถุงมือทุกครั้งขณะให้บริการ เพื่อสุขอนามัยสำหรับผู้ใช้บริการทางพิเศษ



จัดเตรียมเจลล้างมือในตู้เก็บค่าผ่านทาง และจุดเติมเงิน Easy Pass



ทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรคบริเวณจุดสัมผัสต่าง ๆ ที่ช่องเก็บค่าผ่านทาง และอาคารด่านเก็บค่าผ่านทาง



จัดวางถังขยะสำหรับทิ้งหน้ากากอนามัยตามจุดที่กำหนด



ก่อนเริ่มปฏิบัติงานพนักงานทุกคนต้องตรวจวัดอุณหภูมิ กรณีป่วยหรือมีอุณหภูมิเกิน 37.5 องศา ให้รีบไปพบแพทย์ทันทีและปฏิบัติตามคำแนะนำของแพทย์อย่างเคร่งครัด พร้อมแจ้งผู้บังคับบัญชาทราบ

### การคัดกรอง

พนักงาน และผู้มาติดต่ออาคารด่าน

#### การดำเนินการ

- ตรวจวัดอุณหภูมิผู้เกี่ยวข้องที่เข้ามาในอาคารด่าน
- ติดสติ๊กเกอร์หลังจากผ่านการตรวจวัดอุณหภูมิ



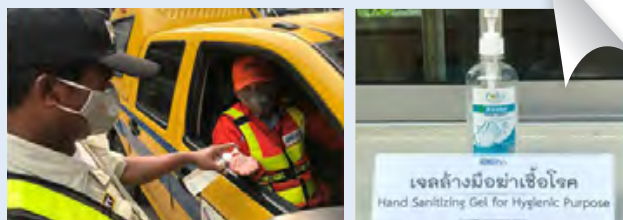




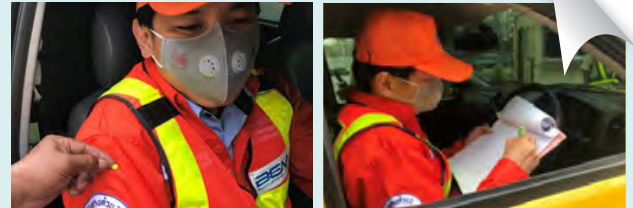
## งานกู้ภัยและการจราจร



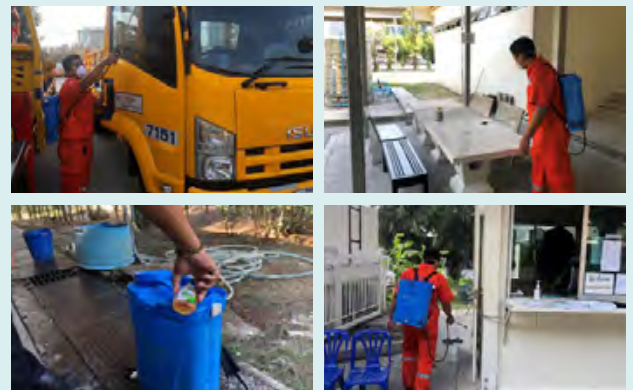
- คัดกรองพนักงานและผู้มาติดต่องานกู้ภัยและการจราจร โดยการตรวจวัดอุณหภูมิต้องมีค่าไม่เกิน 37.5 องศา\*\* แล้วติดสติ๊กเกอร์สีต่างๆ (สติ๊กเกอร์จะเปลี่ยนทุกวันเพื่อการตรวจสอบ) และขอความร่วมมือให้ทุกคนสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลา



- จัดให้มีจุดบริการแอลกอฮอล์ล้างมือให้พนักงานและผู้มาติดต่อ



- พนักงานที่ลงพื้นที่ปฏิบัติงานกู้ภัยช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ จะต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลา ล้างมือด้วยเจลแอลกอฮอล์ และรักษาระยะห่างกับผู้ใช้บริการทางพิเศษ



- มีการฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อ COVID-19 บริเวณรอบอาคารกู้ภัยและการจราจร รวมทั้งรถปฏิบัติงานกู้ภัยทั้งภายในและภายนอกทุกคัน
- สนับสนุนให้พนักงานและผู้มาติดต่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ตามที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

\*\*หากพบว่ามียุณหภูมิ 37.5 องศาเซลเซียสหรือมากกว่า ซึ่งมีความเสี่ยงที่จะติดเชื้อ COVID-19 จะต้องรายงานผู้บังคับบัญชาทราบและให้พนักงานและผู้มาติดต่อนั่งพักประมาณ 10-15 นาที เพื่อรอตรวจวัดอุณหภูมิอีกครั้ง หากอุณหภูมิยังไม่ลดลง ไม่อนุญาตให้เข้าภายในอาคารเด็ดขาด และให้รีบไปพบแพทย์โดยทันที

## การบริการบนทางพิเศษ

การบริการบนทางพิเศษนับว่าเป็นหัวใจของการบริหารงานของบริษัท ดังนั้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทจึงได้มุ่งมั่นพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ เพื่อสร้างความประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย สำหรับการบริการที่เป็นหนึ่งของบริษัท บริษัทจัดให้มีการบริการด้านต่างๆ ดังนี้

### 1. ด้านการติดต่อสื่อสารและอุปกรณ์

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

#### โทรศัพท์วงจรปิด (CCTV)

โทรศัพท์วงจรปิดติดตั้งบนทางพิเศษเป็นระยะ ๆ ตลอดแนวเส้นทางเพื่อตรวจสอบดูสภาพจราจรและเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนทางพิเศษ ทำให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษมั่นใจได้ว่าจะได้รับความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

#### โทรศัพท์ฉุกเฉิน (ETS)

โทรศัพท์ฉุกเฉินติดตั้งบนทางพิเศษทุกระยะ 500 เมตร ถึง 1 กิโลเมตร ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถใช้ติดต่อกับพนักงานสื่อสารที่ศูนย์ควบคุมฯ โดยกดแกนเหล็กหรือปุ่มสีเขียวหรือปุ่มสีแดงเรียกเข้ามาที่ศูนย์ฯ พนักงานสื่อสารจะหันกล้องโทรศัพท์วงจรปิด (CCTV) ตัวที่ใกล้กับตำแหน่งของโทรศัพท์ที่มีการเรียกเข้ามา และจะสามารถเห็นภาพตำแหน่งที่มีการเรียกเข้ามาพร้อมกับเครื่องบันทึกเสียงและภาพบันทึกการติดต่อระหว่างผู้ใช้บริการทางพิเศษ กับพนักงานสื่อสาร

#### ป้ายข้อความ (VMS)

บริษัทประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร และเหตุการณ์สำคัญต่างๆ ผ่านทางป้ายข้อความ ซึ่งติดตั้งก่อนทางแยกต่างๆ บนทางพิเศษ



### 2. ด้านการจัดการจราจร

การประสานงานเพื่อการจัดการจราจรเป็นภารกิจประจำวัน ที่บริษัทต้องประสานงานกับกองจราจร การทางพิเศษแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจทางด่วน 2 เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยเฉพาะในช่วงเวลาการจราจรติดขัด เช่น บริเวณที่เป็นทางขึ้น-ลง หรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น โดยอุปกรณ์ที่อำนวยความสะดวกในการจัดการจราจร คือ

#### ป้ายสัญญาณจราจร (MS)

บริษัทได้ติดตั้งป้ายสัญญาณในการแสดงสัญญาณจราจร เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง เช่น กำหนดความเร็วบนทางพิเศษในกรณีฝนตก หรือการกำหนดทิศทางการจราจร

#### ด่านชั่งน้ำหนักบรรทุก (Weighing Stations)

บริษัทได้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยจัดให้มีด่านชั่งน้ำหนักบรรทุก เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด หากพบว่ารถบรรทุกมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดไว้ จะไม่อนุญาตให้วิ่งขึ้นบนทางพิเศษ





### 3. ด้านการบริการกู้ภัยและยกลากจูง

ในกรณีที่ผู้ใช้บริการทางพิเศษประสบอุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์ขัดข้องบนทางพิเศษ พนักงานกู้ภัยจะให้ความช่วยเหลือและแก้ไขเครื่องยนต์จนสามารถวิ่งต่อไปได้ หรือหากไม่สามารถแก้ไขได้ก็จะช่วยลากจูงรถจากบนทางพิเศษลงไปยังบริเวณที่ใกล้ที่สุด โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น ยกเว้นกรณีที่ต้องเติมน้ำมัน หรือค่าผงเคมีขจัดคราบน้ำมันจากการเกิดอุบัติเหตุ

#### ค่าน้ำมัน

ในกรณีที่น้ำมันหมด เจ้าหน้าที่กู้ภัยจะเติมน้ำมันให้ 100 บาท เพื่อให้สามารถนำรถลงมาจากทางพิเศษ และหาสถานีบริการน้ำมันได้

#### ค่าผงเคมี

ในกรณีรถมีปัญหาและมีคราบน้ำมันไหลออกมาบนถนนทางพนักงานจำเป็นต้องใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษคนอื่นๆ



### หมายเลขโทรศัพท์ที่ควรทราบ

สอบถามสภาพจราจร และแจ้งเหตุบนทางพิเศษ  
โทร 1543 / 66 (0) 2664 6400

ศูนย์ควบคุมทางพิเศษเฉลิมมหานคร  
โทร 66 (0) 2240 0709 โทรสาร 66 (0) 2240 0709

ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช  
โทร 66 (0) 2664 6400 / 66 (0) 2248 7574-6 /  
66 (0) 2641 4611 ต่อ 7007  
โทรสาร 66 (0) 2247 1994

ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ  
โทร 66 (0) 2555 0255 โทรสาร 66 (0) 2555 0281

ศูนย์ควบคุมทางพิเศษฉลองรัช  
โทร 66 (0) 2319 9730-9 ต่อ 4610-11  
โทรสาร 66 (0) 2319 9730-9 ต่อ 4623

ศูนย์ควบคุมทางพิเศษอุดรรัถยา  
โทร 66 (0) 2567 5700 ต่อ 7171 / 66 (0) 2567 5680  
โทรสาร 66 (0) 2567 5700 ต่อ 7155

ศูนย์ควบคุมทางพิเศษบูรพาวิถี  
โทร 66 (0) 2746 9800-4 ต่อ 5501 / 66 (0) 2746 9799  
โทรสาร 66 (0) 2746 9799

ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)  
โทร 66 (0) 2442 0876-7 โทรสาร 66 (0) 2442 0899

สถานีตำรวจทางพิเศษเฉลิมมหานคร  
โทร 66 (0) 2249 8007  
โทรสาร 66 (0) 2249 8007 / 66 (0) 2240 0147

สถานีตำรวจทางพิเศษศรีรัช  
โทร 66 (0) 2248 6891-5 โทรสาร 66 (0) 2248 6891-5

สถานีตำรวจทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกฯ  
โทร 66 (0) 2555 0275 โทรสาร 66 (0) 2555 0281

สถานีตำรวจทางพิเศษอุดรรัถยา (ปทุมธานี)  
โทร 66 (0) 2567 5682-3

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)  
สำนักงานสาขา 1 ธุรกิจทางด่วน  
โทร 66 (0) 2641 4611 โทรสาร 66 (0) 2641 4610

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สำนักงานใหญ่  
โทร 66 (0) 2579 5380-9 / 66 (0) 2558 9800  
โทรสาร 66 (0) 2561 2984 / 66 (0) 2579 8737



## การอำนวยความสะดวก สำหรับผู้ใช้บริการทางพิเศษ

**BEM เปิดทดลองใช้  
การชำระค่าผ่านทางรูปแบบใหม่**

**เพียงแตะสแกนจ่าย**

ผ่านบัตรเดบิต-เครดิต  
ที่ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ  
และทางพิเศษอุดรรัถยา  
(บางปะอิน-ปากเกร็ด)

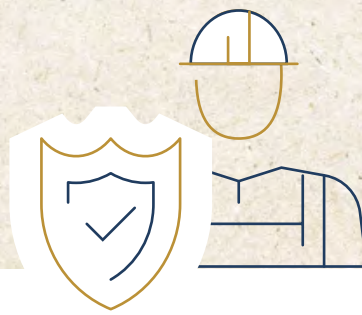


BEM เปิดให้ทดลองใช้ระบบการชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเดบิต หรือ บัตรเครดิต ที่ช่องทางที่มีสัญลักษณ์ VISA PayWave และ MASTERCARD Paypass ตั้งแต่ปลายเดือนมกราคม 2564 โดยนำร่องเริ่มให้บริการในทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด) ผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถชำระค่าผ่านทางด้วยวิธีดังกล่าว โดยมีขั้นตอนที่ง่ายและสะดวก คือ ขับเข้าช่องเงินสดทุกช่อง ลดกระຈกและแตะบัตรที่มีสัญลักษณ์ Contactless รูปใบพัดคล้ายสัญลักษณ์คลื่น WIFI หันทางด้านขวา ที่เครื่องจ่ายเงินแบบระบบ Contactless Payment ซึ่งเป็นระบบการชำระเงินด้วยบัตรแบบไร้สัมผัส ที่สะดวกสบาย และปลอดภัยเพียงแค่ “แตะ สแกน จ่าย” โดยบัตรเดบิตและบัตรเครดิต VISA PayWave และ MASTERCARD Paypass





## การส่งเสริมด้านความปลอดภัย รถไฟฟ้า MRT



BEM ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการในระบบรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจและวิธีการใช้บริการในระบบรถไฟฟ้าอย่างถูกวิธีและปลอดภัย ผ่านช่องทางการสื่อสารและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท โดยในปี 2563 ได้มุ่งเน้นการส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจไปยังกลุ่มผู้สูงอายุมากขึ้น เพื่อลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้งานบันไดเลื่อนและरणร่งค์ให้เกิดการดูแลกันในกลุ่มผู้ใช้บริการ รวมถึงการสนับสนุนจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

### กิจกรรมกับหน่วยงานภายในและภายนอก



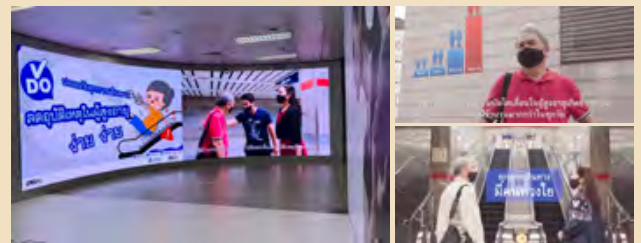
ร่วมกิจกรรม “MRT ส่งความสุขรับวันเด็ก” ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัย ในการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT ในเดือนมกราคม ก่อนการแพร่ระบาด COVID-19



ร่วมกิจกรรม CSR ให้ความรู้เรื่องความปลอดภัย ในการใช้ระบบรถไฟฟ้า MRT กับผู้โดยสารกลุ่มผู้สูงอายุในเดือนกุมภาพันธ์

### สื่อประชาสัมพันธ์

ผ่านช่องทาง Facebook, Twitter ระบบแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (PID) และสื่อ Digital Media ภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า เน้นกลุ่มผู้โดยสารสูงอายุและผู้ใช้บริการให้เกิดการดูแลกัน



สื่อประชาสัมพันธ์ บนจอ PID และ Digital Media  
แนะนำผู้สูงอายุใช้ลิฟต์โดยสาร



คลิป Animation เพื่อเผยแพร่และเสียงประกาศภายในสถานี



จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์  
รณรงค์มาตรการป้องกัน  
COVID-19



จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ 4 สถานี ที่เกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้สูงอายุมากที่สุด เพื่อสร้างความตระหนักและแนะนำเส้นทางไปลิฟต์โดยสาร ได้แก่ สถานีสวนจตุจักร สถานีพหลโยธิน สถานีลาดพร้าว สถานีวัดมังกร

จัดทำ QR Code ไทยชนะ  
ภายในขบวนรถไฟฟ้า



## การอำนวยความสะดวก สำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT



### บัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT

เดินทางสะดวก รวดเร็วกว่า ด้วยบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT สามารถใช้งานได้ทั้งในระบบรถไฟฟ้า สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สำหรับบัตรโดยสาร MRT ชนิดเติมเงิน มี 4 ประเภท คือ บัตรบุคคลทั่วไป (Adult Card) บัตรนักเรียน นักศึกษา (Student Card) บัตรผู้สูงอายุ (Elder Card) และบัตรเด็ก (Child Card) โดยมูลค่าการออกบัตรครั้งแรก 180 บาท (มูลค่าในการเดินทาง 100 บาท ค่ามัดจำบัตร 50 บาท และค่าธรรมเนียมการออกบัตร 30 บาท)



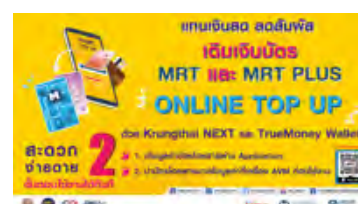
บัตรโดยสารธุรกิจ บัตรโดยสาร MRT หน้าบัตรลายพิเศษ สำหรับเป็นบัตรที่ระลึกในโอกาสต่าง ๆ หรือกลุ่มลูกค้าองค์กรเพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์ โดดเด่น เฉพาะธุรกิจ

### การเติมเงินบัตรโดยสาร

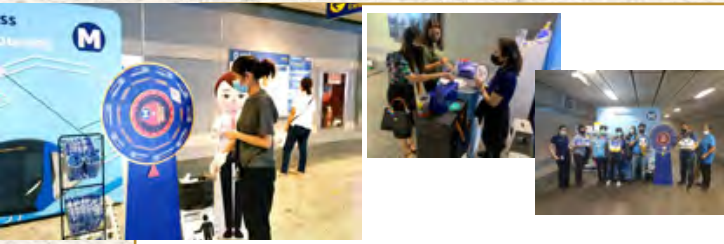


สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ถือบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT รับส่วนลดสำหรับการเติมเงินในบัตรโดยสาร MRT รวมถึงสิทธิประโยชน์จากร้านค้าและห้างสรรพสินค้ารอบเส้นทาง

“แทนเงินสด ลดสัมผัส” สะดวกมากขึ้นด้วยช่องทางเติมเงินบัตรโดยสารออนไลน์ ผ่านแอปพลิเคชัน True Money Wallet และ Krungthai Next สามารถเติมเงินได้ตั้งแต่ 100 บาท สูงสุดไม่เกิน 1,500 บาท







### การสร้างความสัมพันธ์กับผู้โดยสาร

กิจกรรมออกบูธประชาสัมพันธ์และสร้างความผูกพันกับผู้โดยสารที่สถานี สายสีน้ำเงิน โดยการเล่นเกมมอบของที่ระลึก สร้างรอยยิ้มและความประทับใจให้กับผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT



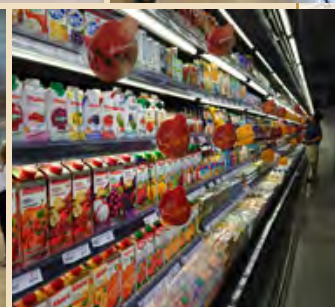
กิจกรรมพิเศษสำหรับสมาชิก MRT Club อาทิ กิจกรรม M Movie Fever ชวนสมาชิก MRT Club ชมภาพยนตร์เข้าใหม่รอบพิเศษ โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย รวมถึงกิจกรรมร่วมสนุกแจกของของที่ระลึก สร้างความสัมพันธ์กับสมาชิก

สินค้า M Shop สินค้าที่ระลึกสุดน่ารักจากรถไฟฟ้า MRT สำหรับสะสมและเป็นของขวัญในโอกาสต่างๆ สามารถสั่งซื้อได้ทางเว็บไซต์ หรือ Bangkok MRT Application รวมถึงบูธ M Shop สัญจรที่สถานีรถไฟฟ้า MRT



### สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน

สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ได้เปิดให้บริการศูนย์การค้า Metro Mall จำนวน 8 สถานี ได้แก่ สถานีกำแพงเพชร สถานีสวนจตุจักร สถานีพหลโยธิน สถานีพระราม 9 สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีสุขุมวิท สถานีเพชรบุรี สถานีคลองเตย ซึ่งเปิดให้บริการทุกวัน เวลา 6.00 - 22.00 น. ยกเว้นสถานีกำแพงเพชร เปิดให้บริการเฉพาะวันศุกร์ - วันอาทิตย์ เวลา 7.00 - 22.00 น. และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดแล้วจร สถานีลาดพร้าว เปิดให้บริการ Gourmet Market ตั้งแต่เวลา 7.00 - 22.00 น. โดยมีร้านค้าที่ให้บริการมากกว่า 150 ร้านค้า มีสินค้าที่น่าสนใจหลากหลายประเภท เช่น สินค้าอาหารและเครื่องดื่ม สินค้าอุปกรณ์ของใช้ต่างๆ และสินค้าราคาพิเศษ เช่น งาน Good Food Good Fair, งาน Season Market, งาน Export Code เป็นต้น อีกทั้งยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ให้บริการในระบบรถไฟฟ้า เช่น ห้องน้ำ, Free Wi-Fi, ที่นั่งพักผ่อน, รับ-ส่งพัสดุ, เครื่องบริการอัตโนมัติมากกว่า 200 เครื่องทุกสถานี และการให้บริการสื่อโทรคมนาคมด้วยสัญญาณโทรศัพท์เคลื่อนที่ 5G ภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า และในช่วงสถานการณ์ของโรค COVID-19 ผู้ประกอบการร้านค้าและผู้เข้าใช้บริการในพื้นที่ Metro Mall จะต้องสวมหน้ากากอนามัย มีการตรวจวัดอุณหภูมิร่างกาย Scan QR Code Application ไทยชนะและหมอชนะ โดยบริษัทฯ ได้เพิ่มรอบความถี่ในการทำความสะอาดห้องน้ำ และพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งให้บริการแอลกอฮอล์เจลล้างมือที่จุดตรวจ เพื่อสุขอนามัยที่ดีของผู้ใช้บริการในระบบรถไฟฟ้า





## การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT

นอกจากการให้บริการด้านการเดินรถไฟฟ้าแล้ว BEM ยังให้ความสำคัญในการใส่ใจดูแลผู้โดยสารโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ให้ได้รับความสะดวกสบายในการใช้บริการรถไฟฟ้าในด้านต่าง ๆ ดังนี้

### ป้ายบอกทางสถานีเชื่อมต่อ

BEM ดำเนินการจัดทำป้ายบอกทาง ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ผู้โดยสารโดยเฉพาะ สถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับสายสีม่วง สถานีเตาปูน และสถานีที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างสายสีน้ำเงิน สถานีท่าพระ โดยได้ติดตั้งป้ายบอกทางไว้ ณ จุดต่างๆ แต่ละชั้น ซานชาลาและชั้นออกบัตรโดยสารของสถานี ในบริเวณที่ผู้โดยสารสามารถมองเห็นชัดเจนและสังเกตได้โดยง่าย ทั้งนี้ผู้โดยสาร ยังสามารถตรวจสอบเส้นทางใช้บริการและการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้นโดยดาวน์โหลด Application : BANGKOK MRT



### การอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารชำระเงินผ่านระบบ QR Code Payment

โดยเพิ่มช่องทางการชำระเงิน QR Code ที่เป็นสื่อกลางในการทำธุรกรรมชำระเงินออนไลน์ ซึ่งผู้โดยสารสามารถสแกน QR Code เพื่อชำระค่าบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว เลี่ยงการสัมผัสเงินสด ลดความเสี่ยงและป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อ COVID-19



### การลดความหนาแน่นของผู้โดยสาร

BEM คำนึงถึงความสะดวกและปลอดภัยในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT จึงได้บริหารจัดการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง โดยเฉพาะสถานีที่มีผู้โดยสารหนาแน่น บริเวณชั้นออกบัตรโดยสาร ในช่วงเทศกาล หรือช่วงที่มีกิจกรรมพิเศษรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า โดยสถานีต้นทางจะออกตัวโดยสารแบบชำระเงินปลายทางและขอให้ผู้โดยสารนำตัวนั้นไปชำระค่าโดยสารที่สถานีปลายทาง ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถลดความหนาแน่นของผู้โดยสารขาเข้า ลดระยะเวลาการยืนรอคิวซื้อเหรียญโดยสาร ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังสถานีปลายทางได้อย่างรวดเร็วมากขึ้น







### จัดระเบียบการเข้า-ออกรถไฟฟ้าในช่วงเวลาเร่งด่วน

BEM ดำเนินการจัดระเบียบเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ให้แก่ผู้โดยสารที่เร่งรีบไปทำงาน โดยนำร่องจัดระเบียบที่รถไฟฟ้าสายสีม่วง สถานีเตาปูน ในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งเป็นสถานีเชื่อมต่อที่มีผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมาก โดยจัดระเบียบเส้นทางการเข้า-ออกจากขบวนรถในรูปแบบ

1. การปรับทิศทางการเดิน ที่ไม่ให้เกิดการกีดขวางซึ่งกันและกัน
2. กำหนดพื้นที่การรอก่อนเข้าสู่ขบวนรถ
3. จัดพนักงานประชาสัมพันธ์แนะนำการใช้บริการแก่ผู้โดยสาร ซึ่งนอกจากจะทำให้เดินทางได้อย่างรวดเร็วแล้วยังสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการเร่งรีบได้อีกด้วย



### ที่นั่งสำรองบุคคลพิเศษ Priority Seat

รถไฟฟ้า MRT ห่วงใยและใส่ใจผู้โดยสารตลอดการเดินทาง โดยเฉพาะกลุ่มบุคคลที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษ ได้แก่ พระภิกษุสามเณร เด็ก สตรีมีครรภ์ ผู้สูงอายุ และผู้พิการ ให้สามารถร่วมเดินทางอย่างปลอดภัยไปกับรถไฟฟ้า MRT จึงติดตั้งสื่อประชาสัมพันธ์ให้มีความโดดเด่น บริเวณจุดที่นั่งสำรองบุคคลพิเศษ Priority Seat ภายในขบวนรถไฟฟ้าทั้งสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง กระตุ้นให้ผู้โดยสารเอื้อเฟื้อที่นั่งแก่บุคคลดังกล่าว



## การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT

### BEM เพิ่มช่องทางเติมเงิน

บัตร MRT ผ่านแอปพลิเคชัน **กดแทนเงินสด**  
**ลดการสัมผัส** ป้องกันการติดเชื้อ COVID-19

BEM ผู้ให้บริการรถไฟฟ้า MRT เพิ่มช่องทางการเติมเงินในบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT ผ่านแอปพลิเคชันบนมือถือ หรือ MRT Mobile Top Up ให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT สามารถเติมเงินได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ในทุกที่ทุกเวลา เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ ตอบสนองวิถีชีวิตและการใช้จ่ายแบบสังคมไร้เงินสดในปัจจุบัน และยังช่วยลดการสัมผัสกับเงินสด เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 สำหรับการเติมเงินในบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT และ MRT Plus ผ่านระบบ MRT Mobile Top Up สามารถเติมเงินผ่านแอปพลิเคชันหรือธนาคารที่ร่วมโครงการ ได้แก่ แอปพลิเคชัน True Money Wallet และธนาคารกรุงไทยผ่านแอปพลิเคชัน Krungthai Next หรือตู้ ATM ของธนาคาร โดยมีวิธีการเติมเงิน 2 ขั้นตอน คือ 1) เติมเงินในบัตรโดยสารผ่านแอปพลิเคชันหรือตู้ ATM ของธนาคาร 2) นำบัตรโดยสารมาปรับมูลค่าที่เครื่องปรับมูลค่าบัตรโดยสาร (Activate Value Machine: AVM) ที่ติดตั้งในทุกสถานี ภายใน 7 วัน หากไม่นำบัตรไปปรับมูลค่าภายในระยะเวลาที่กำหนด ระบบจะคืนเงินเข้าบัญชีโดยอัตโนมัติ ทั้งนี้สามารถเติมเงินขั้นต่ำได้ตั้งแต่ 100 บาท สูงสุดไม่เกิน 1,500 บาท





### แทนเงินสด ลดสัมผัส

## เติมเงินบัตร

## MRT และ MRT PLUS

## MOBILE TOP UP

ด้วย Krungthai NEXT และ TrueMoney Wallet

# 2

**สะดวก**  
**ง่ายดาย**  
**ขั้นตอนใช้งานได้ทันที**

1. เติมมูลค่าบัตรโดยสารผ่าน Application
2. นำบัตรโดยสารมาปรับมูลค่าที่เครื่อง AVM ก่อนใช้งาน











BEM เพิ่มเครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติ (Ticket Vending Machines : TVM) รุ่นใหม่ในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเดิม จำนวน 44 เครื่อง ใน 14 สถานี เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็วในการใช้บริการแก่ผู้โดยสาร TVM รุ่นใหม่นี้ นอกจากออกเหรียญโดยสารได้แล้ว ยังได้เพิ่มฟังก์ชันการใช้งานใหม่ๆ ได้แก่

1. สามารถออกเหรียญโดยสารแบบ เทียบเดียว (ปลายทางสถานีเดียวกัน) พร้อมกันได้ถึง 10 เหรียญ
2. สามารถดูประวัติการเดินทางจาก บัตรโดยสารได้สูงสุด 16 รายการ
3. สามารถเติมเงินในบัตรโดยสารได้ที่ ตู้ TVM รุ่นใหม่นี้ได้ด้วยตัวเอง

สำหรับสถานีสายสีน้ำเงินที่เปิดใหม่ ทุกสถานีได้ทำการติดตั้งเครื่อง TVM รุ่นใหม่ทั้งหมด เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ของผู้ใช้บริการ

## TVM รุ่นใหม่ สะดวก กันสมัยกว่าเดิม



**MRT แจ้งผู้โดยสาร ลงทะเบียนบัตรโดยสาร เพื่อแสดงตัวตน**

ผู้โดยสารที่ใช้บัตรโดยสาร MRT Plus กรุณาลงทะเบียนด้วย (Know Your Customer หรือ KYC) ตาม พ.ร.บ. ป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 และ พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560

**ตั้งแต่วันที่ 8 สิงหาคม 2563 เป็นต้นไป**

**ขั้นตอนการลงทะเบียนบัตรโดยสาร MRT**

1. เตรียมบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT และ บัตรประชาชน หรือหนังสือเดินทางสำหรับชาวต่างชาติ
2. ติดต่อห้องออกบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT ทุกสถานี หรือศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์
3. ลงทะเบียนเสร็จสมบูรณ์ บัตรโดยสารสามารถใช้งานได้ทันที โดยไม่ต้องลงทะเบียนซ้ำอีก

▶ หากบัตรโดยสารมีปัญหาลงทะเบียนไม่สำเร็จ กรุณาติดต่อศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ MRT  
▶ ผู้ถือบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลงทะเบียนบัตรโดยสาร

BEM

## BEM เปิดให้ผู้โดยสารลงทะเบียนบัตรโดยสาร MRT เพื่อแสดงตัวตน

BEM ผู้ให้บริการรถไฟฟ้า MRT แจ้งให้ผู้โดยสารที่ถือบัตรโดยสาร MRT และ MRT Plus ทุกประเภทต้องแสดงตัวตน (Know Your Customer หรือ KYC) ตาม พ.ร.บ. ป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน พ.ศ. 2542 และ พ.ร.บ. ระบบการชำระเงิน พ.ศ. 2560 ตั้งแต่วันที่ 8 สิงหาคม 2563 เป็นต้นไป

โดยขอความร่วมมือผู้โดยสารให้นำบัตรโดยสาร MRT และ MRT Plus พร้อมบัตรประชาชน (หรือหนังสือเดินทาง กรณีชาวต่างชาติ) ติดต่อลงทะเบียนด้วยตนเองพร้อมแจ้งเบอร์โทรศัพท์ หรืออีเมล เมื่อซื้อบัตรใหม่หรือเติมมูลค่าในบัตรโดยสาร ที่ห้องออกบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT (Ticket Office) ทั้ง 53 สถานีของรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โดยบัตรที่ทำการลงทะเบียนเรียบร้อยแล้วสามารถใช้งานได้ตามปกติไม่ต้องลงทะเบียนซ้ำอีก



## การส่งเสริมและรณรงค์ ให้ประชาชนเดินทาง ด้วยรถไฟฟ้า MRT ปี 2563



### วันเด็กแห่งชาติ

กิจกรรม “รถไฟฟ้า MRT ใจดีให้เด็ก ๆ โดยรถไฟฟ้าฟรี” เนื่องในวันเด็กแห่งชาติ 2563 โดยการมอบสิทธิพิเศษให้เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 140 ซม. สามารถโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 12 มกราคม 2563 ตลอดระยะเวลาให้บริการ



### วันแม่แห่งชาติ

กิจกรรม “12 สิงหาคม พาแม่ขึ้น MRT ฟรี” เป็นกิจกรรมให้คุณแม่โดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 12 สิงหาคม 2563 ตลอดระยะเวลาให้บริการ



### วัน Car Free Day 2020

MRT ร่วมลดโลกร้อน Car Free Day 2020 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ร่วมรณรงค์ลดโลกร้อน “22 กันยายน Car Free Day” เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร รักษาสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษทางเสียง ทางอากาศ และลดฝุ่นละออง PM 2.5 พร้อมทั้งส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ด้วยการยกเว้นค่าโดยสาร สำหรับผู้ที่นำรถจักรยานชนิดพับได้มาเดินทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ในวันที่ 22 กันยายน 2563 ตลอดระยะเวลาการให้บริการ

### วันพ่อแห่งชาติ

กิจกรรม “5 ธันวาคม พาพ่อขึ้นรถไฟฟ้า MRT ฟรี” เป็นกิจกรรมให้คุณพ่อโดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี ในวันที่ 5 ธันวาคม 2563 ตลอดระยะเวลาให้บริการ





## บูรณาการสัมพันธ์ข้อมูลบริษัท



### BEM ร่วมกับ CK Group ร่วมงาน มหกรรมการเงิน ครั้งที่ 20 (MONEY EXPO 2020)

BEM ร่วมกับ บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ร่วมออกบูธนิทรรศการงานมหกรรมการเงิน ครั้งที่ 20 (MONEY EXPO 2020) โดยมี ดร.เศรษฐพุฒิ สุทธิวาทนฤพุฒิ ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิด ทั้งนี้ บูธ CK GROUP ได้รับเกียรติจาก คุณสันติ วิริยะรังสฤษฎ์ ประธานจัดงานในครั้งนี ร่วมเปิดบูธกับผู้บริหาร CK GROUP อย่างเป็นทางการ ซึ่งงาน Money Expo เป็นมหกรรมการเงินการลงทุนที่ครบวงจรที่สุดในภูมิภาค และเป็นงานที่ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจไทยมาอย่างต่อเนื่อง โดยงานจัดขึ้นตั้งแต่วันที่ 22-25 ตุลาคม 2563 ณ อาคารชาเลนเจอร์ 1-2 อิมแพ็ค เมืองทองธานี



### BEM เข้าร่วมพิธีเปิด และออกบูธงาน RAIL ASIA 2020



BEM เข้าร่วมพิธีเปิดและออกบูธ **RAIL ASIA 2020** ครั้งที่ 8 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 25-26 พฤศจิกายน 2563 ที่ลานกิจกรรมสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ มักกะสัน โดยการจัดงานในครั้งนีได้รับเกียรติจากคุณพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธานในพิธีเปิดภายในงานเป็นการจัดแสดงสินค้าควบคู่กับการสัมมนาเชิงวิชาการในรูปแบบ New Normal ร่วมวิเคราะห์ผลกระทบโควิดกับการเปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรม เปิดมุมมองบรรทัดฐานใหม่ของการสื่อสารหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19





# กิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ด้วยนโยบายและความมุ่งมั่นที่จะดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการ ผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับชุมชนโดยรอบ รวมทั้ง การดูแลสังคมใกล้ และสังคมไกล โดยปี 2563 บริษัทได้จัดกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

## กิจกรรมส่งเสริม การเรียนรู้นอกห้องเรียน

### กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติปี 2563

#### “มหัศจรรย์ โลกแห่งจินตนาการ Wonderland AI World”

BEM จัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2563 ในบรรยากาศของ “มหัศจรรย์ โลกแห่งจินตนาการ Wonderland AI World” โดยมี น้อง ๆ นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ บุตรหลานของพนักงาน และเด็ก ๆ จากชุมชนใกล้เคียง มาร่วมสนุกกับกิจกรรมมากมาย ได้แก่ การประดิษฐ์ AI หุ่นยนต์อัจฉริยะ การต่อ LEGO ระบายสีปูนปลาสเตอร์ โปสเตอร์แจกลูกโป่ง และแข่งขันหุ่นยนต์บังคับด้วย บรยากาศเต็มไปด้วย ความสุขความสดใสของเด็ก ๆ ที่ได้สนุกกับการเรียนรู้เรื่องของเทคโนโลยี อัจฉริยะอย่างใกล้ชิด ณ อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช



### กิจกรรม “MRT ส่งความสุขวันเด็ก” ประจำปี 2563

เนื่องในโอกาสวันเด็กแห่งชาติประจำปี 2563 BEM ร่วมกับ มิวเซียมสยามจัดกิจกรรมเสริมสร้างพัฒนาการด้านความคิด ให้น้อง ๆ ภายใต้งานคิด “ไทยบรรเจิด : เกิดไอเดีย” ณ ลานกิจกรรมมิวเซียมสยาม สถานีสนามไชย ทางออกที่ 1 ภายในงานน้อง ๆ ได้ร่วมกิจกรรมเสริมสร้างทักษะต่าง ๆ ร่วมตะลุย ปริศนาไขปัญหาไปกับรถไฟ MRT ผ่านฐานความรู้การใช้ บัตรโดยสาร ฐานเสริมทักษะการเชื่อมโยงภาพแผนที่โครงข่าย รถไฟฟ้า ฐานเสริมสร้างไหวพริบการสะกดคำ การแยกสี เรียนรู้ ตัวอักษร และฐานความรู้เกี่ยวกับการโดยสารรถไฟฟ้าอย่างถูกต้อง และปลอดภัย พร้อมทั้งมีขนมไอศกรีมและของรางวัลมากมาย นอกจากนั้นภายในงานมิวเซียมสยามได้จัดให้มีกิจกรรม เล่นเกมแก้ไขปัญหาในชีวิตประจำวัน ได้แก่ ฐานสารลับเครื่องบิน กระดาษ ฐานพิชิตภัยแล้ง ฐานปฏิบัติการคลายร้อน ฐานมิวเซียม พานิชย์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในการจัดการปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างถูกต้อง โดยบรรยากาศภายในงานเต็มไปด้วยความสุข สนุกสนานและรอยยิ้มจากน้อง ๆ และครอบครัวที่เข้าร่วม กิจกรรมมากกว่า 2,000 คน







## กิจกรรม “MRT Happy Blue Line วยายความสุขทุกการเดินทาง”

BEM ตระหนักถึงความสำคัญของเยาวชนและชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า จึงกำหนดจัดกิจกรรมเสริมสร้างการรับรู้เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเส้นทางใหม่ ช่วงเตาปูน-ท่าพระ แก่กลุ่มเยาวชน ประชาชน และชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า ให้ได้เรียนรู้การใช้ระบบรถไฟฟ้าอย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมทั้งทดลองเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT เส้นทางใหม่ไปยัง 4 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่สวยงามที่สุด ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ ซึ่งมีการออกแบบประดับตกแต่งภายในสถานีอย่างงดงามด้วยสถาปัตยกรรมไทย สมัยรัตนโกสินทร์ ที่สะท้อนถึงศิลปวัฒนธรรม และวิถีชีวิตชุมชนรายรอบเส้นทางอย่างสวยงาม โดยกิจกรรมจัดขึ้นตลอดเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ 2563 ดังนี้

1. กลุ่มนักเรียนในโรงเรียนรายรอบเส้นทาง จำนวน 490 คน ร่วมทดลองเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมทั้งสร้างการรับรู้และประชาสัมพันธ์การเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงเตาปูน-ท่าพระ โดยจัดกิจกรรมส่งเสริมความรู้ด้านความปลอดภัย “MRT Safety Share ความปลอดภัยหนูทำได้” และการแนะนำเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ผ่าน “Application Bangkok MRT”



2. กลุ่มประชาชนในชุมชนรายรอบเส้นทาง จำนวน 135 คน ร่วมทดลองเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมเดินทางเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่สำคัญ เรียนรู้การใช้ระบบรถไฟฟ้า การใช้ลิฟต์บันไดเลื่อนอย่างถูกต้อง และลดอุบัติเหตุในการเดินทางของผู้สูงอายุพร้อมทดลองโดยสารรถไฟฟ้า MRT เส้นทางใหม่เพื่อเยี่ยมชมความงดงามของสถาปัตยกรรมภายในสถานีและเดินทางเชื่อมต่อไปยังวัดมังกรกมลาวาส (วัดเล่งเน่ยยี่) เพื่อให้พระขอพรเสริมสิริมงคล กิจกรรมดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของการส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า และส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT



## กิจกรรมส่งเสริม การเรียนรู้นอกห้องเรียน

## กิจกรรม Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด



1. ทักษะศึกษาพิพิธภัณฑสถานการเรียนรู้มิวเซียมสยาม โดยนำคณะอาจารย์และนักเรียนจากโรงเรียนวัดฉัตรแก้วจกกลณี (ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีบางอ้อ) และโรงเรียนวัดเปาโรหิตย์ (ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีสิรินธร) จำนวนกว่า 100 คน เดินทางทัศนศึกษาเปิดประสบการณ์เรียนรู้นอกห้องเรียน ในเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ เรียนรู้การโดยสารรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมทั้งเรียนรู้การออกเหรียญโดยสารผ่านตู้ Ticket Vending Machine (TVM) พร้อมพาน้องๆ เข้าชมนิทรรศการถอดรหัสความเป็นไทย ณ พิพิธภัณฑสถานการเรียนรู้มิวเซียมสยาม และเยี่ยมชมความงดงามของสถาปัตยกรรมไทยของรถไฟฟ้า MRT สถานีสนามไชย ซึ่งถือเป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่สวยงามที่สุด โดยตลอดกิจกรรมน้องๆ ให้ความสนใจและได้รับความรู้ พร้อมทั้งประสบการณ์จากกิจกรรมในครั้งนี้เป็นอย่างมาก

BEM ร่วมส่งเสริมพัฒนาการด้านการศึกษาให้แก่เด็กและเยาวชนเรียนรู้ระบบพร้อมทดลองใช้บริการรถไฟฟ้า ตลอดจนเสริมสร้างประสบการณ์การเรียนรู้นอกห้องเรียน จึงได้จัดกิจกรรม “Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด” ขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2563 ได้กำหนดจัดกิจกรรมให้แก่เยาวชน ได้ร่วมทัศนศึกษาแหล่งเรียนรู้รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ได้แก่



2. ทักษะศึกษาศูนย์การเรียนรู้ด้านพลังงาน โดยนำคณะอาจารย์และนักเรียนจากโรงเรียนวัดสามัคคีสุทธาวาส และโรงเรียนวัดบางพลัด (ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีบางพลัด) รวม 80 คน เดินทางทัศนศึกษาเปิดประสบการณ์เรียนรู้นอกห้องเรียนในเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีบางพลัด - สถานีบางอ้อ เรียนรู้การโดยสารรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมทั้งเรียนรู้การออกเหรียญโดยสารผ่านตู้ Ticket Vending Machine (TVM) พร้อมพาน้องๆ ไปทัศนศึกษาเยี่ยมชมศูนย์การเรียนรู้ กฟผ. สำนักงานกลาง (EGAT Learning Center) ซึ่งเป็นแหล่งเรียนรู้ด้านพลังงานของประเทศไทยและเป็นแหล่งเรียนรู้ด้านอาคารอนุรักษ์พลังงานมาตรฐานระดับนานาชาติ ส่งเสริมให้เยาวชนได้ตระหนักถึงการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่า ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สร้างความประทับใจและเพิ่มพูนความรู้ด้านพลังงานไฟฟ้าให้แก่ น้องๆ ได้เป็นอย่างดี





## “MRT พาน้องพิชิต TCAS ปีที่ 12”

BEM ตระหนักถึงความสำคัญของเยาวชนอันเป็นกำลังสำคัญของชาติ จึงร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (BMN) จัดกิจกรรมเพื่อตอบแทนสังคมในด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านศึกษา โดยเปิดโอกาสให้นักเรียนในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายทั่วประเทศร่วมกิจกรรม



ภายใต้ชื่อ “MRT พาน้องพิชิต TCAS ปีที่ 12” เพื่อนำความรู้ไปใช้เตรียมความพร้อมในการสอบคัดเลือกเข้าศึกษาต่อในระดับอุดมศึกษา โดยได้รับเกียรติจาก 3 ตัวเต๋อผู้ทรงคุณวุฒิมาร่วมถ่ายทอดความรู้ ตัวเข้มแนะแนวข้อสอบ TCAS ฟรี ได้แก่ คุณครูสมศรี ธรรมสารโสภณ ในวิชาภาษาอังกฤษ คุณครูวิเศษ กิสุขพันธ์ (ครูพี่เอ) กับวิชา PAT1 คณิตศาสตร์ และคุณครูสุรเชษฐ์ พิชิตพงศ์เผ่า (ครูพี่ยู) กับวิชา GAT เชื่อมโยง ณ ศูนย์การประชุม ซี อารีนา ชั้น 10 อาคาร CW TOWER กิจกรรมดังกล่าวได้รับความสนใจจากนักเรียนทั่วประเทศ โดยให้การตอบรับเข้าร่วมกิจกรรมเรียนสดกว่า 200 คนจากโรงเรียนต่างๆ รวมทั้งสิ้น 54 โรงเรียน และร่วมเรียนออนไลน์กว่า 10,000 คน นอกจากนี้ BEM ยังคงเดินหน้าต่อยอดกิจกรรมดีๆ ด้วยการส่งต่อความรู้สู่นักเรียนระดับมัธยมศึกษาในเขตกรุงเทพมหานครในกิจกรรม “MRT ใจดี แจกหนังสือเตรียมสอบ TCAS ฟรี” ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีสวนจตุจักร ระหว่างวันที่ 9-10 ตุลาคม 2563 ซึ่งกิจกรรมได้รับความสนใจจากนักเรียนเดินทางมารับหนังสือกว่า 300 คน พร้อมทั้งยังเปิดโอกาสให้นักเรียนทุกภูมิภาคที่พลาดโอกาสตัวฟรีให้ได้รับความรู้ โดยได้ส่งมอบหนังสือคู่มือเตรียมสอบ TCAS ทั้ง 3 วิชา พร้อม VDO บันทึกการเรียนการสอนแนะแนวข้อสอบ จัดส่งไปยังโรงเรียนต่างๆ กว่า 70 โรงเรียน ผ่านช่องทางไปรษณีย์เพื่อให้นักเรียนได้เตรียมความพร้อมในการสอบคัดเลือก เพื่อมุ่งสู่รั้วมหาวิทยาลัยในฝันอย่างมั่นใจพร้อมเติบโตเป็นกำลังสำคัญของชาติต่อไป



## กิจกรรมส่งเสริม การเรียนรู้นอกห้องเรียน



### กิจกรรม “BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้”

BEM มุ่งสานต่อยุทธศาสตร์ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิต ด้านการศึกษาให้แก่เด็กและเยาวชนในสถานศึกษา/ชุมชน รายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม โดยจัดกิจกรรม “BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู่ห้องแห่งการเรียนรู้” ให้แก่สถานศึกษาหรือศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและมีความพร้อมเป็นแหล่งเรียนรู้ ที่ทันสมัย ส่งเสริมเด็กไทยรักการอ่าน เสริมพัฒนาการร่างกาย แข็งแรง เพื่อเติบโตเป็นกำลังสำคัญของชาติ โดยการส่งมอบ



สื่อการเรียนการสอน ทุนการศึกษา และชุดเครื่องเล่นสนาม เสริมพัฒนาการเด็ก พร้อมกันนี้ผู้บริหารและพนักงานจิตอาสา ร่วมกิจกรรมสันถนาการ กิจกรรมฐานการเรียนรู้ ฝึกทักษะ ด้านต่างๆ และเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่น้องๆ โดยมีผู้แทน จากสำนักงานเขตบางกอกใหญ่ ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดประดู่ ฉิมพลี ให้การต้อนรับ ณ โรงเรียนวัดประดู่ฉิมพลีกรุงเทพมหานคร ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับโครงการรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน (สถานี ท่าพระ)





## กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### “BEM ชวนเรียนรู้วิถีชีวิตชาวนาไทย จ.สุพรรณบุรี”

คณะผู้บริหารและพนักงานฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง กทพ. และฝ่ายรายได้ค่าผ่านทางของบริษัทฯ ร่วมกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ที่ศูนย์การเรียนรู้วิถีชีวิตและจิตวิญญาณชาวนาไทย (นาเฮียไช้) จ.สุพรรณบุรี สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในจังหวัดสุพรรณบุรี ที่รวบรวมเรื่องราวที่น่าสนใจและองค์ความรู้ใหม่ๆ ในวิถีของเกษตรกรที่ทรงคุณค่าให้ได้ศึกษาและเรียนรู้



เยาวชนเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติ การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชนอย่างยั่งยืน เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดีและมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่อง เป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

## กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ ให้กับเยาวชน

### “มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียน ในโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษ”



BEM จัดกิจกรรมมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดี ทุนพัฒนาโรงเรียนให้กับโรงเรียนใกล้เขตทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 9 โรงเรียน เพื่อสร้างโอกาสทางการศึกษา ให้กับเยาวชนและสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนรอบเขตทางพิเศษและสนับสนุนการศึกษาให้กับเยาวชนต่อไป

### “มอบทุนการศึกษาแก่บุตรข้าราชการตำรวจ สน. ทางด่วน 2”



BEM มอบทุนการศึกษาแก่บุตรข้าราชการตำรวจ สน.ทางด่วน 2 ที่ปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ





## กิจกรรมส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรม เพื่อปลูกฝังความรับผิดชอบต่อสังคม

### “บริจาคโลหิต”

การให้เลือดต่อชีวิตเป็นการให้ที่ยิ่งใหญ่ โดยบริษัทร่วมกับ คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช จัดกิจกรรม บริจาคโลหิต ณ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ โดยได้รับความร่วมมือจากผู้บริหาร พนักงาน และประชาชนผู้ที่อยู่ใกล้เขต ทางพิเศษเข้าร่วมบริจาคเป็นจำนวนมาก



### “BEM ชวนฟังธรรม”

การสร้างบรรยากาศที่ดีในองค์กร โดยการ นำธรรมะ หรือหลักธรรมของพระพุทธศาสนา มาประยุกต์ใช้ ส่งเสริมการทำหน้าที่ตามบทบาท ของแต่ละคนได้อย่างถูกต้อง ด้วยความร่วมมือ ร่วมใจซึ่งกันและกัน เพื่อให้คนทำงานมีความสุข และผลงานมีประสิทธิภาพ โดยบริษัทได้นิมนต์ พระใบฎีกา วรวัฒน์ วรพัฒโน ผู้ช่วยเจ้าอาวาส วัดโตนด มาบรรยายธรรมะในหัวข้อ “คนสำราญ งานสำเร็จ” ให้แก่ผู้บริหารและพนักงาน BEM





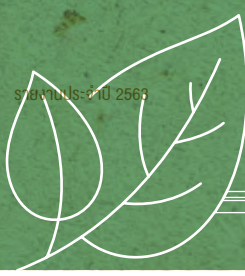


### “BEM ทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2563”



BEM ได้ร่วมสืบสานวัฒนธรรมประเพณีอันดีงาม และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา โดยจัดงานทอดกฐินสามัคคีเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2563 จัดขึ้น ณ วัดสามัคคีสถาวาส เขตบางพลัด กรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ใกล้กับรถไฟฟ้า MRT สถานีบางพลัด โดยได้รวบรวมเงินทำบุญจากผู้บริหาร พนักงาน BEM บริษัทในเครือ ช. การช่าง บริษัทพันธมิตรผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เพื่อสมทบทุนบูรณะศาลาการเปรียญของวัดสามัคคีสถาวาส และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา นอกจากนี้ยังมอบทุนการศึกษาให้แก่โรงเรียนวัดสามัคคีสถาวาสซึ่งเป็นโรงเรียนในชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้า MRT สถานีบางพลัด เพื่อเป็นทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่ขาดแคลนทุนทรัพย์





### “กิจกรรม BEM ร่วมน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ”



เพื่อแสดงความจงรักภักดีเนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา บริษัทกำหนดจัดตั้งซุ้มเฉลิมพระเกียรติและลงนามถวายพระพร เพื่อให้ผู้บริหาร พนักงาน ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ตลอดจนประชาชนทั่วไปได้มีโอกาสร่วมถวายพระพรชัยมงคลในวาระต่างๆ ดังนี้

1. เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว วันที่ 28 กรกฎาคม 2563 ณ อาคารสำนักงานของบริษัทและสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีสนามไชย สถานีสามย่าน สถานีสวนจตุจักร และสถานีเตาปูน

2. เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินี วันที่ 3 มิถุนายน 2563 ณ อาคารสำนักงานของบริษัทและสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีพหลโยธิน และสถานีสามย่าน

3. เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง วันที่ 12 สิงหาคม 2563 ณ อาคารสำนักงานของบริษัทและสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีสนามไชย สถานีสามย่าน สถานีสวนจตุจักร และสถานีเตาปูน

### “กิจกรรม BEM ร่วมน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณ ในหลวงรัชกาลที่ 9”

1. เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสวรรคต พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันที่ 13 ตุลาคม 2563 จัดตั้งโต๊ะหมู่ประดิษฐานพระบรมฉายาลักษณ์ พร้อมเครื่องราชสักการะ ณ อาคารสำนักงานของบริษัทและสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีสามย่าน

2. เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ วันพ่อแห่งชาติ วันที่ 5 ธันวาคม 2563 จัดตั้งโต๊ะหมู่ประดิษฐานพระบรมฉายาลักษณ์ พร้อมเครื่องราชสักการะ ณ อาคารสำนักงานของบริษัทและสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีสามย่าน





# 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 2563 บริษัทมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 15,285,000,000 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวนทั้งสิ้น 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

ธุรกิจหลักของบริษัทคือการให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งจะเป็นฐานรากในการขยายธุรกิจผ่านการขยายเส้นทางและโครงข่ายการให้บริการ ทั้งในระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทสามารถเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชนและการคมนาคมชั้นนำในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ 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 ช่วยรักษาสีเขียวและสิ่งแวดล้อม และพัฒนาสังคมและประเทศชาติ
3. สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานของความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย



### เป้าหมายและกลยุทธ์ธุรกิจ

เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และพันธกิจของบริษัท บริษัทได้กำหนดกลยุทธ์หลักในการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

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

## ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งครบวงจรที่สร้างการเดินทางที่ดีเพื่อชีวิตที่ดี โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท ดังนี้

### 1.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) เป็นผู้รับสัมปทานจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษรวม 3 สายทาง ได้แก่

#### 1) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี)

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัท (เดิมคือ BECL) เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชจะตกเป็นของ กทพ. โดยบริษัทมีสิทธิได้รับรายได้ค่าผ่านทางตามที่กำหนดในสัญญา ซึ่งได้มีการลงนามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578

ทางพิเศษศรีรัชประกอบด้วย ทางพิเศษ 3 ส่วน มีระยะทางรวม 38.5 กิโลเมตร ดังนี้

- ส่วนเอบี (จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าทิศใต้ผ่านต่างระดับพญาไท ไปทางทิศตะวันออกถึงถนนพระราม 9 และจากต่างระดับพญาไทไปทางทิศใต้ถึงต่างระดับบางโคล่)
- ส่วนซี (จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือถึงถนนแจ้งวัฒนะ)
- ส่วนดี (จากถนนพระราม 9 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกถึงถนนศรีนครินทร์)

#### 2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้างบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ลักษณะโครงการแบบ BTO แนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษก บริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวเขตทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อทางพิเศษสายศรีรัชบริเวณสถานีขนส่ง (หมอชิต 2) ลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 และเชื่อมต่อไปยังด้านทิศเหนือมุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ โดยมีระยะทางรวม 16.7 กิโลเมตร โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี สิ้นสุดในวันที่ 14 ธันวาคม 2585

#### 3) ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยดำเนินการผ่าน NECL ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ลักษณะโครงการแบบ BTO ซึ่งได้มีการลงนามสัญญา(ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 ขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทางพิเศษอุดรรัถยามี 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงราก และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร เชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัชที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะมุ่งหน้าทิศเหนือถึงบางปะอินบริเวณถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตก) มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 32 กิโลเมตร



### 1.1.2 ธุรกิจระบบราง

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

- 1) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทมีหน้าที่จัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ ให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุง โดยบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึง การโฆษณา การให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานี และภายในขบวนรถไฟฟ้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย
  - ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ซึ่งเป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งใต้ดินสายแรกของไทย มีระยะทางทั้งสิ้น 20 กิโลเมตร เป็นสถานีใต้ดินจำนวน 18 สถานี เปิดให้บริการเดินรถเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547
  - ช่วงหัวลำโพง-บางแค เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบผสมทั้งใต้ดินและยกระดับมีระยะทางทั้งสิ้น 16 กิโลเมตร จำนวน 11 สถานี และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบยกระดับตลอดสาย มีระยะทางรวม 12 กิโลเมตร จำนวน 9 สถานี

โดยแบ่งการดำเนินงานช่วงการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วง โดยช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 มีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน

- 2) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม หรือโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) สัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดหาและระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา ลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. เป็นผู้ มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตลอดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นโครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งยกระดับ ระยะทาง 23 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ที่สถานีเตาปูน โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ส่วนนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

### 1.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

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

- 1) จัดหาและ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ ในรถไฟฟ้าและในสถานีรถไฟฟ้า
- 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว
- 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า

นอกจากนี้ ในส่วนของทางพิเศษ บริษัทและ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลใช้พื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์เพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งให้ใช้พื้นที่ทำร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่น ๆ เช่น ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

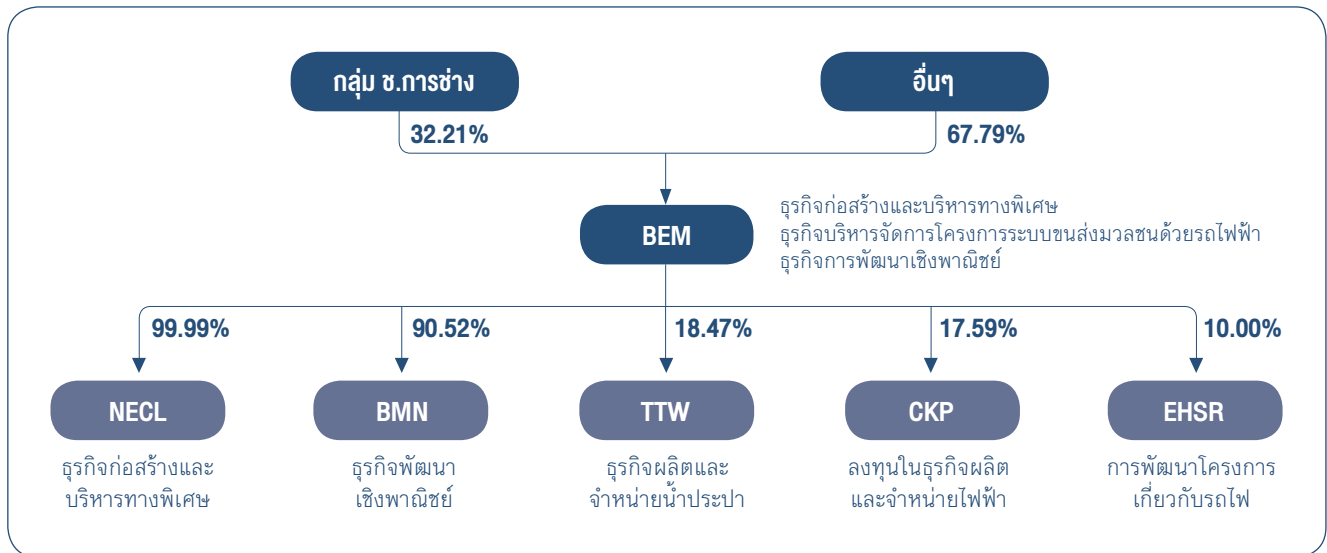
## 1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทในปี 2563

- 15 ก.พ. 63 บริษัทขยายเวลาให้ประชาชนทดลองให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงเตาปูน-ท่าพระ (สถานีบางโพ-สถานีจรัญฯ 13) จากช่วงเวลา 10.00-16.00 น. ขยายเวลาเป็น 06.00-24.00 น.
- 20 ก.พ. 63 บริษัท บริษัททยอย และ กทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ยุติข้อพิพาทและขยายระยะเวลาสัมปทานออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578
- 10 มี.ค. 63 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Coronavirus Disease 2019 : COVID-19) (“COVID-19”) ในประเทศไทย บริษัทยกระดับมาตรการป้องกันการแพร่ระบาด และเน้นย้ำการรักษาความสะอาดภายในสถานี ขบวนรถไฟฟ้า และภายในระบบรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่องถึงปัจจุบัน เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อดังกล่าว จนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคจะคลี่คลาย
- 30 มี.ค. 63 บริษัทได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ อย่างเต็มรูปแบบและจัดเก็บค่าโดยสาร มีแนวสายทางของรถไฟฟ้าเชื่อมกันเป็นวงกลม (Circle Line) ครอบคลุมพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร รวมถึงเชื่อมการเดินทางระหว่างฝั่งกรุงเทพมหานครและฝั่งธนบุรี และได้มีการเพิ่มขบวนรถให้บริการจากเดิม 19 ขบวนเป็น 54 ขบวน นอกจากนี้ยังเป็นจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายทางอื่นๆ ได้แก่ สายสีเขียว สายสีม่วง สายสีส้ม สายสีแดง และแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ทำให้การเดินทางของประชาชนมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น
- 28 พ.ค. 63 บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (TRIS Rating) ประกาศอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัทที่ระดับ “A” และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Negative”
- 10 มิ.ย. 63 บริษัทออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2563 อายุ 4-12 ปี จำนวนเงินรวม 3,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.88 ถึงร้อยละ 3.78 ต่อปี เพื่อชำระคืนหนี้เดิมของบริษัท
- 1 ก.ค. 63 ลดค่าผ่านทางพิเศษที่ “ด่านอาจณรงค์ 1” จากทางพิเศษฉลองรัช เข้าทางด่วนขั้นที่ 1 ไปบางนา ในอัตรา 25 บาท ต่อเที่ยว สำหรับรถทุกประเภท เป็นเวลา 1 ปี ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 63 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2564
- 2 ก.ค. 63 คงอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า MRT “สายสีน้ำเงิน” ไว้เท่ากับอัตราเดิม คือเริ่มต้น 16 บาท สูงสุด 42 บาท ต่อเนื่องไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 63 จากที่กำหนดให้มีการปรับขึ้นในวันที่ 2 กรกฎาคม 2563 ตามสัญญาสัมปทานของรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน
- 1 ก.ย. 63 เปิดใช้งานสะพานกลับรถบนถนนเลียบทางรถไฟ บริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ ซึ่งบริษัทเป็นผู้ลงทุนออกแบบและก่อสร้างบนพื้นที่ที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนทั่วไปและผู้ใช้งานพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร
- 21 ก.ย. 63 บริษัทได้รับมอบเกียรติบัตรโครงการโรงงานสีขาว จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน จังหวัดนนทบุรี เนื่องจากบริษัทได้ให้ความสำคัญกับปัญหาเสพติดในสถานประกอบการปลอดยาเสพติดทุกชนิด
- 14 พ.ย. 63 พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ์ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี ทรงเป็นประธานในพิธีเปิดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ณ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย
- 27 พ.ย. 63 บริษัทได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brand 2020 องค์กรที่ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาแบรนด์องค์กรให้เข้มแข็งเพื่อความยั่งยืนของสังคมและระบบเศรษฐกิจของประเทศ มีมูลค่าแบรนด์สูงสุดในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ประจำปี 2563 จากคณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 27 พ.ย. 63 บริษัทได้เปิดพิพิธภัณฑ์ใต้ดิน หรือ Site Museum พิพิธภัณฑ์ในพื้นที่สาธารณะรูปแบบใหม่ที่อยู่ภายในสถานีรถไฟฟ้าในเมืองไทยแห่งแรก ที่ตั้งอยู่ภายในสถานีรถไฟฟ้าสนามไชย และเป็นจุดแสดงนิทรรศการและวัตถุจัดแสดงที่ถูกค้นพบระหว่างการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า



### 1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

แผนภาพแสดงโครงสร้างการถือหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563



หมายเหตุ : กลุ่ม ช.การช่าง ประกอบด้วย

- 1) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และ
- 2) บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด

### การลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทอื่น

บริษัทมีนโยบายการลงทุนในธุรกิจสาธารณูปโภคพื้นฐานหรือธุรกิจสนับสนุนที่เกื้อหนุนการดำเนินงานของบริษัทและสร้างโอกาสและผลตอบแทนระยะยาวให้แก่บริษัท รวมถึงเป็นแหล่งเงินทุนสำรองสำหรับโครงการในอนาคต โดยบริษัทได้มีการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ดังนี้

#### 1) ชื่อและสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน	ทุนเรียกชำระแล้ว	สัดส่วนการถือหุ้น	มูลค่าเงินลงทุนตามราคาทุน
<b>บริษัทย่อย</b>					
บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ (NECL)	ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา	6,000	5,250	99.99%	2,604
บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวอร์คส์ (BMN)	ดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	254	254	90.52%	507
<b>บริษัทอื่น</b>					
บมจ. ซีเค พาวเวอร์ (CKP)	ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า	9,240	8,129	17.59%	3,340
บมจ. ทีทีดับบลิว (TTW)	ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา	3,990	3,990	18.47%	4,061
บจก. รถไฟฟ้าความเร็วสูง สายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน (EHSR)	การพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้า	4,000	4,000	10.00%	400

## 2) รายละเอียดของบริษัทที่ไปร่วมลงทุน

### ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

- 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 2563 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน โดย NECL ได้ทำสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด กับ กทพ. ในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา มีแนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือ เชื่อมต่อจากทางพิเศษศรีรัช ที่บริเวณถนนแจ้งวัฒนะผ่านบางพูน เชียงราก และสุดทางที่บางปะอิน บริเวณถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตก) ต่อมาเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 NECL และ กทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ซึ่งขยายระยะเวลาของสัมปทานไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578

### ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- บริษัท แบงคอก เมโทร เนท์เวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)

BMN มีทุนจดทะเบียนรวมจำนวน 254 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 25.4 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นใน BMN คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 90.52 ของทุนจดทะเบียน

ในปัจจุบันบริษัทฯ จ้าง BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์แต่เพียงผู้เดียวในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทดำเนินการและให้สิทธิ BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ได้แก่ จัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ 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 8,129,382,729 หุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท มีทุนชำระแล้วจำนวน 8,129,382,729 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 17.59 ของทุนชำระแล้ว CKP มีการลงทุนในบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่าง ๆ 3 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังน้ำโดยลงทุนในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด และบริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังความร้อน (ระบบ Cogeneration) โดยลงทุนในบริษัท บางปะอิน โคเจน เนอเรนซ์ 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 2563 บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 18.47 ของทุนจดทะเบียน TTW ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาคในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 นอกจากนี้ TTW ได้ลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน โดยบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานีและรังสิต โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค อายุ 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 และลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและระบบบำบัดน้ำเสีย รวมทั้งได้มีการลงทุนในธุรกิจพลังงานผ่านการถือหุ้นใน CKP ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนอีกด้วย



### 3. บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (“EHSR”)

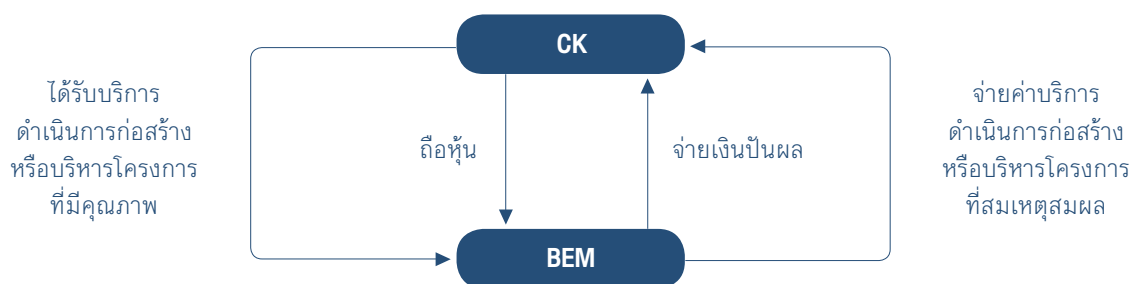
EHSR เป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดยกลุ่ม CPH มีทุนจดทะเบียน 4,000 ล้านบาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 40 ล้านหุ้น โดยมีมูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีส่วนการถือหุ้นร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน EHSR ดำเนินงานการพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟ งานออกแบบและงานก่อสร้าง งานโยธา ร่วมกับโครงการอื่น จัดหาระบบไฟฟ้าขบวนรถไฟ รวมทั้งการให้บริการเดินรถไฟและซ่อมบำรุงรักษา และการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี (ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี และระยะเวลาดำเนินการ 45 ปี)

## 1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทมีบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“CK”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดย CK ถือหุ้นอยู่ในบริษัทจำนวน 4,787,121,829 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 31.32 ของทุนชำระแล้วของบริษัท โดยในอดีตจนถึงปัจจุบัน บริษัทได้มีการว่าจ้าง CK เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการ เนื่องจาก CK เป็นบริษัทรับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ของประเทศที่มีศักยภาพมีความรู้ความชำนาญ และคุ้นเคยกับโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของทางพิเศษและโครงการรถไฟฟ้า รวมถึงอุปกรณ์งานระบบต่าง ๆ เป็นอย่างดี นอกจากนี้ CK ยังมีประสบการณ์ในการดำเนินการสัญญาในลักษณะ Lump Sum Turnkey สามารถส่งมอบงานที่มีคุณภาพภายในกำหนดเวลา อีกทั้งยังเป็นพันธมิตรผู้ร่วมลงทุนในบริษัท ทำให้ CK มีความรับผิดชอบและความมุ่งมั่นที่จะดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ดังนั้น ในอนาคตจึงมีโอกาสดังกล่าวที่บริษัทจะว่าจ้าง CK เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างหรือผู้บริหารโครงการ อย่างไรก็ตาม การเข้าทำรายการกับ CK ซึ่งเป็นบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของบริษัทนั้น บริษัทจะปฏิบัติตามนโยบายการเข้าทำรายการระหว่างกันของบริษัท ตามรายละเอียดที่เปิดเผยในหัวข้อ 12. รายการระหว่างกัน

### แผนภาพแสดงความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่



## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย ดำเนินธุรกิจโดยเป็นผู้รับสัมปทานจากภาครัฐ ดังนี้ 1) ผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ คือ ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา 2) ผู้รับสัมปทานการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชนโครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) นอกจากนี้เป็นผู้รับสัมปทานแล้ว บริษัทยังดำเนินธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายใต้สัมปทานที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบัน บริษัทและบริษัทย่อยมีโครงสร้างรายได้ดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

โครงสร้างรายได้รวม	ดำเนินการโดย	ร้อยละการถือหุ้นของบริษัท	ข้อมูลทางการเงินรวม					
			สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2563		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2562		สำหรับรอบปีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2561	
			ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ			8,145	56.9 %	10,302	60.6 %	10,174	61.3 %
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัท		6,942	48.5 %	8,852	52.1 %	8,718	52.5 %
รายได้ค่าผ่านทาง	บริษัทย่อย	99.99	1,203	8.4 %	1,450	8.5 %	1,456	8.8 %
รายได้จากธุรกิจระบบราง			4,520	31.5 %	5,022	29.5 %	4,736	28.6 %
รายได้ค่าโดยสาร และ	บริษัท		4,520	31.5 %	5,022	29.5 %	4,736	28.6 %
ค่าบริการเดินรถไฟฟ้า								
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์			825	5.8 %	783	4.6 %	705	4.2 %
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัท		724	5.1 %	720	4.2 %	240	1.4 %
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	บริษัทย่อย	90.52	101	0.7 %	63	0.4 %	465	2.8 %
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน <sup>(1)</sup>			4	0.0 %	181	1.1 %	499	3.0 %
รายได้อื่น <sup>(2)</sup>			829	5.8 %	707	4.2 %	477	2.9 %
รวมรายได้ <sup>(3)</sup>			14,323	100 %	16,995	100 %	16,591	100 %

หมายเหตุ : (1) กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน เป็นกำไรจากการขายเงินลงทุนชั่วคราวอื่น และเฉพาะปี 2562 และ 2561 รวมกำไรจากการขายเงินลงทุนใน CKP XPCL TTW  
(2) รายได้อื่น ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ เงินปันผลรับ และกำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนชั่วคราว  
(3) ไม่รวมกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน TTW และ CKP ในปี 2562 และปี 2561 ตามลำดับ



## 2.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งครบวงจรที่สร้างการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และปลอดภัย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต โดยธุรกิจของบริษัทประกอบไปด้วยการให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้ารวมถึงธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจหลัก มีภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัทแบ่งออกเป็น 3 ธุรกิจหลัก ดังนี้

### 2.1.1 ธุรกิจทางพิเศษ

#### 1) ลักษณะบริการ

บริษัทและบริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) เป็นผู้รับสัมปทานในการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ รวม 3 สายทาง ซึ่งได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### (1) ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี)

ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) กับทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ”) โดยจะสิ้นสุดระยะเวลาสัมปทาน ในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 สำหรับทางพิเศษศรีรัชส่วนดีอาจขยายออกไปอีก 11 ปี 6 เดือน นับแต่วันสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญาเดิม คือ วันที่ 22 เมษายน 2570

ทางพิเศษศรีรัชเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่โครงการแรกในประเทศไทยที่เกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยลักษณะโครงการเป็น BTO (Build Transfer Operate) คือ บริษัท (เดิมคือ BECL) เป็นผู้ลงทุนในการออกแบบก่อสร้างและบริหารทางพิเศษศรีรัช ทั้งนี้ กรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างถาวรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ในทางพิเศษศรีรัชจะตกเป็นของ กทพ. ประกอบด้วยทางพิเศษ 3 ส่วน มีระยะทางรวม 38.5 กิโลเมตร คือ

- ส่วนเอบี (จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าทิศใต้ผ่านต่างระดับพญาไท ไปทางทิศตะวันออกถึงถนนพระราม 9 และจากต่างระดับพญาไทไปทางทิศใต้ถึงต่างระดับบางโคล่)
- ส่วนซี (จากถนนรัชดาภิเษกมุ่งหน้าไปทางทิศเหนือถึงถนนแจ้งวัฒนะ)
- ส่วนดี (จากถนนพระราม 9 มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกถึงถนนศรีนครินทร์)

ในส่วนของค่าผ่านทาง กทพ. มอบหมายให้บริษัทเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษศรีรัช บริษัทมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอบี และได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดของส่วนซี และส่วนดี โดยการแบ่งรายได้ระหว่างบริษัทกับ กทพ. เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ คือ รายได้ค่าผ่านทางจากทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอบี บริษัทได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 40 กทพ. ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60 ส่วนรายได้ค่าผ่านทางพิเศษศรีรัช ส่วนซี และส่วนดี รายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดเป็นของบริษัท

##### (2) ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ภายใต้สัญญาสัมปทานการลงทุนออกแบบก่อสร้างบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร กับ กทพ. โดยระยะเวลาสัมปทานจะสิ้นสุดในวันที่ 14 ธันวาคม 2585

บริษัทมีหน้าที่ในการออกแบบและก่อสร้าง จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีหน้าที่ในการบริหารจัดการ ให้บริการและบำรุงรักษาทางพิเศษรวมทั้งการเรียกเก็บค่าผ่านทาง เพื่อแลกเปลี่ยนกับสิทธิในรายได้ค่าผ่านทางและรายได้อื่น ๆ (ถ้ามี) ลักษณะของโครงการเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร มีด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจำนวน 9 ด่าน มีแนวเส้นทางของโครงการเริ่มต้นจากถนนวงแหวนรอบนอกฯ (ถนนกาญจนาภิเษกบริเวณใกล้โรงกรองน้ำมหาสวัสดิ์) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวทางรถไฟสายใต้เดิม และข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 สิ้นสุดโครงการบริเวณสถานีกลางบางซื่อ (จตุจักร) โดยเชื่อมต่อกับ

ทางพิเศษศรีรัชบริเวณด้านเหนือของสถานีขนส่งหมอชิต 2 และลงสู่ระดับดินที่บริเวณถนนกำแพงเพชร 2 นอกจากนี้ บริษัทได้เปิดใช้ทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561 เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปแจ้งวัฒนะ และต่อเนื่องไปทางพิเศษอุดรรัถยา ทั้งนี้ บริษัทเป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ประโยชน์ แก่ กทพ. ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

ในการบริหารจัดการโครงการนี้ บริษัทเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทาง และมีสิทธิที่จะได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมด และรายได้อื่น (ถ้ามี) ตลอดระยะเวลาสัมปทาน ซึ่งอัตราค่าผ่านทางและการปรับอัตราค่าผ่านทางเป็นไปตามที่ตกลง ในสัญญา

### (3) ทางพิเศษอุดรรัถยา

ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ดำเนินการโดย NECL ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) กับ กทพ. โดยระยะเวลาสัมปทานจะสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 โดยอาจขยายสัญญาออกไปอีก 10 ปี 11 เดือน นับแต่วันสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญาเดิม คือ วันที่ 27 กันยายน 2569

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

## 2) รายละเอียดของโครงข่ายที่เชื่อมโยงระบบทางพิเศษส่วนต่างๆ ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ระยะทาง (ก.ม.)	ก่อสร้างและบริหารงานโดย
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	27.1	กทพ.
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2)	38.5	บริษัท
2.1 ส่วนในเมือง (ส่วนเอบี) (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก)		
2.2 ส่วนนอกเมือง (ส่วนซี) (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ)		
2.3 ส่วนนอกเมือง (ส่วนดี) (พระราม 9-ศรีนครินทร์)		
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	32.0	NECL
4. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	16.7	บริษัท
5. ทางพิเศษอุดรรัถยา (ดอนเมือง-โกลด์เวย์)	28.0	บมจ.ทางยกระดับดอนเมือง
6. ทางพิเศษฉลองรัชรวมส่วนต่อขยาย (รามอินทรา-อาจณรงค์ และ รามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	32.9	กทพ.
7. ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี)	55.0	กทพ.
8. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) และทางหลวงหมายเลข 37 (ช่วงสุขสวัสดิ์-บางขุนเทียน) รวมทางเชื่อมต่อสะพานภูมิพล 1 และ 2	37.8	กทพ.
<b>รวมระยะทางทั้งสิ้น</b>	<b>268.0</b>	



### 3) ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางสำหรับทางพิเศษส่วนในเมือง (เฉลิมมหานคร และศรีรัชส่วนเอบี) บริษัทได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางในอัตราร้อยละ 40 และ กทพ.ได้รับส่วนแบ่งร้อยละ 60

สำหรับทางพิเศษส่วนนอกเมือง (ศรีรัชส่วนซี และส่วนดี) ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา บริษัทได้รับรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมด ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา

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

## 4) อัตราค่าผ่านทาง

ทางพิเศษ / ค่าเก็บค่าผ่านทาง	อัตราค่าผ่านทาง (บาท/เที่ยว)		
	4 ล้อ	6-10 ล้อ	มากกว่า 10 ล้อ
<b>ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1)</b>	50	75	110
ยกเว้น			
ด่านอาจนรงค์ 1 (ไปบางนา)	25 <sup>(1)</sup>	50 <sup>(1)</sup>	85 <sup>(1)</sup>
<b>ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) (ส่วนเอบี)</b>	50	75	110
ยกเว้น			
ด่านประชาชื่น (ขาเข้า)	60 <sup>(2)</sup>	90 <sup>(2)</sup>	140 <sup>(2)</sup>
ด่านประชาชื่น (ขาออก)	10 <sup>(2)</sup>	15 <sup>(2)</sup>	30 <sup>(2)</sup>
<b>ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) (ส่วนซี)</b>	15	20	35
ด่านประชาชื่น 1 (ขึ้นจากถนนประชาชื่น)	15	20	35
ด่านประชาชื่น 2 (ลงสู่ถนนประชาชื่น)			
ด่านงามวงศ์วาน 1 (ขาออก)			
ด่านงามวงศ์วาน 2 (ขาเข้า)			
<b>ทางพิเศษศรีรัช (ส่วนดี)</b>	25	55	75
<b>ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ</b>	50	80	115
<b>ทางพิเศษอุดรรัถยา</b>	45	100	150
ยกเว้น			
ด่านเมืองทองธานี	35 <sup>(3)</sup>	90 <sup>(3)</sup>	140 <sup>(3)</sup>
ด่านบางปะอิน	55	120	180

- หมายเหตุ : (1) อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 25 บาท สำหรับรถทุกประเภท (ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2564)
- (2) กรณีที่ผู้ใช้ทางใช้บริการทางด่วนชั้นที่ 2 ต่อเนื่องจากส่วนเอบี ไปส่วนซี ที่ด่านประชาชื่น (ขาออก) หรือจากส่วนซี ไปส่วนเอบี ที่ด่านประชาชื่น (ขาเข้า) ค่าผ่านทางของส่วนที่สองที่ใช้บริการสำหรับรถทุกประเภทจะได้รับส่วนลด 5 บาท ตลอดระยะเวลาของสัญญา
- (3) อัตรานี้หลังหักส่วนลดพิเศษ 10 บาท สำหรับรถทุกประเภท

## การปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญา

- ทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช มีการปรับทุก 10 ปี โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 กันยายน 2571
- ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ มีการปรับทุก 5 ปี นับแต่วันที่เปิดดำเนินการโครงการในอัตรา 15 บาท 25 บาท และ 35 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งแรกในวันที่ 15 ธันวาคม 2564 และ
- ทางพิเศษอุดรรัถยา มีการปรับทุกวันที่ 1 พฤศจิกายน สำหรับทุกระยะเวลา 10 ปี โดยจะมีการปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2571



## 5) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจทางพิเศษ

### • ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของผู้ใช้ทางพิเศษ คือ ผู้ใช้ทางที่มุ่งหวังความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง ต้องการ ร่นระยะทางในการเดินทางไปยังจุดหมาย รวมทั้งต้องการหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรตามเส้นทางปกติที่การจราจร ติดขัดในพื้นที่ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยสามารถจำแนกลูกค้าซึ่งเป็นผู้ใช้ทางตามประเภทของรถที่ใช้ทางพิเศษ ได้แก่ ประเภทรถ 4 ล้อ รถ 6-10 ล้อ และรถมากกว่า 10 ล้อ โดยในปี 2563 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 98.21 ร้อยละ 1.49 และร้อยละ 0.30 ตามลำดับ ทั้งนี้ปริมาณจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคมถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ที่ใช้ทางพิเศษ สามารถจำแนกตามพื้นที่ได้ดังนี้

ระบบทางพิเศษ	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (เที่ยว/วัน)	สัดส่วน %
1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนชั้นที่ 1) (บางนา-ดินแดง-ดาวคะนอง)	318,697	30.35
2. ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) <ul style="list-style-type: none"> <li>• ส่วนเอบี (ประชาชื่น-พญาไท-บางโคล่-อโศก)</li> <li>• ส่วนซี (ประชาชื่น-แจ้งวัฒนะ)</li> <li>• ส่วนดี (อโศก-ศรีนครินทร์)</li> </ul>	266,545 165,163 161,668	25.39 15.73 15.40
3. ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด)	78,956	7.52
4. ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ	58,898	5.61
<b>รวมปริมาณจราจรเฉลี่ย</b>	<b>1,049,927</b>	<b>100.00</b>

เนื่องจากการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านสาธารณูปโภคต่อประชาชนผู้ใช้ทางที่ต้องการ ความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งถือเป็นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของระบบทางพิเศษ กลุ่มลูกค้าจึงมี การกระจายตัวตามจุดหมายการเดินทาง ที่พักอาศัย สถานที่ทำงาน ดังนั้นรายได้ของระบบทางพิเศษจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับ บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นพิเศษแต่อย่างใด

## 6) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจทางพิเศษ

### • กลยุทธ์ทางการตลาดของธุรกิจทางพิเศษ

จุดเด่นทางการตลาด คือ การให้บริการทางพิเศษศรีรัชมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทาง ผ่านโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพฯ ทั้งการเดินทางจากทางพิเศษ เฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช รวมทั้งทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา-อาจณรงค์) มีโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่ จากทิศเหนือจรดทิศใต้ และจากทิศตะวันตกไปยังทิศตะวันออกของกรุงเทพฯ ผู้ใช้ทางสามารถใช้ทางพิเศษเชื่อมต่อกับ ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา-ชลบุรี) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษฉลองรัช ทำให้โครงข่ายระบบทางพิเศษ สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางไปถึงที่หมายได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ถนนพื้นราบ

สำหรับทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ฝั่งกรุงเทพฯ-ฝั่งธนบุรี โดยแนวเส้นทางจะข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระราม 7 ขนานบนทางรถไฟสายใต้โดยผ่านย่านบางพลัด บางบำหรุ ตลิ่งชัน ผ่านถนนราชพฤกษ์และสุดทางที่ถนนวงแหวนรอบนอก (ฝั่งตะวันตก) ทำให้ผู้ใช้ทางสามารถ เดินทางเชื่อมฝั่งกรุงเทพฯ-ธนบุรี ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว สำหรับในฝั่งขาเข้าจะมีจุดเชื่อมต่อจากสะพานลอย บรมราชชนนี บริเวณตลิ่งชัน เชื่อมเข้าทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ บริเวณ กม.ที่ 5+200 และมีจุดเชื่อมต่อกับทางพิเศษศรีรัช บริเวณหมอชิต จตุจักร เลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ เพื่อไปยังพญาไท-สีลม และเลี้ยวซ้ายไปทาง ทิศเหนือของทางพิเศษศรีรัช เพื่อเพิ่มความสะดวกต่อผู้ใช้ทางในการเดินทางไปยังรัชดาภิเษก ประชาชื่น แจ้งวัฒนะ และบางปะอิน โดยใช้ทางพิเศษอุดรรัถยาอีกด้วย

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

ในส่วนของกลยุทธ์ทางการตลาด บริษัทได้มีการดำเนินการ คือ

#### ๐ กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ

- การมีโครงข่ายการให้บริการทางพิเศษซึ่งตั้งอยู่บนทำเลที่ดี และเชื่อมต่อกับถนนหลักของเมืองทำให้สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทางของผู้ใช้ทางให้เดินทางไปยังจุดหมายได้ตรงตามต้องการ บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพของสายทางและคุณภาพของการให้บริการที่ดี บริษัทได้ให้ความสำคัญต่อความต้องการของลูกค้า โดยได้นำมาปรับเป็นกลยุทธ์สำคัญเพื่อเสริมศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่หมุนเวียนในระบบให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- การศึกษาความเหมาะสมเพื่อปรับปรุงทางขึ้น-ลงทางพิเศษเป็นอีกมาตรการที่บริษัทนำมาเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางและรักษาระดับคุณภาพทางพิเศษในด้านความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง
- การติดตามสถิติปริมาณจราจรอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการ Easy Pass ให้เหมาะสมเพื่อปรับปรุงการให้บริการและรองรับจำนวนผู้ใช้ทางพิเศษที่เพิ่มขึ้น บริษัทได้เพิ่มจำนวนช่องบริการ Easy Pass บริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษต่าง ๆ ในทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก เพื่อรองรับปริมาณผู้ใช้บัตร Easy Pass ที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทได้ดำเนินการปรับย้ายตำแหน่งช่องทาง Easy Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการ Easy Pass เข้าใช้บริการได้สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น และลดการตัดกระแสระจราจรระหว่างช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด และช่องทาง Easy Pass ซึ่งบรรเทาปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง
- การศึกษาแนวเส้นทางใหม่ ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคต โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ ตลอดจนการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง จัดเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายขอบข่ายการให้บริการทางพิเศษ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการที่ตอบรับกับความต้องการของผู้ใช้ทางในอนาคตได้เป็นอย่างดี
- การเพิ่มช่องทางการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรผ่านป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Traffic) และป้ายสลับข้อความ (VMS) เพื่อให้ผู้ใช้ทางทราบถึงสภาพจราจรบนระบบทางพิเศษ ตลอดจนการแนะนำการเดินทางบนเส้นทางพิเศษให้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงป้ายแนะนำการใช้ทางพิเศษบนถนนพื้นราบ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและถนนซอยในกรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและเพิ่มความมั่นใจในการเข้าใช้ทางพิเศษ โดยจะเน้นการให้ข้อมูลสถานที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับทางขึ้น-ลงทางพิเศษส่วนต่าง ๆ ผ่านเว็บไซต์ สื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ รวมทั้ง Social Media เพื่อให้ลูกค้าที่เป็นผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง
- การจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ตามสถานที่ที่อยู่แนวสายทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และแจ้งวัฒนะ เพื่อแนะนำการใช้เส้นทางให้กับผู้ใช้ทาง รวมทั้งยังได้รับทราบความต้องการและข้อเสนอแนะจากผู้ใช้ทางโดยตรง นอกจากนี้ บริษัทยังได้แนะนำเส้นทางไปร้านอาหารและสถานที่ท่องเที่ยวผ่าน facebook fanpage ขับ ชิม เที่ยว ซึ่งมีผู้ติดตามเป็นจำนวนมาก
- การสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ โดยมีผลสำรวจความพึงพอใจอยู่ในระดับ “ดีมาก”



- การเพิ่มช่อง Easy Pass จากอัตราการเติบโตของปริมาณจราจรในช่อง Easy Pass และหลังจากที่ กทพ. มีนโยบายยกเลิกค่ามัดจำบัตร Easy Pass ทำให้มีปริมาณการใช้ Easy Pass เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องมีการเพิ่มช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติเพื่อรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้งานสามารถประหยัดเวลาในการเดินทาง และน้ำมันเชื้อเพลิงได้
- การปรับช่อง Easy Pass ที่ด่านอโศก 4 ประชาชนเข้า และประชาชนออกให้เป็นช่องทางขวาสุด เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าช่องทาง Easy Pass ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็วยิ่งขึ้น
- การปรับปรุงป้ายแนะนำช่อง Easy Pass เพื่อให้ผู้ใช้งานได้รับความสะดวกรวดเร็วในการผ่านช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ
- การปรับปรุงช่อง Easy Pass ในทางพิเศษศรีรัชทั้งหมดให้เป็น Fast Lane เพื่อให้รองรับการผ่านช่องทางที่เร็วขึ้น ลดการชะลอความเร็วที่ช่องทาง Easy Pass
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพช่องเก็บค่าผ่านทางระบบอัตโนมัติ บริษัทได้ติดตั้งสายอากาศชุดที่ 2 (Second Antenna) ที่ช่องทาง Easy Pass เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ Easy Pass กรณีไม้กั้นทางบริเวณด่านเก็บเงินค่าผ่านทางไม่เปิด ทั้งที่มีเงินสำรองในบัญชีเพียงพอต่อการผ่านทาง โดยระบบดังกล่าวจะสั่งเปิดไม้กั้นทางโดยไม่ต้องรอให้เจ้าหน้าที่สั่งเปิด ทำให้สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งานได้เร็วขึ้น ลดเวลาในการรอคอย และลดปริมาณการจราจรบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทางรวมถึงลดมลภาวะทางอากาศอีกด้วย
- โครงการเติมเงินสำรองค่าผ่านทางเข้าบัญชี Easy Pass ด้วยบัตรเครดิต บัตรเดบิต และ Thai QR Payment บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย พัฒนาการเติมเงินที่ศูนย์บริการลูกค้า อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัชให้รองรับการเติมเงินโดยใช้บัตรเครดิต บัตรเดบิต หรือ Thailand QR Payment
- โครงการปรับลดการเติมเงินสำรองขั้นต่ำบัญชี Easy Pass จากเดิม 500 บาท เป็น 300 บาท เพื่อส่งเสริมการใช้งานบัตร Easy Pass โดยบริษัทร่วมกับ กทพ. ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2563
- โครงการชำระค่าผ่านทางที่ช่องทางด้วยบัตร EMV (Europay Master Visa) บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด contactless ตามมาตรฐาน EMV เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้งาน โดยเริ่มเปิดทดลองให้บริการในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 และเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยาเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2564 สำหรับทางพิเศษศรีรัช คาดว่าจะเปิดให้บริการภายในเดือนเมษายน 2564

#### ๐ กลยุทธ์ด้านราคาของธุรกิจทางพิเศษ

- การกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษ ได้มีการตกลงและกำหนดอัตราค่าผ่านทางตลอดจนวิธีการพิจารณาการคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ไว้ในสัญญาโครงการเป็นการล่วงหน้า ซึ่งอัตราดังกล่าวเป็นอัตราที่ได้มีความเห็นชอบร่วมกันว่าเป็นอัตราที่เหมาะสมตามผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนของแต่ละโครงการ กล่าวคือสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ได้กำหนดให้มีการปรับอัตราค่าผ่านทางใหม่ทุก 10 ปี ตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา และการปรับอัตราค่าผ่านทางของทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน กล่าวคือ จะมีการปรับทุก 5 ปี นับแต่วันเปิดดำเนินการโครงการตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา
- บริษัทได้มอบส่วนลดค่าผ่านทางให้กับผู้ใช้งานอย่างต่อเนื่องในบางเส้นทาง โดยมีการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดเป็นคราวๆ ไป เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้งานหันมาใช้ทางพิเศษมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางที่มีจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบทางพิเศษ เช่น บริเวณด่านอาจณรงค์ 1 (จากทางพิเศษฉลองรัชมุ่งหน้าเข้าทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา) และด่านเมืองทองธานีของทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งบริษัทร่วมกับ กทพ.ได้ให้ส่วนลดมาอย่างต่อเนื่อง

#### o กลยุทธ์ด้านการจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจทางพิเศษ

##### • การชำระค่าผ่านทางพิเศษ

ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางได้ 3 วิธี คือชำระด้วยเงินสด ชำระผ่านระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) หรือชำระด้วยบัตร (EMV) (เริ่มใช้ภายในปี 2564)

- 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)
- ผู้ใช้บริการทางพิเศษอุดรรัถยาที่เชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชออกสู่ด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 32 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านเก็บค่าผ่านทางจำนวน 10 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทางที่ด่านเก็บเงิน ณ จุดทางขึ้นสำหรับขาเข้าเมือง และ ณ จุดทางลงสำหรับขาออกนอกเมือง ซึ่งมีทางขึ้นจำนวน 5 จุด ทางลงจำนวน 5 จุด
- ผู้ใช้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ซึ่งเชื่อมต่อระบบทางพิเศษศรีรัชออกสู่ทิศตะวันตกของกรุงเทพฯ มีระยะทาง 16.7 กิโลเมตร ซึ่งมีด่านจัดเก็บค่าผ่านทางจำนวน 9 จุด โดยจะต้องชำระเงินค่าผ่านทาง ณ จุดทางขึ้น

##### • การให้บริการระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ

บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. ในการนำระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติมาใช้ในการจัดเก็บค่าผ่านทาง เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ใช้ทางเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและประสิทธิภาพในการชำระค่าผ่านทางบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ตลอดจนรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติประมาณร้อยละ 46.10

เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บัตร Easy Pass บริษัทจัดให้มีจุดบริการติดตั้ง และตรวจสอบบัตร Easy Pass รวมถึงบริการตัดฟิล์มเพื่อติดตั้ง Easy Pass และทดสอบระบบ Easy Pass โดยผู้ใช้ทางสามารถนำรถยนต์เข้าใช้บริการ ณ จุดบริการ Easy Pass ... Fast Service โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายได้ที่ศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช ถนนอโศก-ดินแดง ทุกวันทำการ ตั้งแต่เวลา 09.00-17.00 น. และด่านประชาชื่น (ขาออก) วันทำการ ตั้งแต่เวลา 17.00-22.00 น. วันหยุดเวลา 09.00-22.00 น. นอกจากนี้ บริษัทได้ร่วมกับ กทพ. และกรมทางหลวงเชื่อมต่อระบบบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเพียงใบเดียว สำหรับทางพิเศษ 7 เส้นทาง และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ของกรมทางหลวง 2 เส้นทาง

#### o กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมและสื่อสารการตลาดของธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทจัดให้มีส่วนลดค่าผ่านทางในบางเส้นทางและมีกำหนดเวลาสิ้นสุด เพื่อส่งเสริมให้ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายหันมาใช้บริการทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอจนเกิดความเคยชินและเป็นลูกค้าประจำในที่สุด โดยในปี 2563 บริษัทยังคงให้ส่วนลดทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย (NECL) โดยให้ส่วนลดแก่ผู้ที่ใช้บริการที่ด่านเมืองทองธานีอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันขึ้นปีใหม่ บริษัทได้ร่วมมือกับ กทพ. จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ทางพิเศษให้กับผู้ใช้ทางด้วยการแจกของที่ระลึกแก่ผู้ใช้ทางพิเศษ รวมทั้งจัดให้มีจุดให้บริการแก่ผู้ใช้ทางเพื่อสร้างความรู้สึกผูกพันให้กับลูกค้าภายใต้แนวคิดที่ว่าเราพร้อมส่งมอบความสุขด้วยบริการที่ดีให้กับลูกค้าตลอดสายทางในโอกาสส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ที่ผ่านมา



บริษัทได้ยกเลิกการให้บริการเติมเงินบัตร Easy Pass ที่ช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษฉลองรัช จำนวน 149 ช่องเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ตั้งแต่วันอังคารที่ 16 มิถุนายน 2563 เป็นต้นไป โดย กทพ. ลดค่าสมัครใช้บัตร Easy Pass และเติมเงินขั้นต่ำ จากเดิมกำหนดไว้ 500 บาท จะลดเหลือขั้นต่ำเพียง 300 บาท เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ทั้งนี้ผู้ใช้บริการบัตร Easy Pass ยังคงสามารถเติมเงินสำรองค่าผ่านทางฯ ในบัตรที่อาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษศูนย์ราชการสะดวก (One Stop Service) และศูนย์ Easy Pass Fast Service ได้ตามปกติ รวมถึงยังสามารถเติมเงินสำรองค่าผ่านทางฯ ผ่านช่องทางต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการเติมเงินออนไลน์ผ่านธนาคาร หรือผ่านทางเคาน์เตอร์รับชำระเงินได้อีกด้วย

บริษัทในฐานะเอกชนผู้ให้บริการทางพิเศษได้ตอบสนองนโยบายของภาครัฐด้วยการร่วมรณรงค์ขับเคลื่อน “ขับขี่ เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด” ในโครงการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยตั้งจุดคัดกรองผู้ใช้ทางก่อนเข้าใช้บริการ เพื่อร่วมกันป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อ COVID-19 รวมทั้งบริษัทได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์การรณรงค์ขับเคลื่อนไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายผ่านสื่อประชาสัมพันธ์บนทางพิเศษ Social Media และสถานีวิทยุจราจร เพื่อให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงให้ทราบถึงบริการที่มีคุณภาพบนทางพิเศษ และกิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการต่างๆ ของบริษัท การให้ส่วนลดค่าผ่านทาง เผยแพร่แผนที่โครงข่ายทางพิเศษ รวมถึงการต่อเชื่อมทางพิเศษกับเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

สำหรับสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ที่บริษัทใช้เพื่อเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ประกอบด้วย สื่อสารคดีวิทยุ-โทรทัศน์ สปอติวิทยุ เอกสารแผ่นพับ ป้ายแจ้งข้อความแบบเปลี่ยนข้อความได้ (Variable Message Sign : VMS) เว็บไซต์ [www.bemplc.co.th](http://www.bemplc.co.th) ตลอดจนการสื่อสารผ่านโซเชียลมีเดีย ได้แก่ เฟสบุ๊กบริษัท ([www.facebook.com/bangkokexpresswayandmetro](https://www.facebook.com/bangkokexpresswayandmetro)) และเฟสบุ๊ก Fan Page ขับ ชิม เทียว ([www.facebook.com/clubchimtiew](https://www.facebook.com/clubchimtiew)) ประชาสัมพันธ์การใช้ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ รวมทั้งทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัชมุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ เพื่อเป็นช่องทางการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลต่างๆ ได้แก่ การเดินทางไปยังร้านอาหารและสถานที่ท่องเที่ยวโดยใช้เส้นทางพิเศษ แนะนำการใช้รถอย่างปลอดภัย วิธีการดูแลรักษารถยนต์ การรับทราบความต้องการและข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งานโดยตรง ตลอดจนการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้ติดตามเพจกับเพจขับ ชิม เทียว รวมทั้งการจัดทำ BEM Magazine ราย 2 เดือน เพื่อเป็นช่องทางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างบริษัทกับผู้ใช้งาน รวมทั้งเสริมสร้างความรู้ ความพึงพอใจ และยังเป็นการจูงใจให้ลูกค้าใหม่เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่องตลอดปี จัดเป็นการสร้างความเข้าใจที่ดีทั้งต่อลูกค้าและสังคม

## 7) ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจทางพิเศษ

ปี 2563 สภาพเศรษฐกิจของประเทศเป็นอีกปีที่เติบโตในระดับต่ำโดยมีปัจจัยสำคัญจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ปัญหาภัยแล้ง ปัญหาสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน รวมถึง พรบ.งบประมาณที่ล่าช้า การส่งออกไม่เป็นไปตามเป้า อีกทั้งปัญหานี้คร่าชีวิตที่ยังคงอยู่ในระดับสูง โดยภาครัฐได้มีมาตรการช่วยเหลือต่างๆ เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นมาตรการระยะสั้น และเมื่อมาตรการเหล่านี้สิ้นสุดลงการใช้จ่ายต่างๆ ตกอยู่ในสภาวะชะลอตัว ประชาชนชะลอการใช้จ่ายออกไปและเลือกที่จะใช้สอยกับสินค้าที่จำเป็นและออมเงิน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อภาคการผลิต จำหน่าย ส่งออก ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมรถยนต์ (ที่มา: BOT MACAZINE เดือนมกราคม 2564, ศูนย์วิจัยธนาคารออมสิน เดือนกุมภาพันธ์ 2564)

อุตสาหกรรมยานยนต์ในปี 2563 เผชิญปัญหาท้าทายจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยปริมาณรถยนต์ผลิตในเดือนเมษายนต่ำสุดในรอบ 30 ปี ซึ่งเกิดจาก 1) โรงงานหยุดการผลิต 2) การหดตัวของเศรษฐกิจ และ 3) การล็อกดาวน์ซึ่งเป็นมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัส ทำให้ยอดการผลิตรถยนต์หดตัวลงร้อยละ 86.4 YoY ประกอบกับความต้องการซื้อรถยนต์ใหม่ทั้งในและต่างประเทศหดตัวลงนับตั้งแต่ต้นปี 2563 ซึ่งสะท้อนให้เห็นการชะลอการใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น อีกทั้งการประกาศเลื่อนงาน Motor Show จากกำหนดการเดิมในเดือนเมษายนออกไป ทำให้ความต้องการรถยนต์ในช่วง 4 เดือนแรกหายไป (ที่มา: ศูนย์วิจัยธนาคารออมสิน เดือนกุมภาพันธ์ 2564) นอกจากนี้ อำนาจซื้อถูกลดทอนจากการปิดกิจการ ปัญหาภัยแล้งที่กระทบต่อผู้บริโภค และสถาบันการเงินยังเพิ่มความเข้มงวดด้านการขายสินเชื่อ รวมถึงค่ายรถยนต์ต่าง ๆ ได้เลื่อนการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ออกไป จึงเป็นการสูญเสียโอกาสทางการตลาดในการกระตุ้นผู้บริโภค (ที่มา : แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2563-2565: อุตสาหกรรมรถยนต์ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา เดือนมกราคม 2564)

อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสที่ 3 และ 4 ของปี 2563 การระบาดของเชื้อ COVID-19 คลี่คลายลงประกอบกับภาครัฐได้คลายล็อกมาตรการต่าง ๆ และออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการท่องเที่ยว ซึ่งได้มีการหดตัวไปจากเดิมค่อนข้างมากจากการที่ไม่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวจึงได้ออกมาตรการส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวในประเทศ ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้รับผลตอบรับที่ดีในช่วงไตรมาส 3 เป็นต้นมา เป็นผลให้มีการเดินทางที่มากขึ้นส่งผลให้มีการใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นเป็นผลให้การจราจรเริ่มกลับมาหนาแน่นขึ้น โดยจากรายงานสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) แจ้งว่าผลสำรวจอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลักต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่รวมบนถนนวงแหวนชั้นใน (รัชดาภิเษก) ในปี 2563 พบว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยช่วงเร่งด่วนเช้าอยู่ที่ 17.6 กม./ชม. ขณะที่ความเร็วเฉลี่ยช่วงเร่งด่วนเย็นอยู่ที่ 21.8 กม./ชม. เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันในปี 2562 พบว่าความเร็วเฉลี่ยช่วงเร่งด่วนเช้าเพิ่มขึ้น 1.9 กม./ชม. หรือร้อยละ 11.8 กม./ชม. ขณะที่ช่วงเร่งด่วนเย็นความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 0.2 กม./ชม. หรือร้อยละ 0.8 (ที่มา : หนังสือพิมพ์เดลินิวส์วันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2564) แม้ว่ายอดการขายรถยนต์จะเริ่มดีขึ้นจากการเลื่อนจัดงาน Motor show มาในช่วงเดือนกรกฎาคม 2563 และงานมหกรรมยานยนต์ 2020 ได้จัดขึ้นในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายนถึงต้นเดือนธันวาคม 2563 พร้อมการเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ในงานดังกล่าว ยอดขายรถยนต์ก็ไม่สามารถกลับสู่ระดับปกติสอดคล้องกับรายงานสถิติการจดทะเบียนรถใหม่ป้ายแดงทั่วประเทศในปี 2563 จากกรมการขนส่งทางบกลดลง 14% (ยอดรวม 2.64 ล้านคัน) (ที่มา : กรมการขนส่งทางบกเดือนมกราคม 2564)

ด้วยอุตสาหกรรมรถยนต์อยู่ในระยะหดตัว อีกทั้งปัญหาการจราจรที่ติดขัดจากการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่าง ๆ การทำงานที่บ้าน จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ไม่สามารถเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวได้ ทำให้ส่งผลกระทบต่อรายได้ของปริมาณจราจรบนทางพิเศษโดยรวม อย่างไรก็ตามหากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 บรรเทาลงปริมาณจราจรและสภาพเศรษฐกิจจะปรับตัวดีขึ้นและกลับสู่สภาพปกติต่อไป

## 8) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจทางพิเศษ

### • ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ของธุรกิจทางพิเศษ

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

โครงการทางพิเศษภายใต้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และสัญญาสัมปทานการลงทุนโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการในลักษณะ BTO ซึ่งสาระสำคัญของสัญญา คือ กทพ. กำหนดรูปแบบ (Characteristic) สายทาง พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และทำการเวนคืนที่ดินเพื่อส่งมอบให้บริษัททำการก่อสร้างในเวลาที่กำหนดตามสัญญา จากนั้นบริษัทจะทำการก่อสร้างตามแบบที่ได้รับอนุมัติจาก กทพ. ภายใต้การควบคุมคุณภาพการก่อสร้างของวิศวกรของ กทพ. วิศวกรอิสระและผู้ตรวจแบบอิสระ เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ วิศวกรอิสระจะทำการตรวจสอบและออกหนังสือรับรองความเสร็จสมบูรณ์ แสดงว่างานก่อสร้างเสร็จสิ้นตามมาตรฐานที่กำหนดพร้อมเปิดให้บริการ และบริษัทมีสิทธิได้รับค่าผ่านทางตามเงื่อนไขสัญญาได้ โดยในการก่อสร้างที่ผ่านมา บริษัทได้จ้างผู้จัดการโครงการเป็นผู้ทำการก่อสร้างและบริหารโครงการทางพิเศษในลักษณะ Lump Sum Turnkey เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางพิเศษเป็นโครงการขนาดใหญ่ อาจเกิดปัญหาในเรื่อง Cost Overrun และปัญหาการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จทันเวลา การจ้างในลักษณะ Lump Sum Turnkey จะเป็นการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ และในการว่าจ้างผู้บริหารโครงการ บริษัทคัดเลือกผู้มีความชำนาญและมีประสบการณ์มาทำหน้าที่ผู้จัดการโครงการและผู้ทำการก่อสร้าง เพื่อผลสำเร็จของงานที่มีคุณภาพในเวลาที่กำหนด



## 9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ธุรกิจทางพิเศษ)

บริษัทและ NECL ได้ดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาโดยตลอด ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจสามารถสรุปได้ดังนี้

ตั้งแต่ช่วงการดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษ บริษัทและ NECL ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันมลภาวะตามมาตรฐานข้อบังคับที่กำหนดโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ทั้งนี้ บริษัทและ NECL ได้ใช้มาตรการรวมถึงวิธีการต่าง ๆ ในการปฏิบัติอย่างเหมาะสม สำหรับการก่อสร้างในเขตเมืองที่มีประชาชนอาศัยอยู่มาก โดยนำเทคนิคการก่อสร้างแบบ Segmental Box Girder มาใช้ ทำให้บริษัทสามารถดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นกว่าการก่อสร้างโดยวิธีการอื่นที่ใช้กันอยู่ทั่วไปในขณะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสังคมรอบข้าง และมีผลกระทบต่อปริมาณจราจรบนพื้นล่างให้น้อยที่สุดในช่วงระหว่างงานก่อสร้าง และบริษัทไม่เคยมีประวัติการกระทำผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด

ในการบริหารโครงการระบบทางพิเศษ บริษัทได้ตระหนักถึงการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผู้ใช้บริการ และสังคมบริเวณโดยรอบทางพิเศษ รวมถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยบริษัทได้มีการปรับปรุงทบทวนกระบวนการดำเนินงานภายในเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขอใบรับรองการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 โดยบริษัทมีความมุ่งมั่นในการจัดการบริหารงานด้านสิ่งแวดล้อมด้วยแนวทาง การดำเนินงานดังต่อไปนี้

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

โดยบริษัทได้รับการรับรองจากบริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด ดังนี้

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

ในปี 2563 บริษัทยังคงรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างต่อเนื่อง โดยได้ติดตามประเด็นปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญต่าง ๆ ที่อาจมีโอกาสดังขึ้น รวมทั้งได้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ด้วยมาตรการบริหารจัดการด้านพลังงาน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง อาทิ เปลี่ยนระบบปรับอากาศ อาคาร ศูนย์ควบคุมทางพิเศษในทางพิเศษสายศรีรัช ชั้น 1 และ 2 จากระบบปรับอากาศชนิด AHU (Air Handling Unit) และ ชนิดแยกส่วน (Split Type) เป็นระบบปรับอากาศชนิด VRV (Variable Refrigerant Volume) ทำให้สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงได้ถึงประมาณร้อยละ 15 จากระบบปรับอากาศชนิดเดิม

สำหรับการจัดการด้านความปลอดภัย บริษัทมีหน่วยงานวิเคราะห์วิศวกรรมที่พร้อมด้วยบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญในด้านวิศวกรรมจราจรและความปลอดภัยบนทางพิเศษทำหน้าที่ศึกษาผลกระทบจากปัจจัยต่าง ๆ โดยมีการจัดทำแบบจำลอง Traffic Simulation เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพบริเวณ หน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง พร้อมทั้งตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน วิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตรายบนทางพิเศษ ศึกษาคุณสมบัติ และรูปแบบการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาปรับปรุงทางพิเศษให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดสำหรับผู้ใช้งาน รวมทั้งการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยบริษัทได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาดำเนินการปรับปรุง ความปลอดภัยบนทางพิเศษ ตรวจสอบและประเมินความปลอดภัยพื้นที่หัวเกาะทางแยก (Gore Area) และติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ได้แก่ อุปกรณ์ดูดซับแรงปะทะ (Crash Cushion) ถังรับแรงปะทะ (Cushion Tank) หลักนำทาง ชนิดให้ตัว (Flexible Guide Post) ทาพื้นด้วยสี Cold Plastic สีแดง เพื่อกระตุ้นเตือนถึงจุดอันตรายที่อาจเกิดอุบัติเหตุ

บริษัทได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานตลอดจนผู้บริหาร เพื่อเสริมสร้าง ความรู้ และทักษะในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ตลอดจน การจัดกิจกรรมปลูกจิตสำนึกทั่วทั้งองค์กร และการดำเนินกิจกรรมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมร่วมกับสังคมรอบข้าง อีกด้วย

## 2.1.2 ธุรกิจระบบราง

### 1) ลักษณะบริการ

บริษัทเป็นผู้รับสัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจำนวน 2 โครงการ จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) **โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล** (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน”) บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานกับ รฟม. เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 33 ปี นับจากวันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed : NTP) บริษัทมีหน้าที่ดำเนินการจัดหาติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบดำเนินการให้บริการเพื่อให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และบริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เข้าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้าตลอดระยะเวลาสัมปทาน เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่เปิดให้บริการครบทั้งสายทาง ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ประกอบด้วย ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ (สายสีน้ำเงินเดิม) และช่วงหัวลำโพง-บางแค ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย) ดังนี้

- o ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ (สายสีน้ำเงินเดิม) โครงการรถไฟฟ้าที่เป็นทางวิ่งใต้ดินสายแรกของประเทศไทย มีระยะทาง 20 กิโลเมตร จำนวน 18 สถานี เปิดให้บริการเดินรถเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 บริษัทเป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา การให้เข้าพื้นที่ในโครงการ และธุรกิจให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า
- o ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย) เป็นโครงสร้างทางวิ่งแบบผสมทั้งใต้ดินและยกระดับ โดยมีสถานีรวมทั้งสิ้นจำนวน 20 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 4 สถานี และเป็นสถานียกระดับ 16 สถานี มีจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) ที่สถานีหัวลำโพง และสถานีบางซื่อ และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน บริษัทเป็นผู้ลงทุนจัดหา ติดตั้ง ทดสอบอุปกรณ์งานระบบ และทดลองเดินรถไฟฟ้า รวมถึงการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษา โดยให้การเดินรถแบบต่อเนื่องกัน (Through Operation) ทั้งนี้ ได้แบ่งการดำเนินงานช่วงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ เพื่อเปิดให้บริการออกเป็น 3 ช่วง ดังนี้
  - ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560
  - ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562
  - ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้การเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) โดยมีสถานีท่าพระเป็นสถานีร่วมและเชื่อมต่อหลัก (Interchange Station) ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสถานีท่าพระเพื่อโดยสารออกนอกเมืองไปทางฝั่งตะวันตกผ่านสถานีบางไผ่ไปยังสถานีหลักสอง หรือเพื่อโดยสารเข้าในเมืองขึ้นในผ่านสถานีอิสรภาพไปยังสถานีหัวลำโพง รวมถึงยังสามารถเดินทางไปยังสถานีเตาปูน เพื่อเชื่อมต่อไปยังโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ได้เปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้ว เป็นระยะทางรวม 48 ก.ม. จำนวน 38 สถานี มีรถไฟฟ้าวิ่งให้บริการทั้งหมดจำนวน 54 ขบวน โดยมีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุดตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

(2) **โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม** (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง”) ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) มีระยะทาง 23 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี เป็นสถานียกระดับทั้งหมด มีสถานีเตาปูนเป็นสถานีเชื่อมต่อกับสถานีบางซื่อของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งจะทำให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนเส้นทางจากสายสีม่วงไปยังสายสีน้ำเงินได้ที่สถานีเตาปูน และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)



บริษัทได้รับสัมปทานการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาลักษณะสัญญาเป็นการร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost ซึ่ง รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และบริษัทเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และ รฟม. จะทยอยจ่ายคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้บริษัทเป็นรายเดือนในระยะเวลา 10 ปี และจ้างบริษัทบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตลอดอายุสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 4 กันยายน 2556

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าที่วิ่งบริการ จำนวน 21 ขบวน มีระยะเวลาให้บริการทุกวันไม่มีวันหยุด วันจันทร์-วันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 05.30-24.00 น. วันเสาร์-วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ ตั้งแต่เวลา 06.00-24.00 น.

โครงการรถไฟฟ้า	สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)		สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)
	(สถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ)	(สถานีหัวลำโพง-หลักสอง และสถานีบางซื่อ-ท่าพระ)	(สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)
ประเภทสัมปทาน	PPP Net Cost	PPP Net Cost	PPP Gross Cost
ระยะเวลาสัมปทาน	33 ปี (2560 - 2593)		30 ปี (2556 - 2586)
จำนวนสถานี	18 สถานี	20 สถานี	16 สถานี
ระยะทาง	20 กิโลเมตร	28 กิโลเมตร	23 กิโลเมตร

## 2) รายได้

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง 2 ลักษณะ คือ รายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

### • รายได้ค่าโดยสาร

ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระหว่างบริษัท และ รฟม. บริษัทมีสิทธิในการให้บริการเดินรถ และจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน โดยบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนจากค่าโดยสารและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญาสัมปทาน

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

### • รายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

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

### 3) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจระบบราง

#### • ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่อาศัยอยู่รอบเส้นทางและกลุ่มที่มีได้อาศัยอยู่รอบเส้นทางแต่มีความจำเป็นต้องเดินทางผ่านหรือมีจุดหมายปลายทางอยู่ในเส้นทาง และสามารถแบ่งกลุ่มย่อยตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ดังนี้

1. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางไปทำงาน
2. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางไปโรงเรียน/สถานศึกษา
3. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยว/สันทนาการ
4. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางไปทำกิจกรรมพิเศษ เช่น การสัมมนา หรือการประชุม
5. กลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางอื่นๆ เช่น การติดต่อกิจธุระ

### 4) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจระบบราง

#### • กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจระบบราง

- o สร้างสรรค์และพัฒนารูปแบบการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า MRT รถไฟฟ้า MRT สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีเส้นทางการให้บริการเดินรถผ่านพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ (Central Business District-CBD) พื้นที่ที่อยู่อาศัย (Residential Area) และมีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ที่สำคัญ ซึ่งมีผลต่อการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร อาทิ
  - จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า MRT สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ที่สถานีเตาปูน
  - จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า BTS (สายสีเขียว) ที่สถานีสวนจตุจักร สถานีพหลโยธิน สถานีสุขุมวิท สถานีสีลม และสถานีบางหว้า
  - จุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้า ARL (Airport Rail Link) (สายสีแดง) ที่สถานีเพชรบุรี ซึ่งเป็นการเดินทางเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
  - จุดเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟไทย ที่สถานีหัวลำโพง สถานีเพชรบุรี สถานีบางซื่อ และสถานีบางขุนนนท์
  - จุดเชื่อมต่อกับท่าเรือ ที่สถานีบางโพ สถานีเพชรบุรี สถานีบางหว้า และสถานีสนามไชย

สำหรับการเชื่อมต่อทางเดินระหว่างสถานีกับอาคาร ปัจจุบันมี 7 จุด ได้แก่

- สถานีสามย่าน เชื่อมต่อกับอาคารจัตุรัสจามจุรี และสามย่านมิตรทาวน์ (อาคารพักอาศัย อาคารสำนักงาน และศูนย์รวมความบันเทิงและการศึกษา)
- สถานีพหลโยธิน เชื่อมต่อกับศูนย์การค้ายูเนี่ยนมอลล์
- สถานีสุขุมวิท เชื่อมต่อกับอาคาร Terminal 21 (ศูนย์การค้า โรงแรม อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัย) และอาคาร Interchange 21 (อาคารสำนักงาน)
- สถานีพระราม 9 เชื่อมต่อกับศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า แกรนด์ พระราม 9 และอาคาร G Tower (อาคารสำนักงาน)
- สถานีภาษีเจริญ เชื่อมต่อกับศูนย์สรรพสินค้าซีคอนบางแค
- สถานีหลักสอง เชื่อมต่อกับศูนย์การค้าเดอะมอลล์บางแค
- สถานีเพชรบุรี เชื่อมต่อกับสิงห์ คอมเพล็กซ์

พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อการทำงาน รองมาเป็นการเดินทางเพื่อการศึกษา ในขณะที่การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ยังสามารถรองรับการให้บริการที่เพิ่มขึ้นได้ บริษัทจึงกำหนดกลยุทธ์ส่งเสริมการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว โดยได้ลงนามความร่วมมือร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) พร้อมด้วยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในโครงการ “Happy Journey with MRT” เพื่อส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดการท่องเที่ยวด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างแพร่หลาย



และเนื่องจากสถานการณ์เชื้อ COVID-19 บริษัทจึงเพิ่มกลยุทธ์ในการสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสารในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ภายใต้โครงการ “Healthy Journey with BEM” อาทิ การเพิ่มมาตรการด้านการทำความสะอาด การพ่นยาฆ่าเชื้อ รณรงค์การสวมหน้ากากผ้า เว้นระยะห่าง การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบทั้งภาคผู้ประกอบการ และประชาชน โดยการจัดพื้นที่ขายหน้ากากผ้าแบบไม่คิดค่าใช้จ่าย รวมถึงการจ้างพนักงาน Part time และการแจกหน้ากากผ้าจำนวนหนึ่งล้านชิ้นให้กับผู้โดยสาร

นอกจากนี้ บริษัทยังมีกลยุทธ์ในการเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการที่เดินทางด้วยบัตรโดยสาร เพื่อความสะดวกในการเดินทาง ลดระยะเวลาการใช้บริการภายในสถานี และยังเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัท ด้วยการเพิ่มสิทธิประโยชน์ในบัตรโดยสาร ทำความร่วมมือนำบัตรโดยสารไปใช้เป็นส่วนลดในการออกบัตรหรือเติมเงินบนบัตรโดยสาร หรือการให้สิทธิประโยชน์พิเศษสำหรับผู้ถือบัตรโดยสาร

#### o มุ่งเน้นคุณภาพการบริการ

บริษัทมีนโยบายมุ่งเน้นคุณภาพการบริการโดยถือว่า “การบริการอยู่เหนือสิ่งอื่นใด” นอกจากนั้น บริษัทยังมีนโยบายให้รถไฟฟ้า MRT เป็น “ส่วนหนึ่งในชีวิตของคนกรุงเทพ” ภายใต้การดำเนินงานอย่างมืออาชีพ โดยการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของรถไฟฟ้า MRT ที่ให้บริการการเดินทางแล้ว ยังมีการสร้างคุณค่าเพิ่มให้คนกรุงเทพรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในวิถีชีวิต จากนโยบายดังกล่าว บริษัทจึงกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านคุณภาพการบริการ ดังนี้

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

#### o สร้างรูปแบบบัตรโดยสารที่ตรงกับความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม

บริษัทมีการวิเคราะห์ลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการประจำและใช้บริการเป็นครั้งคราว เพื่อจัดทำและวางแผนการออกบัตรโดยสารชนิดต่าง ๆ ให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่ม และดึงดูดกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการเป็นครั้งคราวให้หันมาใช้บัตรรถไฟฟ้า MRT ในการเดินทางมากขึ้น การพัฒนาบัตรโดยสารรูปแบบใหม่ให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับเทคโนโลยีและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้บัตร ให้สามารถใช้บัตรร่วมกันได้ทั้งรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และ MRT สายสีม่วง การประสานความร่วมมือกับสถาบันการเงินในการออกบัตรร่วมธุรกิจที่สามารถใช้ทำธุรกรรมทางการเงินและเดินทางในระบบรถไฟฟ้า MRT ได้แก่ ความร่วมมือกับธนาคารกสิกรไทย ในการทำบัตรแก้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ การจัดทำบัตรโดยสารธุรกิจร่วมกับองค์กรหรือหน่วยงานอื่น ๆ นอกจากนี้ยังออกผลิตภัณฑ์ในรูปแบบคูปองเติมเงิน (Top Up Voucher) ให้กับองค์กรที่สนใจ อาทิ บริษัท อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้แจกเป็นสวัสดิการแก่พนักงานในการนำมาเติมมูลค่าในบัตรโดยสารของพนักงานอีกด้วย

#### • กลยุทธ์ด้านราคาของธุรกิจระบบราง

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

#### • กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการตลาดของธุรกิจระบบราง

บริษัทได้แบ่งลูกค้ากลุ่มเป้าหมายออกเป็นกลุ่มต่าง ๆ ทำให้สามารถกำหนดกลยุทธ์การส่งเสริมการขายให้เกิดประสิทธิภาพครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายโดยรวม ทั้งนี้ บริษัทได้วางแผนการส่งเสริมการขายและแผนการตลาดให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมของลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

- o สนับสนุนและประชาสัมพันธ์พื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) เพื่อกระตุ้นให้นารถยนต์ส่วนตัวเข้าไปจอดในจุดที่ให้บริการ เพื่อเดินทางเข้าไปในเขตธุรกิจ (Business District) เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนสีลม ถนนรัชดาภิเษก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้อีกช่องทางหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นส่วนสำคัญในการช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน
- o การจัดการรายการส่งเสริมการขายร่วมกับบริษัท และธนาคารชั้นนำ เพื่อเพิ่มมูลค่าการบริการ และเสนอสิทธิประโยชน์ในการใช้บัตรโดยสาร โดยมุ่งเน้นส่งเสริมให้ผู้โดยสารเปลี่ยนพฤติกรรมจากการใช้เหรียญโดยสาร เป็นการใช้จ่ายบัตรโดยสารให้มากขึ้น ซึ่งลูกค้าจะได้รับความสะดวกรวดเร็วพร้อมสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ดังนี้
  - ส่วนลดเติมเงินบนบัตรโดยสาร ร่วมกับ บริษัท แอดวานซ์ ไวร์เลส เน็ทเวอร์ค จำกัด (มหาชน) บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) บริษัท เอฟดับบลิวดี ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยสมุทรประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) และบริษัท บุญรอด เทรตติ้ง จำกัด
  - การมอบเครดิตเงินคืนรวมถึงการแลกคะแนนสะสมของบัตรเครดิต ร่วมกับบริษัท บัตรกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารซีทีแบงก์ ธนาคาร ยูโอบี จำกัด (มหาชน) และบริษัท บัตรกรุงศรีอยุธยา จำกัด
  - การมอบสิทธิประโยชน์ในการรับส่วนลดร้านค้า ร้านอาหาร โรงพยาบาล หรืองานอีเวนท์ต่าง ๆ รอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT
- o การเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการหรือเพิ่มจำนวนเที่ยวเดินทางในระบบผ่านการให้ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT และการนำเสนอบัตรโดยสารประเภทต่าง ๆ แก่หน่วยงาน องค์กร อาคารสำนักงาน หรือโรงแรม ทั้งที่อยู่ในและนอกเส้นทาง โดยสามารถทำหน้าบัตรที่เป็นสัญลักษณ์ขององค์กรหรือกิจกรรมสำคัญ เป็นการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย ซึ่งจะทำให้เกิดการกระจายของบัตรโดยสารถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการเดิมและกลุ่มผู้โดยสารที่ยังไม่เคยใช้บริการมาก่อนให้เกิดการตลาดโดยใช้
- o การสร้างและการบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relation Management) เป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีและการมีปฏิสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจและจงรักภักดีต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) รวมถึงรักษฐานลูกค้าเดิม อาทิ การบริหารจัดการระบบข้อมูลผู้โดยสารในรูปแบบระบบสมาชิก MRT Club การสร้างเครือข่ายและความสัมพันธ์อันดีกับผู้ใช้บริการทั่วไป โดยใช้ช่องทางการสื่อสารผ่าน Social Network และสื่อประชาสัมพันธ์ภายในสถานี รวมถึงการออกนุ้กิจกรรมทั้งภายในและภายนอกเส้นทาง
- o การพัฒนาระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์สำหรับเติมเงินบัตรโดยสารแบบออนไลน์ (Online top-up) ผ่านโทรศัพท์มือถือด้วยแอปพลิเคชันของทรูมันนี่ วอลเล็ท และแอปพลิเคชันของธนาคารกรุงไทย ซึ่งมีแผนการพัฒนาระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์สำหรับร้านค้าต่าง ๆ ภายใน Metro Mall เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT
- o สนับสนุนการใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐในระบบ MRT โดยการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (ระบบ AFC) ของโครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และโครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT



### • กลยุทธ์ด้านการสื่อสารการตลาดของธุรกิจระบบราง

- การเลือกใช้ช่องทางสื่อสารและประชาสัมพันธ์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย ของแต่ละกิจกรรม ส่งเสริมการตลาด โดยการบริหารจัดการพื้นที่และช่องทางภายในระบบรถไฟฟ้า MRT อาทิ ป้ายประชาสัมพันธ์ ภายในสถานี (Stande) สีสอนจอเครื่องจำหน่ายเหรียญโดยสาร สีสอนจอมอนิเตอร์ภายในสถานีและขบวนรถไฟฟ้า สื่อออนไลน์บน Social Network รวมถึงสื่อภายนอกจากบริษัทพันธมิตร เพื่อให้ข้อมูลการเดินทางในระบบ แก่ผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้า อีกทั้งบริษัทยังมุ่งเน้นการพัฒนาระบบ Mobile Application ภายใต้ Bangkok MRT Application เพื่อรองรับการวางแผนการเดินทางของผู้โดยสาร
- เน้นการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารเข้าถึงผู้ใช้บริการปัจจุบันรวมถึงกลุ่มลูกค้าใหม่ โดยการออกบูธประชาสัมพันธ์ แนะนำการใช้บริการทั้งภายในและภายนอกเส้นทางเดินรถ พร้อมแนะนำข้อมูลที่เป็นประโยชน์ อาทิ ข้อมูล สิทธิประโยชน์บัตรโดยสาร การสมัครสมาชิกระบบ MRT Club การแนะนำช่องทางการติดตามผ่านสื่อ Social Media และ Bangkok MRT Application โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นให้ข้อมูลด้านการบริการและสิทธิประโยชน์ แก่ผู้ใช้บริการ โดยต่อยอดถึงความตรงต่อเวลา สะดวก รวดเร็วในการเดินทาง และมีเวลาเพื่อการใช้ชีวิตร่วมกับ ครอบครัวมากขึ้นจากการใช้บริการ สามารถกำหนดเวลาการเดินทางที่แน่นอนได้
- การสื่อสารเพื่อสร้างจุดหมายการเดินทาง (Create Destination) เป็นการประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลการเดินทาง รอบเส้นทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างต่อเนื่อง ผ่านการจัดทำปฏิทินกิจกรรมรอบเส้นทาง (Event Calendar) แผนที่ แสดงเส้นทางและสถานที่ต่างๆ อาทิ อาคารสำนักงาน สถานศึกษา โรงแรม ศูนย์การค้า สถานที่ท่องเที่ยว และ สถานที่สำคัญอื่นๆ ข้อมูลการเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งประเภทอื่นๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยสามารถสืบค้น ผ่านช่องทาง Website, Bangkok MRT Application และ BEM Magazine
- การสร้างความมั่นใจในการเดินทางด้วยการประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัย (Safety) การให้บริการ (Service) ให้กับผู้ใช้โดยสาร และประชาชน ผ่านสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสื่อมวลชนต่างๆ อีกทั้งจัดกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์ การให้บริการและกิจกรรมด้านความปลอดภัยในสถานที่ต่าง ๆ เช่น สถานศึกษา อาคารสำนักงาน เพื่อให้ผู้ใช้โดยสาร และประชาชนเกิดความรู้และความเข้าใจในระบบความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้า MRT เพื่อเสริมสร้างความมั่นใจ ในการใช้บริการ

### • กลยุทธ์ด้านการพัฒนาของธุรกิจระบบราง

บริษัทมีกลยุทธ์ในการพัฒนาคุณภาพและบริการอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง และไม่หยุดนิ่ง เพื่อให้ผู้ใช้บริการ ได้รับความพึงพอใจสูงสุดทั้งในด้านความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้มีผู้มาใช้บริการ ระบบรถไฟฟ้า MRT ในจำนวนเพิ่มขึ้น ปัจจุบันบริษัทร่วมมือกับสถาบันการเงินที่จะทำให้สามารถถือบัตรหนึ่งใบ ที่สามารถทำธุรกรรมต่าง ๆ ได้หลากหลาย

### • กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจระบบราง

ด้วยการเพิ่มจุดออกตั๋วโดยสาร (Sales Outlet) นอกเหนือจากการออกตั๋วโดยสารได้ที่เครื่องออกเหรียญโดยสาร อัตโนมัติและที่ห้องออกบัตรโดยสารของสถานี อาทิ การนำเสนอแก่หน่วยงานต่าง ๆ เช่น องค์กร ธนาคาร สถานศึกษา โรงแรม บริษัทเอกชน ในด้านการจัดทำหน้าบัตรโดยสารรูปแบบพิเศษให้กับองค์กร เพื่อใช้ในโอกาสต่างๆ เช่น มอบให้ พนักงานเพื่อสร้างขวัญกำลังใจ มอบให้ลูกค้าเพื่อแสดงความขอบคุณ หรือแม้แต่การสร้างแบรนด์และใช้เป็น สื่อประชาสัมพันธ์ทำบัตรโดยสารรถไฟฟ้า MRT เป็นมากกว่าบัตรโดยสาร

## 5) กว่อดุสอหกรรรมแลการแ่งจันของธุกรจรระบบราง

### ระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงขนาดใหญ่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ จนทำให้มีอัตราการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้กรุงเทพฯ ในปัจจุบัน ประสบปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมาก และเป็นปัญหาที่สะสมมานานหลายปี ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของประชากร ปริมาณรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถอื่นๆ ในกรุงเทพฯ ที่เพิ่มจำนวนขึ้นทุกปี โดยที่ไม่มีแนวโน้มว่าจะลดลง อีกทั้ง ความต้องการในการเดินทางของประชาชนที่สูงมากขึ้น ในขณะที่พื้นที่การจราจร และระบบขนส่งสาธารณะยังไม่สามารถรองรับได้อย่างเพียงพอ ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นไม่แตกต่างกับเมืองหลวงทั่วโลกที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง จากปัญหาดังกล่าว รัฐบาลจึงมีนโยบาย มุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางด้านการขนส่งสาธารณะต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาการจราจร เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร รวมถึงการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

ทั้งนี้ การเดินทางของประชาชนในกรุงเทพฯ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระบบ คือ ระบบขนส่งส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ

#### • ระบบขนส่งส่วนบุคคล

จากโครงสร้างที่อยู่อาศัยของประชากรในกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑลที่มีการกระจายโดยรอบการเดินทาง รวมถึงการเพิ่มขึ้นของประชากรที่มีรายได้สูง ผนวกกับความไม่เพียงพอของระบบขนส่งมวลชนนั้น รถยนต์ส่วนบุคคล จึงได้รับความนิยม หากเทียบค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางกับการเดินทางโดยรถยนต์ ตลอดจนคุณภาพการให้บริการ และความปลอดภัย ส่งผลให้การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลยังเป็นสิ่งที่จำเป็นและสะดวกสบายต่อการเดินทาง แต่การขยายตัวของพื้นที่การจราจรในเขตกรุงเทพฯ ยังเป็นไปอย่างจำกัด และไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น

#### • ระบบขนส่งสาธารณะ

ปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน และการเติบโตของโครงการอสังหาริมทรัพย์ โดยเฉพาะอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทาง ส่งผลให้ความต้องการของผู้บริโภคต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะบางประเภท เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบรถไฟฟ้า ซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางเลือกที่อยู่อาศัย และการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองที่ให้ความสำคัญกับความสะดวกรวดเร็ว ตรงต่อเวลาและช่วยย่นระยะเวลาในการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ

##### o รถโดยสารประจำทาง

ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหลากหลายรูปแบบให้บริการประชาชน โดยมีอัตราค่าบริการที่แตกต่างกัน เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกแก่ผู้โดยสาร แต่รถโดยสารประจำทางที่ให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ยังมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ สาเหตุอยู่ในช่วงการนำรถโดยสารบางส่วนมาปรับปรุงและการปฏิรูป จัดระเบียบเส้นทางเดินรถใหม่ โดยแม้ว่าในปัจจุบันรถที่สามารถให้บริการมีจำนวนทั้งสิ้น 8,914 คัน รวมถึงรถตู้โดยสารประจำทางกว่า 2,836 คัน ที่ได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง นอกจากนี้ ชสมก. ยังได้มีการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาคุณภาพบริการ โดยการนำระบบ E-Ticket หรือ การชำระเงินผ่าน QR-Code Mobile Banking และเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่ประชาชนจะต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทางแบบวิถีใหม่ (New Normal) จึงได้ปรับแนวทางดำเนินงานภายใต้แนวคิด “New BMTA New Normal” ผู้โดยสารรถประจำทางแบบวิถีใหม่ โดยการสวมหน้ากากอนามัยขณะใช้บริการ การล้างทำความสะอาดมือด้วยเจลแอลกอฮอล์ การเว้นระยะห่างทางสังคม และการสแกน QR Code ผ่านแอปพลิเคชันไทยชนะภายในรถโดยสาร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ แต่จากปัญหาการจราจรโดยรวมบนถนนที่ยังมีความแออัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ระหว่างเวลาในช่วงเช้า 6:30-8:30 น. และช่วงเย็น 16:30-18:30 น. และในช่วงฤดูฝน ทำให้ใช้เวลาในการเดินทางมาก (ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ข้อมูล ณ พฤศจิกายน 2563)



#### o รถไฟ

ในช่วงที่ผ่านมา ภาครัฐมีนโยบายในการช่วยเหลือประชาชนผู้มีรายได้น้อยให้สามารถใช้จ่ายผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้บริการได้ทั้งรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) รถโดยสาร ขสมก. รถไฟฟ้า โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายในวงเงินไม่เกิน 500 บาทต่อระบบต่อเดือน แต่ทั้งนี้การให้บริการด้วยระบบรถไฟยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ เนื่องจากสภาพรถไฟที่ใช้งานในปัจจุบันไม่เอื้ออำนวย ไม่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการและยังใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างนาน อีกทั้งเป็นการขนส่งในทิศทางที่จำกัดไม่ครอบคลุมทั้งตัวเมือง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงได้เร่งโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เพิ่มเติมหลากหลายเส้นทาง รวมถึงโครงการก่อสร้างโรงซ่อมบำรุงแห่งใหม่ เพื่อเพิ่มศักยภาพและรองรับการซ่อมบำรุงขบวนรถไฟที่เพิ่มขึ้น และเพื่อพัฒนาระบบรางรถไฟไทยตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ทั้งนี้ การให้บริการรถไฟของ รฟท. ไม่ถือเป็นคู่แข่งของบริษัทโดยตรง เนื่องจากเส้นทางการให้บริการที่มีความแตกต่างกัน โดยเน้นการให้บริการนอกเมืองเป็นหลัก

#### o รถไฟฟ้า BTS

รถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทยที่วิ่งบนรางคู่ยกระดับแยกทิศทางไปและกลับ โดยเริ่มเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท และสายสีลม และในปี 2563 ได้ทยอยเปิดให้บริการประชาชนทดลองใช้บริการเพิ่มในส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ทำให้มีระยะทางให้บริการรวม 68 ก.ม. จำนวน 59 สถานี การเดินทางโดยรถไฟฟ้าจึงเป็นอีกทางเลือกที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทาง อีกทั้งรถไฟฟ้า BTS เป็นรถไฟฟ้าที่มุ่งสู่ใจกลางของเมือง จึงได้รับความนิยมจากประชาชนเป็นอย่างมาก และเป็นปัจจัยให้มีผู้ใช้บริการมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

#### o รถไฟฟ้า ARL

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link, Airport Link) หรือแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนแบบพิเศษที่เป็นส่วนหนึ่งในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้าชานเมือง ดำเนินการก่อสร้างโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและเป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ มีแนวเส้นทางที่รองรับการเดินทางจากชานเมืองด้านตะวันออกและทิศเหนือ และผู้โดยสารจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าสู่เขตใจกลางเมืองกรุงเทพฯ ที่สถานีพญาไท รวมทั้งสิ้น 8 สถานี ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 ซึ่งการให้บริการในปัจจุบันได้มีแผนในการพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มความสามารถในการให้บริการของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ทั้ง 9 ขบวนให้มีความเสถียรในการให้บริการ ทำให้สามารถรองรับความต้องการใช้บริการของผู้โดยสารได้เพิ่มมากขึ้น

จากการเติบโตของจำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล การปรับตัวจากการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ บ่งบอกได้ถึงการพัฒนา ทั้งในด้านของความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และการให้บริการที่ครอบคลุมพื้นที่ในการเดินทางให้สามารถเดินทางเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายเดียวกันได้ในปัจจุบัน ซึ่งจากปัญหาทางจราจรที่ติดขัด และการต้องเผชิญหน้ากับมลภาวะทางอากาศและเสียง และความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุ ระบบขนส่งทางรางจึงถือเป็นการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑลครั้งสำคัญ ที่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรบรรเทาภาระประชาชนผู้ใช้บริการมีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ย่นระยะเวลาในการเดินทาง และยังส่งผลดีต่อทั้งเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ระบบรถไฟฟ้าจึงเป็นตัวแปรสำคัญ รูปแบบการเดินทางที่ช่วยพัฒนาคุณภาพชีวิตการเดินทางของคนเมือง และลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และทรัพยากรของชาติ

## 6) ภาพอุตสาหกรรมและนโยบายภาครัฐของธุรกิจระบบราง

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยของปี 2563 ลดลงร้อยละ 6.1 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันในปีก่อนหน้า สาเหตุหลักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่เกิดขึ้นตั้งแต่ปลายปี 2562 อย่างต่อเนื่องและในช่วงไตรมาสที่สองของปี 2563 ส่งผลให้ได้รับผลกระทบรุนแรงจากมาตรการควบคุมการระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่เข้มงวดทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการระบาดของเชื้อ COVID-19 ระลอกใหม่ที่เกิดขึ้นอีกครั้งในช่วงปลายปี 2563 ยังเป็นปัจจัยที่กดดันและส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วน แต่หากเปรียบเทียบกับไตรมาสที่สามปี 2563 ที่ผ่านนั้น ภาพรวมเศรษฐกิจไทยได้มีการปรับตัวขึ้น ปัจจัยสำคัญจากการผ่อนคลายมาตรการการล็อกดาวน์ และมาตรการเยียวยาต่างๆ ของภาครัฐที่ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจจากสถานการณ์ที่เริ่มคลี่คลายและสามารถรับมือการแพร่ระบาดรอบแรกได้ ก่อนที่จะมีการแพร่ระบาดระลอกใหม่ที่เกิดขึ้นในประเทศอีกครั้งในช่วงปลายปี 2563 ถึงปัจจุบัน ซึ่งอาจส่งผลให้เศรษฐกิจเริ่มกลับมาชะลอตัวอีกครั้งหนึ่ง (ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ : ธนาคารแห่งประเทศไทย)

ในด้านของการพัฒนาระบบคมนาคม กระทรวงคมนาคมมุ่งพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ให้เป็นกลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างสมดุลและมั่นคง ซึ่งการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานด้านการคมนาคมจะครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ รองรับการแข่งขันและการเดินทางอย่างต่อเนื่อง เชื่อมถึงกันได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการเดินทางหลัก การเดินทางรอง และการเดินทางย่อยภายในพื้นที่ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นหนึ่งในแผนงานยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคม และเป็นอีกหนึ่งกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและฟื้นฟูประเทศ ทั้งนี้ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) ช่วงหัวลำโพง-บางแค (สถานีหลักสอง) และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการที่ภาครัฐได้ให้ความสำคัญในการดำเนินโครงการแต่ละสายสามารถเปิดบริการได้ตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้ โดยเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 ได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ส่วนต่อขยาย) ช่วงหัวลำโพง-บางแค (สถานีหลักสอง) อย่างเป็นทางการ และเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ อย่างเป็นทางการ ทำให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้บริการเดินรถไฟฟ้าครบทั้งสายทางเต็มรูปแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) อีกทั้งบรรเทาปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ที่เป็นศูนย์รวมกิจกรรมทุกอย่างไว้ที่ศูนย์กลางเมือง ให้เป็นศูนย์กลางโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งและการเดินทาง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 ที่ได้เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 รวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ที่ทยอยเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการในปี 2563 นอกจากนี้ ภาครัฐได้เร่งรัดการดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าอีกหลากหลายโครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ที่มีแผนจะเปิดให้บริการปี 2567 และช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม ที่จะเปิดให้บริการในปี 2569 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ที่จะเปิดให้บริการในปี 2565 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี ที่จะเปิดให้บริการในปี 2565 นอกจากนี้ยังมีโครงการรถไฟฟ้าสำคัญๆ ที่ถูกผลักดันหลากหลายโครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงใต้ ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแบริศดา-ลาดพร้าว-แบริศโยธิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงศรีรัช-เมืองทองธานี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาละ (บึงกุ่ม) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ระยะที่ 1 ช่วงวัชรพล-ทองหล่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเทา ช่วงที่ 2 ช่วงพระราม 3 -ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าสายบางนา-สุวรรณภูมิ โดยในขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอของบประมาณเพื่อศึกษาและทบทวนรายละเอียดของโครงการ รวมถึงรูปแบบการลงทุน ซึ่งโครงการทั้งหมดภาครัฐได้เร่งรัดดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น และเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางที่สามารถกำหนดเวลาได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งช่วยลดปัญหาสิ่งแวดล้อม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ทำให้ประเทศเกิดการพัฒนาย่างต่อเนื่องและยั่งยืน



### การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า

สถานะทางเศรษฐกิจที่ถดถอยลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี 2563 จากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ส่งผลให้ตลาดอสังหาริมทรัพย์ในช่วงครึ่งปีแรกไม่เป็นที่ต้องการของนักลงทุนมากนัก ส่งผลตรงต่อกำลังซื้อของคนไทย ทำให้กำลังซื้อลดลง และเลือกที่จะใช้จ่ายน้อยลง การซื้อที่อยู่อาศัย ยังอาจไม่ใช่ช่วงเวลาที่เหมาะสม แต่ในช่วงครึ่งปีหลังปี 2563 จากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ยังคงมีอย่างต่อเนื่องแต่อยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า ภายหลังจากที่ประเทศเริ่มคลายมาตรการล็อกดาวน์จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ในรอบแรกที่คลี่คลายแล้วนั้น ผู้ประกอบการต่างปรับตัวด้วยการใช้กลยุทธ์ทางการตลาดเพื่อกระตุ้นกำลังซื้อจากผู้บริโภคและนักลงทุน การปรับลดราคาสินค้าเพื่อตอบโต้ภัยกับกำลังซื้อที่มีอยู่ในตลาด ส่งผลต่อการตัดสินใจของผู้บริโภคและนักลงทุนให้เริ่มมีกำลังซื้อเริ่มเข้ามาอย่างต่อเนื่อง รวมกับความต้องการอสังหาริมทรัพย์ โดยเฉพาะตลาดอสังหาริมทรัพย์รายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ายังคงเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคและนักลงทุน และเป็นปัจจัยอันดับต้น ๆ ของการเลือกที่อยู่อาศัย รวมถึงการเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) การเปิดให้บริการส่วนต่อขยายเพิ่มของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว และแผนการเปิดให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ

นอกจากนี้ การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เทรนใหม่ “โครงการมิกซ์ยูส” ที่ผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์มีแนวคิดในการพัฒนาเมืองใหม่อีกรูปแบบหนึ่ง เน้นผสมผสานอสังหาริมทรัพย์หลากหลายประเภทมาใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อก่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดจากข้อจำกัดการใช้ที่ดินในเขตกรุงเทพฯ ทำให้การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์แบบการใช้งานเพียงแบบเดียว (Single use) หรือการพัฒนาโครงการเพื่อการอยู่อาศัย หรือเพื่อการพาณิชย์กรรมเพียงแบบเดียวอาจไม่สามารถใช้ประโยชน์จากที่ดินได้คุ้มค่าเต็มศักยภาพประโยชน์ใช้สอยอีกต่อไป ส่งผลให้โครงการอสังหาริมทรัพย์แบบมิกซ์ยูสเริ่มเข้ามามีบทบาทและเป็นที่ยอมรับอย่างมากในกลุ่มผู้ประกอบการด้านอสังหาริมทรัพย์รายใหญ่ และกระจายตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) เช่น สิงห์ คอมเพล็กซ์ เดอะ ลักซ์วรี มิกซ์ยูส บริเวณถนนอโศก-เพชรบุรี ที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าเพชรบุรี ซึ่งถือเป็นทำเลที่มีศักยภาพและเป็นจุดศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญ ได้เปิดตัวโครงการไปเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ศูนย์การค้าสามย่านมิตรทาวน์ โครงการมิกซ์ยูสที่เปิดตัวขึ้นเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2562 ที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าสามย่าน และโครงการ เดอะ พาร์ค โลฟ (The PARK Life) โลฟสไตล์เทรูลูปแบบใหม่ของคอนโดมิเนียมตั้งอยู่บริเวณจุดตัดถนนพระราม 4 และถนนรัชดาภิเษก ใกล้สถานีรถไฟฟ้าศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ที่เปิดตัวไปแล้วเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2563 ซึ่งโครงการมิกซ์ยูสเหล่านี้จึงกลายเป็นจุดหมายปลายทางสำหรับผู้ประกอบการ นักลงทุน นักท่องเที่ยว และผู้อยู่อาศัย ดังนั้น การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าจึงเป็นโครงข่ายที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น คอนโดมิเนียม อาคารสำนักงาน ศูนย์การค้า ตลาดนัด สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง โรงแรม อพาร์ทเมนต์ ร้านอาหาร และซูเปอร์มาร์เก็ต ให้เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วและควบคู่ตามไปด้วย

## 7) ความคืบหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนตามนโยบายของภาครัฐ

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
<p><b>สายสีแดงระบบรถไฟฟ้าชานเมือง</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สายเหนือ บางซื่อ-รังสิต</li> <li>- สายใต้ บางซื่อ-หัวลำโพง-มหาชัย</li> <li>- สายตะวันออก บางซื่อ-มักกะสัน-ฉะเชิงเทรา</li> <li>- สายตะวันตก บางซื่อ-ตลิ่งชัน-ศาลายา</li> </ul> <p>โดยทุกเส้นทางเริ่มต้นที่สถานีกลางบางซื่อ</p>	<p><b>ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26.30 ก.ม.</b></p> <p><u>สัญญาที่ 1</u> งานโยธาสถาบันสำหรับสถานีบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง รถฟ. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า S U Joint Venture (บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น และ บมจ. ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น) เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556</p> <p><u>สัญญาที่ 2</u> งานโยธาสถาบันสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต รถฟ. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้าง บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2556</p> <p><u>สัญญาที่ 3</u> งานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกลรวมงานจัดซื้อรถไฟฟ้า รถฟ. ได้มีการลงนามสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า กิจการร่วมค้า MHSC (บริษัท MITSUBISHI Heavy Industrial Ltd บริษัท Hitachi และ บริษัท Sumitomo Corporation) เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559</p> <p>- คาดว่าจะเปิดให้บริการประมาณปี 2566</p> <p><b>ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 ก.ม.</b></p> <p>- ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562</p> <p>ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมการประมูล ประกวดราคา</p> <p><b>ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 5.7 ก.ม.</b></p> <p>- ได้รับอนุมัติโครงการจาก ครม. แล้วเมื่อ 5 มีนาคม 2562</p> <p>- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2565</p> <p><b>ช่วงหัวลำโพง-มหาชัย ระยะทาง 37 ก.ม.</b></p> <p>- รถฟ. ทบทวนแบบรายละเอียด</p> <p><b>ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 ก.ม.</b></p> <p>- ได้รับอนุมัติโครงการแล้วเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562</p> <p>- ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน</p> <p><b>ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 ก.ม.</b></p> <p>- รถฟ. ได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า Unique-Chun Wo เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง โดยงานก่อสร้างแล้วเสร็จ 100%</p> <p>อยู่ในระหว่างการทดสอบการเดินรถ โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปลายปี 2564</p>



โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
<b>สายสีน้ำเงิน</b>	<p><b>ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และหัวลำโพง-บางแค ระยะทาง 27 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ช่วงที่ 1 ช่วงบางซื่อ-เตาปูน เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560</li> <li>- ช่วงที่ 2 ช่วงหัวลำโพง-บางแค (สถานีหลักสอง) <ul style="list-style-type: none"> <li>• เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการจากสถานีหัวลำโพง-สถานีท่าพระ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2562</li> <li>• เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการจากสถานีหัวลำโพง-สถานีบางหว้า เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2562</li> <li>• เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการจากสถานีหัวลำโพง-สถานีบางหว้า โดยไม่ต้องเปลี่ยนรถที่สถานีหัวลำโพง เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2562</li> <li>• เปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการจากสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2562</li> <li>• เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562</li> </ul> </li> <li>- ช่วงที่ 3 ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการและเต็มรูปแบบทั้งโครงข่าย เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563</li> </ul> <p><b>ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (ระยะทาง 8 ก.ม.)</b> อยู่ในระหว่างการพิจารณาทบทวนปริมาณผู้โดยสารและความเหมาะสมโครงการของกระทรวงคมนาคม</p>
<b>สายสีเขียว</b> ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแจ้งวัฒนะ-สมุทรปราการ ระยะทางรวมประมาณ 25 ก.ม.	<p><b>ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทางประมาณ 19 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รฟม. ได้ลงนามสัญญาก่อสร้างโยธา สัญญาที่ 1-4 เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2558 ดังนี้</li> </ul> <p><u>สัญญาที่ 1</u> (งานโยธา) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ระยะทาง 12 ก.ม. โดย บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์</p> <p><u>สัญญาที่ 2</u> (งานโยธา) ช่วงสะพานใหม่-คูคต ระยะทาง 7.5 ก.ม. กิจการร่วมค้า UN-SH-CH (กลุ่ม บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด, SINOHYDRO CORPORATION LIMITED, CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LIMITED)</p> <p><u>สัญญาที่ 3</u> (งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร) กิจการร่วมค้า STEC-AS-3 (กลุ่ม บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น, A.S. ASSOCIATED ENGINEERING (1964) COMPANY LIMITED)</p> <p><u>สัญญาที่ 4</u> (งานออกแบบควบคุมการก่อสร้างระบบราง) กลุ่มกิจการร่วมค้า STEC-AS-4 (กลุ่ม บมจ.ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น, A.S. ASSOCIATED ENGINEERING (1964) COMPANY LIMITED)</p>

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 9 สิงหาคม 2562 เปิดให้บริการ 1 สถานี คือสถานีห้าแยกลาดพร้าว</li> <li>- วันที่ 4 ธันวาคม 2562 ได้เปิดให้บริการ 4 สถานี ได้แก่ สถานีพหลโยธิน 24 สถานีรัชโยธิน สถานีเสนานิคม และสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์</li> <li>- วันที่ 5 มิถุนายน 2563 ได้เปิดให้ประชาชนได้ทดลองใช้บริการเพิ่ม 4 สถานี ได้แก่ สถานีกรมป่าไม้ สถานีบางบัว สถานีกรมทหารราบที่ 11 และสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ</li> <li>- วันที่ 16 ธันวาคม 2563 ได้เปิดให้ประชาชนได้ทดลองใช้บริการเพิ่ม 7 สถานี ได้แก่ สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ สถานีพหลโยธิน 59 สถานีสายหยุด สถานีสะพานใหม่ สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติสถานีย่อย และสถานีย่อย</li> </ul> <p><b>ช่วงแบร์ริง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560 ได้เปิดให้บริการ 1 สถานี คือ สถานีสำโรง</li> <li>- เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 เปิดให้ประชาชนได้ทดลองใช้บริการเพิ่ม 9 สถานี ตั้งแต่สถานีสำโรง-สถานีเคหะสมุทรปราการ</li> </ul>
<p><b>สายสีส้ม</b> ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทางรวม 35.9 ก.ม.</p>	<p><b>ส่วนตะวันตก ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ระยะทาง 27 ก.ม. และส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระยะทาง 22.57 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 9 เมษายน 2559 รฟม.ได้รับความเห็นชอบตามมติคณะรัฐมนตรีให้ดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)</li> <li>- วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2560 ได้มีพิธีลงนามสัญญาก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มระหว่าง รฟม. กับบริษัทผู้รับจ้างที่ผ่านการคัดเลือกด้านราคาในสัญญาที่ 1, 2, 3, 4, 5 และ 6 ดังนี้</li> </ul> <p><u>สัญญาที่ 1</u> (งานโยธา) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-ชอยรามคำแหง 12 โดย CKST Joint-Venture (บมจ.ช.การช่าง บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)</p> <p><u>สัญญาที่ 2</u> (งานโยธา) ช่วงชอยรามคำแหง 12 - หัวหมาก โดย CKST Joint-Venture (บมจ.ช.การช่าง, บมจ.ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)</p> <p><u>สัญญาที่ 3</u> (งานโยธา) ช่วงหัวหมาก-คลองบ้านม้า โดย บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์</p> <p><u>สัญญาที่ 4</u> (งานโยธา) ช่วงสี่แยกบ้านม้า-สุวินทวงศ์ โดย บมจ.ยูนิค เอ็นจีเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น</p> <p><u>สัญญาที่ 5</u> (งานโยธา) ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร บริเวณสำนักงาน รฟม. ถนนพระราม 9 โดย CKST Joint-Venture (บมจ. ช.การช่าง บมจ. ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)</p> <p><u>สัญญาที่ 6</u> งานออกแบบและวางระบบรางทั้งหมด โดย บมจ.ยูนิค เอ็นจีเนียริงแอนด์ คอนสตรัคชั่น</p>



โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 28 มกราคม 2563 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในรูปแบบ PPP Net Cost ระยะเวลา 30 ปี นับจากเริ่มเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม</li> <li>- วันที่ 10-24 กรกฎาคม 2563 รฟม.ประกาศเชิญชวนเอกชนที่สนใจซื้อเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)</li> <li>- วันที่ 9 พฤศจิกายน 2563 รฟม. เปิดให้เอกชนยื่นข้อเสนอประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)</li> </ul>
สายสีเหลือง	<p><b>ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ระยะทาง 30.4 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 30 พฤษภาคม 2560 มติ ครม. เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยร่วมมือกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บมจ.บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง และ บมจ. ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)</li> <li>- วันที่ 16 มิถุนายน 2560 รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานร่วมกับบริษัท อีสเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด (EBM)</li> <li>- วันที่ 27 สิงหาคม 2561 เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างเป็นทางการ โดยการก่อสร้างจะใช้เวลา 39 เดือน (3 ปี 3 เดือน) คาดว่าจะแล้วเสร็จและพร้อมเปิดให้บริการในปี 2565</li> </ul> <p><b>ส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน ระยะทาง 2.6 ก.ม. จำนวน 2 สถานี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 17 ตุลาคม 2561 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจุบัน รฟม.อยู่ระหว่างดำเนินการตามกระบวนการและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุนฯ</li> </ul>
สายสีชมพู	<p><b>ช่วงแคราย-มีนบุรี ระยะทาง 34.5 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 30 พฤษภาคม 2560 มติ ครม. เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยร่วมมือกับกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ บมจ. ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง และ บมจ. ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น)</li> <li>- วันที่ 16 มิถุนายน 2560 รฟม. ได้ลงนามสัญญาสัมปทานร่วมกับบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM)</li> <li>- วันที่ 27 สิงหาคม 2561 เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการอย่างเป็นทางการ โดยการก่อสร้างจะใช้เวลา 39 เดือน (3 ปี 3 เดือน) แต่ติดปัญหาการขยับสถานีบริเวณหน้าศูนย์ราชการนนทบุรีและสถานีพรตน์ ซึ่งต้องปรับรายงานวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ทำให้การเปิดบริการจากเดิมที่ตั้งเป้าไว้ปลายปี 2564 ต้องเลื่อนเปิดให้บริการไป 1 ปี คือประมาณปี 2565</li> </ul> <p><b>ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 17 ตุลาคม 2561 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการตามกระบวนการและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุนฯ</li> </ul>

โครงการ	สถานะโครงการปัจจุบัน
สายสีน้ำตาล	<p><b>ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีงกุ่ม) ระยะทาง 22.1 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 3 มกราคม 2562 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติมอบ สนข. บรรจุแผนการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บีงกุ่ม) ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระยะที่ 1</li> <li>- ปัจจุบัน รฟม.อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบฐานรากโครงการที่อยู่บนถนนประเสริฐมนูกิจ ซึ่งซ้อนทับกับทางด่วนชั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 ก่อนส่งมอบให้ กทพ. เพื่อใช้ประกวดราคาและก่อสร้างไปพร้อมกัน</li> </ul>
สายสีม่วง	<p><b>ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง 23.6 ก.ม.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- วันที่ 25 กรกฎาคม 2560 มติ ครม.อนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)</li> <li>- ปัจจุบันโครงการอยู่ในขั้นตอนเตรียมสำรวจเวนคืนที่ดิน และประเมินวงเงินชดเชยเวนคืน ซึ่ง รฟม.จะดำเนินการควบคู่ไปกับขั้นตอนการจัดทำราคากลาง เพื่อเตรียมประกวดราคาจัดหาเอกชนร่วมทุนด้วย</li> </ul>

แหล่งที่มา : [www.railway.co.th](http://www.railway.co.th), [www.mrta.co.th](http://www.mrta.co.th), [www.otp.go.th](http://www.otp.go.th), [www.bts.co.th](http://www.bts.co.th), [www.bkkmrt.com](http://www.bkkmrt.com),  
[www.mrta-orangelineeast.com](http://www.mrta-orangelineeast.com), [www.mrta-yellowline.com](http://www.mrta-yellowline.com) และจากการรวบรวมข้อมูลของบริษัท

## 8) การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการของธุรกิจระบบราง

### • ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นโครงการที่บริษัทได้รับสัมปทานจาก รฟม. ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของภาครัฐ ที่ดำเนินงานภายใต้ “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543” เพื่อทำหน้าที่ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดให้เป็นระบบปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยบริษัทซึ่งมีความเชี่ยวชาญในด้านการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้ศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และเข้ายื่นข้อเสนอการลงทุน เพื่อให้ได้มาซึ่งโครงการที่มีผลตอบแทนและเงื่อนไขที่เหมาะสม สำหรับโครงการสัมปทานที่ผ่านมาเป็นลักษณะสัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โดยลักษณะโครงการสัมปทานภาครัฐเป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด ได้แก่ สถานีรถไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวก อุปกรณ์ ระบบระบายอากาศ และรางรถไฟฟ้า เป็นต้น ส่วนบริษัทจะลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า ได้แก่ ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) ระบบอาณัติสัญญาณและควบคุมการเดินรถไฟฟ้า (Signaling) ระบบสื่อสารและระบบควบคุมและเก็บข้อมูล (Communications & SCADA) ระบบไฟฟ้ากำลัง (Power Supply) ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection) ระบบประตูกันชานชาลา (Platform Screen Door) อุปกรณ์ซ่อมบำรุงภายในและภายนอก ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot Workshop Systems) เป็นต้น



### โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)

บริษัทได้จ้างกิจการร่วมค้า ซีเคอีที เป็นผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT (Project Manager) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง (ตั้งแต่สิงหาคม 2543 ถึงกรกฎาคม 2552) โดยทำหน้าที่ในการดำเนินงานด้านเทคนิค อันได้แก่ การกำกับดูแลการจัดซื้อจัดหาอุปกรณ์งานระบบที่บริษัทสั่งซื้อจากผู้ผลิต ตลอดจนการติดต่อประสานงานกับผู้รับเหมาและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการติดตั้งอุปกรณ์งานระบบ โดยภายหลังจากสัญญาจ้างบริหารโครงการกับซีเคอีทีสิ้นสุดลง บริษัทสามารถบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า MRT รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการได้เองอย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของการจัดหาและซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า บริษัทได้จ้างบริษัท Lincas และบริษัท ซีเมนส์ ให้เป็นบริษัทผู้ผลิตอุปกรณ์งานระบบ โดยมีหน้าที่ดำเนินการออกแบบผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และทดลองใช้งานอุปกรณ์งานระบบ และว่าจ้างบริษัท ซีเมนส์ เป็นผู้รับเหมาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบ ในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ บริษัทได้จ้าง บมจ. ช. การช่าง เป็นผู้บริหารโครงการ โดยมีบริษัทซีเมนส์ในการจัดหารถไฟฟ้า อุปกรณ์จ่ายไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม และระบบติดต่อสื่อสาร และบริษัทได้ว่าจ้างบริษัท ซีเมนส์ เป็นผู้รับเหมาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบของโครงการสายสีน้ำเงินทั้งเส้นทาง

### โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน)

บริษัทได้ลงนามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (สถานีคลองบางไผ่-สถานีเตาปูน) กับ รฟม. ในรูปแบบ PPP Gross Cost โดยภาครัฐลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาทั้งหมด บริษัทลงทุนในงานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานให้บริการที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญา ซึ่งภาครัฐจะทยอยชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบให้กับบริษัทภายหลังจากการส่งมอบกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้ บริษัทจะเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดในเงื่อนไขสัญญา และภาครัฐมีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และรายได้เชิงพาณิชย์จากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด และจะจ่ายค่าจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาให้กับบริษัท โดยมีระยะเวลาสัญญา 30 ปี แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 การออกแบบ จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ การทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทดลองเดินรถไฟฟ้าให้มีความพร้อมอย่างสมบูรณ์เพื่อให้บริการแก่สาธารณะชนจนสามารถเริ่มการให้บริการการเดินรถไฟฟ้าได้ และระยะที่ 2 การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า บริษัทได้ว่าจ้าง บมจ. ช.การช่าง เป็นผู้บริหารโครงการ สำหรับการดำเนินงานระยะที่ 1 ของสัญญาสัมปทาน บริษัท และ บมจ.ช.การช่าง ได้จ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า มารูเบนิ-โตชิบา (Marubeni-Toshiba Joint Venture) MTJV ในการจัดหารถไฟฟ้า อุปกรณ์การจ่ายไฟฟ้า ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบควบคุม และระบบติดต่อสื่อสาร รวมทั้งการบริการซ่อมบำรุง

## 9) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจระบบราง

ตามที่บริษัทมีนโยบายการอนุรักษ์พลังงาน โดยในแต่ละปีบริษัทจะมีการคิดค้นแนวทางปรับปรุงเปลี่ยนแปลง และดำเนินการโครงการประหยัดพลังงานอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อให้การใช้พลังงานใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดภาวะสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเป็นการลดค่าใช้จ่ายด้านค่าไฟฟ้าให้กับบริษัท การใช้พลังงานไฟฟ้าของธุรกิจในการบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าถือเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนบริษัท บริษัทจึงมีมาตรการในการบริหารเพื่อการประหยัดพลังงานในปี 2563 เพื่อลดการใช้พลังงาน และเพื่อรักษาลี้มแวดล้อมโดยการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2)

บริษัทให้ความสำคัญในการลดการใช้พลังงานเพื่อรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม เพราะสิ่งแวดล้อมอยู่รอบ ๆ ตัวเราไม่ว่าจะเป็น น้ำ อากาศ แสงแดด รวมทั้งทรัพยากรต่าง ๆ ทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรดิน และทรัพยากรแร่ เป็นต้น ซึ่งล้วนมีบทบาทต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ ดังนั้นบริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญและมีส่วนร่วมในการดูแลรักษา เพื่อให้ธรรมชาติคงอยู่คู่กับประเทศ ซึ่งบริษัทมีแนวทางการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ดังนี้

- การใช้ประโยชน์จากธรรมชาติอย่างเหมาะสม เช่น การปลูกต้นไม้รอบ ๆ อาคาร เพื่อลดอุณหภูมิของแสงสว่างที่เกิดจากธรรมชาติที่สาดส่องกระทบสู่ตัวอาคาร ส่งผลให้ระบบปรับอากาศทำงานน้อยลง เป็นต้น
- การใช้พลังงานอันเกิดจากธรรมชาติอย่างประหยัด เช่น การช่วยกันประหยัดไฟฟ้าโดยการใช้เท่าที่จำเป็นโดยเน้นใช้แสงสว่างจากธรรมชาติ การช่วยกันประหยัดน้ำมัน การใช้น้ำประปอย่างรู้คุณค่าโดยนำน้ำที่ถูกทิ้งจากการใช้แล้วนำมารดน้ำต้นไม้ และรณรงค์เรื่องการปิดก๊อกน้ำเมื่อไม่ใช้ เป็นต้น
- การช่วยรักษาสภาพแวดล้อมทางอากาศ โดยการลดมลพิษในอากาศ เช่น การไม่เผาขยะ หรือการกระทำใด ๆ ที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ และตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ของรถยนต์ของบริษัทให้อยู่ในสภาพปกติเพื่อไม่ให้ปล่อยควันพิษสู่อากาศ เป็นต้น
- การช่วยอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ เพราะทรัพยากรธรรมชาติล้วนมีประโยชน์ต่อมนุษย์ทั้งในด้านอุปโภคบริโภค ดังนั้นเราจึงควรช่วยกันอนุรักษ์ธรรมชาติของเราโดยใช้วัสดุอันทดแทนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ลดการใช้โฟม การใช้ถุงผ้าแทนถุงพลาสติก และไม่ทิ้งขยะและน้ำเสียลงลำคลองธรรมชาติ เป็นต้น

บริษัทยังให้ความสำคัญและมีการปรับใช้มาตรการต่าง ๆ กับองค์กร เช่น มาตรการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ มาตรการควบคุม และมาตรการเปลี่ยนแปลงทางเทคนิค เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทมีการศึกษาและพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ผ่านมามีการเปลี่ยนหลอดไฟที่มีประสิทธิภาพภายในสถานีรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าพระราม 9 จนเกิดผลอย่างยิ่งต่อบริษัท และสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) และในปี 2563 ยังมีการดำเนินการโครงการประหยัดพลังงานเกี่ยวกับการใช้หลอดไฟที่มีประสิทธิภาพเพิ่มอีกอย่างต่อเนื่อง รวมถึงขยายขอบเขตดำเนินการไปในส่วนของสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงกัลปพฤกษ์ สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย เพื่อให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของบริษัท

#### กิจกรรมและการดำเนินมาตรการในปี 2563 มีดังนี้

- มาตรการเปลี่ยนหลอดไฟที่มีประสิทธิภาพ (หลอดไฟชนิด LED) ทดแทนหลอดไฟเดิมในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าพระราม 9 โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม)
- มาตรการควบคุมการเปิดและปิดระบบแสงสว่าง ระบบปรับอากาศตามฤดูกาล เพื่อให้มีการใช้พลังงานไฟฟ้าสอดคล้องกับการใช้จริงและตามฤดูกาล เพื่อการใช้พลังงานให้มีประสิทธิภาพในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิมและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) และโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการให้บริการแก่ผู้โดยสารที่เพิ่มจำนวนมากขึ้น
- ศึกษาโครงการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ในส่วนของพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม) ซึ่งถือเป็นโครงการหนึ่งที่ทางบริษัทได้ทำการศึกษาในระยะหนึ่ง และแนวโน้มของโลกก็นำเอาพลังงานทดแทนมาใช้ให้เกิดประโยชน์เพิ่มขึ้น เนื่องจากการผลิตไฟฟ้าจากแหล่งธรรมชาติ จะไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) และลดสภาวะโลกร้อน และจากข้อมูลของ NOVA ผู้ให้บริการเดินรถในต่างประเทศก็เริ่มที่จะนำเอาพลังงานแสงอาทิตย์มาใช้แล้วเช่นกัน
- ศึกษาการนำเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ในระบบ รวมถึงแนวทางการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานที่เหมาะสมของระบบ มาใช้ควบคุมการทำงานของอุปกรณ์ เพื่อเป็นข้อมูลดำเนินการในปัดต่อไป เพื่อการประหยัดพลังงานในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) และของส่วนพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)



### กิจกรรมที่มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

- มีการทบทวนกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่องในส่วนของนโยบาย เป้าหมาย แผนการดำเนินงาน และการตรวจสอบทั้งภายในและภายนอก เพื่อให้กระบวนการทำงานมีประสิทธิภาพ
- ปรับปรุงตารางการเดินรถให้เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตามช่วงเวลา ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมเพื่อให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการประหยัดพลังงาน เพื่อการนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน
- นำเป็นอีกหนึ่งทรัพยากรที่บริษัทให้ความสำคัญและนำมาใช้อย่างรู้คุณค่า บริษัทเลือกติดตั้งระบบล้างทำความสะอาดรถไฟฟ้าที่สามารถนำน้ำที่ผ่านการใช้งานแล้วหมุนเวียนกลับมาใช้งานใหม่ โดยที่ระบบดังกล่าวสามารถหมุนเวียนน้ำกลับมาใช้งานใหม่ได้ถึง 3 ลูกบาศก์เมตร และบริษัทได้ใช้งานระบบล้างทำความสะอาดดังกล่าวมาแล้วตั้งแต่ให้บริการเดินรถไฟฟ้าจนถึงปัจจุบัน
- การเลือกเทคโนโลยีที่ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมถือเป็นจุดแข็งอย่างหนึ่งของบริษัทที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เช่น รถซ่อมบำรุงที่ใช้ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ายังเป็นระบบเครื่องยนต์ที่เป็นไปตามมาตรฐาน EURO IV ซึ่งเป็นมาตรฐานการระบายมลพิษจากยานพาหนะจึงมั่นใจได้ว่าการใช้งานรถซ่อมบำรุงและการบำรุงรักษาจะไม่ก่อให้เกิดมลพิษในระดับอันตราย เป็นต้น

การดำเนินงานด้านอนุรักษ์พลังงานและด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายของภาครัฐ อาทิ กฎหมายด้านอนุรักษ์พลังงาน และกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการตามข้อกำหนดของกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และนำมาตรฐานระบบการจัดการด้านพลังงาน (ISO 50001) รวมถึงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามสากล (ISO 14001) มาใช้ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า ควบคู่ไปกับการจัดกิจกรรมควบคุมและปรับปรุงแก้ไขความเสี่ยงหรือสิ่งที่จะก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยบนพื้นฐานการประเมินความเสี่ยงการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้อง รวมถึงเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจร ช่วยรักษาสภาพแวดล้อมและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน บริษัทจึงได้ปรับปรุงการดำเนินการในส่วนของการบริหารจัดการเพิ่มเติมอันนำไปสู่การสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐาน ดังนี้

- ระบบการจัดการด้านคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015
- ระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001:2015
- ระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISO 45001 : 2018 OHSAS 18001:2007 และตามมาตรฐาน TIS 18001:2011
- ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยจาก Ricardo Rail Limited

ในปี 2563 บริษัทได้มีการบริหารจัดการพลังงานอย่างต่อเนื่องอย่างเป็นระบบเพื่อการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารจัดการด้านพลังงานให้เหมาะสมกับธุรกิจและเพื่อการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรมและนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนภายใต้นโยบายการอนุรักษ์พลังงาน ที่ทุกคนต้องปฏิบัติให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่ออนุรักษ์พลังงาน ดังนั้น จึงพัฒนาระบบการจัดการด้านพลังงาน เพื่อให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

- ควบคุมการใช้พลังงานในการดำเนินกิจกรรมรวมถึงการจัดซื้อผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัท ให้เป็นไปตามเป้าหมายและแผนอนุรักษ์พลังงานเพื่อให้การใช้พลังงานเป็นไปอย่างคุ้มค่า เกิดประโยชน์สูงสุด และสอดคล้องกับกฎหมาย
- ทำให้มั่นใจได้ว่ามาตรการควบคุมการใช้พลังงานดังกล่าว ได้ถูกนำไปปฏิบัติ และทบทวน รวมถึงได้รับการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และ
- ให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและผู้รับเหมา รวมทั้งผู้เกี่ยวข้องในบทบาทหน้าที่ และงานที่รับผิดชอบในเรื่องผลกระทบที่เกิดจากการใช้พลังงาน

นโยบายนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของธุรกิจ และเป็นความรับผิดชอบของพนักงานและผู้รับเหมาทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้การอนุรักษ์พลังงานเป็นไปอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

สำหรับปี 2564 มีแผนการดำเนินงานโครงการประหยัดพลังงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาระบบการจัดการพลังงานอย่างยั่งยืน ดังนี้

- ควบคุมการใช้พลังงานไฟฟ้าของพื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) และพื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) อย่างเหมาะสม
- โครงการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ พื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิม)
- โครงการติดตั้งหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดฟลูออเรสเซนต์ ที่พื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิมและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย)
- โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพอุปกรณ์หลักของระบบพื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินเดิมและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย)
- โครงการติดตั้งหลอดไฟ LED ทดแทนหลอดฟลูออเรสเซนต์ ของพื้นที่โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)
- โครงการจัดกิจกรรมส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน แก่พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ทุกคน

นอกจากนี้ บริษัทยังให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการให้บริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชนข้างเคียงเสมอมา ด้วยการดำเนินการติดตามป้องกัน และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามแผนมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและแผนการตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระหว่างการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้า MRT (Environmental Impact Mitigation Measures and Monitoring Program-EMP) ที่เปิดให้บริการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมในประเด็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้

#### (1) คุณภาพอากาศ

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่รอบโครงการ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวมทั้งหมด (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM10) และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO2) และปริมาณก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) มีค่าอยู่ในเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด

#### (2) คุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า

ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลากลางคืน พบว่า ปริมาณแบคทีเรียและเชื้อรารวม อัตราการระบายอากาศ อุณหภูมิและความชื้นสัมพัทธ์ อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด

#### (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



### 2.1.3 ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทได้มีการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ โดยได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลใช้พื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ เพื่อติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่างๆ รวมทั้งให้ใช้พื้นที่ทำร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่น ๆ เช่น ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น และในส่วนของพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) บริษัทเป็นผู้ดำเนินการ และได้แต่งตั้งให้บริษัทย่อยคือ บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 1) ลักษณะบริการ

##### • การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

สำหรับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในเขตพื้นที่ระบบทางพิเศษ บริษัทและบริษัทย่อย คือ NECL ได้ให้บริษัทเอกชนและบุคคลเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินการในเชิงพาณิชย์ ดังนี้

##### o ติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์

อนุญาตให้บริษัทเอกชนติดตั้งป้ายรายงานสภาพจราจรบนสายทางหลักและบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์บริเวณต่าง ๆ เช่น หน้าด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หน้าตู้เก็บค่าผ่านทางพิเศษ เสาต่อม่อทางพิเศษ และกำแพงกันตกของทางพิเศษ เป็นต้น

##### o ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ

อนุญาตให้บริษัทเอกชนและบุคคลทั่วไปเช่าพื้นที่ร้านค้าเพื่อให้บริการแก่ผู้ใช้ทางพิเศษบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษประชาสัมพันธ์ ด้านศรีนครินทร์ และด้านบางปะอิน

##### o ดำเนินธุรกิจอื่น ๆ

อนุญาตให้บริษัทเอกชนใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

##### • การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทได้แต่งตั้งให้บริษัทย่อย คือ BMN เป็นผู้แทนบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) แต่เพียงผู้เดียว โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### o จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ

BMN ในฐานะผู้แทนของบริษัท จะมีการศึกษาวิเคราะห์พื้นที่ในสถานีรถไฟฟ้า MRT เพื่อวางรูปแบบและพัฒนาสื่อโฆษณาที่เหมาะสมกับพฤติกรรมการใช้บริการของผู้โดยสาร ก่อให้เกิดประสิทธิภาพของการสื่อสารให้มากที่สุด โดย BMN จะทำงานร่วมกับเอเจนซี หรือ เจ้าของสินค้าและบริการ นำเสนอนวัตกรรม (Innovations) การใช้เทคโนโลยี การเปลี่ยนสื่อป้ายนิ่ง (Static) เป็นสื่อเคลื่อนไหว (Dynamic) การเพิ่มความคิดสร้างสรรค์ (More Creative) เพื่อสร้างภาพลักษณ์ (Image) การรับรู้ (Awareness) รวมถึงการสร้างความผูกพันระหว่างผู้บริโภคกับสินค้าและบริการ (Engagement)

จากลักษณะของพื้นที่ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT ที่มีโครงสร้างเป็นสถานีใต้ดิน ซึ่งมีพื้นที่ขนาดใหญ่ อยู่ในสภาพแวดล้อมแบบปิด มีระยะเวลาในการรับรู้ข้อมูลบนสื่อโฆษณาก่อนจะลงไปสู่ชั้นชานชาลา (Captive Environment Capture Attention) รวมถึงการบูรณาการสื่อโฆษณาในพื้นที่ในบริเวณใกล้เคียงกัน (Media Integration) ทำให้สามารถสร้างสรรค์สื่อโฆษณาที่เจ้าของสินค้าและบริการสามารถเล่าเชื่อมต่อ (Storytelling Trend) เรื่องราวของผลิตภัณฑ์ ซึ่งจะสนับสนุน ส่งเสริม ความสัมพันธ์ ความผูกพัน (Improve Engagement) และช่วยให้ผู้บริโภคจำสินค้าและบริการนั้นได้ ซึ่งคือเป้าหมายสำคัญหรือเป็นการวัดความคุ้มค่าของการใช้งบประมาณเพื่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์ของกลุ่มลูกค้า นอกจากการบูรณาการพื้นที่สื่อโฆษณาที่อยู่ภายในสถานีแล้ว BMN ได้นำแนวคิดในการบูรณาการ ความคิดสร้างสรรค์ การเล่าเรื่องราว มาสู่พื้นที่บนสถานีรถไฟฟ้า MRT ผ่านพื้นที่ปล่องระบายอากาศ โครงสร้างหลังคาสถานีรถไฟฟ้า ลิฟท์โดยสาร ทำให้เกิดการโฆษณาประชาสัมพันธ์ได้อย่างลงตัว

อย่างไรก็ตาม บริษัทกำลังเผชิญกับความท้าทาย การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี การรับรู้ข้อมูล ตลอดจนพฤติกรรม วิธีการดำรงชีวิตของผู้บริโภค มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้นการพัฒนาสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ในรถไฟฟ้า MRT จะมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า สร้างความพึงพอใจ และให้ลูกค้ามั่นใจว่าสื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT สร้างความคุ้มค่า และเกิดประโยชน์ต่อลูกค้าอย่างดีที่สุด

o ให้เข้าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT

พื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT มีลักษณะการให้บริการทั้งภายในและภายนอกพื้นที่เมโทรมอลล์ (Metro Mall) ปัจจุบันพื้นที่เช่าและบริการในเมโทรมอลล์ที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ สถานีกำแพงเพชร สถานีสวนจตุจักร สถานีพหลโยธิน สถานีลาดพร้าว สถานีศูนย์วัฒนธรรม สถานีพระราม 9 สถานีเพชรบุรี สถานีสุขุมวิท และสถานีคลองเตย บริษัทยังคงจัดหาสินค้าและบริการที่อยู่ในความต้องการและเหมาะสมกับวิถีการใช้บริการของผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT โดยแต่ละพื้นที่จะมีการจัดแบ่งโซนให้เหมาะสม ในขณะเดียวกัน บริษัทมีแนวคิดพัฒนาพื้นที่ในเมโทรมอลล์ ให้เป็นจุดแวะพักหรือจุดนัดหมายสำหรับผู้ใช้บริการจึงได้ปรับปรุงพื้นที่ส่วนกลางให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ และทำให้การให้บริการในรถไฟฟ้า MRT เป็นส่วนหนึ่งของการใช้ชีวิตในวิถีแบบใหม่

นอกจากพื้นที่เช่าและบริการในเมโทรมอลล์แล้ว บริษัทจัดพื้นที่เช่าและบริการให้บริการภายนอกเมโทรมอลล์ เพื่อตอบโจทย์ผู้ประกอบการขนาดเล็กที่ต้องการหาพื้นที่หรือเป็นพื้นที่เพื่อเพิ่มช่องทางการขายให้กับผู้เช่าและบริการในพื้นที่เมโทรมอลล์ อีกทางหนึ่ง โดยจะเป็นลักษณะการให้บริการเป็นพื้นที่จัดกิจกรรมระยะสั้นในบริเวณพื้นที่ที่บริษัทได้กำหนดไว้เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบความปลอดภัยในสถานีรถไฟฟ้า มีครอบคลุมทั้งสถานียกระดับและสถานีใต้ดิน รวม 38 สถานี ในปีนี้มีผู้ประกอบการสนใจใช้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย อาทิ สถานีเตาปูน สถานีวัดมังกร สถานีอิสรภาพ สถานีท่าพระ สถานีบางหว้า สถานีภาษีเจริญ สถานีบางแค และสถานีหลักสอง เป็นต้น

o ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) มีสถานีใต้ดิน รวมทั้งสิ้น 22 สถานี แบ่งเป็น ช่วงสถานีบางซื่อ-หัวลำโพง มีสถานีใต้ดิน 18 สถานี และช่วงสถานีหัวลำโพง-หลักสอง มีสถานีใต้ดินเพิ่มขึ้นอีก 4 สถานี ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ ซึ่งบริษัทมีการติดตั้งอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมเพื่อรับส่งกระจายสัญญาณการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่สอดคล้องกับภาครัฐที่ดำเนินการให้ใบอนุญาตกับภาคเอกชนผู้ประกอบการในปัจจุบัน นอกจากนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่ต้องการประสิทธิภาพสูงขึ้น บริษัทอยู่ในระหว่างการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพอุปกรณ์การรับส่งกระจายสัญญาณ ช่วงสถานีบางซื่อ-หัวลำโพง ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนได้ใช้บริการที่มีประสิทธิภาพเมื่อเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

## 2) การตลาดและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- **ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย**

ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์หลักในรถไฟฟ้า MRT ประกอบด้วย การให้บริการติดตั้งสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์พื้นที่เช่าและบริการ และการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ส่งผลให้ลักษณะและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมีความแตกต่างกันตามประเภทธุรกิจที่ให้บริการ ดังนั้น บริษัทจึงได้แบ่งลักษณะลูกค้าและกลุ่มเป้าหมายตามประเภทการให้บริการดังนี้



o สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

กลุ่มลูกค้าในธุรกิจสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ส่วนใหญ่ รวมถึง กลุ่มลูกค้าของบริษัท ประกอบด้วย ผู้แทนซื้อสื่อโฆษณา (Agency) ซึ่งเป็นตัวแทนของเจ้าของสินค้าและบริการที่ทำหน้าที่เป็นผู้ดำเนินการวางแผน ซื้อสื่อโฆษณาตามวัตถุประสงค์ของเจ้าของสินค้าและบริการ กลุ่มลูกค้าอีกกลุ่มคือ เจ้าของสินค้าและบริการที่มีความต้องการซื้อสื่อโฆษณาโดยตรงกับบริษัท โดยที่สัดส่วนของลูกค้าของบริษัทจะเป็นการซื้อสื่อโฆษณาจากกลุ่มเอเจนซีเป็นหลัก ในปีนี้สัดส่วนจากเอเจนซีต่อเจ้าของสินค้าและบริการเพิ่มสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมาเป็น 80:20 สืบเนื่องจากเศรษฐกิจที่ชะลอตัว และผลกระทบจากการระบาดของเชื้อ COVID-19 การแข่งขันในอุตสาหกรรมที่ยังมีแนวโน้มรุนแรง โครงสร้างอุตสาหกรรม และพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงเจ้าของสินค้าและบริการตั้งแต่ขนาดเล็กจนถึงขนาดใหญ่ ปรับลดงบประมาณซื้อสื่อโฆษณาลงในขณะเดียวกันบริษัทได้ทำงานร่วมกับเอเจนซีมากขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 3-4 เพื่อที่จะสร้าง campaign ให้กับสินค้าและบริการที่ยังต้องใช้งบประมาณเพื่อการซื้อสื่อโฆษณาเพื่อกระตุ้นยอดขายในไตรมาสสุดท้าย กลุ่มสินค้าและบริการที่ใช้สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT 5 อันดับแรกประกอบไปด้วย กลุ่มอุปกรณ์สื่อสาร (โทรศัพท์เคลื่อนที่) รองลงมา กลุ่มเครื่องดื่ม กลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค กลุ่มประกันภัย และกลุ่มเว็บไซต์

o ให้เข้าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT

ในปี 2563 การให้เช่าและบริการพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยที่ภาครัฐประกาศปิดการให้บริการร้านค้าบางประเภท ตั้งแต่ช่วงต้นปี 2563 รวมถึงการขอความร่วมมือจากภาคเอกชนให้พนักงานปฏิบัติงานที่บ้าน (work from home) ทำให้จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ลดลงเป็นจำนวนมาก ส่งผลกระทบบอยอดขายของผู้เช่าและบริการพื้นที่ร้านค้าในสถานี อย่างไรก็ตาม บริษัทมีมาตรการช่วยเหลือกลุ่มลูกค้า ประกอบด้วย การยกเว้นค่าเช่าและบริการในช่วงของการปิดให้บริการหรือลดค่าเช่า 50% กรณีร้านค้าที่ยังคงเปิดให้บริการได้ หรือการขยายระยะเวลาการชำระค่าเช่า-ค่าบริการ ส่งผลให้ผู้ประกอบการยังคงเป็นพันธมิตร ดำเนินธุรกิจเช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าต่อไปได้ กลุ่มลูกค้าพื้นที่เช่าและบริการส่วนใหญ่ยังคงดำเนินธุรกิจต่อเนื่องกับบริษัท อาทิ กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม ธุรกิจร้านสะดวกซื้อ ซูเปอร์มาร์เก็ต เบเกอรี่ แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ร้านขายอุปกรณ์เสริมโทรศัพท์ ความสวยงามและบริการร้านตัดผม ร้านแว่นตา เป็นต้น

o ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม

กลุ่มลูกค้าของบริษัท คือ กลุ่มผู้รับใบอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ในการให้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่ ซึ่งมีทั้งภาครัฐและภาคเอกชนประกอบด้วย AIS, DTAC, TRUE MOVE, TOT และ CAT ซึ่งแต่ละองค์กรจะถือใบอนุญาตการให้บริการตามประเภทของคลื่นความถี่ ซึ่งการให้บริการคลื่นความถี่ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ประกอบด้วย คลื่นความถี่ 850, 900, 1800, 2100, 2300 และ 2600 MHz.

### 3) นโยบายและกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

• กลยุทธ์ด้านบริการและผลิตภัณฑ์ของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ

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

### การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

- o จากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี Digital Disruption รวมถึงสถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 ส่งผลกระทบโครงสร้างอุตสาหกรรมสื่อโฆษณา รูปแบบการใช้ Media Mix ตลอดจนวิถีการทำงานของเอเจนซี (Agency) การวางแผนและตัดสินใจใช้งบประมาณเพื่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์ของผู้โฆษณา (Advertiser) ได้มีการปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ และวางกลยุทธ์ใหม่ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นที่ทำให้ผู้โฆษณาที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต้องปรับลดงบประมาณการใช้สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ลง โดยปรับจากการวางแผนระยะยาวมาเป็นระยะสั้น มองหาความคิดสร้างสรรค์เพื่อสร้างแรงจูงใจหรือความผูกพันกับผู้บริโภค ปรับลดการใช้สื่อออฟไลน์ มาเป็นสื่อออนไลน์ เพื่อให้เข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็ว การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ส่งผลให้ทั้งเอเจนซี และบริษัทในฐานะเจ้าของสื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT ต้องมีการปรับตัวและปรับเปลี่ยนแผนการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของเอเจนซีหรือผู้โฆษณา

BMN ได้ทำงานร่วมกับผู้โฆษณา (เจ้าของสินค้าและบริการ) และเอเจนซี มองหาความคิดสร้างสรรค์ให้เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์ของผู้โฆษณาให้มีการเล่าเรื่อง (Storytelling) ผ่านสื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT เพื่อให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ได้รับรู้และเกิดความผูกพัน สินค้าและบริการ นอกจากนี้ BMN ยังมองหาพันธมิตรเพื่อสร้างความหลากหลาย (Variety) การใช้สื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT เช่นการผลิต Content เพื่อเผยแพร่โฆษณาผ่านระบบสื่อโฆษณาประเภท PIDS การจัดกิจกรรมการตลาดในสถานีร่วมกับเจ้าของสินค้าและบริการ การเปลี่ยนรูปแบบสื่อโฆษณาจากภาพนิ่งให้เป็นภาพเคลื่อนไหวตามจุดที่สำคัญในสถานี นอกจากการพัฒนาสื่อโฆษณาภายในสถานีแล้ว BMN ยังได้พัฒนาสื่อโฆษณาไปยังพื้นที่บนสถานีรถไฟฟ้า อาทิ ปุ่มระบายอากาศ หรืออาคารระบายอากาศ พื้นที่หลังคาสถานีรถไฟฟ้า ลิฟต์โดยสาร หรือพื้นที่ว่างบนสถานี บูรณาการพื้นที่ดังกล่าว สร้างสรรค์สื่อโฆษณาที่สามารถดึงดูดสายตาของประชาชนที่อยู่บนท้องถนน กลายเป็น Landmark Media ที่สามารถสื่อสาร (communication) ไปสู่ประชาชนที่บนพื้นที่ภายนอกสถานีรถไฟฟ้า (Out of Station) ได้เป็นอย่างดี

- o การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี และการระบาดของเชื้อ COVID-19 นอกจากจะส่งผลต่อธุรกิจสื่อโฆษณาแล้วยังส่งผลต่อธุรกิจให้เช่าและบริการพื้นที่ โดยผู้เช่าพื้นที่จะเริ่มลดการเช่าพื้นที่ค้าปลีกลงหันมาใช้ช่องทางทางขายสินค้าออนไลน์มากขึ้น ร้านค้าในอนาคตอาจจะเป็นแค่สถานที่จัดแสดงสินค้า และมีความต้องการใช้พื้นที่ที่มีขนาดเล็กลง ประกอบกับสถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 ทำให้พฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนไป โดยที่ผู้บริโภคเปลี่ยนพฤติกรรมการซื้อสินค้าผ่านออนไลน์ และใช้บริการส่งของ (Delivery) มากขึ้น การไปซื้อสินค้าและบริการในพื้นที่ศูนย์การค้า มีจำนวนลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับในอดีต

อย่างไรก็ตามพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT จะเป็นพื้นที่ที่ตอบโจทย์ต่อผู้ประกอบการและผู้บริโภค เนื่องจากปัจจุบันประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น ดังนั้น การจัดให้มีพื้นที่ร้านค้าในพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า MRT จะช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการจับจ่ายใช้สอย ประหยัดเวลาในการเดินทางเข้าไปในพื้นที่ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ นอกจากการจัดให้มีพื้นที่ร้านค้าแล้ว บริษัทยังจัดให้มีพื้นที่ส่วนกลางเพื่อเป็นจุดนัดหมายหรือจุดแวะพักอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT ส่งผลดีต่อผู้ประกอบการในพื้นที่เช่า เพราะจะทำให้มีจำนวนผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการมากขึ้น และใช้เวลานานขึ้นทำให้ ยอดขายร้านค้าเพิ่มขึ้น

- o ในปีนี้ 5G ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่สำคัญในประเทศไทย กระแสการตื่นตัวของ 5G เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เพราะจะไม่ใช่แค่ระบบเครือข่ายบนโทรศัพท์ แต่ยังจะถูกใช้งานกว้างขวางมากขึ้นโดยเฉพาะเรื่องการสื่อสารเครือข่าย 5G นั้นถูกพัฒนาให้มีการส่งปริมาณข้อมูลในขณะที่มีคนใช้งานมากให้มีประสิทธิภาพ มีความเสถียรและรวดเร็วจากกระแสการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น บริษัทได้ปรับปรุงพัฒนาอุปกรณ์รองรับทุกคลื่นความถี่ รวมถึงคลื่นความถี่ 2600 MHz ที่ใช้รองรับ 5G และปรับปรุงประสิทธิภาพอุปกรณ์รับส่งกระจายสัญญาณจาก SISO เป็น MIMO ซึ่งดำเนินการไปแล้วในสถานีรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการปรับปรุงประสิทธิภาพอุปกรณ์ในช่วงสถานีบางซื่อ-หัวลำโพง เพื่อให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้ใช้บริการที่มีประสิทธิภาพ

นอกเหนือจากการให้บริการเชิงพาณิชย์หลักตามที่ได้ระบุไว้ข้างต้น บริษัทยังจัดให้มีพื้นที่บริการขายสินค้าและบริการ หรือจัดกิจกรรมทางการตลาดต่าง ๆ ภายนอกพื้นที่เมโทรมอลล์ในสถานี โดยมีครอบคลุมไปทุกสถานีของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รวม 38 สถานี ขนาดของพื้นที่มีความแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับโครงสร้างของสถานี



- กลยุทธ์การส่งเสริมด้านภาพลักษณ์องค์กร

- o การตอบแทนประโยชน์กลับคืนสู่สังคม การสนับสนุนนโยบายของภาครัฐก็ถือเป็นพันธกิจสำคัญที่บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญ อาทิ การจัดกิจกรรมส่งเสริมความรู้ให้กับเยาวชน การจัดกิจกรรมสนับสนุนการอ่านหนังสือ การให้การสนับสนุนภาครัฐประชาสัมพันธ์การให้บริการต่าง ๆ เป็นต้น

- กลยุทธ์การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่ายของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- o การให้บริการเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีความแตกต่างกันตามประเภทของการให้บริการ จึงทำให้ช่องทางการจัดจำหน่ายมีความแตกต่างกันไปตามประเภทของการให้บริการ
  - สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ มีช่องทางการขายผ่านพันธมิตรทางธุรกิจ ที่เป็นผู้แทนการซื้อสื่อโฆษณา (Agency) ร่วมกับการนำเสนอโดยตรงไปยังเจ้าของสินค้าและบริการ
  - พื้นที่เช่าและบริการ และการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคม เป็นการเสนอพื้นที่ไปยังเจ้าของสินค้าและบริการ หรือผู้ให้บริการโดยตรง

#### 4) ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์

จากการเกิดดิจิทัลดิสรัปชัน (Digital Disruption) ภาวะเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศที่อยู่ในภาวะชะลอตัว สถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 ช่วงต้นปี ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน รวมถึงสถานการณ์การเมืองภายในประเทศเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทยเป็นอย่างมาก

ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนตุลาคม 2563 ภาพรวมของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณามีอัตราการเติบโตลดลงร้อยละ 15 แม้จะมีสัญญาณการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในช่วงปลายไตรมาส 3 ต่อเนื่องต้นไตรมาส 4 ของปี 2563 โดยทุกประเภทสื่อโฆษณาได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งสื่อที่ได้รับผลกระทบมีอัตราการลดลงมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สื่อในโรงภาพยนตร์ สื่อร้านค้า สื่อหนังสือพิมพ์ สื่อนิตยสาร และสื่อเคเบิลทีวี มีอัตราการเติบโตลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมามากกว่าร้อยละ 30 โดยที่สื่อในโรงภาพยนตร์มีอัตราการเติบโตลดลงมากกว่าร้อยละ 50 นอกจากนี้สื่อโฆษณาที่เกี่ยวข้องกับสื่อโฆษณาในรถไฟฟ้า MRT คือ สื่อเคลื่อนที่ ได้รับผลกระทบมากเช่นเดียวกัน โดยมีการหดตัวเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันในปีก่อนหน้าร้อยละ 25 เมื่อวิเคราะห์ประเภทสื่อที่มีการหดตัว จะพบว่าสัมพันธ์กับสถานการณ์ที่ก่อให้เกิดภาวะชะลอตัวโดยเฉพาะการระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่ภาครัฐได้ใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อลดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส เช่น การปิดให้บริการร้านค้าในพื้นที่ศูนย์การค้า การปิดบริการสถานที่ที่มีผู้ใช้บริการรวมกันเป็นจำนวนมาก เช่น โรงภาพยนตร์ สถานบริการต่าง ๆ มาตรการรักษาระยะห่าง (Social Distancing) การปฏิบัติงานภายในที่พักอาศัย (Work from Home)

ในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ก่อนการระบาดของเชื้อ COVID-19 ระลอกใหม่ช่วงปลายปี 2563 แม้จะมีสัญญาณที่ดีขึ้นโดยเจ้าของสินค้าและบริการเริ่มกลับมาใช้งบประมาณเพื่อการโฆษณาประชาสัมพันธ์ เพื่อกระตุ้นยอดขายในช่วงสุดท้ายของปี อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาดังกล่าวอุตสาหกรรมโฆษณายังได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศ จากปัจจัยที่ได้กล่าวมา ทั้งภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ และต่างประเทศที่การฟื้นตัวยังอยู่ในระดับต่ำ การระบาดของเชื้อ COVID-19 ยังคงปรากฏอยู่ รวมทั้งสถานการณ์การชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศและการระบาดระลอกใหม่ในช่วงปลายปี 2563 ล้วนแล้วแต่จะส่งผลกระทบต่อเนื่องไปจนถึงปี 2564 ที่เจ้าของสินค้าและบริการยังคงชะลอการใช้งบประมาณเพื่อรอดูสถานการณ์ หรือเป็นการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์มาเป็นการวางแผนการใช้งบประมาณระยะสั้นแทนระยะยาว

- **พื้นที่ให้เช่าและบริการ**

ในช่วงไตรมาสที่ 1 และ 2 จากสถานการณ์การระบาดของเชื้อ COVID-19 รอบแรก ส่งผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจให้เช่าพื้นที่และบริการ เนื่องจากการใช้มาตรการต่าง ๆ ของภาครัฐเพื่อลดการระบาดของเชื้อ COVID-19 ทำให้ไม่สามารถเปิดให้บริการธุรกิจได้ โดยที่พื้นที่ค้าปลีกกลับมาเปิดให้บริการได้อีกครั้งในช่วงกลางเดือนพฤษภาคม แต่ก็เป็น การเปิดให้บริการภายใต้ข้อจำกัดซึ่งเป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การจับจ่ายใช้สอยของผู้บริโภค หลีกเลี่ยงการเข้าไปในพื้นที่ที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก ป้องกันตัวเองจากเชื้อไวรัส หันมาใช้บริการสั่งซื้อสินค้าออนไลน์ หรือบริการส่งของแทนการเข้าไปใช้บริการในพื้นที่ศูนย์การค้า ธุรกิจการให้บริการ พื้นที่ค้าปลีก ยังคงรอการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจหลังจากการพ้นวิกฤติเชื้อ COVID-19 นอกจากนี้ ผู้เช่าพื้นที่ยัง ได้รับผลกระทบจากยอดขายสินค้าและบริการที่ลดลงจากกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ลดลง ทำให้ประสิทธิภาพการขาดทุนและไม่สามารถขยายธุรกิจตามแผนงานที่วางไว้ได้ พื้นที่ให้เช่าและบริการในสถานีรถไฟฟ้า MRT ก็ได้รับผลกระทบจาก สถานการณ์ดังกล่าวเช่นเดียวกัน แม้ว่าในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ของช่วงก่อนการระบาดระลอกใหม่ จำนวนผู้ใช้บริการ รถไฟฟ้าเริ่มทยอยเข้าสู่ใกล้ภาวะปกติ แต่จากกำลังซื้อของผู้บริโภคที่ลดลง การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตใช้เวลาอยู่บ้าน มากขึ้น ลดการเดินทางออกนอกบ้าน และการระบาดระลอกใหม่ทำให้ส่งผลกระทบต่อยอดขายและจำนวนผู้เช่าพื้นที่ ในรถไฟฟ้า MRT ที่เริ่มชะลอตัวหรือลดจำนวนลง

## 5) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

- **ลักษณะการจัดให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์**

บริษัทเป็นผู้ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในการให้บริการเดินรถ และพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งบริษัทเป็นผู้ดำเนินการพัฒนา เชิงพาณิชย์ในด้าน 1) จัดหา และ/หรือจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ 2) ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า MRT 3) ให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม และ 4) กิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่น โดยมีบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด เป็นผู้แทนดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์

สำหรับในส่วนช่องทางพิเศษนั้น บริษัทและบริษัทย่อย (NECL) ได้ให้เอกชนเช่าพื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้ง ป้ายรายงานสภาพจราจรและป้ายโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งให้เช่าพื้นที่ร้านค้าบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และการดำเนินธุรกิจอื่น ๆ อาทิ ใช้พื้นที่ในเขตทางพิเศษเพื่อติดตั้งระบบกระจายสัญญาณ 3G เป็นต้น

## 6) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทให้การใส่ใจดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ชั้นร้านค้าในระบบรถไฟฟ้าเช่นกัน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนและชุมชน รายละเอียดปรากฏตามข้อ 9) ผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมของธุรกิจระบบราง

## 2.2 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

-ไม่มี-



### 3. ปังจยความเสยง

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท โดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารกิจการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยเป็นส่วนที่เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยคณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงเพื่อพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสมในระดับนโยบาย และฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวันแทนคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง ในการติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการบริหารความเสี่ยงเพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี จัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน และมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงทุกไตรมาสเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ตลอดเวลา โดยกำหนดนโยบายในการบริหารความเสี่ยงของบริษัท ดังนี้

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

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของบริษัท มีดังนี้

### 3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจทั่วไป (Systematic Risk)

#### 3.1.1 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ และนโยบายของรัฐบาล

บริษัทดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐ การปฏิบัติตามข้อกำหนด และเงื่อนไขในสัญญาสัมปทานระหว่างคู่สัญญาอาจมีความเข้าใจในเจตนารมณ์ที่แตกต่างกันได้เกิดขึ้นได้ในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทางหรือค่าโดยสารรถไฟฟ้า ความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ฯลฯ ซึ่งบริษัทอาจต้องใช้เวลาในการเจรจาทำความเข้าใจ เพื่อไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

นอกจากนี้ อาจมีการเปลี่ยนแปลงในเชิงนโยบาย ในการบริหารงานภาครัฐจากฝ่ายการเมืองที่เข้ามากำกับดูแล ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อแนวทางการปฏิบัติ หรือเงื่อนไขตามสัญญาที่กำหนดไว้แล้ว หรือมีความประสงค์อื่นให้บริษัท ปฏิบัติที่นอกเหนือจากสัญญาหรือข้อตกลง

สืบเนื่องจากการเจรจาเพื่อแก้ไขข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) จนได้ข้อยุติ โดยที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด บริษัทและ NECL ได้มีการลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) กับ กทพ. เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563

จากการที่บริษัท และ NECL ได้รับการขยายระยะเวลาสิ้นสุดของสัญญาเดิมทั้งสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบี และส่วนซี) สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทำให้ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนในการพิจารณาต่อสัญญากับหน่วยงานของภาครัฐหมดไป แต่ยังคงมีความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐและนโยบายของรัฐบาลตามสัญญาสัมปทานที่มีกับ กทพ. และ รฟม. อยู่

ทั้งนี้ บริษัทจะสร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกันรวมทั้งติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ และทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผลและได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว

#### 3.1.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการ

บริษัทดำเนินธุรกิจการให้บริการทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้า ดังนั้น รายได้หลักของบริษัทจะมาจากค่าผ่านทางและค่าโดยสาร ซึ่งอาจถูกกระทบโดยปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การขยายโครงข่ายของระบบรถไฟฟ้า การมีระบบขนส่งต่อเนื่องอื่นที่สะดวกกว่า อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่เป็นทางเลือกสำหรับผู้โดยสาร ความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน ราคาน้ำมัน การขยายตัวของเมือง ธุรกิจรอบเส้นทางด่วนหรือรถไฟฟ้าที่จะทำให้เกิดเป้าหมายในการเดินทางของประชาชนเปลี่ยนไป เป็นต้น ซึ่งส่งผลต่อจำนวนผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ บริษัทจะมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาและธุรกิจการให้เช่าพื้นที่ค้าปลีก รวมทั้งระยะเวลาในการเปิดให้บริการร้านค้าในสถานี ซึ่งหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้น หากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากผลการศึกษาหรือประมาณการที่คาดการณ์ไว้ อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระหนี้ตามข้อผูกพันที่มีต่อสถาบันการเงินผู้ให้กู้ หรือเจ้าหน้าที่ตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ เช่น ดอกเบี้ยจ่าย การชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนด ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญา รวมถึงค่าตอบแทนที่จ่ายให้ รฟม. เป็นต้น



เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานในการติดตามผลกระทบที่อาจมีผลต่อปัจจัยต่าง ๆ อย่างใกล้ชิด และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถจำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยงได้แก่ ราคาน้ำมัน ความหนาแน่นของจราจรบนท้องถนน และอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งอื่นที่ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้ได้ เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรทั้งบริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า ซึ่งวิธีการเดินทางทั้ง 2 แบบนี้ถือเป็นสินค้าทดแทนซึ่งกันและกันได้ (Substitute product) และในส่วนของพัฒนาเชิงพาณิชย์ บริษัทได้มีการพัฒนาสื่อโฆษณารูปแบบใหม่ ๆ เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เช่น การบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบ Passenger Information Display system (PIDs) การโฆษณาทาง Platform Billboard และสื่อ Digital Media รวมทั้งมีการพัฒนาพื้นที่ชั้นร้านค้าเพิ่มเติมอีกด้วย

สำหรับปี 2563 บริษัทได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์ต่อเนื่องถึงเดือนกรกฎาคม 2563 หน่วยงานภาครัฐและเอกชนได้ให้บุคลากรพนักงานในสังกัดปฏิบัติงานจากที่พักอาศัยของตนเองเพื่อลดความเสี่ยงในการติดเชื้อ COVID-19 ประกอบกับรัฐบาลได้ออกมาตรการต่าง ๆ เช่น การปิดสถานที่เสี่ยง ห้ามการทำกิจกรรมในสถานที่แออัด รวมถึงห้ามบุคคลใดที่ราชอาณาจักรออกนอกเคหสถาน (เคอร์ฟิว) ในช่วงเวลา 22.00-04.00 น. ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563 ซึ่งมีการผ่อนคลายระยะที่ 2 เป็นช่วงเวลา 23.00-04.00 น. ตั้งแต่วันที่ 17 พฤษภาคม 2563 และผ่อนคลายระยะที่ 3 เป็นช่วงเวลา 23.00-03.00 น. ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 เป็นต้นไป โดยมีวัตถุประสงค์ไม่ให้มีการเคลื่อนย้ายคนเพื่อป้องกันและยับยั้งการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ทำให้ปริมาณการเดินทางลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้หลักของบริษัท

ปริมาณการเดินทางที่ลดลงตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563 ทั้งทางด่วนและรถไฟฟ้า ทำให้รายได้ของไตรมาสแรกลดลง หลังจากรัฐบาลได้ผ่อนคลายการบังคับใช้มาตรการต่าง ๆ ให้ประชาชนสามารถทำกิจกรรมในการดำรงชีวิตได้สะดวกสบายมากขึ้น เช่น การเปิดร้านค้า ร้านอาหาร ร้านเสริมสวย ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ส่งผลให้มีการเดินทางเพิ่มขึ้น ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนกลับมาสูงกว่าร้อยละ 80 ในส่วนของรถไฟฟ้าเนื่องจากยังมีมาตรการรักษาระยะห่าง (Social Distancing) ทำให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางได้ราวร้อยละ 20 เท่านั้น ทั้งนี้ หลังจากสถานการณ์คลี่คลาย ภาครัฐมีการปลดล็อกมาตรการต่าง ๆ ทั้งหมด คาดว่าปริมาณการเดินทางและรายได้ของบริษัทจะกลับสู่ภาวะปกติ

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีเงินสดและเงินฝากธนาคาร และมีวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่เบิกใช้กับสถาบันการเงินหลายแห่ง จึงไม่มีปัญหาเรื่องสภาพคล่องแต่อย่างใด

### 3.1.3 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทยังมีภาระหนี้สินที่ต้องชำระดอกเบี้ยให้กับผู้ให้กู้ รวมทั้งบริษัทมีแผนการลงทุนในอนาคตอีกหลายโครงการ จึงอาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้เงินกู้ยืมระยะยาวจำนวนมาก ดังนั้น ดอกเบี้ยจ่ายจึงเป็นค่าใช้จ่ายรายการใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากต้นทุนดอกเบี้ยในส่วนของสินเชื่อบางส่วนเป็นอัตราลอยตัว ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงโดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดเงินมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทได้มีการบริหารความเสี่ยงในเรื่องของความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยบริษัทจัดโครงสร้างของเงินกู้ยืมโดยการแบ่งสัดส่วนของเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ รวมถึงแผนการออกตราสารหนี้ หรือหุ้นกู้ให้เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจและมุมมองของบริษัทต่ออัตราดอกเบี้ยในอนาคต

บริษัทได้เข้าทำสัญญาแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวให้เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่บางส่วนแล้ว ในระหว่างที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดทยอยปรับตัวลดลง เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงเงินกู้ที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวไว้อีกบางส่วนเพื่อให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันที่ยังไม่ได้มีสัญญาณการขึ้นของอัตราดอกเบี้ย ซึ่งจะทำให้ต้นทุนทางการเงินต่ำลง ทั้งนี้จะมีการพิจารณาแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่เพิ่มเติมเพื่อลดความเสี่ยงในอนาคตในจังหวะที่เหมาะสมต่อไป

นอกจากนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ เช่น ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และค่าเบี้ยประกันภัยบางส่วนที่ต้องจ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ ดังนั้นหากค่าเงินบาทมีการอ่อนค่าลง ก็จะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม สัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม บริษัทจะมีการพิจารณาบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนให้น้อยลง เช่น การเจรจาลดสัดส่วนค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศ และการซื้อ Forward เป็นต้น

สืบเนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ส่งผลกระทบต่อตลาดการเงินในเชิงลบ ทำให้ผู้ลงทุนเกิดความไม่มั่นใจในการถือตราสารทางการเงิน ลดการลงทุนในตราสารหนี้ ออกใหม่เพื่อรักษาสภาพคล่อง ทำให้ความต้องการลงทุนชะลอตัว ประกอบกับผลจากการที่บริษัท ทรিসเรตติ้ง จำกัด ได้ปรับแนวโน้มอันดับเครดิตของบริษัทจากเดิมที่ระดับ A แนวโน้ม “Stable” เป็น A แนวโน้ม “Negative” ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อแผนการออกหุ้นกู้ใหม่ของบริษัท

อย่างไรก็ดี ในปี 2563 บริษัทได้ออกหุ้นกู้จำนวน 3,000 ล้านบาท ระยะเวลา 4-12 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.88-3.78 ต่อปี นอกจากนี้ บริษัทมีวงเงินสินเชื่อจากธนาคารหลายแห่งรองรับกรณีที่ไม่สามารถออกหุ้นกู้ได้จึงไม่มีผลกระทบต่อภาระหนี้ที่ครบกำหนด

### 3.1.4 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุร้ายแรง เหตุการณ์ความไม่สงบ หรือภัยธรรมชาติ

ธุรกิจของบริษัท ทั้งก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษและรถไฟฟ้า มีความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ หรือปัจจัยภายนอกที่ก่อให้เกิดเหตุสุดวิสัยกะทันหัน เช่น ภัยพิบัติ อุบัติเหตุร้ายแรง แผ่นดินไหว และเหตุที่อาจเกิดจากการก่อการร้าย วิศวกรรม เช่น การวางระเบิด จลาจล รวมถึงการชุมนุมที่เกิดจากกลุ่มผู้ก่อความไม่สงบ ซึ่งอาจทำให้บริษัทต้องระงับการให้บริการทำให้สูญเสียรายได้ ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย สูญเสียภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงมีการกำหนดแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น เช่น การถอดชุดอุปกรณ์ของงานระบบต่างๆ ที่สำคัญและจำเป็นในการดำเนินงานบริหารทางพิเศษเพื่อนำไปเก็บรักษายังสถานที่เก็บซึ่งปลอดภัย รวมถึงมีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้พนักงานที่รับผิดชอบปฏิบัติหน้าที่ได้ทันทีในการเข้าแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินขึ้น เช่น การฝึกรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกบริษัท โดยการจำลองสถานการณ์ต่างๆ เช่น กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินภายในสถานีรถไฟฟ้าจากการชว้างระเบิดและเหตุระเบิดภายในสถานีรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าเสียและหยุดภายในอุโมงค์ เหตุเพลิงไหม้ในขบวนรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า หรือในอุโมงค์ เป็นต้น และจัดตั้งหน่วยงานติดตามการเตือนภัยและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและพร้อมปฏิบัติภารกิจ ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับโลหะ กล้อง CCTV และมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยครอบคลุมทุกพื้นที่

ทั้งนี้ บริษัทมีการทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ จากความเสี่ยงภัยทุกชนิด (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 จึงมีความเป็นไปได้สูงที่จะมีองค์กรของรัฐ หรือหน่วยงานภาคเอกชน เข้ามาดำเนินการประกอบธุรกิจขนส่งมวลชนที่ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ และทักษะด้านเทคนิคในธุรกิจระบบรางมากขึ้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จะมีการดึงตัวบุคลากรหลักออกไปจากบริษัท



ความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีคุณภาพถือเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงหลักของบริษัท บุคลากรถือเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคลากร เริ่มตั้งแต่การสรรหาและคัดเลือกเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับบริษัท การฝึกอบรมและพัฒนาพนักงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในด้านต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตามตำแหน่งหน้าที่ของพนักงานแต่ละคน การสร้างขวัญและกำลังใจ การพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการต่าง ๆ ที่เหมาะสมและเป็นธรรม การจัดกิจกรรมนอกงานเพื่อให้พนักงานมีความรัก สามัคคี รู้สึกผูกพันกับองค์กร การทบทวนปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานและระบบงานให้มีความพร้อมตลอดเวลา รวมถึงจัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession plan) โดยบริษัทได้จัดเตรียมแผนการสืบทอดตำแหน่งและแต่งตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงเพื่อวางแผนงานในการคัดสรร และเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งในระดับผู้บริหารและหัวหน้างาน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงเนื่องจากการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญและทักษะทางด้านเทคนิคเฉพาะงาน ได้จัดให้มีการรวบรวมองค์ความรู้เฉพาะงาน และขยายผลสู่โครงการการจัดการความรู้ (Knowledge Management) และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง

### 3.1.6 ความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศ

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

บริษัทได้จัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุปกรณ์งานระบบที่อาจเกิดขึ้น โดยมีแผนทั้งการป้องกัน (Preventive) และการบำรุงรักษา (Corrective) อุปกรณ์งานระบบต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อเป็นการป้องกัน และเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินในระบบงาน มีกระบวนการบริหารจัดการภัยคุกคามโดยสอดคล้องตามแผนเพื่อใช้ในกรณีที่ระบบบริหารจัดการค่าโดยสารไม่สามารถบันทึกการเข้า-ออกระบบผ่าน Gate ได้ มีการออกแบบระบบให้อุปกรณ์จัดเก็บค่าโดยสารทั้งหมดสามารถเก็บข้อมูลแบบ Stand alone ได้ในกรณีที่ Server ไม่สามารถจัดเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารได้ มีการจัดทำคู่มือระบุขั้นตอนและวิธีการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยของระบบสารสนเทศ นอกจากนี้บริษัทได้มีนโยบายในการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ISO/IEC 27001:2013 เพื่อเพิ่มการรักษาความมั่นคงปลอดภัยให้กับระบบสารสนเทศของระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุม และจัดทำมาตรฐานในการจัดการข้อมูลที่มีความสำคัญเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินงานไปได้อย่างต่อเนื่อง เพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับองค์กรในระดับสากล โดยบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 เพื่อพัฒนากระบวนการ และระบบบริหารจัดการด้านรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information Security Management System : ISMS) ตามมาตรฐานสากล ISO/IEC 27001:2013 ให้แก่ ระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช (CCB2) และศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ (CCB7) พร้อมทั้งพัฒนามาตรฐานด้านบริหารจัดการความมั่นคงสารสนเทศ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานตามกระบวนการ / ระบบงานที่พัฒนาขึ้น รวมทั้งมีการติดตามข่าวสารด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ เพื่อเฝ้าระวัง และเตรียมการรับมืออยู่เสมอ

### 3.1.7 ความเสี่ยงด้านปฏิบัติงานจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

เนื่องจากมีโรคอุบัติใหม่ชื่อ COVID-19 ซึ่งเกิดจากไวรัสโคโรนาชนิดที่มีการค้นพบล่าสุดยังไม่เป็นที่รู้จักมาก่อน ระบาดในเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน ปัจจุบันเชื้อ COVID-19 มีการระบาดใหญ่ไปทั่ว ส่งผลกระทบต่อประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 บริษัทได้ติดตามสถานการณ์และยกระดับมาตรการป้องกันอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระบบรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ครอบคลุมทั้งผู้โดยสาร พนักงาน ผู้รับเหมา และผู้มาติดต่อ โดยบริษัทได้ดำเนินการ ดังนี้

- 1) ดำเนินการตามระเบียบปฏิบัติงาน เรื่องการป้องกันและควบคุมโรคติดต่ออันตราย และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจโดยนำมาใช้รองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19
- 2) ออกมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ให้สอดคล้องตามมาตรการของภาครัฐ ได้แก่
  - จัดหาหน้ากากแจกจ่ายให้พนักงาน
  - หลีกเลี่ยงกิจกรรมที่มีการชุมนุมของคนหนาแน่น
  - แบ่งทีมทำงานเพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่กระจายของโรคทั้งทีมงาน
  - กำหนดให้พนักงาน ผู้รับเหมา และผู้เข้ามาในพื้นที่บริษัททุกคนต้องสวมหน้ากากป้องกัน และหมั่นล้างมืออยู่เสมอ ในกรณีที่มีการพบปะพูดคุยกับบุคคลอื่น หรือใกล้ชิดกับบุคคลอื่น
  - หลีกเลี่ยงเดินทางไปยังจังหวัดที่มีความเสี่ยงการแพร่ระบาด
  - จัดเตรียมแอลกอฮอล์ หรือเจลล้างมือสำหรับพนักงานและผู้โดยสาร
  - ทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อภายในขบวนรถไฟฟ้าที่ศูนย์ซ่อมบำรุงทุกวันก่อนนำรถออกให้บริการ และฉีดพ่นยาฆ่าเชื้อโรคในขบวนรถที่สถานีปลายทางในช่วงเวลาเร่งด่วน
  - ทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อภายในสถานีรถไฟฟ้า อาคารสำนักงานบริเวณพื้นที่ส่วนกลาง และจุดหรืออุปกรณ์ที่ต้องสัมผัสบ่อยทุกชั่วโมง รถยนต์ส่วนกลางทุกเที่ยว อุปกรณ์ในสำนักงานที่มีการใช้ร่วมกัน
  - จัดให้มีจุดคัดกรองพนักงาน ผู้รับเหมา และผู้โดยสาร ด้วยการวัดอุณหภูมิร่างกายก่อนเข้าพื้นที่
  - จัดลำดับการเข้าใช้บริการของผู้โดยสารบริเวณทางเข้า-ออกสถานี ชั้นร้านค้า ชั้นชานชาลา และจัดที่นั่งให้มีการเว้นระยะห่างในขบวนรถไฟฟ้าตามมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing)
- 3) ปรับการให้บริการเดินรถให้สอดคล้องตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 3) ห้ามบุคคลใดทำราชอาณาจักรออกนอกเคหสถานระหว่างเวลา 23.00-04.00 น. และข้อกำหนดอื่น ๆ ของภาครัฐ
  - ปรับเวลาการให้บริการและประชาสัมพันธ์ไปยังผู้โดยสาร เพื่อแจ้งเปลี่ยนแปลงเวลาปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และสายสีม่วงในเวลา 22.30 น.
  - เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าและเพิ่มความถี่ในการให้บริการ วังให้บริการต่อเนื่องในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นจนถึงปิดให้บริการทั้งรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง เพื่ออำนวยความสะดวกและลดความหนาแน่นแก่ผู้โดยสาร
  - ให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาที่มีการใช้บริการ
- 4) บริษัทมีการดำเนินการกรณีพบพนักงานมีอาการป่วยเป็นผู้ติดเชื้อตามระเบียบปฏิบัติงาน เรื่องการป้องกันและควบคุมโรคติดต่ออันตราย และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ดังนี้
  - แจ้งพบพนักงานติดเชื้อ COVID-19 ไปยังกรมควบคุมโรค และหน่วยงานกำกับดูแล (รพม.)
  - ประเมินพนักงานกลุ่มเสี่ยงที่อาจติดเชื้อโรคเพิ่มเติม และให้พนักงานกลุ่มเสี่ยงดำเนินการตามมาตรการกักกัน (Quarantine)
  - ประเมินพื้นที่ที่อาจมีการฟุ้งกระจายของเชื้อโรค พิจารณาปิดพื้นที่ปฏิบัติงานเพื่อทำความสะอาดฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อโรค
  - ประชาสัมพันธ์ไปยังผู้โดยสาร สื่อมวลชน สาธารณชน เพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้บริการ

ทั้งนี้ บริษัทคงรักษามาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ต่อเนื่องตลอดปี 2563 และปี 2564 ให้สอดคล้องกับมาตรการของภาครัฐอย่างเคร่งครัด



## 3.2 ความเสี่ยงเฉพาะบริษัท (Corporate Specific Risk)

### 3.2.1 ความเสี่ยงจากข้อพิพาททางกฎหมาย

ภายใต้สัญญาสัมปทานเดิม บริษัท และ NECL มีข้อพิพาทกับ กทพ. จำนวน 19 เรื่อง โดยข้อพิพาทดังกล่าวเกิดจากการตีความในสัญญาที่แตกต่างกันในเรื่องต่างๆ เช่น การปรับอัตราค่าผ่านทาง และความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายตามสัญญา ซึ่งมีการนำข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญา และในชั้นศาลปกครอง

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยบริษัท และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) รวมถึง NECL และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) แล้วเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 โดยบริษัท NECL และ กทพ. ได้ยื่นถอนคำฟ้อง หรือการบังคับคดีตามคำพิพากษาทั้งหมดแล้ว ทำให้สัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) ระหว่างบริษัท และ กทพ. และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ระหว่าง NECL และ กทพ. มีผลบังคับใช้แล้ว

### 3.2.2 ความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้

บริษัทอาจมีความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ไม่เป็นไปตามที่ประมาณไว้ ในกรณีที่ผลประกอบการของบริษัทต่างๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทจะคำนึงถึงสัดส่วนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ให้เหมาะสมกับนโยบายการลงทุนของบริษัท โดยเงินลงทุนดังกล่าวสามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้เมื่อมีโอกาสทางธุรกิจและจังหวะเวลาที่เหมาะสม

ตั้งแต่ปี 2562 บริษัทได้เปลี่ยนนโยบายการลงทุนจากเดิมที่เป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วมซึ่งจะรับรู้ส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนตามสัดส่วนการถือหุ้นไปเป็นเงินลงทุนระยะยาวอื่นในหลักทรัพย์เพื่อขาย ซึ่งจะบันทึกรายการเปลี่ยนแปลงมูลค่าตามราคาตลาดในวันสิ้นงวดบัญชีโดยส่วนต่างราคาถือเป็นกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นแสดงไว้ในส่วนของผู้ถือหุ้น

ทั้งนี้ การลดสัดส่วนการลงทุนเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายถือเป็นการลดความเสี่ยงจากการที่ผลตอบแทนการลงทุนในบริษัทต่างๆ ที่บริษัทถือหุ้นไม่เป็นไปตามประมาณการในกรณีที่ผลประกอบการของบริษัทนั้นๆ ไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ส่งตัวแทนเข้าไปเป็นกรรมการในบริษัทที่ลงทุนด้วย เพื่อให้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ และรับทราบผลการดำเนินงานของบริษัทที่เข้าไปลงทุนอย่างสม่ำเสมอ

### 3.2.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของต้นทุนธุรกิจระบบราง

ต้นทุนธุรกิจระบบรางประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร และต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งประกอบด้วยค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาค่าสาธารณูปโภค ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าตอบแทนรายได้ ค่าโดยสาร

ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า (M&E Contract) บริษัทมีสัญญาเป็นเงินสกุลต่างประเทศและเงินบาท ต้องปรับเปลี่ยนตามดัชนีราคาผู้บริโภคตามที่ระบุในสัญญา เนื่องจากเป็นสัญญาระยะยาวทำให้บริษัทจะมีความเสี่ยงอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาดังกล่าว

สำหรับค่าสาธารณูปโภคซึ่งประกอบด้วยค่าไฟฟ้าที่ใช้ในสถานีและในการเดินรถจะมีการปรับเปลี่ยนตามอัตราค่าไฟฟ้าของการไฟฟ้านครหลวง ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทมีภาระต้นทุนที่สูงขึ้น

ดังนั้น ต้นทุนธุรกิจระบบรางส่วนที่เป็นต้นทุนค่าโดยสารของบริษัท จึงมีความผันแปรไปตามค่าใช้จ่าย ที่กล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมามีบริษัทยังสามารถควบคุมต้นทุนค่าโดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ลักษณะของต้นทุนค่าโดยสารส่วนใหญ่เป็นแบบต้นทุนคงที่ ไม่ได้ผันแปรโดยตรงไปกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น หากผู้โดยสารไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญจนทำให้ต้องเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร

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

อย่างไรก็ตาม ด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์จากการบริหารจัดการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บริษัทมีความมั่นใจว่าจะสามารถบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ประมาณการที่กำหนดไว้

### 3.2.4 ความเสี่ยงจากการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเป็นผู้รับเหมาหลักในการจัดหาและบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทได้รับมาซึ่งสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบ และสัญญาบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้ากับผู้รับเหมาหลัก Siemens Limited ประเทศไทย และ Japan Transportation Technology (Thailand) ดังนั้น ในกรณีที่กลุ่มผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกซึ่งเป็นผู้รับเหมาหลักดังกล่าวไม่สามารถให้บริการตามสัญญาแก่บริษัท หรือมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาบำรุงรักษา อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท และกรณีรถไฟฟ้าไม่สามารถเปิดให้บริการได้ อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของบริษัท

ทั้งนี้ บริษัทได้บริหารความเสี่ยงโดยการศึกษาข้อมูลจากสมาชิกในสมาคมผู้ประกอบการขนส่งมวลชนในระดับสากล เช่น UITP, APTA, NOVA Group of Metros รวมทั้งการเรียนรู้จาก Lloyd's Register Rail ซึ่งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ มีความเป็นไปได้ที่จะสามารถเลือกซื้ออุปกรณ์งานระบบจากผู้ผลิตอุปกรณ์รายอื่น ๆ ที่สามารถใช้งานร่วมกับระบบที่มีอยู่ได้ พร้อมทั้งได้กำหนดแผนกลยุทธ์ในการพัฒนาคุณภาพของบุคลากรให้มีความสามารถเพียงพอในการทำงานร่วมกับผู้ผลิตอุปกรณ์และผู้รับเหมาทั้งในและต่างประเทศ ในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์งานระบบและระบบรางรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพโดยมีต้องพึ่งพาผู้ผลิตรายเดิมเพียงรายเดียว

### 3.2.5 ความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษ

บริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานในธุรกิจก่อสร้างและบริหารงานทางพิเศษที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยหลักได้แก่ บุคลากร ระบบงาน ระบบปฏิบัติการ และปัจจัยภายนอก ซึ่งทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความไม่เพียงพอของกระบวนการทำงาน พนักงาน ระบบงาน หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งการทุจริตของพนักงานและเหตุการณ์หรือปัจจัยภายนอกอื่นอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เป็นตัวเงินและความเสียหายที่ไม่เป็นตัวเงิน เช่น ความเสียหายต่อชื่อเสียง หรือความมั่นคงของบริษัท จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการควบคุมดูแลอย่างละเอียดรอบคอบและด้วยความระมัดระวัง บริษัทได้จัดให้มีหน่วยงานโดยเฉพาะทำหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษาเส้นทางและระบบจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน ซึ่งจะสามารถเชื่อมั่นได้ว่า ด้วยประสบการณ์และความชำนาญของพนักงานซึ่งดูแลรับผิดชอบจากทุกฝ่ายงานจะนำมาซึ่งคุณภาพและความพร้อมของการให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง

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



นอกจากนี้ บริษัทยังอาจมีความเสี่ยงที่อุปกรณ์จัดเก็บค่าผ่านทางจะใช้งานไม่ได้ซึ่งเกิดได้จากหลายสาเหตุ เช่น ระบบไฟฟ้าไม่ทำงานเนื่องจากกระแสไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงขัดข้อง ระบบปฏิบัติการเกิดการประมวลผลผิดพลาด เป็นต้น ซึ่งบริษัทได้ให้ความสำคัญอย่างมากในการจัดการความเสี่ยงดังกล่าว โดยจัดให้มีระบบไฟฟ้าสำรอง ระบบความปลอดภัย เพื่อป้องกันการเข้าถึงระบบงานที่สำคัญจากบุคคลภายนอก มีการกำหนดระดับในการเข้าถึงข้อมูล และอุปกรณ์ต่าง ๆ การติดตั้งโปรแกรมสำหรับตรวจสอบไวรัส และมีการสำรองข้อมูลในระบบปฏิบัติการซึ่งสามารถทำงานทดแทนได้ในทันที

### 3.2.6 ความเสี่ยงจากการก่อสร้างและดำเนินการโครงการไม่เป็นไปตามแผน

บริษัทได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (MRT Blue Line Extension) กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 โดยบริษัทมีหน้าที่ในการจัดหา ติดตั้ง ทดสอบ อุปกรณ์งานระบบและทดลองเดินรถไฟฟ้าสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายโดยจะต้องเชื่อมต่อกับอุปกรณ์งานระบบของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เพื่อให้บริการเดินรถได้ตามกำหนด บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงโดยทำสัญญาว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงเป็นผู้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าในโครงการ ซึ่งการดำเนินการเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ดังนี้

- ช่วงที่ 1 เส้นทางสถานีบางซื่อถึงสถานีเตาปูน ตามสัญญากำหนดเปิดให้บริการเดินรถภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 บริษัทได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560
- ช่วงที่ 2 เส้นทางสถานีหัวลำโพงถึงสถานีหลักสอง ตามสัญญากำหนดเปิดให้บริการเดินรถภายใน 30 เดือน บริษัทได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562
- ช่วงที่ 3 เส้นทางสถานีเตาปูนถึงสถานีท่าพระ เปิดให้บริการเดินรถภายใน 36 เดือน (มีนาคม 2563) บริษัทได้เปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ทำให้การเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และเป็นการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสายตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายได้เปิดให้บริการครบทั้ง 3 ช่วงภายในกำหนดตามสัญญา ถือว่าความเสี่ยงจากการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดได้หมดไป

## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

### 4.1 ทรัพย์สินหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
1. อาคารและอุปกรณ์	379
2. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน	31,702
3. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-
4. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	44,684
<b>รวม</b>	<b>76,765</b>

ทั้งนี้ รายการทรัพย์สินหลักของบริษัทและบริษัทย่อยตามที่แสดงข้างต้น สามารถแสดงรายละเอียดจำแนกตามประเภทของสินทรัพย์และจำแนกตามบริษัท ดังนี้

#### 4.1.1 อาคารและอุปกรณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มูลค่าตามบัญชีของอาคารและอุปกรณ์ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้ (หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	การผูกพัน
BEM	347	เจ้าของ*	ไม่มี
NECL	14	เจ้าของ**	ไม่มี
BMN	18	เจ้าของ	ไม่มี
<b>รวม</b>	<b>379</b>		

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

\*\* NECL ไม่มีที่ดิน อาคารและเครื่องจักร NECL ได้เช่าพื้นที่อาคารสำหรับเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่ที่เลขที่ 587 ถนนสุทธิสาร แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 อัตราค่าเช่าเดือนละ 10,000 บาท NECL ใช้อาคารศูนย์ควบคุมทางด่วนบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในการควบคุมงานปฏิบัติการ แม้ว่าการกรรมสิทธิ์ในอาคารจะเป็นของ กทพ. แต่ NECL ได้สิทธิในการใช้อาคารในการบริหารโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา



#### 4.1.2 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
BEM	26,965
NECL	4,737
<b>รวม</b>	<b>31,702</b>

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน เป็นต้นทุนในการก่อสร้างทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษ สายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	การผูกพัน
ทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอบี ส่วนซี และส่วนดี	2,856	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ	23,418	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ทางพิเศษอุดรรัถยา	4,737	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	691	เป็นของ กทพ.	ไม่มี
<b>รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>	<b>31,702</b>		

เนื่องจากสัญญาโครงการทางพิเศษข้างต้นเป็นสัญญาโครงการลักษณะ BTO (Build Transfer Operate) กรรมสิทธิ์ในทางพิเศษทั้งหมดรวมทั้งสิ่งก่อสร้างถาวรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือใช้ประโยชน์ อันเกี่ยวเนื่องกับระบบทางพิเศษจึงตกเป็นของ กทพ. ทันทีที่บริษัท และ NECL จัดสร้างขึ้น และเมื่อเปิดใช้งานแล้ว บริษัท และ NECL มีสิทธิที่จะใช้ทรัพย์สินนั้น และมีหน้าที่บำรุงรักษาทรัพย์สินดังกล่าวตลอดระยะเวลาของสัญญา

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาททั้งหมดระหว่างบริษัท NECL และ กทพ. และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัท NECL และ กทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) โดยมีกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 15 ปี 8 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 และสามารถต่อระยะเวลาออกไปได้ตามสิทธิที่เหลือในสัญญาเดิม สัญญากำหนดให้บริษัท และ NECL เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บค่าผ่านทาง และค่าใช้จ่ายในการจัดจราจรและการกักขังบนทางพิเศษ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางพิเศษตามสัญญาที่เกี่ยวข้องตลอดอายุสัญญา สำหรับสัญญาโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร มีกำหนดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555

โดยมีสาระสำคัญของการแบ่งรายได้และต่อขยายระยะเวลาสัมปทานตามสัญญา (ฉบับแก้ไข) ดังนี้

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

\* ระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม

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

#### 4.1.3 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว บริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับ กทพ. ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรกสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนได้ถูกตัดจำหน่ายหมดแล้วในไตรมาสที่ 1 ปี 2563

#### 4.1.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตามงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ
BEM	44,377
BMN	307
<b>รวม</b>	<b>44,684</b>

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยรายละเอียด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ประกอบด้วย

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ประเภทสินทรัพย์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	การผูกพัน
BEM	อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	41,741	เจ้าของ	ไม่มี
BEM	อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และ อุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี	1,125	เจ้าของ	ไม่มี
BMN	อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม และ อุปกรณ์ระบบโฆษณาบริเวณสถานี	306	เจ้าของ	ไม่มี
BEM	ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	1,511	เจ้าของ	ไม่มี
BMN	ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง	1	เจ้าของ	ไม่มี
	<b>รวมมูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>	<b>44,684</b>		

## 4.2 เงินลงทุนในบริษัทอื่น

### 4.2.1 สรุปมูลค่าเงินลงทุนตามงบการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนในบริษัทอื่น ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน	สัดส่วนการลงทุนในแต่ละบริษัท (ร้อยละ)	ทุนชำระแล้ว	ประเภทของเงินลงทุน	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
1. บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ	2,604 (2,450) <u>154</u>	99.99	5,250	บริษัทย่อย	- ดำเนินการก่อสร้างและ บริหารโครงการทางด่วน สายบางปะอิน-ปากเกร็ด
2. บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์ จำกัด หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน เงินลงทุนสุทธิ	507 (16) <u>491</u>	90.52	254	บริษัทย่อย	- พัฒนพื้นที่ร้านค้าในสถานี รถไฟฟ้า และชั้นใต้ดิน อาคารจอดแล้วจร - จัดหาโฆษณาในรูปแบบป้าย หรือสื่อโฆษณาในบริเวณ สถานีรถไฟฟ้าและภายใน รถไฟฟ้า - ให้บริการและดูแลรักษา อุปกรณ์ระบบสื่อสาร โทรคมนาคมในสถานีรถไฟฟ้า
3. บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	4,061	18.47	3,990	บริษัทอื่น	- ผลิตและจำหน่ายน้ำประปา
4. บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	3,340	17.59	8,129	บริษัทอื่น	- ลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบ ธุรกิจด้านพลังงาน
5. บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออก เชื่อมสามสนามบิน จำกัด	400	10.00	4,000	บริษัทอื่น	- ดำเนินการพัฒนาเกี่ยวกับ โครงการรถไฟฟ้า



## 4.2.2 นโยบายการลงทุนและการบริหารงานในบริษัทย่อย

บริษัทมีนโยบายที่จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่อง ใกล้เคียงกัน หรือก่อให้เกิดประโยชน์ และสนับสนุนการดำเนิน ธุรกิจของบริษัท เพื่อเสริมสร้างโอกาส และผลตอบแทนระยะยาว เสริมสร้างความมั่นคง และผลการดำเนินงานของ บริษัท โดยกำหนดให้มีนโยบายการลงทุนดังต่อไปนี้

1. เป็นการลงทุนในโครงการหรือซื้อหุ้นสามัญของบริษัทผู้ดำเนินโครงการในลักษณะการลงทุนระยะยาว
2. สัดส่วนการลงทุนตามสัดส่วนขั้นต่ำที่ทำให้บริษัทสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบ การดำเนินงานของบริษัทที่ลงทุน
3. ไม่ลงทุนในโครงการที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือขัดต่อศีลธรรมอันดีของสังคม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทได้มีการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทอื่น ดังนี้

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

บริษัทจัดตั้ง NECL เมื่อปี 2539 โดยถือหุ้นร้อยละ 99.99 และผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับคือเงินปันผล จากการลงทุนในหุ้นของ NECL ทั้งนี้สืบเนื่องจาก NECL ได้รับผลกระทบจากนโยบายของภาครัฐที่ทำการก่อสร้าง ทางในลักษณะที่เป็นทางแข่งขัน ทำให้รายได้ของ NECL ไม่เป็นไปตามประมาณการ ผลประกอบการของ NECL ขาดทุนอย่างต่อเนื่องจนขาดทุนสะสมเกินทุนส่วนของ ผู้ถือหุ้นติดลบ เมื่อปี 2546 NECL จึงได้เพิ่มทุนจดทะเบียน อีก 3,000 ล้านบาทเป็น 6,000 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันได้เรียกชำระค่าหุ้นแล้วร้อยละ 75 ของทุนจดทะเบียนที่เพิ่มขึ้น 3,000 ล้านบาท NECL เริ่มมีกำไรตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา บริษัทได้ส่งกรรมการบริหารของบริษัทเข้าไปเป็น กรรมการบริษัทใน NECL จำนวน 5 คน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 6 คนของ NECL กรณี NECL มีการดำเนินการ ที่กระทบต่อบริษัทอย่างมีสาระสำคัญ NECL จะต้องขออนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทก่อน นอกจากนี้ บริษัทยังเป็นผู้รับจ้างดำเนินงานทั้งหมดของ NECL

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 NECL มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ใน NECL เท่ากับร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

### 2) บริษัท แบริ่งคอก เบโกร เบ็กเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”)

บริษัทจัดตั้ง BMN เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 เพื่อประกอบธุรกิจจัดหาและจัดทำสื่อโฆษณา ในรูปแบบ ต่างๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและภายในรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า มหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว รวมทั้งให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้า ต่อมาในเดือนตุลาคม 2561 บริษัทซึ่งเป็นผู้ได้รับสิทธิดำเนินการ พัฒนาเชิงพาณิชย์ต่างๆ แต่เพียงผู้เดียวในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ตามสัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฉบับลงวันที่ 31 มีนาคม 2560 ได้ทำสัญญาว่าจ้าง BMN เป็นผู้แทนบริหาร การพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าวทั้งหมดแทนการให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 BMN มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 254 ล้านบาท โดยบริษัท ถือหุ้นอยู่ใน BMN ร้อยละ 90.52 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ BMN

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการควบคุมหรือมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ โดยบริษัทได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน BMN จำนวน 5 คน จากกรรมการทั้งหมด 7 คน

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

บริษัทลงทุนใน TTW ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค เพื่อจำหน่ายให้กับผู้ใช้น้ำในเขตพื้นที่จังหวัดนครปฐมและจังหวัดสมุทรสาคร โดยมีสัญญาซื้อขายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 21 กรกฎาคม 2547 ในลักษณะสัญญาแบบ Build-Own-Operate (BOO) รวมถึง TTW ได้ซื้อสิทธิในการบริหารจัดการระบบผลิตน้ำประปาและระบบบำบัดน้ำเสียในนิคมอุตสาหกรรมบางปะอินจากบริษัท ที่ดินบางปะอิน จำกัด เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ 6 สิงหาคม 2552

TTW มีการลงทุนในบริษัท ประปาปทุมธานี จำกัด คิดเป็นร้อยละ 98 ของทุนจดทะเบียน ซึ่งบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปาในเขตพื้นที่ปทุมธานี-รังสิต จังหวัดปทุมธานี โดยมีสัญญาให้สิทธิดำเนินการผลิตและจำหน่ายน้ำประปากับการประปาส่วนภูมิภาค เป็นระยะเวลา 25 ปี นับจากวันที่ 15 ตุลาคม 2541 อีกทั้งยังลงทุนในบริษัท ไทยวอเตอร์ โอเปอเรชั่นส์ จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจบริหารและจัดการระบบผลิตและจ่ายน้ำประปาและบำบัดน้ำเสีย โดย TTW ถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 68 ของทุนจดทะเบียน นอกจากนี้ TTW ยังลงทุนในธุรกิจพลังงานผ่านการถือหุ้นร้อยละ 24.98 ในบริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่าง ๆ ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับ คือ เงินปันผลจากการลงทุน

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทเข้าเป็นกรรมการใน TTW โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทถือหุ้นใน TTW ร้อยละ 18.47 ของทุนจดทะเบียน

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

บริษัทได้ลงทุนใน CKP ซึ่งประกอบธุรกิจหลักโดยการลงทุนในบริษัทอื่น (Holding Company) ซึ่งประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานประเภทต่าง ๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 CKP มีการลงทุนในบริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี้ จำกัด ร้อยละ 61.33 บริษัท นครราชสีมา โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท เชียงราย โซลาร์ จำกัด ร้อยละ 30 บริษัท บางเขนชัย จำกัด ร้อยละ 100 บริษัท บางปะอินโคเจนเนอเรชั่น จำกัด ร้อยละ 65 บริษัท ไชยบุรี พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 37.50 และบริษัท หลวงพระบาง พาวเวอร์ จำกัด ร้อยละ 42 ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการใน CKP โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทถือหุ้นใน CKP ร้อยละ 17.59 ของทุนจดทะเบียน

### 5) บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (“EHSR”)

บริษัทลงทุนใน EHSR ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นโดยกลุ่ม CPH ดำเนินงานการพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้า งานออกแบบและงานก่อสร้าง งานโยธา ร่วมกับโครงการอื่น จัดหาระบบไฟฟ้าขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา และการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี (ระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี และระยะเวลาดำเนินการ 45 ปี) ผลประโยชน์ที่บริษัทคาดว่าจะได้รับคือ เงินปันผลจากการลงทุน

บริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการใน EHSR โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทถือหุ้นใน EHSR ร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

### 5.1 ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”)

บริษัท บริษัทย่อย และ กทพ. ได้มีข้อตกลงร่วมกันในการยุติข้อพิพาทของโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนใต้) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) รวมทั้งสิ้น 19 เรื่อง รวมมูลค่า 134,274.8 ล้านบาท ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้บริษัท บริษัทย่อย และ กทพ. แก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาท และได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563

ปัจจุบัน บริษัท บริษัทย่อย และ กทพ. ได้ดำเนินการตามกฎหมายเพื่อยุติข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งหมดแล้ว

## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

### 6.1 ข้อมูลทั่วไป

#### (1) ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

Bangkok Expressway and Metro Public Company Limited

(เรียกชื่อย่อว่า “BEM”)

ประกอบธุรกิจ

ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

และบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า 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**

ประกอบธุรกิจ  
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่  
ทุนจดทะเบียน  
สัดส่วนการถือหุ้น  
โทรศัพท์  
โทรสาร

**บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด****Northern Bangkok Expressway Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “NECL”)**

ดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษอุดรรัถยา  
587 ถนนสุขุมวิท แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400  
6,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 5,250 ล้านบาท  
ร้อยละ 99.99  
0 2641 4647  
0 2641 4646

**บริษัทที่ออกหลักทรัพย์**

ประกอบธุรกิจ  
  
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่  
ทุนจดทะเบียน  
สัดส่วนการถือหุ้น  
โทรศัพท์  
โทรสาร  
เว็บไซต์

**บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์กส์ จำกัด****Bangkok Metro Networks Limited (เรียกชื่อย่อว่า “BMN”)**

จัดหาและจัดทำสื่อโฆษณาในรูปแบบต่าง ๆ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า  
และในขบวนรถไฟฟ้า ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน  
และพื้นที่ชั้นใต้ดินของอาคารจอดแล้วจรที่สถานีลาดพร้าว รวมทั้งให้บริการ  
ระบบโครงข่ายสื่อสารโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าและตัวรถไฟฟ้า  
832 ถนนสุขุมวิท แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400  
254 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 254 ล้านบาท  
ร้อยละ 90.52  
0 2690 8200  
0 2690 8212  
www.bmn-mrt.com

**บริษัทที่ออกหลักทรัพย์**

ประกอบธุรกิจ  
  
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่  
  
ทุนจดทะเบียน  
สัดส่วนการถือหุ้น  
โทรศัพท์  
โทรสาร  
เว็บไซต์

**บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)****TTW Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “TTW”)**

ผลิตและจำหน่ายน้ำประปาให้กับการประปาส่วนภูมิภาค และลงทุนในบริษัทซึ่งประกอบ  
ธุรกิจสาธารณูปโภคอื่น  
30/130 หมู่ที่ 12 ถนนพุทธมณฑลสาย 5 ตำบลไร่ขิง  
อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม 73210  
3,990 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 3,990 ล้านบาท  
ร้อยละ 18.47  
0 2811 7526  
0 2420 6064  
www.ttwplc.com

**บริษัทที่ออกหลักทรัพย์**

ประกอบธุรกิจ  
  
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่  
  
ทุนจดทะเบียน  
สัดส่วนการถือหุ้น  
โทรศัพท์  
โทรสาร  
เว็บไซต์

**บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)****CK Power Public Company Limited (เรียกชื่อย่อว่า “CKP”)**

ลงทุนถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า  
จากพลังงานประเภทต่าง ๆ  
587 อาคารวิริยะถาวร ชั้น 19 ถนนสุขุมวิทวินิจฉัย แขวงรัชดาภิเษก  
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400  
9,240 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 8,129 ล้านบาท  
ร้อยละ 17.59  
0 2691 9720  
0 2691 9723  
www.ckpower.co.th

<p><b>บริษัทที่ออกหลักทรัพย์</b></p> <p>ประกอบธุรกิจ</p> <p>ที่ตั้งสำนักงานใหญ่</p> <p>ทุนจดทะเบียน</p> <p>สัดส่วนการถือหุ้น</p> <p>โทรศัพท์</p>	<p><b>บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด</b>  <b>Eastern High-Speed Rail Linking Three Airports Company Limited</b>  <b>(เรียกชื่อย่อว่า “EHSR”)</b></p> <p>ดำเนินการพัฒนาเกี่ยวกับโครงการรถไฟ งานออกแบบและงานก่อสร้าง งานโยธา ร่วมกับโครงการอื่น จัดหาระบบไฟฟ้าขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา และการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ 313 อาคาร ซี.พี.ทาวเวอร์ ชั้น 14 ถนนสีลม แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500</p> <p>4,000 ล้านบาท เรียกชำระแล้ว 4,000 ล้านบาท</p> <p>ร้อยละ 10.00</p> <p>0 2858 3149</p>
<p><b>(3) บุคคลอ้างอิง</b></p> <p><b>นายทะเบียนหลักทรัพย์</b></p>	<p><b>บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด</b>  ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย</p> <p>เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400</p> <p>โทรศัพท์ : 0 2009 9382</p> <p>โทรสาร : 0 2009 9476</p>
<p><b>ผู้สอบบัญชี</b></p>	<p><b>บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด</b></p> <p>193/136-137 อาคารเลครัชดา ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ ชั้น 33  ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110</p> <p>โทรศัพท์ : 0 2264 0777</p> <p>โทรสาร : 0 2264 0789</p>
<p><b>ที่ปรึกษากฎหมาย</b></p>	<p><b>เดอะลิจิสต์ กรุ๊ป</b></p> <p>อาคารอับดุลราฮิม ชั้น 9 เลขที่ 990 ถนนพระราม 4 แขวงสีลม  เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500</p> <p>โทรศัพท์ : 0 2636 1111</p> <p>โทรสาร : 0 2636 0000</p>
<p><b>ที่ปรึกษาทางการเงิน</b></p>	<p><b>บริษัท แอดไวเซอร์ พลัส จำกัด</b></p> <p>1550 อาคารธนภูมิ ชั้น 10 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน  เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400</p> <p>โทรศัพท์ : 0 2652 7858-64</p> <p>โทรสาร : 0 2652 7867</p>
<p><b>นายทะเบียนหุ้นกู้</b></p>	<p><b>ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)</b></p> <p>อาคาร จี ทาวเวอร์ แกรนด์ พระราม 9 ชั้น 15 ฝั่งปีกเหนือ  9 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310</p> <p>โทรศัพท์ : 0 2128 2326-9</p> <p>โทรสาร : 0 2128 4625</p> <p><b>ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)</b></p> <p>977/2 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400</p> <p>โทรศัพท์ : 0 2298 0831</p> <p>โทรสาร : 0 2298 0835</p>

**ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้****ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)**

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

**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. ข้อมูลหลักทรัพ์และผู้ถือหุ้น

### 7.1 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

- 7.1.1 บริษัทมีทุนจดทะเบียน 15,285 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท เรียกชำระแล้ว 15,285 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 15,285 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท
- 7.1.2 ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2563 หุ้นสามัญของบริษัทมีการออกเป็น Non-Voting Depository Receipt หรือ NVDR จำนวน 1,307,026,321 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 8.55 ของจำนวนหุ้นบริษัททั้งหมด โดยหุ้นดังกล่าวมีสิทธิในการรับเงินปันผลตอบแทนจากการลงทุนเท่ากับจำนวนเงินปันผลที่บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด ได้รับจากบริษัท แต่ผู้ถือหุ้น NVDR ไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้ นักลงทุนสามารถตรวจสอบจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย [www.set.or.th/nvdr](http://www.set.or.th/nvdr)

### 7.2 ผู้ถือหุ้น

#### 7.2.1 รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่จำนวน 10 รายแรก ณ วันที่ 26 มิถุนายน 2563 ซึ่งเป็นวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้าย มีดังนี้

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1.	กลุ่มบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) <sup>(1)</sup>	4,923,781,781	32.21
2.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	1,256,259,584	8.22
3.	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	1,205,839,759	7.89
4.	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	815,356,075	5.33
5.	สำนักงานประกันสังคม	480,341,600	3.14
6.	นายวิชัย วชิรพงศ์	369,888,857	2.42
7.	STATE STREET EUROPE LIMITED	305,512,331	2.00
8.	ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	303,448,709	1.99
9.	SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	290,696,674	1.90
10.	นายมิน เขียววร	200,000,000	1.31
	ยอดรวม	10,151,125,370	66.41
	อื่น ๆ	5,133,874,630	33.59
	รวมทั้งสิ้น	15,285,000,000	100.00

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> กลุ่ม ช.การช่าง ถือหุ้นในบริษัทร้อยละ 32.21 ของทุนชำระแล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่ม ช.การช่าง	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) <sup>(2)</sup>	4,787,121,829	31.32
2. บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด <sup>(3)</sup>	136,659,952	0.89
	<u>4,923,781,781</u>	<u>32.21</u>

<sup>(2)</sup> บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (“บมจ.ช.การช่าง”) ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทั่วไป และมีกลุ่มตรีวิศวะเวทย์ ถือหุ้นร้อยละ 33.54 ของทุนชำระแล้ว (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563) โดยมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มตรีวิศวะเวทย์	จำนวนหุ้น	% ของทุนชำระแล้ว
1. บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด <sup>(4)</sup>	242,745,365	14.331
2. บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด <sup>(5)</sup>	181,787,530	10.732
3. บริษัท ซี.เค.ออฟฟิศ ทาวเวอร์ จำกัด <sup>(6)</sup>	86,048,212	5.080
4. นางโสภิตา ตรีวิศวะเวทย์	15,383,225	0.908
5. นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์	14,231,497	0.840
6. นางปราณี ทองกิตติกุล	6,614,342	0.390
7. นางสาวเกษม ตรีวิศวะเวทย์	6,061,142	0.358
8. นางสาวลลย์ณัฐ ตรีวิศวะเวทย์	3,177,484	0.187
9. นายณัฐวุฒิ ตรีวิศวะเวทย์	2,465,785	0.146
10. นางสาวสุภามาส ตรีวิศวะเวทย์	1,700,000	0.100
11. นายกฤษดา ตรีวิศวะเวทย์	1,366,145	0.081
12. นายเกษ ตรีวิศวะเวทย์	1,363,070	0.080
13. นายภูวนะศวร์ ตรีวิศวะเวทย์	1,114,855	0.066
14. นางกรกช ตรีวิศวะเวทย์	1,100,000	0.064
15. นางสาวกันต์ธันท์ ตรีวิศวะเวทย์	1,067,600	0.063
16. นางสาวธนัชสรค์ ตรีวิศวะเวทย์	780,040	0.046
17. นางสาวสรวรรยา ตรีวิศวะเวทย์	600,025	0.040
18. นายประเสริฐ ตรีวิศวะเวทย์	204,285	0.012
19. นางอรอนงค์ ตรีวิศวะเวทย์	102,775	0.006
20. นางสรัญธร ตรีวิศวะเวทย์	100,000	0.005
21. นางสาวพรรณนันท ตรีวิศวะเวทย์	97,000	0.005
22. นางสาวสุรฐา ตรีวิศวะเวทย์	59,300	0.003
23. นายสมพล ตรีวิศวะเวทย์	25,500	0.001
24. นางบังอร ตรีวิศวะเวทย์	10,000	0.000
25. นางชญาณัฐ ตรีวิศวะเวทย์	1,742	0.000
	<u>568,206,919</u>	<u>33.544</u>

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

- (3) บริษัท ช.การช่าง-โตเกียว คอนสตรัคชั่น จำกัด ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้างทุกชนิด มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 1,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บมจ.ช.การช่าง ถือหุ้นจำนวน 549,999 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 55
- (4) บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ประกอบธุรกิจบริษัทลงทุน มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 9,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ กลุ่มตระกูลตรีวิศวะเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 7,782,987 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 86.48
- (5) บริษัท ช.การช่าง โฮลดิ้ง จำกัด ประกอบธุรกิจลงทุน และที่ปรึกษา มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 8,400,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 2,100,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตรีวิศวะเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 5,250,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 62.50
- (6) บริษัท ซี.เค.ออฟฟิศ ทาวเวอร์ จำกัด ประกอบธุรกิจลงทุน และที่ปรึกษา มีหุ้นจำนวนทั้งสิ้น 3,000,000 หุ้น และโครงสร้างการถือหุ้น คือ บริษัท มหาศิริ สยาม จำกัด ถือหุ้นจำนวน 750,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 25 และกลุ่มตระกูลตรีวิศวะเวทย์ ถือหุ้นจำนวน 1,875,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 62.50

7.2.2 โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

ได้แสดงให้เห็นถึงการมีกลไกในการป้องกันการครอบงำกิจการ โดยบริษัทไม่มีนโยบายเกี่ยวกับการถือหุ้นในลักษณะที่สองบริษัท หรือมากกว่านั้น เพื่อสร้างโครงสร้างของกลุ่มบริษัท เช่น การถือหุ้นไขว้ (Cross Holding) หรือการถือหุ้นแบบปิรามิด (Pyramid Holding)

7.2.3 สัดส่วนของหุ้น Free Float ของบริษัท

แบบแสดงรายงานการกระจายการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นสามัญที่เข้าข่ายเป็น Strategic Shareholders ณ วันที่ 26 มิถุนายน 2563 ตามที่บริษัทนำเสนอต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ปรากฏสัดส่วนผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อย (Non-Strategic shareholders) ร้อยละ 54.02 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมด

7.2.4 ข้อตกลงระหว่างผู้ถือหุ้นใหญ่ (Shareholders’ Agreement)

ไม่มีข้อตกลงระหว่างกันระหว่างบริษัทกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

7.3 การออกหลักทรัพย์อื่น

7.3.1 เงินกู้ยืมระยะยาว

ในปี 2563 บริษัทได้เบิกเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย จำนวน 5,300 ล้านบาท และชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวตามตารางการชำระเงิน จำนวน 1,312 ล้านบาท ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อยมีเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 18,818 ล้านบาท

7.3.2 หุ้นกู้

ในปี 2563 บริษัทได้ออกหุ้นกู้มูลค่ารวม 3,000 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้เดิมของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีหุ้นกู้ที่ยังไม่ครบกำหนดไถ่ถอน รายละเอียดดังนี้

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



## หุ้นกู้ (ต่อ)

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

## หุ้นกู้ (ต่อ)

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

## หุ้นกู้ (ต่อ)

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

## 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
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-		
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้		
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A

## หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2562 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2562 ชุดที่ 2
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM225A	BEM245A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	1,000 ล้านบาท	2,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
จำนวนหุ้นกู้	1,000,000 หน่วย	2,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.65 %	3.18 %
อายุหุ้นกู้	3 ปี	5 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2562
วันครบกำหนดไถ่ถอน	9 พฤษภาคม 2565	9 พฤษภาคม 2567
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-	
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A

## หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2562 ชุดที่ 3	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2562 ชุดที่ 4
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM265A	BEM295A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	1,000 ล้านบาท	1,000 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
จำนวนหุ้นกู้	1,000,000 หน่วย	1,000,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	3.59 %	3.84 %
อายุหุ้นกู้	7 ปี	10 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2562
วันครบกำหนดไถ่ถอน	9 พฤษภาคม 2569	9 พฤษภาคม 2572
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-	
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมดในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้	
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A



หุ้นกู้ (ต่อ)

รายละเอียดหุ้นกู้	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2563 ชุดที่ 1	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2563 ชุดที่ 2	หุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2563 ชุดที่ 3
ชื่อย่อ (Debenture Symbol)	BEM246A	BEM306A	BEM326A
มูลค่ารวมของหุ้นกู้	1,000 ล้านบาท	1,300 ล้านบาท	700 ล้านบาท
ประเภทของหุ้นกู้	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน	ระบุชื่อผู้ถือ ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน
จำนวนหุ้นกู้	1,000,000 หน่วย	1,300,000 หน่วย	700,000 หน่วย
มูลค่าที่ตราไว้ต่อหน่วย	1,000 บาท	1,000 บาท	1,000 บาท
อัตราดอกเบี้ยต่อปี	2.88%	3.50%	3.78%
อายุหุ้นกู้	4 ปี	10 ปี	12 ปี
วันที่ออกหุ้นกู้	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2563
วันครบกำหนดไถ่ถอน	10 มิถุนายน 2567	10 มิถุนายน 2573	10 มิถุนายน 2575
นายทะเบียนหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์	ธนาคารไทยพาณิชย์
สิทธิในการไถ่ถอน ก่อนครบกำหนดของหุ้นกู้	-ไม่มี-		ผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอน หุ้นกู้ก่อนครบกำหนดไถ่ถอน
การชำระเงินต้น	ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้นทั้งหมด ในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้		ผู้ออกหุ้นกู้จะชำระคืนเงินต้น ทั้งหมดในวันครบกำหนด ไถ่ถอนหุ้นกู้หรือชำระคืน เงินต้นทั้งหมดหรือบางส่วน ในวันที่ผู้ออกหุ้นกู้ใช้สิทธิ ไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบ กำหนดไถ่ถอน
อันดับเครดิตตราสารหนี้	A	A	A

## 7.4 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้าง และภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุน ตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

โดยคณะกรรมการบริษัทอาจจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้เมื่อเห็นว่า บริษัทมีกำไรและกระแสเงินสดเพียงพอที่จะสามารถจ่ายเงินปันผลในเบื้องต้นได้ และเมื่อจ่ายเงินปันผลแล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

การจ่ายเงินปันผลของบริษัทในปีที่ผ่านมา มีดังนี้

การจ่ายเงินปันผล จากการดำเนินงาน	เงินปันผลจ่าย (ล้านบาท)	จ่ายเงินปันผล หุ้นละ (บาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)		% เงินปันผลต่อกำไรสุทธิ	
			งบเฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม	งบเฉพาะกิจการ	งบการเงินรวม
ปี 2559						
- งวดครึ่งปีแรก	764	0.05	1,218	1,206		
- งวดครึ่งปีหลัง	917	0.06	1,345	1,400		
รวมปี 2559	1,681	0.11	2,563	2,606	65%	65%
ปี 2560						
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,442	1,425		
- งวดครึ่งปีหลัง	1,070	0.07	1,533	1,698		
รวมปี 2560	1,987	0.13	2,975	3,123	67%	64%
ปี 2561						
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,695	1,714		
- งวดครึ่งปีหลัง	1,376	0.09	1,412	3,603		
รวมปี 2561	2,293	0.15	3,107	5,317	74%	43%
ปี 2562						
- งวดครึ่งปีแรก	917	0.06	1,626	3,977		
- งวดครึ่งปีหลัง	1,376	0.09	1,298	1,458		
รวมปี 2562	2,293	0.15	2,924	5,435	79%	42%
ปี 2563 <sup>(1)</sup>	1,529	0.10	1,698	2,051	90%	75%

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> เป็นวาระเสนอผู้ถือหุ้นพิจารณาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564

## 7.5 นโยบายการจ่ายปันผลของบริษัทย่อย

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

BMN มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของแต่ละปี โดยคำนึงถึงผลประกอบการ โครงสร้าง และภาระผูกพันทางการเงิน การลงทุน ตลอดจนความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

# 8. โครงสร้างการจัดการ

บริษัทได้กำหนดและทบทวนโครงสร้างการจัดการของบริษัท โดยตระหนักถึงบทบาทและหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ยังกำหนดให้คณะกรรมการมีหน้าที่ดูแลให้กรรมการทุกคนและผู้บริหารปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบระมัดระวัง (duty of care) และซื่อสัตย์สุจริตต่อองค์กร (duty of loyalty) และดูแลให้การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

สำหรับโครงสร้างคณะกรรมการ บริษัทได้พิจารณาถึงขนาด องค์ประกอบ สัดส่วนกรรมการอิสระ ทักษะ ประสบการณ์ การศึกษา ความสามารถและคุณลักษณะเฉพาะด้าน ตลอดจนเพศและอายุที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการนำพาองค์กรสู่วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยบุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 15 คน กล่าวคือ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 5 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 5 คน ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่า คณะกรรมการโดยรวมมีคุณสมบัติที่เหมาะสม สามารถเข้าใจ และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียได้ รวมถึงเพื่อให้คณะกรรมการสามารถดำเนินงาน โดยใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจอย่างอิสระ

ปัจจุบันบริษัทมีคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยที่ได้รับแต่งตั้งเพื่อช่วยกำกับดูแลการบริหารงานของบริษัทในด้านต่างๆ อีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบริษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และมีผู้บริหารดังนี้

## 8.1 คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาต่างๆ ของธุรกิจ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีกรรมการจำนวน 15 คน

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/ จำนวนครั้งที่จัดประชุม คณะกรรมการบริษัท
1.	นายปลิว ตรีวิศเวทย์	รักษาการประธานกรรมการบริษัท <sup>(1)</sup> รองประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7
2.	นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการอิสระ	7/7
3.	พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	6/7
4.	ดร.อรอนพ ต้นละมัย	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการอิสระ	6/7
5.	นางวัลลภา อัสสกุล	ประธานกรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการอิสระ	7/7
6.	ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	กรรมการอิสระ	5/7
7.	นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7



ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	ประเภทกรรมการ	การเข้าร่วมประชุม/ จำนวนครั้งที่จัดประชุม คณะกรรมการบริษัท
8.	นายพงษ์สฤทธ์ ตันติสุนธิชัยกุล	กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7
9.	นางสาวอาริสรา ธรรมธัช	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	7/7
10.	นายปณิต ตัญย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	5/7
11.	นายวิทยา พันธุ์มงคล <sup>(2)</sup>	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	3/3
12.	นางณฐมน บุญนาค	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	7/7
13.	ผู้แทนจาก กทพ. <sup>(3)</sup>	กรรมการบริษัท	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร	N/A
14.	ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7
15.	นางพเยาว์ มริตตะนพร	กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	7/7

หมายเหตุ : รายละเอียดกรรมการบริษัท ปรากฏในหน้า 231 ถึง 235

- <sup>(1)</sup> ดร.วีรพงษ์ รามางกูร ประธานกรรมการบริษัทลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2563
- <sup>(2)</sup> นายวิทยา พันธุ์มงคล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2563 แทน นายยุทธนา หิมากรูณ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2562
- <sup>(3)</sup> ผู้แทนจาก กทพ. รอเสนอแต่งตั้งแทนนายวิชาญ เอกกรินทรากุล ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2563

### กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัท

บริษัทได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 5 คน ประกอบด้วย นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ นายสุพงศ์ ชัยตสาหกิจ นายพงษ์สฤทธ์ ตันติสุนธิชัยกุล ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ และนางพเยาว์ มริตตะนพร โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท

### กรรมการอิสระ

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอิสระ 5 คน คิดเป็นหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมดของบริษัท โดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติกรรมการอิสระให้สอดคล้องกับประกาศของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้รายละเอียดคุณสมบัติของกรรมการอิสระมีดังนี้

### คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

- ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้น ๆ ด้วย
- ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับแต่งตั้ง ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
- ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทหรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการค้าที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นที่ตนเองได้ทำขึ้น ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละสามของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่ยี่สิบล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าว ให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมกรที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้น ที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

## 8.2 ผู้บริหาร

### 8.2.1 รายชื่อผู้บริหาร <sup>(1)</sup>

ผู้บริหารตามโครงสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวน 10 คน (ประวัติผู้บริหารปรากฏในหน้า 235 ถึง 238)

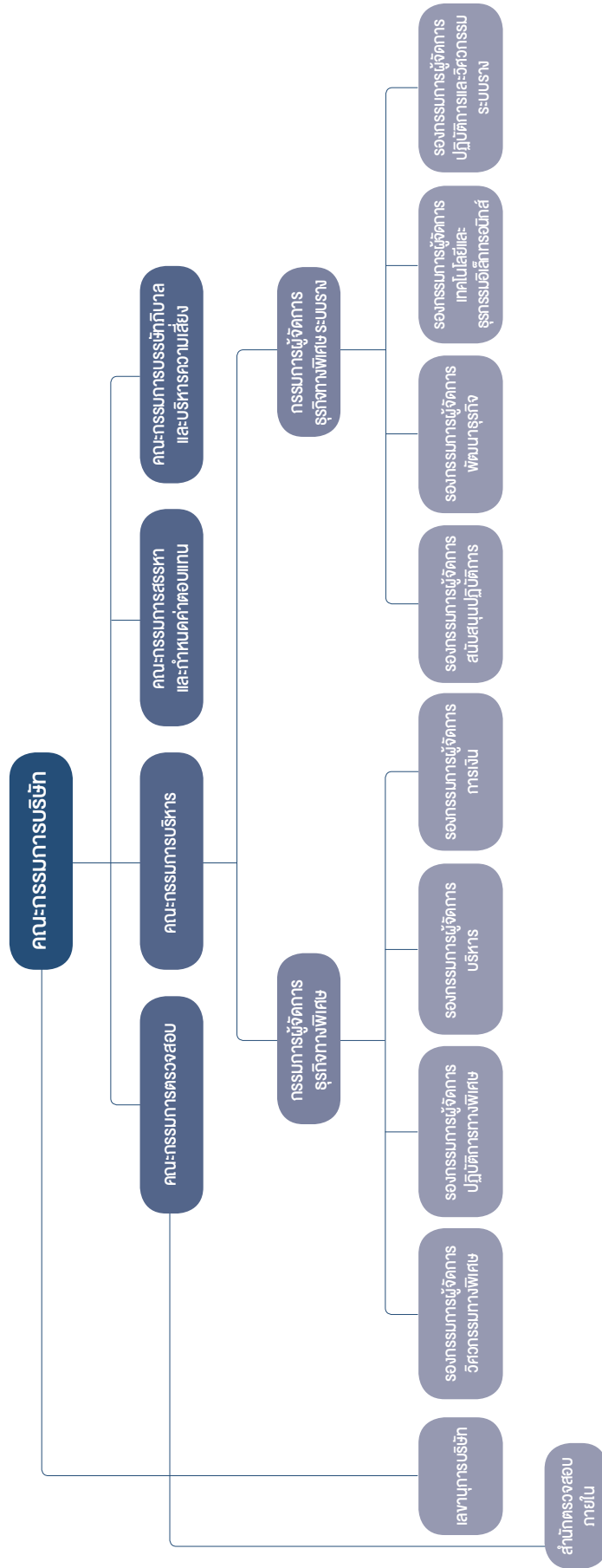
ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1.	ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการผู้จัดการ
2.	นางพเยาว์ มริตตะนระพร <sup>(2)</sup>	กรรมการผู้จัดการ
3.	นายสงวน คุณาธินันท์	รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ
4.	นางสุดฤทัย พรหมมาต	รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ
5.	นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศมี	รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร และเลขานุการบริษัท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

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> ผู้บริหารลำดับที่ 1-10 เป็นผู้บริหารตามคำนิยาม “ผู้บริหาร” ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

<sup>(2)</sup> นางพเยาว์ มริตตะนระพร ครอบกำหนดดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการวันที่ 31 ธันวาคม 2563

## 8.2.2 โครงสร้างการบริหารจัดการของบริษัท

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



หมายเหตุ : ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการดูแลทั้งธุรกิจทางพิเศษ และธุรกิจระบบราง



## 8.2.3 โครงสร้างกรรมการของบริษัทย่อย

### 1) บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 6 คน ดังนี้

1. นายปลิว	ตรีวิศวะเวทย์	ประธานกรรมการบริษัท
2. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการบริษัท
3. นายพงษ์สวัสดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริษัท
4. ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
5. ผู้แทนจาก กทพ.*		กรรมการบริษัท
6. นางพเยาว์	มริตตะนพร	กรรมการบริษัท

หมายเหตุ : \* รอสถาบันแต่งตั้งแทนนางทศานุช ธรรมโชติ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2563

#### กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

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

### 2) บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 7 คน ดังนี้

1. นายพงษ์สวัสดิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	ประธานกรรมการบริษัท
2. ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท
3. นายวิฑูรย์	หทัยรัตน	กรรมการบริษัท
4. นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	กรรมการบริษัท
5. นางทิพย์สุดา	ยัมวิไล	กรรมการบริษัท
6. นายอนวัช	สุวรรณฤทธิ์	กรรมการบริษัท
7. นายณัฐวุฒิ	ตรีวิศวะเวทย์	กรรมการบริษัท

#### กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพัน

บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ได้กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อผูกพันบริษัทจำนวน 7 คน โดย

- o นายพงษ์สวัสดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล และ ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัท หรือ
- o นายพงษ์สวัสดิ์ ตันติสุวณิชย์กุล หรือ ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ คนใดคนหนึ่งลงลายมือชื่อร่วมกับ นายวิฑูรย์ หทัยรัตน นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์ นายณัฐวุฒิ ตรีวิศวะเวทย์ หรือ นางทิพย์สุดา ยัมวิไล คนใดคนหนึ่งรวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

### 8.3 เลขาธิการบริษัท ผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน และผู้ควบคุมดูแลการกำกับบัญชี

#### 1) เลขาธิการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อแต่งตั้งเป็นเลขาธิการบริษัท โดยเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนายภาณุภูมิ ทวีวิทยศิริ ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชี กฎหมาย และงานตรวจสอบ รวมทั้งมีความเข้าใจกฎระเบียบและหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่บังคับใช้กับบริษัทจดทะเบียนเป็นอย่างดี ให้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการบริษัท (รายละเอียดประวัติปรากฏในหน้า 236 ลำดับที่ 17) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

1. ให้คำแนะนำแก่กรรมการเกี่ยวกับข้อกฎหมาย กฎเกณฑ์ และระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ 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 โดยผู้ถือหุ้นสามารถสอบถามหรือขอข้อมูลต่าง ๆ ที่ต้องการทราบ โดยติดต่อสอบถามได้ที่เบอร์โทรศัพท์ 0 2641 4611 หรือส่งคำถามผ่านทาง email ที่ companysecretary@bemplc.co.th
9. ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรต่าง ๆ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่
10. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด
11. ภารกิจอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

#### 2) ผู้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร ผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถด้านบัญชีและการเงิน ให้ดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้จัดการ การเงิน ซึ่งเป็นผู้ดำรงตำแหน่งบริหารสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน (รายละเอียดประวัติปรากฏในหน้า 236 ลำดับที่ 18) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2563 นางสาวปาหนัน โตสุวรรณถาวร รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรการรับรู้รายได้ TFRS 15 กับหลักเกณฑ์ประมวลรัษฎากร, หลักสูตรการเสวนาเรื่อง Discussion Paper: Business Combinations - Disclosures, Goodwill and Impairment, หลักสูตร New TSA 540 : Accounting Estimate และหลักสูตรตัวอย่างการรับรู้รายการทางด้านผู้เช่าและผู้ให้เช่า กรณีการลดค่าเช่าตามสัญญาเช่าจากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชี รวมจำนวน 6 ชั่วโมง

### 3) ผู้ควบคุมดูแลการกำกับบัญชี

ผังโครงสร้างองค์กรของบริษัทได้มีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร คือ นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ ผู้ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในระบบบัญชีของบริษัท ให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีทั่วไป ซึ่งเป็นผู้ควบคุมดูแลการกำกับบัญชี (รายละเอียดประวัติปรากฏในหน้า 238 ลำดับที่ 23) โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังนี้

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

ทั้งนี้ในปี 2563 นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีทั่วไป ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร TFRS กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน : มุมมองการใช้และวิเคราะห์ข้อมูลผ่านงบการเงินของกิจการที่ไม่ใช่สถาบัน จากสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ จำนวน 6 ชั่วโมง

## 8.4 คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร โดยพิจารณาให้ค่าตอบแทนที่เหมาะสมตามหลักเกณฑ์ในการกำหนดค่าตอบแทนคือ

### คำตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

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

### คำตอบแทนผู้บริหาร

การพิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการและนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลการประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน ด้วยระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System : PMS)

ในปี 2563 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

#### (1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- (1.1) ค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทในปี 2563 เป็นเงิน 35,166,147 บาท ซึ่งสอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ที่อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 39,000,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2562 ไม่เกิน 21,000,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563 ไม่เกิน 18,000,000 บาท



หน่วย : บาท

รายชื่อคณะกรรมการ	ค่าตอบแทนกรรมการปี 2563						โบนัสปี 2562	ค่าตอบแทนกรรมการในการดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทย่อย (NECL / BMN)
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง	รวม		
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร <sup>(1)</sup> ประธานกรรมการบริษัท	700,000	-	-	-	-	700,000	2,500,000	-
2. นายปลิว ตริวิศเวทย์ รองประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	750,000	1,000,000	-	175,000	-	1,925,000	2,300,000	NECL 1,000,000
3. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร กรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	650,000	-	525,000	175,000	-	1,350,000	1,225,000	-
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร กรรมการบริษัท ประธานกรรมการสรรหาและกรรมการตรวจสอบ	600,000	-	325,000	250,000	-	1,175,000	1,225,000	-
5. พลเอกสำเภา ชูศรี <sup>(2)</sup> กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-	-	-	1,212,534	-
6. นางวัลภา อัสสกุล <sup>(3)</sup> กรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง	650,000	-	-	-	275,000	925,000	1,027,877	-
7. ดร.อรรถพล ตันละมัย กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ	600,000	-	325,000	-	-	925,000	1,025,000	-
8. นายสุพงศ์ ชัยตสาห์กิจ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	650,000	500,000	-	175,000	-	1,325,000	1,275,000	NECL 650,000
9. ม.ล.ประสัชชัย เกษมสันต์ กรรมการบริษัท	550,000	-	-	-	-	550,000	1,050,000	-
10. นายพงษ์สวัสดิ์ ตันติสุขนิษฐ์กุล กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง	650,000	500,000	-	-	175,000	1,325,000	1,275,000	NECL 650,000 BMN 179,000
11. นายวีรพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์ <sup>(4)</sup> กรรมการบริษัท	-	-	-	-	-	-	283,562	-
12. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช <sup>(5)</sup> กรรมการบริษัท	650,000	-	-	-	-	650,000	616,438	-
13. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต กรรมการบริษัท	550,000	-	-	-	-	550,000	900,000	-
14. นายยุทธนา หิยมการณ <sup>(6)</sup> กรรมการบริษัท	-	-	-	-	-	-	732,329	-
15. นายวิทยา พันธุ์มงคล <sup>(7)</sup> กรรมการบริษัท	368,407	-	-	-	-	368,407	-	-
16. นางณฐมน บุนนาค กรรมการบริษัท	650,000	-	-	-	-	650,000	900,000	-
17. นายวิชาญ เอกรินทร์ากุล <sup>(8)</sup> กรรมการบริษัท	-	-	-	-	-	-	-	-
18. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์ กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง กรรมการผู้จัดการ	650,000	500,000	-	-	175,000	1,325,000	1,275,000	NECL 650,000 BMN 131,000
19. นางเพียว มริตตะนพร กรรมการบริษัท กรรมการบริหาร กรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง กรรมการผู้จัดการ	650,000	500,000	-	-	175,000	1,325,000	1,275,000	NECL 650,000
<b>รวมจ่าย</b>	<b>9,318,407</b>	<b>3,000,000</b>	<b>1,175,000</b>	<b>775,000</b>	<b>800,000</b>	<b>15,068,407</b>	<b>20,097,740</b>	<b>3,910,000</b>
<b>วงเงินที่ผู้ถือหุ้นอนุมัติ</b>						<b>18,000,000</b>	<b>21,000,000</b>	

หมายเหตุ :  
<sup>(1)</sup> ดร.วีรพงษ์ รามางกูร  
<sup>(2)</sup> พลเอกสำเภา ชูศรี  
<sup>(3)</sup> นางวัลภา อัสสกุล  
<sup>(4)</sup> นายวีรพงศ์ ศุภเศรษฐ์ศักดิ์  
<sup>(5)</sup> นางสาวอารีศรา ธรรมธัช  
<sup>(6)</sup> นายยุทธนา หิยมการณ  
<sup>(7)</sup> นายวิทยา พันธุ์มงคล  
<sup>(8)</sup> นายวิชาญ เอกรินทร์ากุล

ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2563  
 ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2562  
 ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2562  
 พันตำแหน่งตามวาระในวันประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562  
 ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562  
 ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2562  
 ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2563  
 ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2563 (แจ้งความประสงค์ไม่ขอรับค่าตอบแทน)

- (1.2) ในปี 2563 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนประกอบด้วย เงินเดือน และโบนัสให้กับผู้บริหารตั้งแต่ระดับกรรมการผู้จัดการ ลงไปจนถึงผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้จัดการจำนวน 10 คน รวมทั้งสิ้น 103,258,280.70 บาท
- (1.3) ในปี 2563 NECL ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ NECL ซึ่งประกอบด้วยค่าตอบแทนรายปี เบี้ยประชุม และโบนัส รวมเป็นเงินจำนวน 3,764,805 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ที่อนุมัติ ค่าตอบแทนกรรมการรวมเป็นเงินไม่เกิน 4,250,000 บาท เป็นโบนัสกรรมการสำหรับปี 2562 ไม่เกิน 1,400,000 บาท และค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563 ไม่เกิน 2,850,000 บาท
- (1.4) ในปี 2563 BMN ได้มีการจ่ายค่าตอบแทนให้กรรมการของ BMN ซึ่งประกอบด้วย ค่าตอบแทนรายปี และ เบี้ยประชุม รวมเป็นเงินจำนวน 965,000 บาท สอดคล้องกับมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ที่อนุมัติ ค่าตอบแทนกรรมการสำหรับปี 2563 ไม่เกิน 1,044,000 บาท
- (2) ค่าตอบแทนอื่น
- (2.1) ค่าตอบแทนอื่นของกรรมการ  
- ไม่มี -
- (2.2) ค่าตอบแทนอื่นของผู้บริหาร  
บริษัทได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนระยะยาว เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงาน บริษัทหรือเมื่อเกษียณอายุ โดยผู้บริหารจ่ายเงินสะสมในอัตราส่วนร้อยละ 5-10 ของเงินเดือนตามอายุงาน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราเดียวกันเข้าเป็นเงินกองทุน โดยในปี 2563 บริษัทได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหารที่เป็นกรรมการผู้จัดการ และรองกรรมการผู้จัดการ รวม 10 คน รวมเป็นจำนวน 5,219,984.6 บาท
- ทั้งนี้อัตราเงินสมทบของบริษัทเป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ซึ่งพิจารณาตามความสามารถ ในการดำเนินงานของบริษัท และผลการดำเนินงานของบริษัทเป็นสำคัญ

## 8.5 บุคลากร

### 8.5.1 จำนวนพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

- ธุรกิจทางพิเศษ มีพนักงานทั้งหมดจำนวน 986 คน ประกอบด้วยบุคลากร ใน 2 สายงานหลัก ได้แก่ สายงานปฏิบัติการ และสายงานวิศวกรรม คิดเป็นร้อยละ 81.34 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน คือ สายงานบริหาร สายงานการเงิน และสายงานกำกับดูแล คิดเป็นร้อยละ 18.66 ของพนักงานทั้งหมด
- ธุรกิจระบบราง มีพนักงานทั้งหมดจำนวน 2,996 คน ประกอบด้วย บุคลากรในสายงานหลัก ได้แก่ งานพัฒนาและบริหารโครงการ งานวิศวกรรมและซ่อมบำรุง งานปฏิบัติการเดินรถ งานกลยุทธ์ คิดเป็นร้อยละ 87.35 ของพนักงานทั้งหมด บุคลากรในสายงานสนับสนุน ได้แก่ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ งานพัฒนาธุรกิจ งานทรัพยากรบุคคล งานธุรการ งานความปลอดภัยและคุณภาพ ส่วนกฎหมายและกำกับการปฏิบัติงาน คิดเป็นร้อยละ 12.65 ของพนักงานทั้งหมด
- ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีพนักงานในแต่ละสายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) ดังนี้

สายงาน	จำนวนพนักงาน (คน)
1. สายงานหลัก	3,419
2. สายงานสนับสนุน	563
<b>รวม</b>	<b>3,982</b>

- บริษัทย่อย
  - o NECL ไม่มีการจ้างผู้บริหารและพนักงานประจำ แต่ประกอบธุรกิจบริหารทางพิเศษอุดรรัถยาโดยจ้างให้ BEM เป็นผู้ดำเนินการภายใต้สัญญาบริการ
  - o BMN มีพนักงานในแต่ละฝ่ายงาน (ไม่รวมผู้บริหาร) จำนวน 207 คน ประกอบด้วย ฝ่ายขายและการตลาด ฝ่ายออกแบบและผลิต ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ ฝ่ายการเงิน และฝ่ายปฏิบัติการ
- โดยในปี 2563 บริษัทได้จ่ายผลตอบแทนให้พนักงานจำนวนทั้งสิ้น 2,051.91 ล้านบาท ได้แก่ เงินเดือน ค่าล่วงเวลา เงินโบนัส จำนวน 1,954.38 ล้านบาท และเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 97.53 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทย่อยได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะเดียวกันกับบริษัทรวม 98.51 ล้านบาท
- การเปลี่ยนแปลงจำนวนพนักงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา
  - ไม่มี -
- ความสัมพันธ์ระหว่างผู้บริหารและสภาพแรงงาน (ถ้ามี)
  - ไม่มี -

## 8.5.2 นโยบายการพัฒนาบุคลากร

บริษัทมุ่งเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน มีพันธกิจทางสังคมในการส่งมอบการบริการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย โดยดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม สร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน

ปัจจุบันบริษัทต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทสามารถที่จะเป็น “เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” บริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมและความสามารถที่จะไม่เพียงแต่สร้างมูลค่าต่อบริษัทเท่านั้นแต่จะขยายไปสู่สังคมในวงกว้างอีกด้วย

บุคลากรเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนธุรกิจให้มีความก้าวหน้าและยั่งยืน บริษัทจึงได้มีการกำหนดแนวปฏิบัติต่อพนักงานไว้ในจรรยาบรรณของบริษัทอย่างชัดเจน โดยบริษัทมุ่งมั่นที่จะพัฒนาประสิทธิภาพของพนักงานเพื่อคุณภาพงาน ตลอดจนคุณภาพชีวิตของพนักงาน ผ่านการปลูกฝังแนวคิดและค่านิยมเกี่ยวกับนโยบายคุณภาพ ซึ่งประกอบด้วย การพัฒนาบุคลากร การทำงานเป็นทีม การสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการทำงาน และความรับผิดชอบต่อผู้บริหารและพนักงาน รวมถึงการกำหนดนโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัยอย่างชัดเจน ควบคู่ไปกับการจัดให้มีสภาพแวดล้อมและสุขอนามัยในสถานประกอบการให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของบุคลากรและของบริษัท

บริษัทเชื่อมั่นว่าพนักงานที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการนำพาองค์กรสู่ความเจริญเติบโตและความสำเร็จที่ยั่งยืน จึงได้มีการกำหนดนโยบายการพัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน ดังนี้

1. บริษัทมีนโยบายด้านการสรรหา พัฒนา และรักษามูลค่าของบุคลากรของบริษัท ด้วยการให้ค่าตอบแทนในรูปของเงินเดือน สวัสดิการและผลตอบแทนอื่น ๆ ในเกณฑ์ที่สามารถแข่งขันได้ในธุรกิจประเภทเดียวกัน
2. บริษัทถือว่าพนักงานคือทรัพยากรที่มีค่าของบริษัท โดยทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งประการหนึ่งที่จะทำให้องค์กรสามารถพัฒนาไปได้อย่างก้าวหน้า มีศักยภาพในการแข่งขัน และทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการสร้างและพัฒนาบุคลากรจากภายใน ด้วยการจัดฝึกอบรมและทบทวนการปฏิบัติงานให้แก่บุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการจัดส่งพนักงานไปปฏิบัติงานและฝึกอบรมทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสร้างจิตสำนึกและการฝึกอบรมในเรื่องความปลอดภัยในการให้บริการ โดยพนักงานของบริษัทจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของบริษัท และตามมาตรฐานสากลโดยเคร่งครัด
3. บริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารงานบุคคลที่มีประสิทธิภาพบนพื้นฐานของความเป็นธรรม เสมอภาคและเปิดโอกาสให้พนักงานได้พัฒนาและใช้ศักยภาพของตนเองอย่างเต็มขีดความสามารถ
4. บริษัทให้ความสำคัญกับการสร้างขวัญกำลังใจ และความภูมิใจในการปฏิบัติงานให้กับพนักงาน ด้วยการกำหนดระบบผลตอบแทนและความเจริญก้าวหน้าในอาชีพการงานบนพื้นฐานของความรู้ ความสามารถ และความเป็นธรรม รวมทั้งจัดให้มีระบบสวัสดิการที่เหมาะสม ตลอดจนพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของพนักงานให้ดีขึ้น เพื่อธำรงไว้ซึ่งทรัพยากรบุคคลอันมีค่าของบริษัท
5. การรักษาบุคลากรที่มีศักยภาพไว้กับบริษัท บริษัทมีการดูแลพนักงานที่มีความสามารถและมีศักยภาพสูงในการทำงาน ให้โอกาสในการก้าวหน้าในสายอาชีพ หรือ Career Path



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

## นโยบายที่ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาบุคลากรในปี 2563

### 1) การสร้างวัฒนธรรมองค์กร

บริษัทมุ่งหวังให้การบริการทางพิเศษและบริการเดินรถไฟฟ้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จึงดำเนินการปลูกฝังแนวคิดและวิธีปฏิบัติในด้านต่าง ๆ ทั้งความตระหนักด้านความปลอดภัย ความตระหนักในหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยมีการสื่อสารผ่านกระบวนการปฏิบัติงานและการสนับสนุนจากหัวหน้างาน กระทั่งก่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีวิธีปฏิบัติและแสดงออกเชิงพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัท

### 2) การบริหารจัดการสมรรถนะในการทำงาน

บุคลากรคือทรัพยากรล้ำค่าซึ่งจะสนับสนุนให้บริษัทมีการพัฒนาไปอย่างไม่หยุดยั้งและมีศักยภาพการแข่งขันในเชิงธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงวางแผนพัฒนาศักยภาพของพนักงานในทุกระดับ โดยการกำหนดสมรรถนะหลักของธุรกิจ สมรรถนะเชิงการทำงาน และสมรรถนะเชิงการบริหารของแต่ละตำแหน่งงาน กระบวนการประเมินความสามารถ และการจัดการฝึกอบรมให้เหมาะสมกับพนักงานตามตำแหน่งหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้พนักงานมีความเชี่ยวชาญในเชิงลึกและกว้าง ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีศักยภาพในการขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อนำไปสู่การเป็นผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน

## 8.5.3 ผลตอบแทน

### 1) ค่าตอบแทนพนักงาน

เพื่อให้การกำหนดค่าตอบแทนเป็นไปอย่างเหมาะสมและแข่งขันได้ในการรักษานักงานที่ดีมีความสามารถให้อยู่กับองค์กร บริษัทได้เข้าร่วมสำรวจค่าจ้างและค่าตอบแทนของบริษัทเพื่อเปรียบเทียบกับตลาดแรงงานและบริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกัน รวมทั้งมีการทบทวนค่าจ้างเริ่มต้น (Starting Salary) สำหรับผู้ที่จบใหม่ และเงินเดือนมูลฐาน (Base Salary) ตามค่าของงานผ่านสถาบันที่ดำเนินการสำรวจค่าจ้างเป็นประจำทำให้มั่นใจได้ว่า บริษัทมีโครงสร้างและการกำหนดค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงาน

ในการพิจารณาปรับค่าจ้างประจำปี คณะกรรมการบริหารเป็นผู้พิจารณา โดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานของบริษัทผ่านตัวชี้วัดระดับองค์กร (Competency KPIs) และความสามารถในการจ่าย

นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับดูแลพนักงานในระยะยาว เพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานในการร่วมงานกับบริษัท อีกทั้งยังเป็นการสร้างวินัยการออมให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่พนักงานจะได้มีเงินออมจำนวนมากพอเมื่อถึงวันเกษียณอายุ และมีชีวิตในวัยเกษียณอย่างมีคุณภาพ ซึ่งพนักงานสามารถสมัครเป็นสมาชิกได้ โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 5 ถึง 15 ของเงินเดือนตามความสามารถในการออม และบริษัทสมทบให้ในอัตราร้อยละ 5 ถึง 10 ตามอายุงานและข้อกำหนดของกองทุน ซึ่งพนักงานที่เป็นสมาชิกของกองทุนจะเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ที่เกิดจากการบริหารตามสัดส่วนของเงินที่แต่ละคนมีอยู่ในกองทุน อีกทั้งยังได้จัดทำประกันกลุ่มให้กับพนักงานเพื่อเป็นหลักประกันให้กับพนักงานและครอบครัวของพนักงานด้วย

## 2) สวัสดิการพนักงาน

นอกเหนือจากสวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว บริษัทยังได้มีการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมเพิ่มเติมให้กับพนักงาน และยังได้ให้การสนับสนุนบทบาทของคณะกรรมการสวัสดิการพนักงาน ตั้งแต่การจัดให้มีการเลือกตั้งอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อทำหน้าที่ร่วมให้คำปรึกษาหารือและเสนอแนะความเห็นแก่บริษัท ในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์ให้แก่พนักงานโดยส่วนรวม และร่วมกันดูแลสวัสดิการที่บริษัทจัดให้แก่พนักงาน ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย นำมาซึ่งการแก้ไขปรับปรุงสวัสดิการของบริษัทในด้านต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมตามสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

## 3) แรงงานสัมพันธ์

บริษัทกำหนดนโยบายในการดูแลพนักงานผ่านสายการบังคับบัญชา (Line Management) โดยหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคลทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา สนับสนุน และจัดให้มีการอบรมให้ความรู้ในเรื่องการบริหารงานบุคคล และความรู้ความเข้าใจในเรื่องข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท แก่หัวหน้างานอย่างต่อเนื่อง บริษัทได้กำหนดขั้นตอนการสอบข้อเท็จจริงกรณีพนักงานกระทำผิดทางวินัยอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและการนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงมิให้เกิดการกระทำซ้ำเดิม รวมทั้งการกำหนดวิธีปฏิบัติในการร้องทุกข์ที่ชัดเจนและรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทยังจัดกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์และเป็นประโยชน์กับพนักงานเป็นประจำทุกปีประกอบด้วย กิจกรรมการทำบุญตักบาตรเนื่องในโอกาสขึ้นปีใหม่และทำบุญครบรอบจัดตั้งบริษัท กิจกรรมวันสงฆ์ยาปีเก่าต้อนรับปีใหม่ กิจกรรมบริจาคโลหิตให้สภากาชาดไทย กิจกรรมวันสงกรานต์ กิจกรรมการออกกำลังกาย กิจกรรมฝึกสติเจริญสมาธิ กิจกรรมให้ความรู้ด้านสุขภาพและด้านโภชนาการ นอกจากกิจกรรมภายในดังกล่าวข้างต้นที่บริษัทจัดให้มีแล้ว บริษัทยังส่งเสริมและสนับสนุนงบประมาณในการทำกิจกรรมนอกงาน โดยเปิดโอกาสให้พนักงานที่มีความสนใจในการทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์รวมตัวกันขอจัดตั้งกลุ่มกิจกรรมนอกงานในรูปของชมรมต่าง ๆ อาทิ ชมรมกีฬา ชมรมถ่ายภาพ ชมรมจิตอาสา และชมรมดนตรี โดยชมรมกีฬาได้มีการจัดกิจกรรมตลอดทั้งปี ทั้งการแข่งขันฟุตบอล การเดิน-วิ่งออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ รวมทั้งการเข้าร่วมกิจกรรมกับภาครัฐในรายการเดิน-วิ่งการกุศลในวาระต่าง ๆ การจัดการแข่งขันกีฬาภายใน เพื่อส่งเสริมการออกกำลังกายของพนักงานและการคัดสรรนักกีฬาของบริษัทเข้าร่วมแข่งขันกับองค์กรภายนอกเพื่อสร้างเสริมประสบการณ์ และความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงาน สำหรับชมรมดนตรีได้มีการจัดกิจกรรมต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีเพื่อการสนทนากัน และการส่งเสริมการแสดงออกทางด้านศิลปะและการแสดง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงในงานพิธีต่าง ๆ ของบริษัท รวมทั้งแบ่งปันความสุขให้กับสังคมโดยเฉพาะสังคมด้อยโอกาส

## 4) ความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน

บริษัทตระหนักถึงความปลอดภัยและสุขอนามัยในการทำงาน โดยกำหนดเป็นนโยบาย ให้ทุกหน่วยงานกำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติในการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่เหมาะสม ในแต่ละงาน พร้อมทั้งสนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงประสิทธิภาพของอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งานอย่างได้ผลและเพียงพอ รวมทั้งการทบทวนการใช้อุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอตลอดปี การซ่อมแผนฉุกเฉินในเหตุการณ์จำลองเสมือนจริง นอกจากนี้ยังจัดให้มีการอบรมพนักงานเพื่อให้ตระหนัก ในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ในชีวิตและทรัพย์สินของลูกค้ายที่ให้บริการ

## 5) คุณภาพชีวิตของพนักงาน

บริษัทได้เล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพชีวิตของพนักงาน ทั้งพนักงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษและรถไฟฟ้า รวมถึงผู้ใช้บริการและสังคมบริเวณตามแนวสายทางพิเศษ จึงกำหนดเป็นนโยบายเรื่องของสุขอนามัยทั้งในสถานที่ทำงานและสายทาง

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

## 6) การรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในสำนักงาน

บริษัทได้ตระหนักถึงปัญหาของประเทศไทยในเรื่องภัยจากยาเสพติดที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคง ทางเศรษฐกิจ สังคม ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนเป็นอย่างมาก จึงได้ร่วมกับองค์กรภายนอกซึ่งได้แก่ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 2 และกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กรุงเทพมหานคร พื้นที่ 5 รวมถึงกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานนนทบุรี ในการดำเนินโครงการโรงงานสีขาว โดยบริษัทได้กำหนดเป็นนโยบาย เพื่อแสดงถึงความมุ่งมั่น และเป็นแนวทางในการดำเนินการ ได้แก่

- ผู้บังคับบัญชาทุกระดับต้องกระทำตนเป็นแบบอย่างที่ดี ให้ความรู้ คำปรึกษา ช่วยเหลือพนักงาน และแนะนำแนวทางการดำเนินชีวิตที่ถูกต้อง เหมาะสม และโทษพิษภัยและผลกระทบของการใช้ยาเสพติด
- ผู้บังคับบัญชาทุกระดับต้องสอดส่องดูแลพนักงานและลูกจ้างในสังกัดมิให้เกี่ยวข้องกับยาเสพติด
- พนักงานและผู้รับเหมาต้องมีบทบาท และมีส่วนร่วมในการรณรงค์ป้องกัน และแก้ไขปัญหายาเสพติด รวมถึงช่วยกันสอดส่องดูแลหากพบสิ่งผิดกฎหมาย หรือพบบุคคลที่มีพฤติกรรมน่าสงสัยที่เกี่ยวกับยาเสพติด ภายในบริษัทฯ ให้แจ้งผู้บังคับบัญชาทราบทันที
- พนักงานและผู้รับเหมาทุกคนต้องให้ความร่วมมือในการตรวจหาสารเสพติด
- บริษัทยินดีให้ความร่วมมือต่อหน่วยงานราชการในการแจ้งข้อมูล ข่าวสารและพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับยาเสพติด

ทั้งนี้ เพื่อให้โครงการโรงงานสีขาวดำเนินการเป็นไปอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง จึงได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัททุกพื้นที่เป็นผู้ดำเนินการโครงการ ซึ่งคณะทำงานโครงการโรงงานสีขาวมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- เสนอแนะแนวทางการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
- ปฏิบัติตามนโยบายและแผนปฏิบัติการป้องกัน และแก้ไขปัญหายาเสพติด
- ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรม เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกและรณรงค์ต่อต้านยาเสพติดในสถานประกอบการ
- อบรม ประชุมเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยาเสพติด และการป้องกันแก้ไขที่ถูกต้องให้กับพนักงาน และผู้รับเหมาทราบ
- ให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในการแจ้งข้อมูลการกระทำความผิดเกี่ยวกับยาเสพติด



### กิจกรรมรณรงค์เพื่อต่อต้านยาเสพติดปี 2563

- กิจกรรมประกวดคำขวัญเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด ภายใต้สโลแกน Say No To Drug เพื่อให้พนักงานและผู้รับเหมามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดในสถานประกอบการ ซึ่งได้รับความสนใจจากพนักงานและผู้รับเหมาเป็นอย่างมาก ทำให้มีคำขวัญส่งเข้าประกวดกว่า 340 คำขวัญ
- กิจกรรมตอบโต้ ไม่ติดยา เพื่อกระตุ้นให้พนักงานมีความตื่นตัวต่อปัญหายาเสพติดที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน
- กิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับยาเสพติดเป็นประจำทุกเดือน ในทุกช่องทางการสื่อสารภายในของบริษัท

บริษัทเป็น 1 ในสถานประกอบการ 119 แห่งที่ได้รับมอบเกียรติบัตรสถานประกอบการสีขาวจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานในฐานะบริษัทที่มี “ระบบการจัดการด้านยาเสพติดในสถานประกอบการ ระดับที่ 1” เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่สถานประกอบการอื่นที่บริษัทสามารถกระตุ้นให้พนักงานได้มีส่วนร่วมต้านยาเสพติดในสถานประกอบการจนประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม

### 7) การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันในทุกขั้นตอนการปฏิบัติงาน

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

ระบบ SAP ที่นำมาใช้ประกอบด้วย ระบบจัดซื้อจัดจ้าง ระบบบำรุงรักษา ระบบสินค้าคงคลัง ระบบบัญชีและการเงิน ซึ่งเป็นระบบที่เชื่อมโยงกันทั้งหมด (Integrated System) ทำให้สามารถตรวจสอบการทำงานทุกขั้นตอนและข้ามระบบงาน รวมทั้งสามารถสอบย้อนหลังสำหรับรายการทางการเงินต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ทำให้สามารถป้องกันทุจริตคอร์รัปชันได้อย่างดี

## 9. การกำกับดูแลกิจการ

### 9.1 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการและฝ่ายจัดการเชื่อมั่นและตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งประกอบด้วยการตระหนักถึงบทบาทและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการ อันจะนำไปสู่การดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน การมีระบบการบริหารจัดการและการควบคุมภายในที่ดี การมีกลไกการควบคุมและการถ่วงดุลอำนาจเพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างโปร่งใสตรวจสอบได้ การเคารพในสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น โดยส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น การรักษาความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล และการบริหารกิจการที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเพิ่มมูลค่าและผลตอบแทนสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทในระยะยาวอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มและพัฒนาการที่ทำให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงความเข้าใจของคณะกรรมการในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย โอกาส และความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินกิจการ คณะกรรมการจะทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการอย่างสม่ำเสมอทุกปี อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยบริษัทได้เผยแพร่แนวนโยบายการกำกับดูแลกิจการบนเว็บไซต์ของบริษัทที่ <http://www.bemplc.co.th> เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้รับทราบแนวทางปฏิบัติและการดำเนินธุรกิจของบริษัทภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นอกจากนี้ บริษัทได้เผยแพร่และสื่อสารไปยังพนักงานของบริษัท เพื่อให้รับทราบและยึดถือปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว

#### • นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

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

#### 1. บทบาทความรับผิดชอบของคณะกรรมการในฐานะผู้นำองค์กร

- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความตระหนักและเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในฐานะผู้นำ กำกับดูแลให้มีการบริหารจัดการที่ดี สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน
- ติดตามดูแลให้กรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตามขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบด้วยความรับผิดชอบระมัดระวัง และซื่อสัตย์สุจริต ดำเนินงานตามกฎหมาย ข้อบังคับ และมติการประชุม

#### 2. วัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจของบริษัทเพื่อความยั่งยืน

- กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจที่สอดคล้องและสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนให้แก่บริษัท ผู้มีส่วนได้เสีย และสังคม
- ติดตามดูแลการกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจ โดยการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้อย่างเหมาะสม

#### 3. เสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิภาพ

- กำหนดและทบทวนโครงสร้างคณะกรรมการเพื่อให้มีขนาด องค์กรประกอบ และสัดส่วนกรรมการอิสระที่เหมาะสม
- มีกระบวนการสรรหาโปร่งใสและชัดเจน
- มีโครงสร้างค่าตอบแทนเหมาะสมกับความรับผิดชอบ
- มีการส่งเสริมการพัฒนาทักษะความรู้สำหรับการปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ
- มีการกำหนดจำนวนบริษัทจดทะเบียนที่กรรมการบริษัทจะไปดำรงตำแหน่งกรรมการจะต้องไม่เกิน 5 แห่ง เพื่อให้เกิดการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ

#### 4. การสรรหาและพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและการบริหารทรัพยากรบุคคล

- มีกระบวนการสรรหาและพัฒนาผู้บริหารระดับสูงให้มีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ และคุณลักษณะที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมาย
- โครงสร้างค่าตอบแทนที่เหมาะสม
- มีการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีจำนวน ความรู้ ทักษะ ประสบการณ์

#### 5. ส่งเสริมวัฒนธรรมและการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม

- ส่งเสริมและพัฒนาการสร้างวัฒนธรรมการพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร เพื่อเพิ่มคุณค่าให้แก่ธุรกิจตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียภายใน และผู้มีส่วนได้เสียภายนอก

#### 6. ระบบควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม

- ระบบการบริหารความเสี่ยงและระบบการควบคุมภายในมีความเหมาะสม กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทให้บรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ
- จัดการความขัดแย้งและป้องกันการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ข้อมูล โอกาส และการทำธุรกรรมกับผู้ที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

#### 7. ความน่าเชื่อถือทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูล

- การเปิดเผยข้อมูลสำคัญทางการเงิน และข้อมูลที่มีข้อมูลทางการเงินมีความถูกต้อง ครบถ้วน เพียงพอ ทันเวลา โปร่งใส ตามกฎเกณฑ์ มาตรฐาน และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง
- สื่อสารข้อมูลกับผู้มีส่วนได้เสียโดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเผยแพร่อย่างเหมาะสม
- ปกป้องข้อมูลที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ เพื่อให้ข้อมูลที่เปิดเผยสามารถสะท้อนการปฏิบัติหรือการสร้างคุณค่าแก่กิจการอย่างยั่งยืน

#### 8. สนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น

- กำกับดูแลให้มีกระบวนการสร้างความมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของผู้ถือหุ้นในเรื่องสำคัญของบริษัท
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้รับการปฏิบัติและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐาน ให้ผู้ถือหุ้นทุกรายได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีมาตรการป้องกันการใช้อิทธิพลภายในเพื่อหาประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้นโดยรวม
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และดูแลผู้ถือหุ้นมากกว่าสิทธิตามที่กฎหมายกำหนด
- ไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น

จากผลการดำเนินงานโดยยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าวข้างต้น เป็นผลให้ในปี 2563 บริษัทได้รับผลการประเมินและได้รับรางวัลด้านการกำกับดูแลกิจการ ดังนี้

- ได้รับการประเมินคุณภาพในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 (AGM Checklist 2020) จากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย ในระดับ “ดีเยี่ยม”
- ได้รับผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- ได้รับการประกาศชื่ออยู่ใน “หุ้นยั่งยืน” ประจำปี 2563 (Thailand Sustainability Investment 2020) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 ในฐานะบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล
- ได้รับรางวัล Thailand's Top Corporate Brand 2020 ในฐานะองค์กรที่ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาแบรนด์องค์กรให้เข้มแข็งเพื่อความยั่งยืนของสังคมและระบบเศรษฐกิจของประเทศ มีมูลค่าแบรนด์สูงสุดหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ประจำปี 2563 จากคณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในปี 2563 คณะกรรมการได้กำกับและควบคุมดูแลให้มีการพัฒนาด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัท ซึ่งกิจกรรมที่ได้ดำเนินการตลอดปี 2563 ครอบคลุมและเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ดังนี้



### 9.1.1 สิทธิและการสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการตระหนักและให้ความสำคัญต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น รวมไปถึงการสนับสนุนการมีส่วนร่วมและการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น อันได้แก่ การซื้อขายและการโอนหุ้น การได้รับส่วนแบ่งในผลกำไรของบริษัท การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างเป็นอิสระและเท่าเทียมกัน การร่วมตัดสินใจเรื่องสำคัญของบริษัท การแต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการ การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ การแต่งตั้งผู้สอบบัญชี การกำหนดค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี และการได้รับข้อมูลข่าวสารของบริษัทอย่างรวดเร็ว ครบถ้วน และเพียงพอผ่านช่องทางที่เข้าถึงได้ง่าย โดยสนับสนุนให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตนอย่างเต็มที่ผ่านการประชุมผู้ถือหุ้น และไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิ ดังนี้

#### 1. การประชุมผู้ถือหุ้น

##### 1.1 นโยบายการส่งเสริมการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้นโดยคณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการไว้ชัดเจนว่า บริษัทส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ถือหุ้นส่วนน้อย ผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ และผู้ถือหุ้นประเภทสถาบัน ได้ใช้สิทธิของตนโดยไม่จำกัดเฉพาะสิทธิที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น โดยบริษัทไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น และส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในการตัดสินใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ โดยดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นได้รับข่าวสารข้อมูลของบริษัทอย่างเพียงพอ ซึ่งบริษัทได้จัดทำเอกสารเผยแพร่ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนสามารถรับรู้และเข้าใจได้อย่างชัดเจน

กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สะดวกมาเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทได้อำนวยความสะดวก โดยจัดเตรียมหนังสือมอบฉันทะในรูปแบบที่ผู้ถือหุ้นสามารถเป็นผู้กำหนดแนวทางการลงคะแนนของตนได้ และสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระของบริษัทที่บริษัทเสนอชื่อไว้ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับการมอบฉันทะของผู้ถือหุ้นในการใช้สิทธิเข้าร่วมประชุม และออกเสียงลงคะแนนแทนในแต่ละวาระ โดยจัดทำหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

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

พร้อมทั้งเปิดเผยหนังสือมอบฉันทะทั้ง 3 รูปแบบบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเลือกใช้ตามที่เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดเตรียมการลงคะแนนไปรษณีย์แก่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมแทนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

##### 1.2 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นศึกษาสารสนเทศของบริษัท

บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุม ซึ่งมีรายละเอียดคำชี้แจงข้อเท็จจริง และเหตุผลประกอบในแต่ละวาระ วัน เวลา สถานที่ รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารหรือหลักฐานประกอบการเข้าร่วมประชุม โดยเอกสารจะจัดทำทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทุกคนสามารถรับรู้และเข้าใจได้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดให้มีการเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทล่วงหน้า 30 วัน โดยในปี 2563 บริษัทได้มีการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 1 ครั้ง คือ การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ในวันที่ 20 กรกฎาคม 2563 บริษัทได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัทตั้งแต่วันที่ 19 มิถุนายน 2563 พร้อมทั้งส่งหนังสือเชิญประชุมให้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายทะเบียนหุ้นของบริษัทเป็นผู้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นล่วงหน้า 10 วันก่อนประชุม คือวันที่ 10 กรกฎาคม 2563 เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมีเวลาพิจารณารายละเอียดของแต่ละวาระ และดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยไม่มีการเพิ่มระเบียบวาระ ซึ่งไม่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าในที่ประชุม ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสศึกษาข้อมูลประกอบการพิจารณาระเบียบวาระต่าง ๆ

### 1.3 การอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียง

บริษัทไม่มีการกำหนดเงื่อนไขพิเศษในลักษณะที่จะเป็นการจำกัดโอกาสการเข้าประชุมของผู้ถือหุ้น โดยไม่กำหนดวันประชุมผู้ถือหุ้นในช่วงวันหยุดต่อเนื่องหรือวันนักขัตฤกษ์ กำหนดเวลาประชุมไม่เช้าหรือเย็นเกินไป และสถานที่ประชุมซึ่งเป็นบริเวณที่มีการคมนาคมสะดวก เช่น ใกล้เคียงกับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน หรือใกล้จุดขึ้นลงทางด่วน และมีสถานที่จอดรถเพียงพอ พร้อมแนบแผนที่สถานที่ประชุมและการเดินทาง โดยในปี 2563 บริษัทได้มีการประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 1 ครั้ง คือ การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2563 เวลา 14.00 น. จัดขึ้น ณ ห้อง เลอ คองคอร์ด บอลรูม ชั้น 2 โรงแรม สวิสไฮเทล กรุงเทพฯ รัชดา เลขที่ 204 ถนนรัชดาภิเษก ห้วยขวาง กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นสถานที่ที่ผู้ถือหุ้นสามารถเดินทางได้โดยสะดวก โดยผู้ถือหุ้นสามารถเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถยนต์ ฯลฯ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 บริษัทจึงมีการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติในการจัดประชุมของศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ ศบค. โดยจัดที่นั่งประชุมได้ไม่เกิน 200 ที่นั่ง และเว้นระยะห่างประมาณ 1 เมตรต่อ 1 ที่นั่ง และขอความร่วมมือผู้ถือหุ้นมอบฉันทะการเข้าประชุมให้แก่กรรมการอิสระของบริษัทแทนการเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง

### 1.4 การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่งคำถามเป็นการล่วงหน้า

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

สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอระเบียบวาระ หรือส่งคำถามเป็นการล่วงหน้าผ่านทางเว็บไซต์ได้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และแจ้งให้ผู้ถือหุ้นรับทราบโดยทั่วกันผ่านทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ

## 2 การดำเนินการในวันประชุมผู้ถือหุ้น

เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 บริษัทได้ยึดหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการจัดประชุมตามคำสั่งศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ ศบค. เพื่อให้สอดคล้องกับข้อปฏิบัติต่าง ๆ และหลักการการดำเนินงานของตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยได้ส่งจดหมายแจ้งมาตรการบริษัทที่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบในการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 มีดังนี้

- ขอความร่วมมือท่านผู้ถือหุ้น มอบฉันทะให้กรรมการอิสระของบริษัท เข้าร่วมประชุมแทนการเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง
- จัดให้มีจุดคัดกรองก่อนเข้าร่วมประชุม หากผู้ถือหุ้น/ผู้รับมอบฉันทะไม่ผ่านการคัดกรอง บริษัทสงวนสิทธิ์ในการไม่ให้ผู้ถือหุ้น/ผู้รับมอบฉันทะเข้าร่วมประชุม
- ที่นั่งในห้องประชุมมีจำนวนจำกัด เนื่องจากต้องเว้นระยะห่างประมาณ 1 เมตรต่อ 1 ที่นั่ง กรณีที่นั่งที่จัดไว้เต็มแล้ว บริษัทขอให้ผู้ถือหุ้นมอบฉันทะให้กรรมการอิสระของบริษัท
- จัดแจกของชำร่วย การ์ดเชิญ ซา กาแฟ ของว่าง ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น เพื่อลดการสัมผัสสิ่งของร่วมกับผู้อื่น เพื่อความปลอดภัยและสุขอนามัยของผู้ร่วมงาน
- ขอความร่วมมือผู้ถือหุ้น สวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลา เมื่ออยู่ในอาคารที่จัดประชุม บริษัทสงวนสิทธิ์ในการไม่ให้เข้าภายในอาคาร สำหรับผู้ที่ไม่สวมหน้ากากอนามัย นอกจากนี้ บริษัทได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม โดยจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลต้อนรับเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นทั้งก่อน-หลัง และในระหว่างการประชุม พร้อมนำสิ่งอำนวยความสะดวกรวมถึงวิธีการต่าง ๆ มาใช้ ดังนี้

## 2.1 การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการประชุม

บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดและประมวลผลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมและการนับคะแนน ทั้งนี้เพื่อความถูกต้องแม่นยำ และความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งสามารถแสดงผลการนับคะแนนได้ทันทีแบบรวดเร็ว

## 2.2 การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของกรรมการ

คณะกรรมการได้ให้ความสำคัญในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อตอบข้อซักถามและรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้น โดยการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2563 มีกรรมการเข้าร่วมในการประชุมจำนวน 14 คน จากกรรมการทั้งหมด 14 คน (สัดส่วนของกรรมการที่เข้าร่วมประชุมร้อยละ 100) ซึ่งในการประชุมผู้ถือหุ้น ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ กรรมการผู้จัดการ และคณะผู้บริหารของบริษัทได้เข้าร่วมประชุมเพื่อตอบข้อซักถามในประเด็นต่าง ๆ ของผู้ถือหุ้น

## 2.3 หลักเกณฑ์ในการลงมติ

บริษัทกำหนดให้ผู้ถือหุ้นหนึ่งหุ้นมีเสียงหนึ่งเสียง ในกรณีปกติให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ในวาระการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผ่านด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุม สำหรับกรณีอื่นคะแนนเสียงให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัทกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง และวาระเพื่อทราบไม่มีการลงมติ

## 2.4 การตรวจนับหรือตรวจสอบคะแนนเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

เพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ บริษัทได้จัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจนับหรือตรวจสอบการนับคะแนน เพื่อความโปร่งใส ถูกต้องตามกฎหมาย และข้อบังคับ โดยบริษัทจะมีการแนะนำผู้ตรวจสอบการนับคะแนนต่อที่ประชุมและจัดให้มีการบันทึกไว้ในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ในการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระ บริษัทใช้ระบบบาร์โค้ดในการบันทึกข้อมูลเพื่อให้สามารถแสดงผลมติดต่อที่ประชุมภายในเวลาที่รวดเร็ว และจะแสดงผลทั้งหมดด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย โดยบริษัทเปิดเผยมติพร้อมผลคะแนนในแต่ละวาระต่อที่ประชุม และเผยแพร่มติดังกล่าวผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งเผยแพร่มติและรายงานการประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติได้อย่างรวดเร็ว

## 2.5 แนวปฏิบัติในการใช้บัตรลงคะแนนเสียง

- จัดให้มีบัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกวาระสำหรับผู้เข้าร่วมประชุมด้วยตนเองหรือผู้รับมอบฉันทะที่มีอำนาจลงคะแนนออกเสียงในแต่ละวาระ และจัดให้มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในการจัดเก็บบัตรลงคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจัดให้มีที่ปรึกษากฎหมายและบุคคลที่เป็นอิสระ ซึ่งเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบและเป็นพยานในการนับคะแนน
- กรณีที่ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะได้ระบุการออกเสียงลงคะแนนในแต่ละวาระไว้อย่างชัดเจนแล้วว่า เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง บริษัทจะรวบรวมคะแนนเพื่อประมวลผลล่วงหน้าไว้ในระบบคอมพิวเตอร์ โดยมีที่ปรึกษากฎหมายและตัวแทนผู้ถือหุ้นทำหน้าที่สอบถามความถูกต้องในการนับคะแนนเสียงตามหนังสือมอบฉันทะ
- เพื่อให้การดำเนินการประชุมในแต่ละวาระมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์กับผู้ถือหุ้นโดยรวม โดยคณะกรรมการมีเวลาเพียงพอที่จะชี้แจงหรือตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ดังนั้นบริษัทจึงใช้วิธีเก็บบัตรลงคะแนนเฉพาะผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเอง และประสงค์จะออกเสียงลงคะแนนไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง
- สำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล บริษัทจะเก็บบัตรลงคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเองทุกรายเพื่อความโปร่งใสในการนับคะแนน และสามารถตรวจสอบได้ภายหลัง สำหรับผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะบริษัทจะตรวจสอบการลงคะแนนตามในหนังสือมอบฉันทะ



## 2.6 แนวปฏิบัติในการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความเห็นหรือสอบถามข้อมูลในที่ประชุม

เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ประธานกรรมการบริษัท ซึ่งทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ได้เปิดโอกาสและส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้แสดงความเห็นและตั้งคำถามในเรื่องที่เกี่ยวข้องต่อที่ประชุม โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

- ให้ผู้ถือหุ้นสามารถแสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับวาระการประชุมล่วงหน้าผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น ไปรษณีย์ตอบรับ อีเมล และโทรสาร รวมถึงการให้ผู้ถือหุ้นที่มาเข้าร่วมประชุมเขียนคำถามในใบคำถามที่บริษัทได้จัดให้ในระหว่างการดำเนินการประชุมแทนการใช้ไมโครโฟนเพื่อหลีกเลี่ยงการสัมผัส
- แสดงความเห็นหรือสอบถามเพิ่มเติมในประเด็นอื่นนอกเหนือจากวาระการประชุมภายหลังจากที่ประชุมดำเนินการประชุมครบตามระเบียบวาระแล้ว

ขณะดำเนินการประชุม บริษัทจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลอำนวยความสะดวกในกรณีที่ผู้ถือหุ้นมีข้อสงสัย โดยสามารถส่งใบคำถามให้กรรมการแทนการซักถามกรรมการโดยตรงระหว่างประชุม

## 3 การจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการเปิดเผยผลการประชุม

- 3.1 บริษัททำการเปิดเผยมติการประชุมผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัท นอกเหนือจากการเปิดเผยต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ผ่านระบบ SETLink ทั้งนี้ภายในวันที่มีการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบและสามารถตรวจสอบผลการลงมติพร้อมคะแนนเสียงได้อย่างรวดเร็ว
- 3.2 บริษัทจัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น โดยเน้นความถูกต้อง ครบถ้วน ซึ่งต้องประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้
  - รายชื่อกรรมการที่เข้าร่วมประชุม
  - จำนวนผู้ถือหุ้น / จำนวนหุ้นที่เข้าร่วมประชุม (ด้วยตนเอง/มอบฉันทะ)
  - คำชี้แจงโดยสรุปที่เป็นสาระสำคัญ เช่น ขั้นตอนการลงคะแนน และวิธีการแสดงผลคะแนนให้ที่ประชุมทราบก่อนดำเนินการประชุม
  - ชื่อผู้ถาม คำถาม-ตอบ หรือข้อคิดเห็นโดยสรุป
  - มติที่ประชุม โดยแยกเป็นคะแนนที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย
- 3.3 ภายหลังจากประชุมบริษัทกำหนดให้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้แล้วเสร็จภายใน 14 วัน และมีรายละเอียดที่เพียงพอสำหรับผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมสามารถตรวจสอบรายงานการประชุมได้จากเว็บไซต์ของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทได้จัดทำวิดีโอทัศน์การประชุมผู้ถือหุ้นเผยแพร่บนเว็บไซต์ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุมหรือผู้ที่สนใจข้อมูลของบริษัทสามารถรับทราบรายละเอียดการประชุมนอกเหนือจากที่บันทึกในรายงานการประชุม โดยเปิดเผยวิดีโอทัศน์ดังกล่าวไว้จนถึงการประชุมผู้ถือหุ้นคราวถัดไป

### 9.1.2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

คณะกรรมการให้ความสำคัญในการกำกับดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน และเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย รวมทั้งผู้ถือหุ้นต่างชาติ และป้องกันการใช้ หรือการได้รับข้อมูลภายในที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณะที่มีลักษณะเป็นการหาประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น อันเป็นการเอาเปรียบและส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ถือหุ้นโดยรวมซึ่งถือเป็นการกระทำอันไม่เป็นธรรมในตลาดทุน คณะกรรมการจึงได้กำหนดมาตรการป้องกันการใช้อ้างอิงข้อมูลภายในและการเปิดเผยข้อมูล รวมถึงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เป็นธรรมในการทำรายการที่อาจเข้าข่ายมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนี้

## 1) การให้ข้อมูลก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการดูแลให้บริษัทแจ้งกำหนดการประชุมพร้อมวาระ และความเห็นของคณะกรรมการ ในแต่ละวาระต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามเกณฑ์การเปิดเผยข้อมูล และเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทภายในวันทำการถัดไป พร้อมทั้งดูแลให้บริษัทจัดทำหนังสือเชิญประชุม พร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระการประชุม ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่เป็นชาวต่างชาติ โดยบริษัทเผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมรายละเอียดของแต่ละวาระบนเว็บไซต์ของบริษัทเป็นการล่วงหน้า 30 วัน ก่อนวันประชุม พร้อมกันนี้ คณะกรรมการได้ดูแลให้บริษัทแจ้งกฎเกณฑ์และข้อบังคับต่าง ๆ ที่ใช้ในการประชุม ขั้นตอนการออกเสียงลงมติ รวมทั้งสิทธิการออกเสียงลงคะแนนให้แก่ผู้ถือหุ้นทราบเป็นการล่วงหน้า

## 2) การคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย

เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถใช้สิทธิในการเสนอเรื่องเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของบริษัท บริษัทมีนโยบายเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกรายใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันที่จะเสนอระเบียบวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้น และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการผ่านช่องทางที่ประกาศไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท โดยเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิได้ล่วงหน้า 3 เดือนก่อนสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี ทั้งนี้คณะกรรมการจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของการบรรจุหรือไม่บรรจุระเบียบวาระการประชุมตามที่ผู้ถือหุ้นเสนอ และสำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นกรรมการฝ่ายบริหารจะนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป และได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิในการแต่งตั้งกรรมการเป็นรายบุคคลสำหรับวาระแต่งตั้งกรรมการ ผู้ถือหุ้นสามารถลงคะแนนเสียงเลือกกรรมการเป็นรายบุคคล

## 3) การป้องกันการซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน

คณะกรรมการได้กำหนดแนวทางในการเก็บรักษาและป้องกันการใช้ข้อมูลภายในอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร และแจ้งแนวทางดังกล่าวให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานบริษัททุกคนถือปฏิบัติ โดยกรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่ ดังนี้

- รายงานการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ซึ่งถือหลักทรัพย์ของบริษัทครั้งแรก และรายงานการจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ทุกครั้งที่มีการซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 59 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ.2535 ภายใน 3 วันทำการหลังจากวันที่ซื้อ ขาย โอน หรือรับโอนหลักทรัพย์ ซึ่งบริษัทมีการแจ้งเตือนคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ และได้กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่รายงานการซื้อขายหลักทรัพย์ หรือถือครองหลักทรัพย์ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส
- รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และจัดส่งสำเนารายงานดังกล่าวให้แก่บริษัทในวันเดียวกับวันที่รายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
- เมื่อได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ ก่อนที่ข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชน และห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานที่เกี่ยวข้องเปิดเผยข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญนั้นต่อบุคคลอื่น
- มีการรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทรับทราบ เกี่ยวกับการถือหลักทรัพย์ของบริษัทของกรรมการ ผู้บริหาร รวมถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องเมื่อรับตำแหน่งครั้งแรก และเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในการประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง

นอกจากนี้กรรมการและผู้บริหารยังได้รับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดรวมถึงบทกำหนดโทษตามกฎหมาย และบริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้รับทราบข้อมูลภายในกระทำการใด ๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัทได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์สำหรับกรรมการและผู้บริหารทุกท่าน เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันการใช้อ้างอิงข้อมูลภายในโดยมิชอบ ดังนี้

- ให้กรรมการและผู้บริหารหลีกเลี่ยงหรืองดทำการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทในช่วง 1 เดือน ก่อนมีการเปิดเผยงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี
- ในกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานที่ได้ล่วงรู้ข้อมูลงบการเงิน หรือข้อมูลอื่นใดที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัท ห้ามไม่ให้ทำการซื้อขาย หรือยินยอมให้ผู้อื่นใช้ข้อมูลดังกล่าวทำการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทในช่วง 1 เดือน ก่อนที่ข้อมูลงบการเงิน และ/หรือข้อมูลอื่นใดที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทจะเผยแพร่ต่อสาธารณชน ทั้งนี้ ไม่ว่าเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือเพื่อผู้อื่น

ทั้งนี้ ในปี 2563 ที่ผ่านมา คณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารได้มีการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ไม่พบกรณีฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน และการซื้อขายหลักทรัพย์ตามกฎหมายของตลาดหลักทรัพย์ และสำนักงานคณะกรรมการหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

#### 4) การมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

##### 4.1 การรายงานการมีส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการและผู้บริหารมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสียโดยให้เปิดเผยข้อมูลการดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลอื่น และข้อมูลการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่น กรณีที่ถือเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ทั้งของผู้รายงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้รายงาน ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการมีข้อมูลในการพิจารณาอนุมัติการเข้าทำรายการต่าง ๆ ของบริษัท และบริษัทย่อยได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โดยเลขานุการบริษัทเป็นผู้เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการและผู้บริหาร พร้อมทั้งจัดส่งสำเนารายงานให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่บริษัทได้รับรายงาน



## รายงานการถือหลักทรัพย์สินของกรรมการและผู้บริหาร ประจำปี 2563

รายชื่อกรรมการ / ผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ			
	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562	การเปลี่ยนแปลง ในปี 2563	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2563 จำนวน	สัดส่วน (%)
<u>กรรมการ</u>				
1. นายปลิว ตริวิศวเวทย์	24,606,878	1,000,000	25,606,878	0.1675
คู่สมรส	2,402,527	-	2,402,527	0.0157
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร	803,893	(803,893)	-	-
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	-	-	-	-
4. ดร.อรณพ ต้นละมัย	-	-	-	-
5. นางวัลลภา อัสสกุล	-	-	-	-
6. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	-	-	-	-
7. ม.ล.ประสพชัย เกษมสันต์	-	-	-	-
8. นายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชย์กุล	-	-	-	-
9. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช	-	-	-	-
10. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	-	-	-	-
11. นายวิทยา พันธุ์มงคล *	-	-	-	-
12. นางณฐมน บุนนาค	-	-	-	-
13. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์	2,999,141	-	2,999,141	0.0196
14. นางเพียว มริตตะนพร	-	-	-	-
<u>ผู้บริหาร</u>				
15. นายสงวน คุณาธินันท์	-	-	-	-
16. นางสุดฤทัย พรหมมาตร	-	-	-	-
17. นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศม์	-	-	-	-
18. นางสาวปาหนัน ไตรสุวรรณถาวร	-	-	-	-
19. นายวิฑูรย์ หทัยรัตนา	-	-	-	-
20. นายอัลวิน จี	-	-	-	-
21. ดร.วิเทศ เตชางาม	-	-	-	-
22. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์	-	-	-	-

หมายเหตุ : \* นายวิทยา พันธุ์มงคล ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2563 แทนนายยุทธนา หิมาการุณ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2562

#### 4.2 การเข้าร่วมประชุมของกรรมการที่มีส่วนได้เสีย

คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการและผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมและออกเสียงในวาระนั้น โดยเลขานุการบริษัทจะแจ้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียให้แสดงเจตนาขอไม่เข้าร่วมประชุม หรือออกเสียงในวาระนั้น ๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสียซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำและเปิดเผยรายงานดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบ

### 5) การทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวข้องกัน

#### 5.1 นโยบายการทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวข้องกัน

ในกรณีที่บริษัทมีการทำรายการระหว่างกัน / รายการที่เกี่ยวข้องกัน ตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทจะปฏิบัติตามกฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ดังนี้

- บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎระเบียบของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตราฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของการเข้าทำรายการนั้น ๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณานุมัติการทำรายการ
- บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต.
- หากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัทเป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือคณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี
- บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

#### 5.2 หลักการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

คณะกรรมการอนุมัติหลักการในการที่บริษัทจะเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ซึ่งเป็นธุรกรรมที่มีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- การว่าจ้างบริษัทหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันเพื่อทำการซ่อมแซม ปรับปรุงหรือก่อสร้างเพิ่มเติมทางพิเศษและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง หากบริษัทหรือนิติบุคคล ซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันเป็นผู้เสนอราคา และเงื่อนไขที่เป็นธรรมและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
- การว่าจ้างบริษัท หรือนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันเพื่อดำเนินการซ่อมแซมหรือจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์พร้อมค่าแรง เพื่อบำรุงรักษาอาคารบริหาร และศูนย์ซ่อมบำรุงในอนาคต ซึ่งธุรกรรมเหล่านี้มีเงื่อนไขทางการค้า และข้อตกลงอื่นไม่ต่างจากคู่ค้าอื่น

- ธุรกรรมระหว่างบริษัทและบริษัทย่อยกับ รฟม. ดังนี้
  - การให้การสนับสนุนกิจกรรมด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเกี่ยวกับการให้บริการระบบรถไฟฟ้าในวงเงินไม่เกิน 1 ล้านบาทต่อปี
  - การสนับสนุนนโยบายของภาครัฐ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเดินทางโดยรถไฟฟ้า ในช่วงเวลาที่กำหนดเป็นครั้งคราว โดยการให้ส่วนลดค่าโดยสาร หรือ ยกเว้นการจัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ โดยมีเงื่อนไขว่า รฟม. จะชดเชยรายได้ในวันเวลาดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและเป็นธรรม
- การทำธุรกรรมในลักษณะการรับจ้างบริหาร หรือเป็นที่ปรึกษาให้กับนิติบุคคลซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน
- การเข้าพื้นที่อาคารสำนักงานโดยบริษัทและบริษัทย่อยกับ บมจ.การช่าง เป็นที่ตั้งสำนักงานตามกฎหมาย
- การทำธุรกรรมอื่นซึ่งมีลักษณะเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปตามนิยามที่กำหนดโดยสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

### 5.3 การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

- กรรมการบริษัทและผู้บริหารต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์ หรือรายการเกี่ยวโยงในกิจการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- หลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับกรรมการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัท ในกรณีที่จำเป็นต้องทำรายการนั้น ให้มีการนำเสนอรายการที่เกี่ยวข้องกันต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับความสมเหตุสมผลและประโยชน์ต่อบริษัทก่อนเสนอขออนุมัติต่อคณะกรรมการบริษัท ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และดูแลให้มีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด
- ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัท และจรรยาบรรณของบริษัท ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด เพื่อให้บริษัทเป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลความเข้าใจในการถือปฏิบัติของพนักงานทั่วทั้งบริษัท

## 9.1.3 การคำนึงถึงบทบาทของผู้มีส่วนได้เสียและการประกอบธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

บริษัทมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญและคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงาน และผู้บริหารของบริษัทและบริษัทย่อย หรือผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า สังคม และชุมชนที่บริษัทตั้งอยู่ โรงเรียนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง ภาครัฐ รวมถึงคู่แข่ง และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ผู้มีส่วนได้เสียประสงค์ที่จะติดต่อหรือร้องเรียนสามารถติดต่อกรรมการโดยตรง หรือแจ้งข้อมูลผ่านเลขานุการบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการได้กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการว่า บริษัทจะดูแลผู้มีส่วนได้เสียตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่กระทำการใด ๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย และกำหนดมาตรการชดเชยกรณีผู้มีส่วนได้เสียได้รับความเสียหายจากการละเมิดสิทธิ และมุ่งเน้นการดำเนินงานโดยเคารพสิทธิมนุษยชน โดยบริษัทดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่องตามนโยบาย ดังนี้

### 1) นโยบายการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม

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



- ให้บริการที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐานสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
- ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความรวดเร็ว ไม่เลือกปฏิบัติ และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการ กรณีมีข้อร้องเรียนหรือข้อเสนอนะเพื่อการปรับปรุงบริการ
- ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการบริการที่ถูกต้อง และรวดเร็ว
- เปิดโอกาสโดยการจัดกิจกรรมพิเศษ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเข้าเยี่ยมชมการดำเนินงาน และการบริหารจัดการทางพิเศษและรถไฟฟ้าที่บริษัทได้รับสัมปทาน รวมถึงมีการส่งเสริม การใช้บริการและกิจกรรมทางการตลาดกับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง

**1.2 กลุ่มผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ :** บริษัทได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา กับ กทพ. และ รฟม. ในฐานะคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด และเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจกับบริษัทด้วยหลักความเสมอภาคเท่าเทียมไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติตามเงื่อนไข กรอบกติกา ธรรมเนียมปฏิบัติต่างๆ ระหว่างกัน และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีด้วยโมตรจิต ซึ่งได้กำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรชัดเจนไว้ในจรรยาบรรณของบริษัท ตลอดจนวิธปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 เพื่อดำเนินการร่วมกับ กทพ. และ รฟม. ในการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสม่ำเสมอ โดยบริษัทจัดให้มีการประเมินความพึงพอใจในการปฏิบัติงานทุกเดือน เพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งผลการประเมินนั้น พบว่า ทั้ง กทพ. และ รฟม. มีความพอใจในการปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในระดับดีเยี่ยม

นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีการประชุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของบริษัท และของ กทพ. ทุกไตรมาส และประชุมร่วมกับ รฟม. ทุกเดือน ซึ่งนอกจากจะเพิ่มประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการแล้วยังลดข้อขัดแย้งหรือลดผลกระทบที่ก่อให้เกิดข้อพิพาทต่าง ๆ จากการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างสองหน่วยงาน

**1.3 กลุ่มลูกค้า / ผู้รับเหมา :** บริษัทมีความประสงค์ให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐานโดยยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับลูกค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่ลูกค้าทุกระดับและดำเนินการอย่างเป็นระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและเงื่อนไขสัญญาหรือข้อตกลงที่เป็นธรรม ตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 ซึ่งมีข้อปฏิบัติดังนี้

- กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกคู่ค้า โดยมีการคัดกรองคู่ค้าอย่างเคร่งครัด เพื่อให้มีการดำเนินกิจการอย่างเป็นธรรมและไม่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน
- มีการแข่งขันบนฐานข้อมูลที่ได้รับอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ไม่มีลักษณะที่เป็นการเลือกปฏิบัติหรือกีดกันไม่ให้คู่ค้ารายหนึ่งรายใดเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจ
- จัดทำรูปแบบสัญญา หรือข้อตกลงที่เหมาะสม เป็นธรรม และเป็นมาตรฐานเดียวกัน
- จัดให้มีระบบการจัดการ ติดตาม ฝ่าละออง รวบรวมถึงทบทวน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลงอย่างครบถ้วน มีระบบการควบคุมภายในที่ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
- จ่ายค่าตอบแทนให้คู่ค้าตรงเวลา ตามเงื่อนไขการชำระที่ได้ตกลงกัน
- ไม่มีนโยบายให้กรรมการ และ/หรือพนักงานรับผลประโยชน์ใด ๆ เป็นส่วนตัวหรืออาศัยความเป็นส่วนตัวจากคู่ค้า
- จัดให้มีการประเมินคู่ค้าเป็นประจำทุกปี และแจ้งผลการประเมินพร้อมข้อเสนอแนะ เพื่อให้คู่ค้าได้ปรับปรุงคุณภาพสินค้าและงานบริการอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้คู่ค้าสามารถติดต่อผู้บริหารเพื่อแจ้งข้อร้องเรียนได้ กรณีที่พบว่าได้รับการปฏิบัติอย่างไม่เป็นธรรม
- ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่ค้าด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม เช่น การจ่ายสินบนให้แก่กรรมการและพนักงานของคู่แข่ง
- ไม่กล่าวหาในทางร้ายแก่คู่ค้าโดยปราศจากข้อมูลแห่งความจริง

- 1.4 กลุ่มผู้ให้กู้ / ผู้ถือหุ้นกู้ :** บริษัทปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาสินเชื่อ การค้าประกัน การบริหารเงินทุนอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่สถาบันการเงิน ผู้สนับสนุนเงินทุน ตามโครงการของบริษัท และไม่ปฏิบัติฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ตกลงกัน โดยปฏิบัติและยึดถือกฎเกณฑ์ดังนี้
- ปฏิบัติตามสัญญาสินเชื่อเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด กรณีไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งต้องรีบแจ้งให้ผู้ให้กู้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางการแก้ไข
  - ปฏิบัติต่อผู้ให้กู้ทุกรายอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย
  - จัดทำรายงานข้อมูลทางการเงินที่ถูกต้องและรักษาความน่าเชื่อถือให้กับผู้ให้กู้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา และสม่ำเสมอ
  - ละเว้นการให้ เรียก รับ ยอมจะรับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้า
  - หากมีข้อมูลว่าการให้ เรียก รับ ยอมจะรับ หรือรับจ้างผลประโยชน์ใดๆ ไม่สุจริตเกิดขึ้นจะเปิดเผยรายละเอียดต่อผู้ให้กู้ และร่วมกันแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยยุติธรรมและรวดเร็ว

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

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

#### 1. แนวปฏิบัติต่อพนักงาน

- การกำหนดโครงสร้างและผลตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่พนักงานตามศักยภาพการทำงาน ด้วยการนำระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน (People Assessment) โดยเน้นการประเมินศักยภาพในการปฏิบัติงานและวัดความสามารถเพื่อเป็นหลักในการพัฒนาทักษะ ชีตความสามารถ (Competency) ให้มีความเหมาะสมกับตำแหน่งงานและการเติบโตของบริษัท และมีการวัดผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดผล (KPI) ในทุกกิจกรรมที่สำคัญประกอบการพิจารณาประเมินผลของพนักงาน
- การสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วม และการทำงานเป็นทีมโดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้ร่วมแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับงานที่ปฏิบัติอย่างทั่วถึง
- การมุ่งมั่นที่จะให้พนักงานมีความภาคภูมิใจและรู้สึกผูกพันต่อองค์กร โดยการเปิดโอกาสให้พนักงานมีความก้าวหน้าในอาชีพ
- การให้ความเสมอภาค สุจริตใจ เทียบธรรมในการลงโทษ แต่งตั้ง โยกย้าย รวมถึงการให้รางวัลบนพื้นฐานของความรู้ความสามารถและความเหมาะสมของพนักงานนั้นๆ

- การให้ความสำคัญ และส่งเสริมให้พนักงานทุกระดับได้พัฒนาความรู้ความสามารถ โดยบริษัทได้เปิดโอกาสและส่งเสริมให้พนักงานได้ศึกษาอบรมหรือศึกษาเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มพูนทักษะ (Skill) และความรู้ความเชี่ยวชาญ (Knowledge) ตลอดจนผลักดันการเสริมสร้างทัศนคติ (Attitude) โดยการฝึกอบรมจะเน้นการพัฒนาทักษะ ความรู้ ความสามารถของพนักงาน ทั้งในเรื่องของทักษะความสามารถตามตำแหน่งงาน (Functional Skills) ทักษะความสามารถหลักที่พนักงานทุกคนต้องมี (Core Skills) รวมทั้งทักษะภาวะผู้นำ (Leader Skills) โดยในปี 2563 บริษัทได้จัดให้พนักงานได้รับการอบรมเฉลี่ย 34.85 ชั่วโมงอบรม / คน
- การให้ความสำคัญต่อการเคารพสิทธิมนุษยชน ไม่เลือกปฏิบัติ การให้โอกาสที่เท่าเทียมกันในการจ้างงานของสตรี ผู้พิการ กลุ่มผู้ด้อยโอกาส เยาวชน และผู้สูงอายุ
- การกำกับดูแลและติดตามให้พนักงานปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกัพนักงานอย่างเคร่งครัด รวมถึงการให้คำแนะนำและดูแลพนักงานอย่างใกล้ชิด เพื่อไม่ให้เกิดการกระทำผิดกฎหมาย โดยบริษัทกำกับดูแลและส่งเสริมให้พนักงานใช้สินค้าถูกกฎหมาย และไม่ละเมิดลิขสิทธิ์หรือทรัพย์สินทางปัญญา ตลอดจนส่งเสริมให้ใช้แนวทางการดำเนินงานและปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และไม่เกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ เพื่อผลประโยชน์และความสำเร็จของบริษัท

## 2. นโยบายความปลอดภัยและสุขอนามัย

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยและสุขอนามัยของสถานประกอบการ ดูแลให้พนักงานมีคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตที่ปลอดภัยและถูกสุขอนามัยในการทำงาน โดยได้กำหนดเป็นนโยบาย ดังนี้

- บริษัทจัดให้มีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และความเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน ด้วยความร่วมมืออย่างจริงจังของพนักงานทุกคน รวมทั้งจะจำกัด และจัดการความเสี่ยงต่อความปลอดภัย อันเกิดจากการทำงานตามขั้นตอนการปฏิบัติงานปกติ
- บริษัทจัดให้มีมาตรการออกแบบเครื่องมือ อุปกรณ์ การจัดท่าระเบียนปฏิบัติ 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 และสภาพแวดล้อม ในการทำงานของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้า

โดยในปี 2563 บริษัทมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานบนทางพิเศษจำนวน 5 ครั้ง และพบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเกี่ยวกับการให้บริการเดินรถไฟฟ้าจำนวน 3 ครั้ง โดยไม่มีพนักงานที่เสียชีวิตแต่อย่างใด

สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จากการทำงาน (จำนวนครั้ง)		อัตราความถี่การบาดเจ็บ (Injury Frequency Rate, I.F.R.)	
ธุรกิจทางพิเศษ	ธุรกิจระบบราง	ธุรกิจทางพิเศษ	ธุรกิจระบบราง
5	3	1.82	0.45

หมายเหตุ : อัตราความถี่การบาดเจ็บ (I.F.R.) คำนวณจากจำนวนพนักงานได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน (N) เทียบต่อชั่วโมงการทำงาน (MH) โดยที่  $I.F.R = N * 1,000,000 / MH$



- 1.6 กลุ่มห่วงโซ่อุปทาน :** บริษัทดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่อุปทานตามมาตรฐานสากลระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วการให้ความรู้ความเข้าใจและมีการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิดทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทานของคู่ค้าที่ดำเนินธุรกิจกับบริษัท ดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกัน
- 1.7 กลุ่มชุมชน :** บริษัทตระหนักถึงผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพิเศษ ใกล้รถไฟฟ้า หรือใกล้สำนักงานที่บริษัทตั้งอยู่ โดยการจัดกิจกรรมพิเศษ ที่มีลักษณะสร้างประโยชน์และสร้างฐานการเรียนรู้ธุรกิจและชุมชนอย่างต่อเนื่องในระยะยาว

## 2) นโยบายในการต่อต้านการทุจริตและการคอร์รัปชัน

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน และได้จัดให้มีมาตรการป้องกันการทุจริต ทั้งภายในและภายนอก โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติ การติดตาม การเฝ้าระวัง แนวทางการทบทวน ประเมินความเสี่ยง และการฝึกอบรมที่เหมาะสมและเป็นปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคนได้ยึดถือและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยบริษัทได้กำหนดเป็นนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับของบริษัทควรปฏิบัติงานด้วยความเป็นธรรม ซื่อสัตย์สุจริต และโปร่งใสในการดำเนินธุรกิจร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ และการปฏิบัติงานนั้นต้องถูกต้องตามกฎหมาย นโยบาย ข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ หรือขั้นตอนการปฏิบัติที่ถูกต้อง
- ส่งเสริมและสนับสนุนให้ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างทั่วถึงและเป็นธรรมด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และปฏิบัติตามพันธสัญญาต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท
- ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปลูกจิตสำนึกของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานให้ละเว้นการทุจริตและตระหนักถึงโทษภัยของการทุจริตคอร์รัปชัน
- ส่งเสริมและสนับสนุนให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไม่พึงรับ ยอมจะรับ หรือให้การเลี้ยงรับรอง ของขวัญ และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกินความจำเป็นและไม่เหมาะสมกับบุคคลที่ทำธุรกิจกับบริษัท
- บริษัทจะจัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับนโยบายและแนวปฏิบัติในการต่อต้านการทุจริต

ทั้งนี้ บริษัทได้จัดให้หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่การติดตาม การเฝ้าระวัง แนวทางการทบทวน ประเมินความเสี่ยง และการฝึกอบรม เพื่อเป็นการป้องกัน/ป้องปรามไม่ให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชัน

## 3) นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทเคารพและยึดมั่นในสิทธิความเป็นเจ้าของในทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น และจะนำมาใช้ต่อเมื่อได้รับความยินยอมจากเจ้าของทรัพย์สินทางปัญญาเท่านั้น บริษัทจึงมีนโยบายห้ามการดำเนินการที่มีลักษณะเป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาทุกประเภท โดยมีแนวปฏิบัติดังนี้

- พนักงานทุกคนมีหน้าที่ปกป้องและรักษาความลับอันเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทเพื่อมิให้ข้อมูลเหล่านั้นรั่วไหล และต้องไม่นำทรัพย์สินทางปัญญาประเภทต่าง ๆ ของบริษัทไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัวหรือเพื่อบุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาต
- พนักงานทุกคนต้องเคารพและให้เกียรติต่อทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น และไม่นำผลงานอันเป็นทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่นไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วนของผลงานไปใช้โดยที่ไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของผลงาน

#### 4) นโยบายการเคารพกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน

บริษัทกำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชน หรือศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ โดยไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ สีผิว เพศ ภาษา ศาสนา สังคม ทรัพย์สิน ถิ่นกำเนิด ความคิดเห็นทางการเมือง หรือสถานะอื่น ๆ รวมถึงตระหนักในสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตนที่มีต่อสังคม และบุคคลอื่น โดยมีแนวทางในการปฏิบัติดังนี้

- บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายและหลักสิทธิมนุษยชนอย่างเคร่งครัด และไม่สนับสนุนกิจการที่ละเมิดหลักสิทธิมนุษยชน
- บริษัทปฏิบัติต่อพนักงานทุกระดับอย่างเท่าเทียม โดยไม่เลือกปฏิบัติในการจ้างงาน การจ่ายค่าตอบแทน การเข้ารับการอบรม การเลื่อนตำแหน่ง การเลิกจ้างหรือการให้ออกจากงาน อันเนื่องมาจากการแบ่งแยกเพศ เชื้อชาติ สีผิว ศาสนา อายุ สถานภาพการสมรส ผู้มีครรภ์ ความคิดเห็นทางการเมือง หรือผู้พิการ เป็นต้น
- บริษัทเปิดโอกาสให้พนักงานทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการทำงาน ภายใต้กฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ และคำสั่งต่าง ๆ ของบริษัท

#### 5) นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมุ่งประสานประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียในทุกมิติและทุกกลุ่มเป็นสำคัญอย่างเหมาะสม เพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจ อย่างยั่งยืนของบริษัท พร้อมมุ่งให้เกิดประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม อย่างเหมาะสม ดังนี้

- การนำองค์กรด้วยแนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ผ่านการสื่อสารและการแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดของบริษัท
- ดำเนินการให้แนวคิดด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นหนึ่งเดียวกับทุกกระบวนการทำงาน และกระบวนการตัดสินใจของบริษัท
- ส่งเสริมการฝึกอบรม การให้ความรู้ และการให้คำแนะนำที่มุ่งเน้นวิธีปฏิบัติตามแนวทางด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- สนับสนุนการดำเนินงาน และสร้างความร่วมมือในระดับภูมิภาค เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบต่อพนักงานทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงาน เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัท ในปี 2563 ปรากฏในส่วนที่ 2 ข้อ 10 ความรับผิดชอบต่อสังคม

#### 6) นโยบายสิ่งแวดล้อม

บริษัทดำเนินธุรกิจให้บริการ โดยยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น บริษัทจึงมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ด้วยแนวทางการดำเนินการดังต่อไปนี้

- ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม
- สร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและส่งเสริมการใช้พลังงานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนจัดให้มีการให้ความรู้และฝึกอบรมพนักงานเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม
- ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับกฎหมายสิ่งแวดล้อม และข้อกำหนดอื่น ๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
- ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
- เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีนโยบายที่จะคัดเลือก และส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบต่อพนักงานและผู้รับเหมาทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และสม่ำเสมอ เพื่อให้มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อผู้ใช้บริการ พนักงาน ผู้รับเหมา และชุมชนรอบข้าง

## 7) นโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ

ความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ เป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทให้เกิดประสิทธิภาพ และเป็นที่น่าเชื่อถือ บริษัทจึงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาระบบการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ และนำไปปฏิบัติ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า

- ผู้ที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น ที่สามารถจะเข้าถึงระบบสารสนเทศได้
- ระบบสารสนเทศ มีความถูกต้อง เชื่อถือได้ และมีการรักษาความลับของข้อมูล
- ระบบสารสนเทศ มีความพร้อมใช้งานอยู่เสมอ
- มีการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศอย่างสม่ำเสมอ
- ส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ ความสามารถที่เหมาะสม และมีจิตสำนึกเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง

อนึ่ง ความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ ถือเป็นส่วนรับผิดชอบของทุกคน ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของพนักงานและบุคคลภายนอกที่ได้รับอนุญาตให้ใช้งานระบบสารสนเทศของบริษัทต้องดำเนินการในทุกวิถีทาง เพื่อทำให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศของบริษัท

บริษัทตระหนักและคำนึงถึงความปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และภัยคุกคามอันเกิดจากการใช้งานดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันเทคโนโลยีได้พัฒนาอย่างรวดเร็วและมาพร้อมกับภัยคุกคามที่นับวันจะมีความสำคัญและรุนแรงต่อเนื่อง เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2561 บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001 : 2013 จาก Bureau Veritas Certification (Thailand) Limited ซึ่งมีผลจนถึงวันที่ 4 กรกฎาคม 2564 ทั้งนี้ บริษัทได้นำมาปรับใช้และได้กำหนดเป็นระเบียบว่าด้วยความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของบริษัท 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

บริษัทตระหนักและมุ่งมั่นในการส่งเสริมและพัฒนาการสร้างวัฒนธรรมการพัฒนานวัตกรรมองค์กร เพื่อเพิ่มคุณค่าให้แก่กิจการตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียภายในและผู้มีส่วนได้เสียภายนอกตามนโยบาย ดังนี้

- ส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการปรับปรุงกระบวนการทำงาน เพื่อเกิดประสิทธิภาพสูงสุดตามพันธกิจองค์กร โดยการนำนวัตกรรมมาใช้ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน
- สนับสนุนการนำอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งนำเครื่องมือทางการเงินมาใช้อย่างเหมาะสม
- สนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมนวัตกรรมองค์กรเพื่อดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่อง



โดยบริษัทได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานกำหนดกลยุทธ์และนวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในด้านต่าง ๆ อาทิ เชิงวิเคราะห์โครงการ เทคนิควิศวกรรม การเงิน การตลาด และ ในเชิงสัญญา เพื่อทำหน้าที่ระดมความคิดและนำเสนอแนวทางเชิงกลยุทธ์และนวัตกรรม เพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพและเสริมสร้างรายได้เพิ่มให้กับบริษัท รวมทั้ง ศึกษาความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติตามแนวทางที่เสนอพร้อมทางเลือกอื่นที่เห็นว่าเหมาะสมเพื่อประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจและเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัท แนะนำแผนงานต่อกรรมการผู้จัดการสำหรับมอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปปฏิบัติ ติดตามและสรุปประเมินผลรายงานต่อกรรมการผู้จัดการ

ในปัจจุบัน Big data มีบทบาทสำคัญในการวิเคราะห์ข้อมูลทางธุรกิจอย่างกว้างขวางมากขึ้น บริษัทในฐานะผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่รองรับการเดินทางจำนวนหลายล้านครั้งต่อวัน ได้นำเครื่องมือ Business Intelligence (BI) ที่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ได้อย่างรวดเร็วโดยใช้ทรัพยากรน้อย และสามารถแสดงผลเพื่อสรุปข้อมูลขนาดใหญ่ให้เข้าใจได้ง่ายและมีรูปแบบที่สวยงามมาใช้ในการวิเคราะห์ เพื่อคาดการณ์ถึงความหนาแน่นของปริมาณจราจร ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ความจำเป็นในการปรับปรุงหรือพัฒนาทางพิเศษทางด้านกายภาพ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรที่ติดขัดอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถใช้ทางพิเศษที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่มีการจราจรติดขัด รวมถึงสามารถลดแก๊สเรือนกระจกที่เกิดขึ้นทั้งในกระบวนการผลิตน้ำมัน และแก๊สที่ปล่อยออกมาจากท่อไอเสีย ทำให้สิ่งแวดล้อมทั้งในทางพิเศษและบริเวณใกล้เคียงมีอากาศที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

ในด้านการบริหารจัดการวิศวกรรมทางพิเศษ บริษัทได้พัฒนาระบบบริหารจัดการสินทรัพย์งานผิวทางและงานโครงสร้าง (Pavement & Structure Management Systems) เพิ่มเครื่องมือในการรักษาระดับการให้บริการทางพิเศษแก่ผู้ใช้ทางพิเศษให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ด้านความเร็ว ความสะดวกสบาย และความปลอดภัย สอดคล้องตามข้อกำหนด และกฎหมายต่าง ๆ โดยบริษัทได้จัดทำระบบดังกล่าวขึ้นในรูปแบบ Web-based Application ซึ่งสามารถแสดงผลข้อมูลสารสนเทศเพื่อการบริหาร (Management Information System : MIS) และข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น เทคโนโลยีแผนที่ชนิดเคลื่อนที่ได้ (Mobile Mapping System : MMS) เทคโนโลยีพิกัดเลเซอร์ (Laser Point Cloud)

นอกจากนี้ บริษัทริเริ่มระบบบริหารจัดการความปลอดภัยบนทางพิเศษ (Safety Management System) เพื่อให้สามารถวิเคราะห์หาสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุตามหลักทางวิศวกรรม และจัดทำการเพิ่มเติมอุปกรณ์ / ปรับปรุงสายทางให้มีความปลอดภัยในทุกสภาพแวดล้อมด้วยอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ การพัฒนาองค์ความรู้ด้านการวิจัยและนวัตกรรมของบริษัทได้ดำเนินการร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาที่ผ่านเกณฑ์การประเมินคุณภาพ ISO 9001 เป็นอย่างน้อย สถาบันอุดมศึกษาชั้นนำ และจัดทำความร่วมมือทางวิชาการกับสถาบันวิจัยด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีระดับชาติ ซึ่งมีคณาจารย์ นักวิจัย และผู้เชี่ยวชาญเป็นคณะทำงาน อันจะทำให้บริษัทได้พัฒนาองค์ความรู้ และได้รับข้อมูลที่มีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ และนำมาใช้ประกอบการตัดสินใจได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

## 9) กระบวนการและช่องทางการรับข้อร้องเรียน

### • การแจ้งข้อร้องเรียน

บริษัทจัดให้มีช่องทางที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถติดต่อร้องเรียนในเรื่องที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อบริษัท หรือพบพฤติกรรมหรือเหตุการณ์ใด ๆ ที่อาจเป็นการฝ่าฝืนหรือการไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ นโยบายต่าง ๆ 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 หรือไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณนโยบายต่าง ๆ ให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเพื่อบรรเทาความเสียหายให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยคำนึงถึงความเดือดร้อนเสียหายโดยรวมทั้งหมด

4. การรายงานผล

ประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการอิสระ หรือเลขานุการบริษัทรายงานต่อคณะกรรมการเพื่อทราบ และรายงานผลให้ผู้มีส่วนได้เสียซึ่งเป็นผู้ร้องเรียนทราบ หากผู้ร้องเรียนเปิดเผยตนเอง

- **มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบ**

ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบจะได้รับความคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. ผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริง สามารถเลือกที่จะไม่เปิดเผยตนเองได้ หากเห็นว่าการเปิดเผยนั้น จะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย หรือเกิดความเสียหายใด ๆ
2. กรณีเปิดเผยตนเองบริษัทจะรายงานความลับหนี้แจ้งข้อเท็จจริง
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 โดยได้กำหนดนโยบายแนวทางรวมถึงระบบการจัดทำรายงานทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูลสำคัญต่าง ๆ ให้มีความถูกต้อง เพียงพอ เท่าเทียม ทันเวลา ผ่านช่องทางที่เหมาะสม ปกป้องข้อมูลลับและข้อมูลที่มีผลต่อราคาหลักทรัพย์ รวมทั้งมีการสื่อสารให้เข้าใจตรงกันทั้งองค์กรในการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นไปตามกฎเกณฑ์ มาตรฐาน และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ด้วยความโปร่งใสและตรวจสอบได้ ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อมูลที่เปิดเผยเป็นเรื่องที่สำคัญและสามารถสะท้อนการปฏิบัติหรือการดำเนินงานของบริษัทนำไปสู่การสร้างคุณค่าแก่กิจการอย่างยั่งยืน

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

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

นอกเหนือจากการเปิดเผยข้อมูลตามหน้าที่ภายใต้แนวปฏิบัติและข้อกำหนดของกฎหมายแล้ว บริษัทยังมีนโยบายหมุนเวียนผู้บริหารระดับสูงในการมีส่วนร่วมเพื่อให้ข้อมูลและตอบข้อซักถามต่อผู้ลงทุนรวมถึงได้รับทราบความคิดเห็นและตระหนักถึงความต้องการของผู้ลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วยตนเอง ทั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ และเลขานุการบริษัท ทุกคนได้ร่วมกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์มาโดยตลอด

- 3) บริษัทได้กำหนดระดับการรับรู้ข้อมูลของผู้บริหารในแต่ละระดับชั้นอย่างชัดเจน ตลอดจนความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลสำหรับเปิดเผยต่อสาธารณชน โดยสื่อสาร และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องของข้อมูลสำหรับผู้ลงทุน หน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอกบริษัท พร้อมทั้งติดต่อประสานงานกับผู้ลงทุน รวบรวมข้อคิดเห็นของผู้ลงทุนต่าง ๆ และสื่อสารต่อผู้บริหารระดับสูงจนถึงระดับพนักงานทุกคน ดังนี้

### 3.1 การสื่อสารภายในองค์กร

แม้คณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเป็นผู้ที่รับรู้ข้อมูลของบริษัททั้งหมด แต่ได้กำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นผู้มีอำนาจในการเปิดเผยสารสนเทศต่าง ๆ รายงานต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ และเป็นผู้ให้ข้อมูลผ่านสื่อสาธารณะเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดเผยข้อมูลของบริษัท

การเก็บรักษาข้อมูลที่ยังไม่ได้เปิดเผยถือเป็นหน้าที่สำคัญของคณะกรรมการ ผู้บริหาร ที่ปรึกษาบริษัท และพนักงานที่ได้รับทราบข้อมูล ต้องรักษาข้อมูลเป็นความลับ โดยบริษัทได้กำหนดเป็นข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทห้ามพนักงานบริษัทเปิดเผยความลับของบริษัท แก่บุคคลภายนอกหรือใช้ตำแหน่งหน้าที่ในบริษัทแสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือแก่บุคคลอื่นโดยมิชอบ หากฝ่าฝืนถือว่ามีความผิดทางวินัยซึ่งมีโทษคือ การเลิกจ้าง ซึ่งที่ผ่านมายังไม่เคยมีเหตุการณ์เกี่ยวกับการนำเสนอมูลข้อมูลไปใช้เพื่อประโยชน์แก่ตนเองและผู้อื่น

นอกจากนี้ บริษัทได้มีการพัฒนาระบบการควบคุมการใช้ข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัท โดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในการซื้อขายหลักทรัพย์ของผู้บริหาร บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อป้องกันมิให้เกิดกรณีที่กรรมการผู้บริหาร และพนักงานนำข้อมูลภายในไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือผู้อื่น

สำหรับการเปิดเผยข้อมูลต่อพนักงาน บริษัทได้เปิดเผยข้อมูลต่อพนักงานเทียบเท่าการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณชน โดยยึดหลักความถูกต้อง สม่าเสมอและเวลาในการเปิดเผยข้อมูล แผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้มีการจัดทำรายงานนักลงทุนสัมพันธ์ (IR Report) รวบรวมสรุปประเด็นคำถามและความเห็นของผู้ลงทุนที่มีต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทเพื่อรายงานสรุปเสนอต่อผู้บริหารเป็นประจำทุกเดือน เพื่อเป็นช่องทางการนำเสนอข้อแนะนำที่ดีหรือผลตอบรับจากผู้ลงทุนต่อผู้บริหารเพื่อมาปรับปรุงการดำเนินงานต่อไป



### 3.2 การสื่อสารภายนอก

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

ในการเปิดเผยรายงานทางการเงินนั้น คณะกรรมการจัดให้มีรายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน แสดงควบคู่กับรายงานของผู้สอบบัญชี รายละเอียดปรากฏในหน้า 223

การให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์เป็นอีกหน้าที่สำคัญของแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ เนื่องจากเป็นการให้ข้อมูลของบริษัทเผยแพร่ไปสู่ผู้ลงทุนในรูปแบบบทวิเคราะห์เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของผู้ลงทุน เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์ จึงเป็นผู้ให้ข้อมูล และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ตลอดจนความสัมพันธ์อันดีต่อนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ โดยอาจทำการตรวจทานและชี้แจงเพื่อให้มีการแก้ไขบทวิเคราะห์ให้ถูกต้องได้โดยไม่ก่อให้เกิดการขึ้นหรือบิดเบือนบทวิเคราะห์ของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ได้ หรือแก้ไขเฉพาะข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงในอดีต หรือที่ได้เผยแพร่สู่สาธารณชนแล้ว จึงไม่จัดเป็นการขึ้นนำการลงทุน

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

สำหรับปี 2563 บริษัทมีกิจกรรม Analyst Meeting, Company Visit, Site Visit, Conference Call แลกเปลี่ยน และการให้สัมภาษณ์ (Press Interview) ทั้งในรูปแบบการเข้าพบที่บริษัท (ออฟไลน์) และรูปแบบออนไลน์ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยแผนกนักลงทุนสัมพันธ์ได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับสถาบันต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศในรูปแบบออนไลน์จำนวน 4 ครั้ง ออนไลน์จำนวน จำนวน 17 ครั้ง และจัดให้มีงานประชุมนักวิเคราะห์ จำนวน 3 ครั้ง

ทั้งนี้ เพื่อชี้แจงผลการดำเนินงาน ตลอดจนความคืบหน้าของโครงการลงทุนอย่างเหมาะสม เพื่อให้ผู้บริหารตอบข้อซักถามกับผู้ลงทุนและสื่อมวลชนอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมให้ได้รับทราบโดยทั่วกัน ตลอดจนเพื่อให้ข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นอย่างถูกต้องสำหรับการตัดสินใจการลงทุนต่อบุคคลทั่วไปรวมถึงนักลงทุนและนักวิเคราะห์สถาบัน

บริษัทได้จัดให้มีโครงการผู้ถือหุ้นสัมพันธ์ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสเข้าเยี่ยมชมกิจการ และพบปะคณะผู้บริหาร ทั้งยังได้จัดทำ BEM Magazine เพื่อเผยแพร่ข้อมูลธุรกิจ รวมทั้งสาระความรู้ที่เป็นประโยชน์ และได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นและผู้ถือหุ้นของบริษัททุกรายเป็นประจำ และบริษัทยังได้ทำการสำรวจความคิดเห็นและความต้องการของนักวิเคราะห์และผู้ลงทุนที่มีต่อคุณภาพของการสื่อสารและการดำเนินกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ในปี 2563 (BEM IR SURVEY) เพื่อนำมาปรับปรุงการทำงาน พบว่า ผลสำรวจการประเมินความพึงพอใจของการให้บริการงานนักลงทุนสัมพันธ์อยู่ที่ระดับร้อยละ 90.06

### 9.1.5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการและเสริมสร้างคณะกรรมการที่มีประสิทธิภาพ

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบและบทบาทในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมายการดำเนินธุรกิจ กลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน การจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญและเพียงพอเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนติดตามประเมินผล และดูแลการรายงานผลการดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมิติที่ประชุมผู้ถือหุ้น อันนำไปสู่การดำเนินงานและสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนในด้านต่าง ๆ ดังนี้

#### 1. โครงสร้างคณะกรรมการ

- โครงสร้างคณะกรรมการ บริษัทได้พิจารณาถึงขนาด องค์ประกอบ สัดส่วนกรรมการอิสระ ทักษะ ประสบการณ์ การศึกษา ความสามารถและคุณลักษณะเฉพาะด้าน ตลอดจนเพศและอายุ ที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการนำพาองค์กรสู่วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่บริษัทได้กำหนดไว้ ซึ่งประกอบด้วย บุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 14 คน กล่าวคือ กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 5 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 4 คน ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่า คณะกรรมการโดยรวมมีคุณสมบัติที่เหมาะสม สามารถเข้าใจ และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียได้ รวมถึงเพื่อให้คณะกรรมการสามารถดำเนินงานเฝ้าระวังการทุจริตในการตัดสินใจอย่างอิสระ และมีกรรมการซึ่งเป็นตัวแทนจาก กทพ. และ รฟม. เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 2 คน จาก 5 คน
- คณะกรรมการมีกรรมการที่เป็นอิสระจำนวน 5 คน สอดคล้องกับสัดส่วนที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ซึ่งสามารถให้ความเห็นเกี่ยวกับการทำงานของฝ่ายบริหารได้อย่างอิสระ โดยบริษัทได้กำหนดคุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ” ให้เข้มกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
- กรรมการมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกตั้งใหม่ โดยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง กำหนดให้กรรมการออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3
- คณะกรรมการมีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทจดทะเบียนที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการ จะต้องไม่เกิน 5 แห่ง เพื่อให้เกิดการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ

#### 2. การทำหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการ

ประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการไม่เป็นบุคคลเดียวกัน เพื่อเป็นการแบ่งแยกหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับดูแล และการบริหารงานประจำ โดยคณะกรรมการได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการอย่างชัดเจน ประธานกรรมการเป็นกรรมการอิสระตามความหมายของตลาดหลักทรัพย์ฯ และไม่มีความสัมพันธ์ใด ๆ กับฝ่ายบริหาร

#### 3. คณะกรรมการชุดย่อย

บริษัทได้จัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะเพื่อติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด และรายงานต่อคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร โดยคณะกรรมการได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดดังมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในหน้า 175 ถึง 179

#### 4. บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

- 1) คณะกรรมการมีบทบาทและหน้าที่กำกับดูแลให้บริษัทมีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึง วิสัยทัศน์ 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 การทำธุรกรรมที่มีผลกระทบต่อบริษัท อย่างมีนัยสำคัญ หรือการทำการรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ ซึ่งกรรมการที่มีส่วนได้เสียจะไม่เข้าร่วมประชุมและงดออกเสียงในวาระนั้น เป็นต้น เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด
- 5) ในด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการติดตามและรับทราบแผนการจัดการความเสี่ยงของบริษัทจากการรายงานของฝ่ายบริหารในรายงานผลการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง และรับทราบจากรายงานของคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง
- 6) ติดตามดูแลให้ฝ่ายจัดการนำแผนกลยุทธ์ไปถ่ายทอดเป็นแผนดำเนินงาน (Operational Plan) รวมถึงประเมินผลการดำเนินงาน และกำกับดูแลบริษัทในกลุ่ม โดยกำหนดให้ฝ่ายบริหารรายงานผลการปฏิบัติงาน ตลอดจนเรื่องที่สำคัญอื่น ๆ ให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบในการประชุมคณะกรรมการบริษัท

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



## 5. การประชุมคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย

ชื่อ-นามสกุล	การเข้าร่วมประชุม / จำนวนครั้งที่จัดประชุมปี 2563				
	คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ บริหาร	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	คณะกรรมการ สรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	คณะกรรมการ บรรษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง
1. ดร.วีรพงษ์ รามางกูร <sup>(1)</sup>	3/7				
2. นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์	7/7	12/12		3/3	
3. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	7/7		5/5	3/3	
4. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	6/7		5/5	2/3	
5. ดร.อรรถนพ ตันละมัย	6/7		5/5		
6. นางวัลลภา อัสสกุล	7/7				3/3
7. นายสุพงศ์ ชยุตสาหกิจ	7/7	12/12		3/3	
8. ม.ล. ประสบชัย เกษมสันต์	5/7				
9. นายพงษ์สฤชต์ ตันติสุวณิชย์กุล	7/7	12/12			3/3
10. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช	7/7				
11. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	5/7				
12. นายวิทยา พันธุ์มงคล <sup>(2)</sup>	3/3				
13. นางณฐมน บุนนาค	7/7				
14. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	7/7	12/12			3/3
15. นางเพียว มริตตะนพร	7/7	12/12			3/3

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> ดร.วีรพงษ์ รามางกูร

<sup>(2)</sup> นายวิทยา พันธุ์มงคล

ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2563

ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2563

แทนนายยุทธนา หิมากรูณ ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2562

### 1) การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมคณะกรรมการพร้อมระเบียบวาระหลักประจำปีให้กรรมการได้รับทราบเป็นการล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดเวลาและเข้าร่วมประชุมได้ ซึ่งตามข้อบังคับของบริษัทกำหนดไว้ให้ประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และในการประชุมต้องมีกรรมการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม อย่างไรก็ตาม ในปี 2563 คณะกรรมการบริษัทมีการประชุม 7 ครั้ง

สำนักกรรมการผู้จัดการจะส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุม ซึ่งมีการกำหนดชัดเจนก่อนการประชุมล่วงหน้า 7 วัน และมีการส่งเอกสารประกอบการประชุมเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการก่อนการประชุม เพื่อให้คณะกรรมการมีเวลาศึกษาข้อเข้าประชุม

ระเบียบวาระการประชุมจะกำหนดขึ้นโดยการพิจารณาร่วมกันระหว่างประธานกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจะจัดให้มีการประชุมระหว่างกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารและไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม 1 ครั้ง ทั้งนี้เพื่อให้กรรมการได้มีการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยอิสระ และสามารถติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการประชุมทุกครั้ง ประธานกรรมการจะทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ดูแลให้มีการพิจารณาในแต่ละวาระอย่างรอบคอบ และเปิดโอกาสให้กรรมการทุกท่านได้มีการแสดงความคิดเห็นและอภิปรายร่วมกัน และผู้บริหารระดับสูงจะเข้าประชุมเพื่อชี้แจงข้อมูลในฐานะผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานโดยตรงจนเป็นที่พอใจก่อนการลงมติในแต่ละวาระ

นอกจากนี้ คณะกรรมการมีนโยบายห้ามกรรมการ และผู้บริหารซึ่งเป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันหรือมีส่วนได้เสียกับวาระที่จะพิจารณาเข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น โดยฝ่ายบริหารจะแจ้งให้กรรมการ และผู้บริหารซึ่งไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมประชุมหรือออกเสียงในวาระนั้น ๆ ทราบเป็นการล่วงหน้า ทั้งนี้ การพิจารณาว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องกันและผู้มีส่วนได้เสีย คณะกรรมการจะพิจารณาจากรายงานการมีส่วนได้เสีย ซึ่งกรรมการและผู้บริหารทุกคนมีหน้าที่จัดทำรายงานดังกล่าว ตามที่คณะกรรมการมีนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารจัดทำรายงานการมีส่วนได้เสีย เพื่อเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวต่อประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบ

## 2) การประชุมคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการจะจัดให้มีการติดตามดูแลการดำเนินงานนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัทไปปฏิบัติ โดยจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย เพื่อพิจารณาวาระสำคัญต่าง ๆ และจัดทำรายงานการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยทุกชุดเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการทุกครั้ง ดังนี้

### 2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีกำหนดการประชุมอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำอย่างน้อยทุกไตรมาส โดยประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหาร และผู้บริหารที่รับผิดชอบเกี่ยวกับบัญชีการเงิน เพื่อสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวมทั้งประชุมร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชีเพื่อสอบทานงบการเงินประจำปี และรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท หรือในกรณีที่ฝ่ายบริหารจะมีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการเกี่ยวกับการได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ ซึ่งจะต้องพิจารณาความเหมาะสม ความสมเหตุสมผลของรายการและประโยชน์สูงสุดของบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบจะมีการเรียกประชุมเพิ่มเติม

ในปี 2563 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทั้งสิ้น 5 ครั้ง และได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหาร 1 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานการปฏิบัติหน้าที่ต่อคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และทุกปีจะรายงานสรุปการปฏิบัติหน้าที่ในรอบปีที่ผ่านมา ผ่านรายงานคณะกรรมการตรวจสอบ นอกจากนี้ในปี 2563 คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 2 รายการ

### 2.2 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะจัดการประชุมเพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระและกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระ และพิจารณากลับกรองค่าตอบแทนกรรมการและโบนัสประจำปี เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติ และพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการผู้จัดการ ตามผลประโยชน์การปฏิบัติงานเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะมีการทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการเป็นประจำทุกปีเพื่อให้หลักเกณฑ์มีความเหมาะสมสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและเพื่อให้หลักเกณฑ์พิจารณาค่าตอบแทนอยู่ในระดับมาตรฐานเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกัน เพื่อที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ

ทั้งนี้ บริษัทกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนไม่น้อยกว่า 2 ครั้งต่อปี

ในปี 2563 มีการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน จำนวน 3 ครั้ง เพื่อสรรหาบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง และพิจารณากลับกรองค่าตอบแทนกรรมการ เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 พิจารณาอนุมัติ และพิจารณาทบทวนหลักเกณฑ์การสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

### 2.3 คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงจะจัดการประชุมเพื่อติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การปรับปรุงแนวปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ พิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการทบทวนการปฏิบัติของบริษัทตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน

ในปี 2563 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง จำนวน 3 ครั้ง เพื่อติดตามและทบทวนแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับสิทธิผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความรับผิดชอบต่อด้านการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการได้พิจารณาการปฏิบัติตามแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี ทบทวนและติดตามแผนบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ โดยพบว่าบริษัทสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ไม่พบสิ่งที่ก่อให้เกิดผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี 2564 มีความพอเพียงและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของธุรกิจในปัจจุบัน รวมทั้งมีแผนการดำเนินการและวิธีการเพื่อบริหารความเสี่ยงอย่างเหมาะสม

### 2.4 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหารของบริษัท มีกำหนดการประชุม เพื่อช่วยในการให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่ฝ่ายบริหาร และตรวจสอบการดำเนินงานตามนโยบาย และแผนงานของบริษัท รวมทั้งเพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ตามอำนาจหน้าที่ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และพิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ

ในปี 2563 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร จำนวน 12 ครั้ง เพื่อพิจารณากลับกรองวาระที่นำเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติรายการที่วงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท รวมทั้งพิจารณาเงินเดือน และโบนัสสำหรับพนักงาน

## 6. การประเมินตนเองของคณะกรรมการ

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

### ผลการประเมินตนเองของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย

โดยในปี 2563 บริษัทได้จัดส่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยให้กรรมการแต่ละคณะ สำหรับประเมินผลการปฏิบัติของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยโดยรวมทั้งคณะ เพื่อนำผลประเมินเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ความเห็นของกรรมการส่วนใหญ่สรุปตามหัวข้อได้ดังนี้

- 1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อยอยู่ในเกณฑ์ดี มีความเหมาะสมกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยคณะกรรมการประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้และประสบการณ์หลากหลายเพียงพอ และทำหน้าที่โดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ



นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยอีกจำนวน 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร เพื่อทำหน้าที่ช่วยในการกำกับดูแลกิจการ สรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ด้วยความโปร่งใส ยุติธรรม ไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง รวมถึงค่าตอบแทนที่เหมาะสมแข่งขันได้ในการรักษากรรมการที่มีความสามารถ กำหนดนโยบาย และทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท จรรยาบรรณธุรกิจ รวมถึงการบริหารและจัดการ ความเสี่ยง ดูแลและให้คำแนะนำแก่ฝ่ายบริหาร ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทภายใต้ การกำกับดูแลกิจการที่ดี

## 2) บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย

- คณะกรรมการ : ได้ให้ความสำคัญและใช้เวลาอย่างเพียงพอในการพิจารณาเรื่องสำคัญเกี่ยวกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทพร้อมทั้งดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายต่าง ๆ การพิจารณาทบทวนจรรยาบรรณบริษัท และดูแลให้มีการปฏิบัติตาม พร้อมกันนี้ คณะกรรมการได้มีการกำหนดนโยบายเพื่อดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สำหรับรายการเกี่ยวโยงกันและรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทเป็นสำคัญ คณะกรรมการได้ทบทวนระบบควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า มีระบบภายในที่ดีพอมีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมถึงการติดตามและดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการมอบหมาย
- คณะกรรมการตรวจสอบ : มีการดูแลให้การจัดทำงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มีระบบการตรวจสอบที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ การพิจารณาให้การทำรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ดำเนินการตามกระบวนการที่กำหนดไว้ และเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท การกำกับดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง การเสนอแต่งตั้ง กำหนดค่าตอบแทน และประเมินผลผู้สอบบัญชีอย่างเหมาะสม
- คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน : มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการสรรหากรรมการ ให้มีความเหมาะสม การพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท การกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการให้มีความเหมาะสมและโปร่งใส การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อนำเสนอผู้ถือหุ้น การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และการพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการผู้จัดการให้สอดคล้องกับผลการประเมิน
- คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง : มีการศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การพัฒนา และเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ การติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท การพิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบป้องกันของความเสี่ยงทุกประเภท การรายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
- คณะกรรมการบริหาร : มีการให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษาแก่ กรรมการผู้จัดการ และฝ่ายบริหาร การกำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่าง ๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท การตรวจสอบ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ ๆ การอนุมัติเข้าทำนิติกรรมมีความเหมาะสม การอนุมัติ แต่งตั้ง และพิจารณากำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารมีความเหมาะสม

- 3) การประชุมคณะกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การประชุมคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย อยู่ในเกณฑ์ดี โดยบริษัทได้แจ้งกำหนดการประชุมพร้อมระเบียบวาระประจำปีให้กรรมการได้รับทราบล่วงหน้า ซึ่งช่วยให้กรรมการสามารถจัดสรรเวลามาประชุมได้ทุกครั้ง โดยจำนวนครั้งของการประชุมและระเบียบวาระมีความเหมาะสม ช่วยให้คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างประสบความสำเร็จ นอกจากนี้กรรมการจะได้รับเอกสารประกอบการประชุมล่วงหน้าและมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลเพื่อเตรียมตัวเข้าประชุม ซึ่งในเอกสารประกอบการประชุมจะมีข้อมูลอย่างเพียงพอต่อการตัดสินใจของกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการสามารถขอข้อมูลที่จำเป็นเพิ่มเติมเพื่อประกอบการตัดสินใจให้เป็นประโยชน์ต่อบริษัท อีกทั้งบรรยากาศในการประชุมคณะกรรมการเอื้ออำนวยให้เกิดการแสดงความคิดเห็นอย่างสร้างสรรค์ของกรรมการทุกคน และไม่ถูกครอบงำโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่งและกรรมการสามารถอภิปรายปัญหาสำคัญอย่างเต็มที่ในที่ประชุม
- 4) การทำหน้าที่ของกรรมการ / คณะกรรมการชุดย่อย : การทำหน้าที่ของกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย อยู่ในเกณฑ์ดี มีการเตรียมตัวและศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนการประชุมในแต่ละครั้ง และเข้าประชุมอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งกรรมการได้แสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และมีความเป็นกลางในการพิจารณาเรื่องต่าง ๆ มีอิสระในการตัดสินใจ ลงมติ รวมถึงการให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัท และเข้าใจว่าประเด็นใดมีความสำคัญและใช้เวลาในการพิจารณาประเด็นนั้น ๆ อย่างเหมาะสม และยอมรับความเห็นที่แตกต่างระหว่างกันโดยไม่เกิดความขัดแย้ง
- 5) ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร : ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารอยู่ในเกณฑ์ดี กรรมการสามารถหารือกับกรรมการผู้จัดการได้อย่างตรงไปตรงมาและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับฝ่ายบริหาร โดยกรรมการผู้จัดการสามารถขอคำแนะนำจากกรรมการได้เมื่อจำเป็น ซึ่งคณะกรรมการไม่ได้เข้าไปแทรกแซงการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหาร อีกทั้งคณะกรรมการได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาแก้ไขปัญหอย่างเหมาะสม ในกรณีที่การปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายบริหารไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และงบประมาณที่กำหนดไว้
- 6) การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร : การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร อยู่ในเกณฑ์ดี โดยกรรมการมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของการเป็นกรรมการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทอย่างเพียงพอ มีความใส่ใจหาข้อมูลหรือติดตามข่าวที่สำคัญเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงด้านกฎระเบียบต่าง ๆ และสภาพการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยทำให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการทุกท่านได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ และเมื่อมีกรรมการใหม่ คณะกรรมการได้ดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการได้มีการกำหนดแผนการสืบทอดตำแหน่ง เพื่อให้การทำหน้าที่ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

## 7. การประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท

คณะกรรมการได้กำหนดจรรยาบรรณบริษัท เพื่อเป็นหลักการและเป้าหมายของการดำเนินธุรกิจของบริษัท และแนวทางการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานจะประเมินการปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทอย่างต่อเนื่องทุกปี ทั้งนี้ผลการประเมินสรุปโดยรวมกรรมการและผู้บริหารปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัทดังนี้

- การปฏิบัติตามจรรยาบรรณ : เข้าใจและยึดถือปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณบริษัท
- แนวทางในการประกอบธุรกิจ : ปฏิบัติตามกฎหมายที่ใช้กับบริษัทและธุรกิจการค้าอย่างเคร่งครัด ตามหลักจริยธรรมที่พึงปฏิบัติ และปฏิบัติตามนโยบายบริษัท

- ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ : ไม่นำข้อมูลที่เป็นความลับของบริษัทไปเปิดเผยต่อบุคคลอื่น หลีกเลี่ยงการกระทำที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ส่วนตัวและผลประโยชน์ของบริษัท ไม่เข้าไปมีส่วนร่วมหรือเป็นผู้ถือหุ้นในกิจการใด ๆ ซึ่งอาจมีผลประโยชน์หรือขัดแย้งทางธุรกิจต่อบริษัท
- การใช้ข้อมูลภายในเพื่อซื้อขายหลักทรัพย์ : ไม่เปิดเผยข้อมูลภายในที่ยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะอันส่งผลกระทบต่อราคาหรือการซื้อขายของบริษัทและบริษัทที่เกี่ยวข้อง
- หน้าที่ต่อผู้ถือหุ้น : ปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมายให้ดีที่สุดเพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้องค์กรมีศักยภาพรองรับการขายตัว และต่อยอดทางธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง และเพิ่มมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว
- การปฏิบัติต่อลูกค้าและคู่สัญญาทางธุรกิจ : รักษาความลับของลูกค้าและคู่สัญญา ในการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมและอิสระ ไม่ดำเนินธุรกิจโดยมีขอบระหว่างลูกค้าและคู่สัญญา ไม่ติดสินบนหรือจัดหาสิ่งของให้ผู้อื่นโดยหวังผลประโยชน์ทางธุรกิจ
- ความรับผิดชอบต่อผู้บริหารและพนักงาน : มีการกำหนดแนวทางและวิธีปฏิบัติเพื่อดูแลรักษาสุขภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินอยู่เสมอ
- การปฏิบัติต่อคู่แข่งทางธุรกิจ : ปฏิบัติตามนโยบายดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม ตามกติกาและกรอบแห่งกฎหมายการแข่งขันทางการค้า
- หน้าที่ต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและภาครัฐ : ให้ความร่วมมือในการทำประโยชน์แก่ชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อมและภาครัฐ ตามโอกาสและความพร้อม
- การพนัน การดื่มแอลกอฮอล์ และสิ่งเสพติด : ไม่ทำการครอบครอง ซื้อ-ขาย หรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยาเสพติด ในขณะที่ทำงาน หรือระหว่างทำธุรกิจของบริษัท ยกเว้นการจัดเลี้ยงสังสรรค์โดยบริษัท และไม่ทำการเล่นหรือเป็นผู้มีส่วนสนับสนุนให้มีการเล่นการพนันทุกประเภทในระหว่างเวลาทำงาน หรือในพื้นที่บริษัท
- การเปิดเผยข้อมูลและการรักษาความลับ : ปฏิบัติตามนโยบายในการจัดการข้อมูลในบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ และเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นและถูกต้องเหมาะสมต่อสังคมตามแต่โอกาส และไม่เปิดเผยข้อมูลของบริษัทที่ยังมิได้มีการเปิดเผยต่อสาธารณะ ข้อมูลส่วนบุคคล หรือนำข้อมูลที่ได้รับจากหน้าที่การงาน ไปใช้ในทางที่ก่อให้เกิดประโยชน์ส่วนตน
- ทรัพย์สินของบริษัท : กำหนดแนวปฏิบัติในการดูแลรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบริษัทมิให้สูญหาย เสียหาย หรือนำไปใช้ในทางที่ผิด
- ของกำนัลและการเลี้ยงรับรอง : กำหนดแนวปฏิบัติเรื่องการให้ของกำนัลและการเลี้ยงรับรอง โดยหลีกเลี่ยงการรับสิ่งของหรือผลประโยชน์ใด ๆ จากลูกค้า คู่สัญญา หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยมโดยพิจารณาว่าอยู่ในมูลค่าที่เหมาะสม
- ความปลอดภัยและสุขอนามัย : ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยและสุขอนามัยอย่างเคร่งครัด และให้ความร่วมมืออย่างจริงจังในการป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและความเจ็บป่วย
- การยกเว้นไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ : รับทราบและปฏิบัติตามจรรยาบรรณบริษัท โดยไม่กระทำการฝ่าฝืนอันอาจจะทำให้ได้รับโทษทางกฎหมายและโทษทางวินัยได้

## 8. การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการทุกคนยกเว้นกรรมการผู้จัดการจะทำการประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการทุกปี ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกำหนด และคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่เหมาะสมสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยพิจารณาเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) เพื่อใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเห็นชอบ



## 9. คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

- คำตอบแทนกรรมการ : บริษัทกำหนดนโยบายคำตอบแทนกรรมการ และกรรมการผู้จัดการไว้อย่างชัดเจนและโปร่งใสโดยสอดคล้องกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละคนที่เป็นประธาน หรือสมาชิกของคณะกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถ่วงถ่วงซึ่งคำตอบแทนอยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเดียวกันและสูงเพียงพอที่จะดูแลและรักษากรรมการที่มีคุณสมบัติที่ต้องการ
- คำตอบแทนกรรมการผู้จัดการ : คณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทนจะพิจารณาคำตอบแทนของกรรมการผู้จัดการ ให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทตามเกณฑ์ชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) และผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้จัดการเพื่อนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาในแต่ละปี
- คำตอบแทนผู้บริหาร : คำตอบแทนผู้บริหารไม่รวมกรรมการผู้จัดการเป็นไปตามหลักการ และนโยบายที่คณะกรรมการบริหารกำหนด ซึ่งเชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลประเมินการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน

จำนวนคำตอบแทนในปี 2563 ปรากฏในหัวข้อคำตอบแทนกรรมการและผู้บริหารหน้า 136 ถึง 138

## 10. การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

### 1) การอบรมสำหรับกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการมีนโยบายในการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและการให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท เพื่อให้มีการปรับปรุงและการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งหลักสูตรการอบรมภายในและภายนอกบริษัท โดยคณะกรรมการทุกท่านต้องได้รับการฝึกอบรม เพื่อให้เข้าใจการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ

โดยคณะกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทให้ความสำคัญในการเข้าร่วมอบรมหรือสัมมนาในหลักสูตรต่าง ๆ 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 2563 มีกรรมการบริษัทจำนวน 1 คน คือ คุณวิทยา พันธุ์มงคล ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP 175/2020)

### 2) การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

คณะกรรมการกำหนดแนวปฏิบัติให้บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยบริษัทจัดเอกสารหรือจัดบรรยายสรุป (Briefing) เพื่อให้กรรมการใหม่เข้าใจธุรกิจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและคณะกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ เลขานุการบริษัท และสำนักกรรมการผู้จัดการมีหน้าที่ในการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยจัดให้มีการประชุมร่วมกันกับกรรมการ และ/หรือผู้บริหาร และ/หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงและตอบข้อซักถาม ในปี 2563 มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ 1 คน ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติ โดยบรรยายสรุปข้อมูลบริษัท พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารข้อมูลสรุปให้กรรมการใหม่ได้รับทราบ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัท จดทะเบียน 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

บริษัทได้กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารในระดับต่าง ๆ โดยเฉพาะผู้บริหารและตำแหน่งในสายงานหลัก ซึ่งเน้นการสรรหาจากบุคลากรภายในองค์กร โดยแต่ละปีจะกำหนดให้มีการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อพัฒนาบุคลากรที่มีผลการปฏิบัติงานที่ดีและมีศักยภาพได้เติบโตในตำแหน่งที่สูงขึ้นตามลำดับขั้นของพนักงานทั้งผู้บริหารระดับกลางและพนักงาน โดยคณะกรรมการพิจารณาประกอบด้วยกรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป หรือผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ในส่วนของการดำเนินกลยุทธ์และการวางแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ของผู้บริหารระดับสูงที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระการดำรงตำแหน่ง หรือเกษียณอายุ ที่ประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้ทบทวนหลักการ ตลอดจนคัดเลือกผู้มีความรู้ความสามารถและมีคุณสมบัติเหมาะสม โดยมีคณะกรรมการเป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งในระดับกรรมการผู้จัดการ และคณะกรรมการบริหารพิจารณาแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป

สำหรับผู้บริหารที่ได้รับการกำหนดให้เป็นบุคลากรที่จะสืบทอดตำแหน่ง นอกจากจะต้องเป็นผู้ที่พร้อมด้วยคุณสมบัติและประสบการณ์การทำงานในสายงานที่เหมาะสมแล้ว ยังต้องได้รับการถ่ายทอดความรู้ประสบการณ์ ด้วยการหมุนเวียนปฏิบัติงานในหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรการฝึกอบรมที่จำเป็นเพิ่มเติม เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งที่สูงขึ้นไปในอนาคต และเพื่อให้มีการส่งมอบงานเป็นไปอย่างราบรื่น และการบริหารงานอย่างต่อเนื่อง สำหรับการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัท มีการวางระบบด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยมีการจัดสรร ควบคุม ติดตาม ประเมินผลอย่างเพียงพอ ทั้งในด้านการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถตามที่กำหนด มีระบบค่าตอบแทนที่เหมาะสมและเป็นธรรม มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติงานของบุคลากร มาตรฐานการปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากร และการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความสามารถและการบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัทมีประสิทธิภาพและเหมาะสม เน้นที่ประโยชน์ในการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานและความชัดเจนในการประเมินผลการปฏิบัติงานสำหรับประกอบในการพิจารณาตอบแทนที่เหมาะสมกับความสามารถและผลการปฏิบัติงาน

## 9.2 โครงสร้างกรรมการ

โครงสร้างกรรมการบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอีก 4 คณะ คือ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารทั่วไปและบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการบริหาร

รายละเอียดคณะกรรมการชุดย่อยทั้ง 4 คณะ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ และกระบวนการสรรหา ซึ่งเป็นไปตามกฎบัตรดังนี้

### 9.2.1 คณะกรรมการบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ประกอบด้วย

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วย บุคคลผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนทั้งสิ้น 14 คน โดยกรรมการที่เป็นผู้บริหาร 5 คน กรรมการที่เป็นอิสระ 5 คน และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร 4 คน โดยมีรายชื่อ ดังนี้

1. นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ *	รองประธานกรรมการบริษัท	
2. นายวิฑูร เตชะทัศน์สุนทร	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
4. ดร. อรรถพล ต้นละมัย	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
5. นางวัลลภา อัสสกุล	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
6. นายสุพงศ์ ชยุตสาห์กิจ	กรรมการบริษัท	
7. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์	กรรมการบริษัท	(กรรมการอิสระ)
8. นายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการบริษัท	
9. นางสาวอาริสรา ธรรมธัช	กรรมการบริษัท	
10. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต	กรรมการบริษัท	
11. นายวิทยา พันธุ์มงคล	กรรมการบริษัท	
12. นางณฐมณ บุญนา	กรรมการบริษัท	
13. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์	กรรมการบริษัท	
14. นางพเยาว์ มริตตะนพร	กรรมการบริษัท	

หมายเหตุ : \* รักษาการประธานกรรมการบริษัท

#### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

- กำกับดูแล และจัดการให้การดำเนินการของบริษัทเป็นไปตามกฎหมาย ภายใต้ขอบวัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และรักษาผลประโยชน์ของบริษัท บนพื้นฐานของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
- กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและกำกับควบคุมดูแลให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงสุดให้แก่กิจการและความมั่งคั่งสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น
- จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ภายใน 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีสิ้นปีของบริษัท และจัดประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมวิสามัญเมื่อมีความจำเป็น
- จัดประชุมคณะกรรมการบริษัททุกไตรมาส และในการประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของกรรมการทั้งหมด การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเอาเสียงข้างมากเป็นมติ ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานของที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด
- พิจารณาอนุมัติงบประมาณในการลงทุนและการดำเนินกิจการของบริษัทประจำปี รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพยากรของบริษัท



- จัดให้มีการรายงานข้อมูลทางการเงิน ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัท และข้อมูลทั่วไปที่สำคัญต่อผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และเพียงพอ และยืนยันการตรวจสอบรับรองข้อมูลที่รายงาน
- จัดให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และมาตรการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ
- จัดให้มีคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- พิจารณาการกำหนดและแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย และฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการสื่อสารบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบดังกล่าว ต่อคณะกรรมการ คณะกรรมการชุดย่อย ฝ่ายบริหาร และพนักงานของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
- กำกับดูแลให้คณะกรรมการบริหารดำเนินการตามนโยบายที่กำหนดไว้ โดยคณะกรรมการบริหารมีอำนาจอนุมัติ การเข้าทำรายการใด ๆ ซึ่งผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกินครั้งละ 500 ล้านบาท ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้ง หรือมีส่วนได้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
- แต่งตั้งบุคคลอื่นใดให้ดำเนินการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริษัท หรือมอบอำนาจเพื่อให้ บุคคลดังกล่าวมีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควร และภายในระยะเวลาที่คณะกรรมการเห็นสมควร และคณะกรรมการบริษัทอาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขอำนาจนั้นได้ตามความเหมาะสม
- กำหนดรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัท

### อำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการบริษัท

- พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร
- ดูแลการบริหารจัดการของฝ่ายบริหาร
- ให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจผ่านคณะกรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวล่วง ใญงานประจำซึ่งเป็นความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร อีกทั้งยังมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องนโยบาย ของบริษัท
- ทำหน้าที่ประธานในที่ประชุมทั้งการประชุมคณะกรรมการบริษัท และการประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้การประชุม มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัททุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดง ความเห็นอย่างเป็นอิสระ
- ให้มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้ถือหุ้นเป็นสำคัญ

## 9.2.2 คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท โดยได้ แต่งตั้งให้นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 คน ดังนี้

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

หมายเหตุ : \* เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้ด้านบัญชีและการเงิน

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

- สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
- สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
- สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
- พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และรวมถึงเสนอค่าตอบแทนและเลิกจ้างบุคคลดังกล่าว การเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
- พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผล และเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
- จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานกรรมการตรวจสอบ และต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
  - (ก) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
  - (ข) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
  - (ค) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
  - (ง) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
  - (จ) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
  - (ฉ) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ และการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
  - (ช) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย (Charter)
  - (ซ) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
- กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยสอบทานภารกิจ ขอบเขตการปฏิบัติงาน ความเป็นอิสระ และแผนการพัฒนาระบบและฝึกอบรมบุคลากรตรวจสอบภายในให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และมีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับทิศทางการดำเนินงานของบริษัทและมาตรฐานสากล รวมถึงการพิจารณาและอนุมัติแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายอย่างเป็นอิสระในการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะ สอดคล้องกับข้อกำหนดและแนวทางปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์ฯ
- ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการของบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
  - (ก) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
  - (ข) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
  - (ค) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

### 9.2.3 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาและพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้เป็นไปด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยได้แต่งตั้งให้ พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งกำหนดว่าประธานคณะกรรมการชุดย่อยควรเป็นกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

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

#### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

- พิจารณาลักษณะและกระบวนการในการสรรหา รวมทั้งคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
- พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
- พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการผู้จัดการ
- พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการและนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- พิจารณากำหนดเงินเดือนและการปรับอัตราเงินเดือนและผลตอบแทนอื่นของกรรมการผู้จัดการและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- ปฏิบัติภารกิจอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

### 9.2.4 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท รวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจ และเพื่อให้มีความโปร่งใสและเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีพิจารณาแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการดูแลติดตามตรวจสอบและทบทวนความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งนางวัลลภา อัสสกุล ซึ่งเป็นกรรมการอิสระดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยงประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 คน ดังนี้

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| 1. นางวัลลภา อัสสกุล              | ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง<br>(กรรมการอิสระ) |
| 2. นายพงษ์สุภณต์ ตันติสุวณิชย์กุล | กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง                         |
| 3. ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์          | กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง                         |
| 4. นางเพียว มริตตะนพร             | กรรมการบรรษัทภิบาลและบริหารความเสี่ยง                         |



### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง

- ศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหว แนวโน้ม การปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาความเหมาะสมในการนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานของบริษัท
- พัฒนาและเสนอแนะนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทรวมทั้งจรรยาบรรณธุรกิจต่อคณะกรรมการบริษัท
- ติดตามและประเมินผลตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท พร้อมทั้งรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
- พิจารณานโยบายและแผนงานเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงเพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา
- ดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยของความเสี่ยงทุกประเภท เพื่อจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
- รายงานความเสี่ยงและการดำเนินงานเพื่อลดความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท
- ปฏิบัติภารกิจอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

### 9.2.5 คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารเพื่อช่วยในการให้คำแนะนำคำปรึกษาแก่ฝ่ายบริหารและดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการบริหารประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 5 คน ดังนี้

- |                                 |                     |
|---------------------------------|---------------------|
| 1. นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์        | ประธานกรรมการบริหาร |
| 2. นายสุพงศ์ ชยุตสาห์กิจ        | กรรมการบริหาร       |
| 3. นายพงษ์สฤณี ตันติสุวณิชย์กุล | กรรมการบริหาร       |
| 4. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์       | กรรมการบริหาร       |
| 5. นางพเยาว์ มริตตะนพร          | กรรมการบริหาร       |

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

- ให้แนวนโยบาย กำกับดูแล ให้คำแนะนำ คำปรึกษา แก่กรรมการผู้จัดการและฝ่ายบริหาร
- กำหนดแผนธุรกิจ งบประมาณ และอำนาจการบริหารต่าง ๆ ของบริษัทตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
- ตรวจสอบติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนงานด้านต่าง ๆ ของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับการลงทุนโครงการใหม่ ๆ เพื่อขยายและต่อยอดธุรกิจ
- มีอำนาจที่จะอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใด ๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัทในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสียกับบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ตามประกาศของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง การปลด การกำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่าย และสิ่งอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่หรือพนักงานบริษัทซึ่งมีตำแหน่งตั้งแต่ผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงกรรมการผู้จัดการ
- คณะกรรมการบริหาร หรือประธานกรรมการบริหาร มีอำนาจเรียกประชุมคณะกรรมการบริหาร และ/หรือกำหนดระเบียบข้อบังคับของการประชุมตามที่เห็นสมควร
- รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ
- ปฏิบัติภารกิจอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

### อำนาจหน้าที่กรรมการผู้จัดการ

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการ ดังนี้

- ดำเนินการควบคุม และบริหารธุรกิจหลักของบริษัท
- ดูแลกิจการทั้งปวงของบริษัทให้เป็นไปตามมติและนโยบายที่ได้รับมอบจากคณะกรรมการบริษัท และตามคำแนะนำของคณะกรรมการบริษัท
- ศึกษาความเป็นไปได้สำหรับโครงการใหม่ ๆ และมีอำนาจพิจารณาอนุมัติโครงการต่าง ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหาร
- มีอำนาจอนุมัติ แต่งตั้ง ปลด กำหนดเงินเดือน และผลตอบแทนอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกของพนักงานบริษัทในระดับตั้งแต่ผู้อำนวยการลงไป
- มีอำนาจอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมใด ๆ ซึ่งมีผลผูกพันบริษัท ในวงเงินไม่เกิน 5,000,000 บาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง
- มีอำนาจลงนามในเช็คโดยไม่ต้องประทับตราบริษัทและมีอำนาจลงนามพร้อมประทับตราบริษัท ในการเบิกถอนเงินจากทุกบัญชีของบริษัทและใช้สินเชื่อนาคาร หรือสถาบันการเงินทุกแห่งที่บริษัทมีอยู่ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาท ต่อครั้ง
- มีอำนาจในการส่งจ่ายเงินด้วยวิธีการต่าง ๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาทต่อครั้ง โดยให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้รับมอบอำนาจช่วงเพื่อกระทำการแทนได้
- ให้มีอำนาจที่จะมอบอำนาจให้พนักงานระดับบริหารของบริษัท อันได้แก่ รองกรรมการผู้จัดการ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่า ปฏิบัติหน้าที่แทนกรรมการผู้จัดการในเฉพาะเรื่อง (เช่น การสั่งซื้อ การจัดจ้าง การส่งจ่ายเงิน) ได้ตามที่เห็นสมควร
- ในกรณีกรรมการผู้จัดการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ให้กรรมการผู้จัดการแต่งตั้งรองกรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลอื่นเป็นผู้รักษาการเพื่อปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นคราว ๆ ไป โดยผู้รักษาการมีอำนาจหน้าที่เท่ากับกรรมการผู้จัดการ
- มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลหรือคณะบุคคลใดให้ดำเนินกิจการของบริษัท ภายใต้การควบคุมของกรรมการผู้จัดการ หรืออาจมอบอำนาจเพื่อให้บุคคลดังกล่าวมีอำนาจดำเนินการตามที่กรรมการผู้จัดการเห็นสมควร และมีอำนาจเปลี่ยนแปลง แก่ไข ยกเลิกเพิกถอนอำนาจนั้น ๆ ได้
- ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท หรือคณะกรรมการบริหารเป็นครั้งคราว

ทั้งนี้คณะกรรมการบริษัทจะทำการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการผู้จัดการเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเป็นผู้พิจารณาค่าตอบแทนสำหรับกรรมการผู้จัดการ โดยประเมินจากการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมาและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติตามหลักเกณฑ์

## อำนาจอนุมัติ

ผู้มีอำนาจอนุมัติ	รายละเอียด
คณะกรรมการบริษัท	มีอำนาจอนุมัติเป็นไปตามวัตถุประสงค์ และตามข้อบังคับของบริษัท ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเข้าทำรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสีย รวมทั้งรายการที่ต้องขออนุมัติจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ
คณะกรรมการบริหาร	วงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเข้าทำรายการที่มีความขัดแย้งหรือมีส่วนได้เสียกับบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ตามประกาศของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งรายการที่ต้องขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
กรรมการผู้จัดการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>วงเงินไม่เกิน 5,000,000 บาท ต่อการทำนิติกรรมแต่ละครั้ง</li> <li>มีอำนาจลงนามในเช็คโดยไม่ต้องประทับตราบริษัท และมีอำนาจลงนามพร้อมประทับตราบริษัท ในการเบิกถอนเงินจากทุกบัญชีของบริษัทและใช้สินเชื่อบริษัท หรือสถาบันการเงินทุกแห่งที่บริษัทมีอยู่ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาท ต่อครั้ง</li> <li>มีอำนาจในการสั่งจ่ายเงินด้วยวิธีการต่าง ๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์ในจำนวนไม่เกิน 5,000,000 บาทต่อครั้ง โดยให้มีอำนาจแต่งตั้งผู้รับมอบอำนาจช่วงเพื่อกระทำการแทนได้</li> </ul>

## 9.3 การสรรหากรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

## (1) การสรรหากรรมการอิสระ

บริษัทกำหนดโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทโดยมีจำนวนกรรมการอิสระซึ่งเป็นบุคคลที่สามารถแสดงความเห็นได้อย่างอิสระและปฏิบัติหน้าที่ดูแลรักษาผลประโยชน์ของบริษัทและผู้ถือหุ้นอย่างดีที่สุดไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดและไม่น้อยกว่า 3 คน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะสรรหากรรมการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมทั้งในด้านทักษะประสบการณ์ที่จะเป็นประโยชน์กับบริษัท และมีคุณสมบัติกรรมการอิสระ โดยนิยามของกรรมการอิสระบริษัท ดังนี้

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



4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง

ความสัมพันธ์ทางธุรกิจตามวรรคหนึ่ง รวมถึงการทำรายการทางการเงินที่กระทำเป็นปกติเพื่อประกอบกิจการ การเช่าหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ หรือการให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ด้วยการรับหรือให้กู้ยืม ค่าประกัน การให้สินทรัพย์เป็นหลักประกันหนี้สิน รวมถึงพฤติกรรมอื่นที่ตนเองเดียวกัน ซึ่งเป็นผลให้บริษัทหรือคู่สัญญาที่มีภาระหนี้ที่ต้องชำระต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ตั้งแต่ร้อยละ 3 ของสินทรัพย์ที่มีตัวตนสุทธิของบริษัทหรือตั้งแต่ 20 ล้านบาทขึ้นไป แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ทั้งนี้ การคำนวณภาระหนี้ดังกล่าวให้เป็นไปตามวิธีการคำนวณมูลค่าของรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันโดยอนุโลม แต่ในการพิจารณาภาระหนี้ดังกล่าว ให้นับรวมภาระหนี้ที่เกิดขึ้นในระหว่างหนึ่งปีก่อนวันที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบุคคลเดียวกัน

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทและไม่ใช่ผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่ใช่ผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้ว ไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ได้รับการแต่งตั้ง
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่มีหุ้นส่วนที่มีนัยในหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษา ที่รับเงินเดือนประจำหรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

## (2) การสรรหากรรมการ และผู้บริหารระดับสูงสุด

### (2.1) การสรรหากรรมการ

#### (2.1.1) หลักเกณฑ์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาสรรหาบุคคล เพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการแทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งทั้งกรณีที่มาออกก่อนครบวาระ และที่ครบกำหนดออกตามวาระตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- มีคุณสมบัติสอดคล้องตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎของสำนักงาน ก.ล.ต. และกฎของตลาดหลักทรัพย์ฯ
- มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่าง ๆ ที่จะประโยชน์ และเพิ่มมูลค่าให้แก่บริษัท
- มีคุณลักษณะที่สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่บริษัท อาทิ ความเป็นอิสระ กล้าแสดงความคิดเห็น ความคิดสร้างสรรค์ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง และความซื่อสัตย์ อุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่ เป็นต้น

- กรณีที่เป็นกรรมการที่ออกตามวาระจะพิจารณาว่ามีประวัติการปฏิบัติหน้าที่กรรมการด้วยความระมัดระวัง ด้วยความซื่อสัตย์ และสามารถทุ่มเทอุทิศเวลาได้อย่างเต็มที่
- ในการสรรหากรรมการจะพิจารณาคุณสมบัติที่ต้องการสรรหา โดยพิจารณาจากทักษะที่จำเป็นที่ยังขาดอยู่ในคณะกรรมการและคุณสมบัติสอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท
- กรณีตำแหน่งกรรมการที่ว่างลงเป็นตำแหน่งกรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานบุคคลที่จะเสนอแต่งตั้งต้องเป็นบุคคลที่หน่วยงานดังกล่าวเสนอชื่อเพื่อเข้าร่วมเป็นกรรมการบริษัท

โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท

### (2.1.2) วิธีการสรรหา

คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดวิธีการสรรหากรรมการ โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปนี้

- ทำการสรรหาผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อดำรงตำแหน่งแทนตำแหน่งกรรมการที่ว่างลง
- พิจารณาคูณสมบัติของกรรมการ ซึ่งเป็นผู้แทนจาก กทพ. และ รฟม. ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสัมปทาน
- พิจารณาคูณสมบัติบุคคลที่ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอ ตามที่บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อเป็นการล่วงหน้า (ถ้ามี)
- นำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาแต่งตั้ง (กรณีเป็นตำแหน่งว่างลงระหว่างกาล)
- พิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาเห็นชอบ เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติแต่งตั้ง

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

ในข้อบังคับบริษัทกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการแต่งตั้งกรรมการโดยผู้ถือหุ้น ดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งเสียงต่อทุกหนึ่งหุ้นที่ตนถืออยู่
2. การเลือกตั้งกรรมการให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นคะแนนครั้งเดียวเต็มตามจำนวนกรรมการทั้งหมดที่จะต้องเลือกตั้งในคราวนั้น หรือหากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเห็นสมควร ก็ให้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล ทั้งนี้ ในการออกเสียงลงคะแนนไม่ว่าจะเป็นการเลือกตั้งเป็นรายบุคคลหรือเป็นคณะบุคคล แต่ละคนที่ผู้ถือหุ้นออกเสียงเลือกตั้งจะได้รับคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นนั้นมีอยู่ทั้งหมดตาม ข้อ 1. โดยผู้ถือหุ้นดังกล่าวจะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดมากหรือน้อยเพียงใดไม่ได้
3. ในกรณีที่ทำการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งเป็นรายบุคคล บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ใช้วิธีจับสลาก

## (2.2) การสรรหากรรมการผู้จัดการและผู้บริหาร

1. ผู้บริหารในตำแหน่งกรรมการผู้จัดการจะได้รับการสรรหาโดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งจะพิจารณาสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม กล่าวคือ เป็นผู้มีความรู้ความสามารถ มีประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือเป้าหมายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ และมีความเข้าใจในธุรกิจของบริษัทอย่างดี โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง
2. สำหรับผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการขึ้นไป กรรมการผู้จัดการจะนำเสนอ คณะกรรมการบริหาร เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง

## (2.3) พิจารณากำหนดการดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น

เพื่อให้กรรมการ กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูง แต่ละคนสามารถทุ่มเทเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการพิจารณากำหนดจำนวนบริษัทจดทะเบียน สำหรับการเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ ของกรรมการ กรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูงแต่ละคน ดังนี้

1. การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นของกรรมการ  
การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียน เมื่อรวมบริษัทแล้วจะต้องไม่เกิน 5 แห่ง เพื่อให้เกิดการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพ
2. การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นของกรรมการผู้จัดการ และผู้บริหารระดับสูง  
การดำรงตำแหน่งกรรมการ หรือผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนเมื่อรวมบริษัทแล้วจะต้องไม่เกิน 5 แห่ง โดยกรรมการผู้จัดการและผู้บริหารระดับสูงต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท

## 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 รวมทั้งนโยบายที่สำคัญต่าง ๆ นอกจากนี้ยังได้กำหนดแนวทางการใช้สิทธิออกเสียงลงคะแนนในการประชุมผู้ถือหุ้น
- 5) ติดตามผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหาร คณะกรรมการบริหาร เพื่อรายงานให้คณะกรรมการบริษัททราบ
- 6) ดูแลให้บริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล รวมถึงมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

บริษัทมีการกำหนดให้บริษัทย่อยดำเนินการทบทวนระบบการควบคุมภายในให้มีความเพียงพอ และเหมาะสมเป็นประจำทุกปี โดยสำนักตรวจสอบภายในของบริษัทจะเป็นผู้สอบทาน ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามหลักการควบคุมภายในที่ได้อย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดไว้ในแผนการตรวจสอบประจำปี

ทั้งนี้ บริษัทได้มอบหมายให้กรรมการผู้จัดการ หรือบุคคลที่ได้มอบหมายเข้าไปดูแลบริษัทย่อยในฐานะที่เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยได้มีการแต่งตั้งบุคคลที่ได้รับมอบหมายเข้าไปเป็นกรรมการหรือผู้บริหาร เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามแผนงาน และสอดคล้องกับนโยบายของบริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่



## 9.5 การดูแลเรื่องการใช้อข้อมูลภายใน

บริษัทมีการดูแลเรื่องการใช้อข้อมูลภายในตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรดังนี้

### นโยบายการใช้อข้อมูลภายใน

- (1) เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย การซื้อหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัท โดยกรรมการ ผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัท ในลักษณะที่เข้าข่ายจะเป็นการเอาเปรียบบุคคลภายนอก โดยอาศัยข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่รู้มาจากการปฏิบัติหน้าที่หรือมีตำแหน่งในบริษัทต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหุ้นหรือหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อประชาชนโดยทั่วไปถือเป็นการกระทำอันไม่เป็นธรรมในการซื้อขายหลักทรัพย์ และมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย บริษัทจึงได้กำหนดแนวทางการป้องกันการใช้อข้อมูลภายในขึ้น แนวทางดังกล่าวนี้ จะได้มีการปรับปรุงแก้ไขตามความเหมาะสมเป็นระยะๆ ต่อไป โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัททุกคนจะต้องปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวนี้ อย่างเคร่งครัด โดยการใช้สามัญสำนึก เหตุและผลที่พึงปฏิบัติแต่ละกรณีประกอบด้วย แนวทางหรือนโยบาย จะมีความเข้มงวดกว่าบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การกำหนดระยะเวลาห้ามซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัท สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องที่กำหนดไว้

- (2) การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้อข้อมูลภายใน
- บุคคลที่ไม่ควรซื้อขายหลักทรัพย์ตามแนวทางการป้องกันการใช้อข้อมูลภายใน ได้แก่
1. กรรมการและผู้บริหารของบริษัท
  2. กรรมการและผู้บริหารของบริษัทย่อย รวมถึงบริษัทในเครือ
  3. พนักงานทุกคนของบริษัท และของบริษัทย่อย ที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท
  4. คู่สมรสและบุตรของกรรมการและผู้บริหาร และพนักงานที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท
  5. เครือญาติที่อาศัยร่วมอาศัยคาเดียวกันของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท

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

### แนวทางการปฏิบัติทั่วไป

1. บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทไม่ควรซื้อหรือขายหลักทรัพย์ในขณะใด ๆ ก็ตาม หากบุคคลดังกล่าวรู้ หรือควรรู้ ข้อมูลที่เป็นสาระสำคัญอันอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน
2. บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทซึ่งมีสาระสำคัญดังกล่าว จากการปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งและฐานะเจ้าหน้าที่ในบริษัท ต้องไม่เปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้ผู้อื่นทราบ ในขณะที่ข้อมูลดังกล่าวยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชน นอกจากนี้ เป็นไปตามการปฏิบัติหน้าที่ของตนในบริษัท

### แนวทางการปฏิบัติเฉพาะเรื่อง

นอกจากแนวทางการปฏิบัติทั่วไปในเรื่องการป้องกันการใช้อข้อมูลภายในแล้ว กรณีเฉพาะเรื่องดังต่อไปนี้ บุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทพึงปฏิบัติตามแนวทางดังต่อไปนี้ด้วย

1. ห้ามบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดทางการเงินและงบดุลบริษัท ทำการซื้อขายหรือขายหลักทรัพย์ของบริษัทในช่วง 1 เดือนก่อนมีการเปิดเผยงบการเงินดังกล่าว
2. ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานผู้ใดที่ได้รับร่างงบการเงินดังกล่าวข้างต้น ทำการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทในช่วง 1 เดือนก่อนมีการเผยแพร่ข้อมูลตามงบการเงิน
3. ห้ามบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัทที่รู้หรือควรรู้ว่าบริษัทจะมีการเผยแพร่ข้อมูลซึ่งมีสาระสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัท ทำการซื้อขายหลักทรัพย์ในช่วง 1 เดือนก่อนที่ข้อมูลดังกล่าวเผยแพร่ต่อสาธารณชน

## (3) การรายงานของบุคคลที่ล่วงรู้ข้อมูลภายในของบริษัท

## ก. หน้าที่การจัดทำรายงาน

กรรมการ กรรมการผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารตามที่พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดต้องรายงานการถือครองหลักทรัพย์ครั้งแรก และการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของตนตามที่กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกำหนด และรายงานในเรื่องดังกล่าวต่อบริษัทพร้อมกันด้วย

## ข. วิธีการรายงาน

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

## การเก็บรักษาและป้องกันการใช้อข้อมูลภายใน

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

(2) บริษัทมีระบบการควบคุมการใช้อข้อมูลของบริษัท โดยนำระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาใช้ควบคุม เช่น ระบบการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทโดยกำหนดระดับการเข้าถึงข้อมูลของบริษัทให้กับพนักงานระดับต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบ และกำหนด password ของผู้ใช้งานสำหรับการใช้แฟ้มข้อมูลร่วมกับบุคคลอื่นผ่านระบบคอมพิวเตอร์ โดยมีระยะเวลาการเปลี่ยน password ทุก 3 เดือน

ทั้งนี้ บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานสากล ISO/IEC 27001:2013 ซึ่งเป็นมาตรฐานที่วางแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศมาปรับใช้กับการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางระดับศูนย์ควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐาน และจัดทำมาตรฐานในการจัดการข้อมูลที่มีความสำคัญเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินงานไปได้อย่างต่อเนื่องเพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับองค์กรในระดับสากล

(3) บริษัทได้กำหนดห้ามผู้บริหารที่ได้ล่วงรู้ข้อมูลภายใน กระทำการใด ๆ ซึ่งเป็นการขัดต่อข้อห้ามการซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้อข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรา 242 รวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

## 9.6 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบจะพิจารณาคุณสมบัติของผู้สอบบัญชีร่วมกับฝ่ายบริหารถึงความน่าเชื่อถือ ความเป็นอิสระ ความรู้และประสบการณ์ในการปฏิบัติงานสอบบัญชี การให้คำปรึกษาในมาตรฐานการบัญชี การรับรองงบการเงินได้ทันเวลา และความเหมาะสมของค่าตอบแทน โดยนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

ซึ่งผู้สอบบัญชีตามรายชื่อที่เสนอนั้นจะต้องไม่มีความสัมพันธ์ และไม่มีส่วนได้เสียกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวแต่อย่างใด

### ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี แยกเป็น 2 ประเภท คือ

#### (1) ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทมีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีสำหรับปี 2563 ให้แก่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนเงิน 4,240,000 บาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทจดทะเบียนอื่นในหมวดเดียวกัน พบว่าค่าตอบแทนการสอบบัญชีของบริษัทมีความเหมาะสม

บริษัทย่อย คือ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด (“NECL”) มีการจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีปี 2563 เป็นจำนวนเงิน 990,000 บาท และบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) เป็นจำนวนเงิน 1,290,000 บาท

#### (2) ค่าบริการอื่น

ในปี 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีการใช้บริการอื่นจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นจำนวนเงิน 150,000 บาท

## 9.7 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน

คณะกรรมการเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ ประโยชน์ และหลักปฏิบัติของหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ซึ่งคณะกรรมการได้นำมาปรับใช้ตามความเหมาะสมของบริษัทแล้ว โดยคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง ซึ่งถือเป็นคณะกรรมการชุดย่อยผู้มีหน้าที่ในการกำกับและควบคุมดูแลให้บริษัทมีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทดำเนินธุรกิจที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน ได้กำหนดให้มีการทบทวนความเหมาะสมของการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงเป็นผู้พิจารณาและประเมินผลการปรับใช้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาต่อไป

คณะกรรมการทำหน้าที่ในการกำหนดวิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัท เพื่อผู้บริหารและพนักงานมีจุดมุ่งหมายในการดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งในทุก ๆ ปี คณะกรรมการได้มีการประชุมร่วมกัน เพื่อพิจารณาทบทวนและอนุมัติวิสัยทัศน์ ภารกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย และทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท รวมถึงทบทวนนโยบายที่สำคัญให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องต่อการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการได้ติดตามดูแลให้การนำกลยุทธ์ของบริษัทไปปฏิบัติ โดยในการประชุมคณะกรรมการทุกไตรมาส คณะกรรมการได้ติดตามผลการดำเนินงานของฝ่ายบริหาร โดยกำหนดให้มีการรายงานผลการดำเนินงานและผลประกอบการของบริษัท โดยเฉพาะในส่วนของการเงินและแผนงานต่าง ๆ เพื่อให้เป็นไปตามกลยุทธ์ที่วางไว้



## 9.8 การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ

บริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน เพื่อรองรับการประเมินต่าง ๆ โดยบริษัทได้รับผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนประจำปี 2563 จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในภาพรวมอยู่ในระดับ “ดีมาก” โดยบริษัทได้ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 ทั้งหมดยกเว้นเรื่องดังต่อไปนี้

1. การกำหนดวาระดำรงตำแหน่งของกรรมการและกรรมการอิสระ : คณะกรรมการไม่ได้กำหนดวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการไว้อย่างชัดเจน สำหรับการกำหนดให้วาระการดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปีนั้น คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่า การแต่งตั้งกรรมการอิสระให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องได้จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท และผู้ถือหุ้น เนื่องจากกรรมการที่ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องจะมีความรู้ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท และสร้างมูลค่าของกิจการให้กับผู้ถือหุ้นได้ดีกว่า ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท ยังไม่มีกรรมการคนใดคนดำรงตำแหน่งกรรมการเกินกว่า 9 ปี
2. องค์ประกอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนควรประกอบด้วยกรรมการอิสระเป็นส่วนใหญ่ (มากกว่าร้อยละ 50) : คณะกรรมการได้กำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนของบริษัทว่าต้องประกอบด้วยสมาชิก 4 คน โดยสมาชิกไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งเป็นกรรมการอิสระ มีภาวะผู้นำ วิสัยทัศน์ ความเป็นอิสระในการตัดสินใจ ทักษะ ประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์กับบริษัท รับผิดชอบ ชื่อสัตย์ และสามารถทุ่มเทเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเพียงพอ
3. คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5-12 คน : บริษัทได้ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีควบคู่กับการสรรหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถมาบริหารงาน ซึ่งบริษัทเห็นความจำเป็นและประโยชน์ที่จะได้รับหากมีการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติและความรู้ความสามารถที่เหมาะสมมาเป็นกรรมการเพิ่มเติม โดยปัจจุบันคณะกรรมการส่วนหนึ่งเป็นกรรมการที่มาจากการควมร่วระหว่างบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกรรมการที่เป็นตัวแทนจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานมีผลให้บริษัทมีกรรมการจำนวนเกินกว่า 12 คน
4. การกำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการควรประกอบด้วยกรรมการที่เป็นอิสระมากกว่า 50% : โครงสร้างคณะกรรมการของบริษัท ประกอบด้วยบุคคลในวงการธุรกิจ และจากหลายสาขาอาชีพ มีคุณสมบัติ ทักษะ ประสบการณ์ในงานบริหาร และงานปฏิบัติการที่เป็นประโยชน์กับบริษัท มีความรู้ด้านสัญญาสัมปทาน โดยมีกรรมการอย่างน้อย 1 คน ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจหรืออุตสาหกรรมหลักที่บริษัทดำเนินการอยู่ และประกอบด้วย กรรมการอิสระในจำนวน และคุณสมบัติอย่างน้อยตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด คือ มีกรรมการอิสระอย่างน้อยหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 คน โดยประธานคณะกรรมการเป็นกรรมการอิสระ และไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับกรรมการผู้จัดการ

## 10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปัจจุบันระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวกและมีประสิทธิภาพนั้น เป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับวิถีชีวิตคนเมือง ไม่ว่าจะเป็นถนนหรือระบบราง ล้วนมีบทบาทที่สำคัญเพื่อเชื่อมโยงการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมเข้าด้วยกัน จากพื้นที่หนึ่งไปสู่อีกพื้นที่หนึ่ง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า มุ่งมั่นพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการ บริษัทมีการปรับปรุงพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัย ความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง อันจะเป็นการส่งเสริมบริการที่มีโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนภายใต้การดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเสมอมา และเป็นแนวทางปฏิบัติที่บริษัทยึดถือในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

### 10.1 นโยบายภาพรวม

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญเพื่อการเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนของบริษัท โดยเน้นการปฏิบัติงานที่มีความโปร่งใส เป็นธรรม พร้อมมุ่งประสานประโยชน์และการเติบโตไปพร้อมกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเหมาะสม จึงได้มีการกำหนดนโยบายในการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสื่อสารไปยังพนักงานทุกคนเพื่อให้นำไปปฏิบัติอย่างจริงจัง และเป็นส่วนหนึ่งในทุกกระบวนการทำงานเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง ดังนี้

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

### 10.2 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ บริษัทมุ่งเน้นที่จะสนองตอบความต้องการในการเดินทางผ่านโครงข่ายทางพิเศษที่เชื่อมต่อและครอบคลุมพื้นที่ใจกลางย่านธุรกิจหลักของกรุงเทพฯ ซึ่งการให้บริการทางพิเศษจัดเป็นการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งต่อประชาชนผู้ให้บริการทางพิเศษที่ต้องการความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง บริษัทได้มีการศึกษาและปรับปรุงทางพิเศษให้มีความปลอดภัยเชิงวิศวกรรมตามมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการแก่ผู้ให้บริการทางพิเศษ ด้วยการเพิ่มจำนวนช่องทางการชำระค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Easy Pass) รวมถึงการปรับย้ายตำแหน่งช่องทางเข้าใช้บริการ เพื่อลดการติดกระแสระจราจรกับช่องเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรที่หนาแน่นบริเวณหน้าด่านเก็บค่าผ่านทางได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังได้ศึกษาแนวเส้นทางใหม่ ๆ เพื่อรองรับทิศทางการเติบโตของเมือง (Urbanization) ที่จะขยายตัวในอนาคต

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

ในส่วนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ถือเป็นส่วนต่อยอดที่บริษัทให้ความสำคัญนอกเหนือจากธุรกิจหลัก ซึ่งทำให้การบริการของบริษัทมีความหลากหลาย สามารถสนองตอบต่อความจำเป็นของผู้ใช้บริการและผู้ที่อยู่โดยรอบสถานีได้อย่างครบวงจร โดยบริษัทได้พัฒนาพื้นที่สำหรับร้านค้าปลีก และพื้นที่สำหรับส่งเสริมการขาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ให้บริการในระบบรถไฟฟ้า MRT

ด้วยศักยภาพและความมุ่งมั่นในการให้บริการทั้งทางพิเศษและบริการการเดินทางรถไฟฟ้า บริษัทคำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว และความปลอดภัย ที่ได้มาตรฐานของผู้ใช้บริการอยู่เสมอ ซึ่งบริษัทเชื่อว่าจะสามารถเป็นส่วนหนึ่งที่เติมเต็มชีวิตประจำวันของทุก ๆ คนได้เป็นอย่างดีตลอดไป

## สรุปผลการดำเนินงานเชิงสังคม

### การพัฒนาสังคมภายใน กับการพัฒนาสังคมภายนอก (Human Capital Development)

บริษัทมุ่งเป็นผู้นำด้านการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรของประเทศและในภูมิภาคอาเซียน มีพันธกิจทางสังคมในการส่งมอบการบริการคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย โดยดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมสร้างมูลค่าเพิ่มและประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเป็นธรรมและยั่งยืน ดังนั้น บริษัทจึงมีนโยบายที่ชัดเจนในการให้ความสำคัญต่อสิทธิ และความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ดังนี้

- ผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ พนักงาน ผู้บริหารของบริษัท และบริษัทย่อย รวมทั้งผู้ถือหุ้น
- ผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า ผู้มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ผู้ให้กู้ คู่ค้า คู่แข่ง สังคม ชุมชน โรงเรียน ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงทางพิเศษ และเส้นทางโครงการรถไฟฟ้า ภาครัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### การพัฒนาบุคลากรของ BEM

ปัจจุบันบริษัทต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริษัทสามารถที่จะเป็น “เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” บริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมและความสามารถที่จะไม่เพียงแต่สร้างมูลค่าต่อบริษัทเท่านั้นแต่จะขยายไปสู่สังคมในวงกว้างอีกด้วย

#### 1. เส้นทางแห่งความสุข

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

เราดูแลพนักงานทุกระดับครอบคลุมในทุก ๆ ด้าน อาทิ ด้านลักษณะงาน ความปลอดภัย ชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ไปจนถึงการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะด้านต่าง ๆ รวมทั้งให้โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน ค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เป็นธรรม ผ่านการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการเติบโตตามเส้นทางความก้าวหน้า Career Path และการให้ค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเหมาะสมด้วยการ Benchmark กับกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันอย่างสม่ำเสมอ การสร้างบรรยากาศการทำงานแบบมีส่วนร่วมและการทำงานเป็นทีม รวมถึงการจัดให้มีสภาพแวดล้อมในสถานที่ทำงานที่ปลอดภัยและมีสุขอนามัย และการเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงออกซึ่งศักยภาพ

การให้ความสำคัญและพัฒนาบุคลากรดังกล่าวข้างต้น เป็นผลให้พนักงานมีความพึงพอใจในการทำงานร่วมกับบริษัท อันนำไปสู่การเกิดแรงบันดาลใจที่จะทำงานจนบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัท และด้วยแนวคิดที่ว่า พนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่า และเชื่อมั่นในศักยภาพที่มีอยู่ภายใน ทำให้พนักงานเกิดความภาคภูมิใจ และมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานตลอดจนเกิดการปรับปรุงการทำงานอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ **ต้นทางแห่งความสุข** บริษัทจัดให้มีการพัฒนาบุคลากรทั้งสายงานหลัก และสายงานสนับสนุนอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ด้าน **“โอกาสและความก้าวหน้าในการทำงาน”** บริษัทได้มีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร โครงสร้างระดับตำแหน่งงาน เส้นทางความก้าวหน้า (Career Path) และโครงสร้างเงินเดือนของพนักงานให้มีความเหมาะสมและเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานให้กับพนักงาน

ดังนั้น การบริหารทรัพยากรบุคคลเป็นเรื่องที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง บริษัทจึงจำเป็นต้องกำหนดแนวทางในการเพิ่มศักยภาพด้านทรัพยากรบุคคลให้มีความชัดเจนและเป็นรูปธรรม เหมาะสมและสร้างความเป็นธรรมมากขึ้น เพื่อรักษาบุคลากรปัจจุบัน และสรรหาพนักงานใหม่ให้เพียงพอต่อการขยายตัวทางธุรกิจ พร้อมทั้งพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานใหม่และพนักงานปัจจุบัน และปรับเปลี่ยนลักษณะงานให้มีความเหมาะสม รวมถึงการโอนย้ายพนักงานเพื่อให้มีความเหมาะสมตามความรู้ ความสามารถ และเพิ่มโอกาสความก้าวหน้าในการทำงานมากยิ่งขึ้น

โดยเฉพาะสายงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการให้บริการระบบทางพิเศษและระบบรางที่มุ่งเน้นคุณภาพและความปลอดภัย เพื่อบรรลุเป้าหมายการให้บริการที่เป็นหนึ่ง สร้างความพอใจและประทับใจแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน บริษัทได้จัดหลักสูตรอบรมความรู้ในการปฏิบัติงาน เพื่อให้มีทักษะและความสามารถในการใช้อุปกรณ์เครื่องมือที่มีลักษณะเฉพาะในการปฏิบัติงานแต่ละด้าน ทั้งด้านกฏัยจราจร จัดเก็บค่าผ่านทาง และการบำรุงรักษาระบบและสายทาง รวมถึงหลักสูตรอบรมความรู้เกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้า กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ โดยเฉพาะความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน

นอกจากนี้ บริษัทยังส่งเสริมการพัฒนาวัฒนธรรม โดยเปิดโอกาสให้พนักงานเสนอแนะความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาขีดความสามารถในกระบวนการทำงาน รวมทั้งสนับสนุนการศึกษาค้นคว้าวิจัยต่างๆ ที่เป็นประโยชน์และสร้างคุณค่าให้กับธุรกิจ เป็นมิตรต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ **“การพัฒนาศักยภาพพนักงาน”** บริษัทมุ่งเน้นในการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรทั้งภายใน และภายนอกองค์กร เพื่อรักษาองค์ความรู้หลักให้อยู่กับองค์กร และเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรเพื่อก้าวไปสู่การให้บริการที่มีคุณภาพระดับสากล รวมทั้งการถ่ายทอดวิทยาการที่สำคัญอื่นที่ต่อยอดองค์ความรู้ในอนาคตด้วย โดยมีการฝึกอบรมดังนี้

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

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

#### 2) โครงการอบรมหลักสูตรจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจ

การอบรมหลักสูตรนี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางให้พนักงานทุกคนได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบในการทำงานในหน้าที่ของตนเอง โดยมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามแนวทางเบื้องต้นที่ได้กำหนดไว้ในคู่มือจรรยาบรรณและจริยธรรมทางธุรกิจของบริษัทซึ่งเป็นแนวทางการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ ภารกิจและวัฒนธรรมขององค์กร ที่ต้องการจะบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาคุณภาพงานและคุณภาพชีวิตของพนักงาน และมีการทบทวนเนื้อหาของหลักสูตรและทดสอบความรู้ด้วยสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Learning & E-Exam) โดยพนักงานใหม่ทุกคนจะต้องเข้าอบรมในหลักสูตรนี้และ จัดให้มีการทดสอบความรู้ให้แก่พนักงานปัจจุบันเป็นประจำทุกปี



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

บริษัทมีแนวคิดในการพัฒนาศักยภาพของพนักงานด้วยการปรับปรุงแผนการฝึกอบรมและพัฒนาพนักงาน (Training Roadmap) ของพนักงานทุกระดับ ได้แก่ ระดับผู้บริหาร ระดับหัวหน้างาน และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานมีความรู้พื้นฐานและทักษะเบื้องต้นที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงาน ทั้งในส่วนของความรู้ด้านทักษะในการปฏิบัติงานเฉพาะตำแหน่ง (Technical Skill) และทักษะการบริหารและจัดการทั่วไป (Soft Skill) ซึ่งทั้ง 2 หลักสูตรได้รับการกำหนดเป็นหลักสูตรพื้นฐานภาคบังคับ (Mandatory Program) สำหรับพนักงานใหม่ ได้แก่ หลักสูตรปฐมนิเทศ เพื่อให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบริษัท และความรู้ที่เกี่ยวข้องกับ **“เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** รวมถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ หลักสูตรความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน หลักสูตรเกี่ยวกับระบบบริหารคุณภาพ เป็นต้น

สำหรับพนักงานเดิมที่เป็นพนักงานประจำ จะได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรทบทวนความรู้ต่าง ๆ ทุกปี ซึ่งทั้งหมดนี้ก็เพื่อให้พนักงานได้นำความรู้ที่ได้รับไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานและการปรับตัวให้เข้ากับวัฒนธรรมองค์กร ซึ่งเป็นการสร้างความภาคภูมิใจและพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กร การฝึกอบรมดังกล่าว ยังต้องมีในส่วนที่เกี่ยวข้องสำหรับพนักงานที่จะต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะทางประกอบด้วย

- งานกู้ภัยและจัดการจราจร

บริษัทร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ฝึกซ้อมกู้ภัยและให้ความช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรงบนทางพิเศษ การอบรมด้านความปลอดภัยทุกปี การอบรมทักษะการใช้รถปฏิบัติการช่วยเหลือบนทางพิเศษ อบรมทักษะการขับขี้อปลอดภัย การอบรมอาสาจราจร การอบรมฝึกปฏิบัติงานจริง (On The Job Training) รวมถึงบริษัทยังได้มีการอบรมพนักงานใหม่ก่อนขึ้นปฏิบัติงานจริงบนทางพิเศษเป็นระยะเวลา 3 เดือน และการอบรมด้าน Service Mind แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ในปี 2563 บริษัทและกทพ. จึงเลื่อนการฝึกซ้อมจากเดิมกำหนดจัดเดือนกุมภาพันธ์ - มิถุนายน 2563 เลื่อนเป็นเดือนกรกฎาคม - ตุลาคม 2563 ซึ่งเป็นช่วงที่สถานการณ์ COVID-19 คลี่คลาย ทั้งนี้ การฝึกซ้อมอยู่ภายใต้มาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม และมีการตรวจคัดกรองพนักงานทุกคนอย่างเคร่งครัด

- งานจัดเก็บค่าผ่านทาง

บุคลากรของบริษัทที่ปฏิบัติงานด้านนี้ ประกอบด้วย บุคลากรซึ่งมีหน้าที่จัดเก็บค่าผ่านทางในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ บริษัทจัดให้มีการอบรมทักษะในด้านการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้อง ครบถ้วนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถชำระค่าผ่านทางได้โดยสะดวกรวดเร็ว บุคลากรของบริษัทที่ปฏิบัติงานด้านรายได้ค่าผ่านทางมีหน้าที่ควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ถูกต้องโปร่งใสและเที่ยงตรง โดยทำงานร่วมกับภาครัฐ คือ กทพ. บริษัทจัดให้มีการอบรมฝึกปฏิบัติงานจริงภายใน (On the Job Training) ในเรื่องบทบาทและหน้าที่ของพนักงานควบคุมการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่สำคัญคือ ต้องตรงต่อเวลา การตรวจสอบข้อมูลการนับรถและบันทึกการปฏิบัติงานต้องถูกต้องและแม่นยำ

นอกจากนี้ ต้องตรวจสอบสภาพอุปกรณ์เก็บค่าผ่านทางให้สมบูรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลา เพื่อความถูกต้องของการจัดเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งส่งผลต่อรายได้ที่ครบถ้วนของบริษัทเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน นอกจากนี้บริษัทได้จัดให้มีการศึกษาดูงานระบบการจัดเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศอีกด้วย

- งานด้านบำรุงรักษาโครงสร้าง

เพื่อให้ทางพิเศษมีสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัย บริษัทมีความเชี่ยวชาญในการตรวจสอบและซ่อมบำรุงโครงสร้าง Segmental Box Girder ที่ได้มาตรฐานสากลมีการตรวจสอบ ติดตาม เฝ้าระวังอย่างต่อเนื่องตลอดปี

- การอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมรถไฟฟ้า และเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้า  
 หลักสูตรเจ้าหน้าที่ควบคุมรถไฟฟ้าใช้ระยะเวลาอบรมไม่น้อยกว่า 600 ชั่วโมง และหลักสูตรเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถไฟฟ้าใช้ระยะเวลาอบรมไม่น้อยกว่า 1,100 ชั่วโมง โดยมีการอบรมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติที่มีการฝึกขับรถไฟฟ้าจริง และฝึกกับเครื่องจำลองขับรถไฟฟ้า (Train Simulator) การฝึกกับอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่อยู่ในห้องควบคุมการเดินรถ การทดสอบ การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ในสถานการณ์ต่าง ๆ รวมทั้งการฝึกงานในหน้าที่ (On the Job Training) ซึ่งในการฝึกอบรมมุ่งเน้นที่ความปลอดภัยเป็นหลัก โดยมีผู้ฝึกสอนเป็นผู้ดูแลการฝึกอบรมให้กับพนักงานอย่างใกล้ชิด นอกจากนี้ ยังมีการอบรมทบทวนหลักสูตรดังกล่าวให้กับพนักงานเป็นประจำทุกปี เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานที่ผ่านการอบรมทุกคนจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการรถไฟฟ้าด้วยความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ ตรงเวลา และมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

## การส่งเสริมคุณภาพชีวิตของสมาชิกสังคม

### 2. เส้นทางแห่งความสุข

ผู้ให้บริการทางพิเศษ และผู้ให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เปรียบเสมือนหัวใจของบริษัท บริษัทจึงพร้อมส่งมอบและปรับปรุงการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด เป็น **“เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า”** เพื่อให้การเดินทางสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิต พร้อมทั้งจะเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาระบบคมนาคมและสังคมไทยให้ดีขึ้น บริษัทให้ความสำคัญต่อนวัตกรรมที่ลดผลกระทบจากการดำเนินงานที่มีต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้เสียนับตั้งแต่การก่อสร้าง การซ่อมบำรุง ดูแลรักษาให้ทางพิเศษและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีศักยภาพรองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการได้อย่างสะดวกปลอดภัยทั้งในภาวะปกติและภาวะฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น

เพื่อรักษาไว้ซึ่งเส้นทางแห่งความสุข บริษัทมุ่งเน้นในการดูแลกระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงการบริการอย่างละเอียดโดยสม่ำเสมอ ดังนี้

#### • กระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงบริการอย่างละเอียดของบริการทางพิเศษ

- 2.1 การก่อสร้างทางพิเศษ บริษัทนำเทคโนโลยีการก่อสร้างระบบคานรูปตัดเหลี่ยมกลวง (Segmental Box Girder) ที่ได้รับการยอมรับระดับนานาชาติ และตามมาตรฐาน AASHTO (American Association of State Highway Transportation Officials) ซึ่งมีความทันสมัยทำให้เกิดผลกระทบต่อการจราจร พื้นล่างน้อยที่สุด ช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองและเสียงรบกวนระหว่างการก่อสร้าง ทำให้การก่อสร้างเป็นไปตามแผนงาน ไม่มีการต่อต้านจากสังคมและชุมชน ทางพิเศษมีความปลอดภัยได้มาตรฐานสนองตอบต่อความต้องการในการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2.2 การบำรุงรักษาทางพิเศษ บริษัทมีการตรวจสอบ และบำรุงรักษาโครงสร้างหลักของทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวิศวกรที่ปรึกษาอิสระเพื่อติดตามควบคุมการบำรุงรักษา และประเมินคุณภาพของทางพิเศษมาโดยตลอด ทางพิเศษมีสภาพที่มั่นคงแข็งแรง มีมาตรฐานและปลอดภัย และผู้ให้บริการทางพิเศษได้รับความสะดวกรวดเร็ว และถึงที่หมายปลอดภัย
- 2.3 การให้บริการทางพิเศษ ด้วยลักษณะทางกายภาพของทางพิเศษสายต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทางยกระดับและมีการเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายระยะทางรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 268 กิโลเมตร จึงทำให้ทางพิเศษเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญในการลำเลียงความช่วยเหลือไปสู่ประชาชนที่ประสบเหตุ การขนส่งยุทธปัจจัย และการสัญจรของทั้งภาครัฐและเอกชน เมื่อเกิดเหตุการณ์หรือภัยต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการสัญจรบนถนนพื้นล่าง ดังเช่นเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในอดีต ซึ่งยืนยันการเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ได้เป็นอย่างดี ดังนั้นบริษัทในฐานะที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา จึงกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ เพื่อให้ทางพิเศษสามารถให้บริการได้ในยามฉุกเฉินและกลับคืนสู่ภาวะปกติโดยเร็ว โดยบริษัทพร้อมดูแลด้านต่าง ๆ ดังนี้

- **มีศูนย์ควบคุมทางพิเศษ** โดยมีพนักงานสื่อสารดูแลการจราจรบนทางพิเศษและให้ข้อมูลการเดินทางแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ มีระบบการเฝ้าระวังผ่านกล้องวงจรปิด CCTV บนทาง มีระบบวิทยุสื่อสารผ่านศูนย์ควบคุมกลางที่รองรับการทำงานตลอด 24 ชั่วโมง มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด มีทีมกู้ภัยวิ่งตรวจตราบนทางพิเศษตลอดเวลา สามารถเข้าช่วยเหลือผู้ใช้บริการที่ประสบเหตุบนทางพิเศษอย่างทันท่วงที นอกจากนี้ยังประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานบนทางพิเศษและถนนพื้นล่างเพื่ออำนวยความสะดวกจราจรตลอด 24 ชั่วโมง โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจพื้นล่างสามารถดูสภาพการจราจรบนทางพิเศษผ่านกล้องวงจรปิดที่บริษัทดำเนินการเชื่อมต่อสัญญาณภาพให้
  - **การให้บริการช่องเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติหรือ Easy Pass** ซึ่งเป็นระบบเก็บเงินอัตโนมัติ บริษัทให้ความร่วมมือกับภาครัฐนอกเหนือจากข้อตกลงในสัญญาสัมปทาน ด้วยเจตนาในการปรับปรุงบริการและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากปัญหาจราจร ส่งผลให้ผู้ใช้บริการทางพิเศษประหยัดเวลาในการเดินทางและน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นการดูแลรักษาสภาพแวดล้อม ลดมลพิษทางด้านเก็บค่าผ่านทาง ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และส่งเสริมคุณภาพชีวิต
  - **การให้บริการชำระค่าผ่านทางที่ช่องเงินสดด้วยบัตร Contactless EMV** บริษัทร่วมกับ กทพ. และธนาคารกรุงไทย พัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตชนิด contactless ตามมาตรฐาน Europay Mastercard Visa (EMV) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ โดยเริ่มเปิดทดลองให้บริการในทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 และเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการที่ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2564 และกำหนดให้บริการที่ทางพิเศษศรีรัช ในเดือนเมษายน 2564
  - **สำหรับนวัตกรรมความปลอดภัย** บริษัทมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการวิจัยและพัฒนา (R&D) เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ มีการศึกษาและตรวจสอบความปลอดภัย (Road Safety Audit) วิเคราะห์สภาพภาพของถนน แล้วนำผลที่ได้มาปรับปรุงทางพิเศษให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- **กระบวนการส่งมอบ และการปรับปรุงบริการอย่างละเอียด บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน**
  - 2.4 การสร้างคุณค่าด้านความปลอดภัย บริษัทให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความปลอดภัย ทั้งต่อผู้โดยสาร พนักงาน ผู้รับเหมา รวมไปถึงผู้ที่อยู่ในระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด จึงได้เน้นระบบการจัดการความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ได้แก่ มาตรฐาน ISO 45001 นอกจากนี้ยังได้จ้าง บริษัท ริคาร์โด (ประเทศไทย) จำกัด มาเป็นที่ปรึกษาด้านความปลอดภัย เพื่อประเมินการดำเนินการตามมาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัยของบริษัทหลังจากการเปิดให้บริการ สายสีม่วง และให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการกระบวนการจัดการความเสี่ยง การประกันความปลอดภัยงานระบบ (System Assurance) และการทบทวนกระบวนการให้บริการเดินรถให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และรองรับการเติบโตในอนาคต
  - 2.5 การสร้างคุณค่าด้านความสะดวก เนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีความรวดเร็ว และมีตารางเวลาในการให้บริการที่แน่นอน ทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทาง เพราะสามารถคาดการณ์เวลาที่ใช้ในการเดินทางได้ค่อนข้างแม่นยำและสามารถวางแผนการเดินทางได้ บริษัทจึงให้ความสำคัญในการสร้างคุณค่าด้านความสะดวกในการให้บริการ ตั้งแต่เข้าสถานี การเข้าใช้บริการจนกระทั่งออกจากสถานี โดยบริษัทได้เตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อผู้โดยสารผู้ใช้บริการในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องระบบการให้ข้อมูล ระบบการเชื่อมต่อระบบบัตรโดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในสถานีรถไฟฟ้า

2.6 การสร้างคุณค่าด้านความเร็ว เนื่องจากรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนที่นำเสนอบริการด้วยความรวดเร็ว และยังเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ประชาชนเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ดังนั้นบริษัทจึงส่งเสริมการบริการ ด้านอื่นตั้งแต่ผู้โดยสารเดินทางเข้ามาในสถานี จนกระทั่งเดินทางออกจากสถานี ที่มีความรวดเร็ว โดยการพัฒนา ประสิทธิภาพในการให้บริการ ตั้งแต่ขั้นตอนที่ผู้โดยสารเดินทางเข้าใช้บริการภายในสถานีและระหว่างการใช้บริการ จากการลดบางขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนหรือก่อให้เกิดความล่าช้าโดยไม่จำเป็น หรือเพิ่มบางขั้นตอนที่ก่อให้เกิด ความประทับใจต่อผู้โดยสารมากขึ้น เช่น ระบบการจัดการปริมาณผู้โดยสาร ในช่วงเวลาเร่งด่วนบริเวณ ขึ้นชานชาลา การให้บริการที่รวดเร็วในช่วงที่มีผู้โดยสารคับคั่งหรือช่วงงานนิทรรศการ การให้บริการออกบัตร โดยสารหรือเติมเงินบัตรโดยสารโดยพนักงานที่รวดเร็วและให้คำแนะนำที่ชัดเจน เป็นต้น

(1) การสร้างคุณค่าด้านความเชื่อถือได้ บริษัทให้ความสำคัญในเรื่องการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐาน ที่กำหนดไว้อย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือในการเข้ามาใช้ระบบรถไฟฟ้าได้อย่างปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว โดยบริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เช่น มีการกำหนด แผนการบำรุงรักษาและทดสอบอุปกรณ์งานระบบทั้งในรูปแบบ Preventive และ Corrective การฝึกซ้อม จัดการเหตุการณ์ต่าง ๆ เป็นประจำทุกปี โดยเป็นการจำลองสถานการณ์ร่วมกับหน่วยงานภายในและ หน่วยงานนอกเช่นภายนอก การปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัย และมีการปฏิบัติต่อผู้โดยสาร อย่างมีจริยธรรมและเสมอภาค นอกจากนี้ทางบริษัทยังรับฟังข้อร้องเรียนจากลูกค้าเพื่อนำไปปรับปรุง ให้ได้รับการบริการที่ดีขึ้นต่อไป

(2) การสร้างคุณค่าด้านการให้บริการตรงต่อเวลาจากการกำหนดตารางเวลาในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT ที่ชัดเจนและสามารถให้บริการได้ตามตารางเวลาที่กำหนดไว้ จะส่งผลให้ผู้โดยสารสามารถบริหารจัดการ เวลาในการเดินทางและดำเนินภารกิจต่าง ๆ ได้ง่ายขึ้น และยังส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและจิตใจของผู้โดยสาร โดยตรง ซึ่งการให้บริการตรงต่อเวลาสามารถประเมินได้จากความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถ และความตรงต่อเวลาในการให้บริการ โดยในปี 2563 โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) มีความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถล่าช้าไม่เกิน 3 นาที ในช่วงเวลาเร่งด่วน และไม่เกิน 6 นาที นอกช่วงเวลาเร่งด่วน (Train Service Availability) คิดเป็น 99.46 % จากเป้าหมาย ที่ตั้งไว้ 99.00 % และมีความตรงต่อเวลาในการให้บริการล่าช้าไม่เกิน 5 นาที (Train Service Punctuality) คิดเป็น 99.68 % จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.00 %

ในส่วนของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) มีความพร้อมให้บริการ ตามตารางการเดินรถล่าช้าไม่เกิน 2 นาที ในช่วงเวลาเร่งด่วน และไม่เกิน 5 นาที นอกช่วงเวลาเร่งด่วน (Train Service Availability) คิดเป็น 99.97 % จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 99.25 % และมีความตรงต่อเวลา ในการให้บริการล่าช้าไม่เกิน 5 นาที (Train Service Punctuality) คิดเป็น 99.98 % จากเป้าหมาย ที่ตั้งไว้ 99.25 %

นอกจากนี้ การที่บริษัทเข้าเป็นสมาชิก NOVA Group of Metros ซึ่งเป็นกลุ่มของประเทศสมาชิก ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าระดับนานาชาติเพื่อการเปรียบเทียบผลการปฏิบัติงานของระบบรถไฟฟ้า มีส่วน สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น ซึ่งนอกจากตัวชี้วัด ที่ใช้สะท้อนผลการปฏิบัติงานในด้านการให้บริการแล้ว บริษัทได้จัดทำดัชนีชี้วัดที่แสดงผลการปฏิบัติงาน เพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินการ (Benchmarking) กับสมาชิก NOVA Group of Metros ในด้านต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ที่จะนำมาสู่การปรับปรุงและพัฒนาการบริการให้ดียิ่งขึ้น และจากการเปรียบเทียบข้อมูลในกลุ่ม NOVA พบว่าบริษัทมีผลการดำเนินงานที่อยู่ในลำดับต้น ๆ หลายเรื่อง เช่น การเดินรถที่ตรงต่อเวลาเมื่อเทียบกับตารางเดินรถ การซ่อมบำรุงที่ทำให้มีรถพร้อมใช้ บริการ และการดูแลด้านความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน เป็นต้น

นอกจากความปลอดภัย ประสิทธิภาพในการบริการ และการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการแล้ว บริษัทยังได้ตระหนักถึงคู่ค้า ซึ่งถือเป็นห่วงโซ่ทางธุรกิจ (Business Supply Chain) มีความสำคัญเท่า ๆ กับผู้ใช้บริการ



บริษัทมีนโยบายการปฏิบัติต่อคู่ธุรกิจอย่างเป็นธรรมและส่งเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจ การปฏิบัติ การพัฒนาตามกรอบแนวคิดด้านการพัฒนาที่ยั่งยืนในภาคธุรกิจของบริษัท การสร้างความเชื่อถือด้วยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมกับคู่ค้าและผู้สนับสนุนทางการเงิน ถือเป็น Key Success Factor ที่ทำให้บริษัทสามารถส่งมอบบริการที่มีคุณภาพให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษและผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้แม้อยู่ในยามวิกฤต จึงได้กำหนดแนวปฏิบัติต่อคู่ค้าโดยการประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรมให้การได้มาซึ่งสินค้าและบริการเป็นไปอย่างมีมาตรฐาน ยึดมั่นที่จะพัฒนาและรักษาสัมพันธภาพที่ยั่งยืนกับคู่ค้า โดยมีวัตถุประสงค์ชัดเจนในเรื่องของคุณภาพของสินค้าและบริการที่คู่ควรกับมูลค่าเงิน คุณภาพทางเทคนิค และมีความเชื่อถือซึ่งกันและกัน

บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่เสมอภาคและมีความเป็นธรรมแก่คู่ค้าทุกระบบ และเป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างตามข้อกำหนดตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 โดยวิธีการและมาตรการที่ใช้ในการต่อต้านการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม กำหนดแนวทางส่งเสริมการเคารพสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาของคู่ค้า และปกป้องสิทธิในทรัพย์สิน ดำเนินธุรกิจต่อห่วงโซ่อุปทานตามมาตรฐานสากล ระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 และระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 อย่างเคร่งครัด ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจและมีการควบคุมตรวจสอบอย่างใกล้ชิดทำให้มั่นใจได้ว่าห่วงโซ่อุปทานของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจกับบริษัทดำเนินงานด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อความยั่งยืนในการทำธุรกิจร่วมกัน สำหรับกลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงิน ได้แก่ ผู้ให้กู้ ผู้ถือหุ้นกู้ เจ้าหนี้ บริษัทยึดมั่นปฏิบัติตามสัญญาและข้อผูกพัน รักษาวิสัยทางการเงินอย่างเคร่งครัด

ความปลอดภัยของพนักงานและผู้รับเหมา บริษัทมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับกฎหมายไทย และมาตรฐานความปลอดภัยในระดับประเทศ และระดับสากล ได้แก่ มาตรฐาน ISO 45001 ซึ่งได้รับการตรวจประเมินเพื่อรับรองมาตรฐานโดยบริษัท เทพนอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อดูแลสวัสดิภาพในการปฏิบัติงานในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในระบบรถไฟฟ้า รวมถึงมีการจัดทำเอกสารปลอดภัยออนไลน์ (Plod Online) เพื่อสื่อสารกับพนักงานให้ตระหนักใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย คุณภาพ และสิ่งแวดล้อม

#### • **การส่งมอบบริการด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมภายใต้มาตรการการจัดการภาวะวิกฤตของบริษัท ต่อสถานการณ์ไวรัส COVID-19**

ในปี 2563 ทั่วโลกต้องเผชิญกับเหตุการณ์ภาวะวิกฤตสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ซึ่งแผ่ขยายเป็นปัญหาใหญ่ในระดับสากล ท่ามกลางสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทยังคงเน้นย้ำเรื่อง “ความปลอดภัย” ซึ่งอยู่ในพันธกิจที่บริษัทยึดมั่นเสมอมา ด้วยความห่วงใยในสุขอนามัยและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการทางพิเศษ และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ตลอดจนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับบริษัท ควบคู่ไปกับการทำหน้าที่ในบทบาทของผู้ให้บริการทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า เพื่อให้ธุรกิจดำเนินต่อไปอย่างต่อเนื่องและดีที่สุดในทุกระยะของวิกฤตนี้ โดยบริษัทได้ติดตามสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ตั้งแต่ในช่วงต้นที่มีการแพร่ระบาดจากต่างประเทศ โดยพิจารณาสถานการณ์การระบาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ จากจำนวนผู้ติดเชื้อ อัตราการเพิ่มขึ้นของผู้ติดเชื้อ และรายงานและข้อเสนอแนะของกรมควบคุมโรค โดยบริษัทได้นำข้อมูลมาประเมินเพื่อกำหนดระดับมาตรการที่ต้องดำเนินการจัดทำมาตรการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ในระบบรถไฟฟ้าให้มีความเหมาะสมต่อสถานการณ์และระดับการระบาด เพื่อรับมือกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการแพร่ระบาดของโรคได้อย่างรวดเร็วและทันเหตุการณ์ มีการปรับมาตรการต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์การแพร่ระบาดในช่วงนั้น ๆ ได้แก่

- งานปฏิบัติการเดินรถต้องเตรียมแผนกำลังคน เพื่อให้เหมาะสมในการให้บริการเดินรถอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งปรับรูปแบบกะทำงานให้เหมาะสมเพื่อป้องกันการแพร่ระบาด และมีกำลังพลทดแทนในกรณีที่ต้องปิดสถานี
- มาตรการทำความสะอาดพื้นที่ในรถไฟฟ้า อาคารสถานี การฉีดพ่นยาฆ่าเชื้ออาคารด้านเก็บเงิน และตู้เก็บเงิน
- วิธีการตรวจคัดกรองก่อนเข้าระบบรถไฟฟ้า การตรวจวัดอุณหภูมิร่างกายก่อนเข้ามาในพื้นที่ของบริษัท
- การติดตามอาการป่วยเข้าข่ายของพนักงาน และผู้รับเหมา
- การเพิ่มความถี่ของขบวนรถในช่วงเร่งด่วน เพื่อไม่ให้เกิดความแออัดในขบวนรถ
- จัดทำมาตรการ Social Distancing ภายในสถานี

โดยในแต่ละมาตรการที่ถูกกำหนดนั้นผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการความปลอดภัยอันประกอบด้วยผู้บริหารในส่วนงานต่าง ๆ ที่ประชุมติดตามสถานการณ์การแพร่ระบาดเป็นประจำทุกวันในช่วงที่มีจำนวนผู้ติดเชื้อภายในประเทศสูง พร้อมกันนี้บริษัทได้ออกคำสั่ง/ประกาศ เพื่อสนับสนุนมาตรการของรัฐในการป้องกันการติดเชื้อ และเป็นแนวทางในการปฏิบัติสำหรับพนักงานและผู้รับเหมาทุกคนปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติงานดังกล่าวเสมอมา พร้อมทั้งได้จัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan) ไว้ก่อนการระบาดของเชื้อ COVID-19 เช่นกัน ที่สำคัญบริษัทยังได้ขอความร่วมมือจากผู้บริหารและพนักงานให้เฝ้าระวัง และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันอย่างเคร่งครัด โดยให้งดการลาพัก ลาหยุดพักผ่อนประจำปี เพื่อเดินทางไปต่างจังหวัดในช่วงเดือนพฤษภาคม 2563 งดการเข้าร่วมกิจกรรม การสังสรรค์ หรือเข้าไปในพื้นที่เสี่ยง สวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาเมื่อต้องอยู่ร่วมกับผู้อื่น การรักษาระยะห่าง และการปฏิบัติตนในช่วง COVID-19

บริษัทตระหนักดีว่าการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อธุรกิจ แต่ยังส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับบริษัท เช่น พนักงานและครอบครัวของพนักงาน ลูกค้า คู่ค้า ผู้ถือหุ้น ตลอดจนชุมชนและสังคมในวงกว้าง บริษัทจึงได้กำหนดแนวทางในการบรรเทาผลกระทบหรือใช้โอกาสนี้สร้างประโยชน์ให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความไว้วางใจให้เกิดขึ้นระยะยาว และเป็นการรักษาสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ รวมทั้งยังเป็นการแสดงบทบาทของบริษัทในการเป็น Good Citizenship ดังต่อไปนี้

#### ○ พนักงานและครอบครัว

- การดูแลสุขอนามัยของพนักงานและจัดหาอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องให้แก่พนักงานอย่างเพียงพอ
- การช่วยเหลือด้านการเงินหรือปัจจัยอื่น เช่น เงินช่วยเหลือพิเศษหรือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำสำหรับพนักงานที่ครอบครัวได้รับผลกระทบ ทุนการศึกษาสำหรับบุตรของพนักงาน การสนับสนุนด้านอาหารหรือที่พักอาศัย การช่วยเหลือค่าใช้จ่ายกรณีติดเชื้อ เป็นต้น

#### ○ ลูกค้า

- การพัก/ลดอัตราค่าเช่า
- การจัดโปรแกรมให้ลูกค้าสามารถซื้อสินค้าในราคาพิเศษ การแบ่งเบาภาระค่าครองชีพของประชาชน ด้วยการคงอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า MRT “สายสีน้ำเงิน” ไว้เท่ากับอัตราเดิม คือ เริ่มต้น 16 บาท สูงสุด 42 บาท ต่อเนื่องไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จากที่กำหนดให้มีการปรับขึ้นในวันที่ 2 กรกฎาคม 2563 ตามสัญญาสัมปทานของรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน
- BEM ยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษ ในทางด่วน 3 สาย “ทางพิเศษเฉลิมมหานคร-ศรีรัช-อุดรรัถยา” ทุกวันหยุด นักชัตลพิษ ปรับลดตามสัญญาสัมปทานใหม่ ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ 19 วัน นอกจากนี้ BEM ยังได้ลดค่าผ่านทางพิเศษ ที่ “ด่านอาจณรงค์ 1” จากทางพิเศษฉลองรัช เข้าทางด่วนชั้นที่ 1 ไปบางนา ในอัตรา 25 บาท ต่อเที่ยว สำหรับรถทุกประเภท เป็นเวลา 1 ปี ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2563 - 30 มิถุนายน 2564

#### ○ คู่ค้า การร่นระยะเวลาการจ่ายเงินให้แก่คู่ค้าเร็วขึ้น กรณีมีการเลื่อนการส่งสินค้าและบริการจากคู่ค้า/คู่ธุรกิจ ได้มีการตกลงเงื่อนไขอย่างเป็นธรรม เป็นต้น

#### ○ ผู้ถือหุ้น ภายใต้สถานการณ์ COVID-19 บริษัทได้ดำเนินการตามมาตรการป้องกันตามคำสั่งศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) อย่างเคร่งครัด ได้แก่ ขอความร่วมมือผู้ถือหุ้น มอบฉันทะให้กรรมการอิสระของบริษัทเข้าประชุมแทนการเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง การตั้งจุดตรวจคัดกรองผู้ถือหุ้น การจัดที่นั่งโดยเว้นระยะห่าง 1 เมตรต่อ 1 ที่นั่ง และผู้เข้าร่วมประชุมต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาที่จัดประชุม การกำหนดให้มีการเช็คอิน-เช็คเอาท์บนแอปพลิเคชันไทยชนะก่อนการลงทะเบียนเข้าร่วมการประชุม การจัดประชุมผู้ถือหุ้นในรูปแบบออนไลน์ การมีช่องทางรับฟังความเห็นและสื่อสารแนวทางการบริหารความเสี่ยงและรับมือในสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้น เป็นต้น

#### ○ ชุมชนหรือสังคม บริษัทมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือชุมชนหรือสังคมจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยจัดโครงการ Healthy Journey with BEM แจกหน้ากากผ้าฟรี 1 ล้านชิ้นให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าและชุมชนรายรอบทางพิเศษและรถไฟฟ้า

ถึงแม้สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ครั้งนี้มีแนวโน้มที่ดีขึ้น บริษัทยังคงต้องมีการดำเนินการในการควบคุมและป้องกันโรคระบาดอย่างต่อเนื่อง เพื่อรับมือต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อร้ายแรงอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ ซึ่งอาจต้องมีการปรับแผนการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เหมาะสมและสอดคล้องต่อสถานการณ์ภายในประเทศและต่างประเทศ และเนื่องจากบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM ดำเนินธุรกิจด้านการให้บริการระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะธุรกิจรถไฟฟ้า ผู้โดยสารเดินทางด้วยรถไฟฟ้ามีความเสี่ยงต่อการระบาดของโรคระบาดร้ายแรง ซึ่งส่งผลให้ผู้ใช้บริการอาจเกิดความวิตกกังวลและเกิดความระมัดระวังในการใช้บริการมากยิ่งขึ้น โดยในประเด็นดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อการทำงานด้านธุรกิจ ดังนั้น บริษัทจึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับแนวทางการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องด้วยเช่นกัน เพื่อให้ผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกิดความเชื่อมั่นในการให้บริการและการดำเนินธุรกิจ โดยจะต้องปฏิบัติตามมาตรการด้านสุขอนามัยอย่างเคร่งครัด

#### • BEM ดูแลห่วงใย ใส่ใจสังคม ส่งเสริมมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญในการมีส่วนช่วยเหลือสังคมในภาวะวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ที่ส่งผลกระทบให้ประชาชนต้องปรับเปลี่ยนวิถีในการดำรงชีวิตประจำวันในการอยู่ร่วมกันในสังคมตามมาตรการภาครัฐอย่างเคร่งครัด บริษัทในฐานะองค์กรที่ให้บริการด้านขนส่งมวลชนจึงกำหนดจัดโครงการ **“HEALTHY JOURNEY WITH BEM แทนความห่วงใย และขอบคุณจากหัวใจ”** ขึ้นในระหว่างเดือนมิถุนายน-สิงหาคม 2563 ซึ่งโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ เพื่อสนับสนุนนโยบายของภาครัฐ ในการรณรงค์ให้ประชาชนสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้า การเว้นระยะห่างทางสังคมเมื่ออยู่ในพื้นที่สาธารณะเพื่อสุขภาพและอนามัยที่ดี และให้สอดคล้องกับการประกาศคลายล็อกดาวน์หรือมาตรการผ่อนปรนเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 คลี่คลายลงให้ประชาชนสามารถกลับมาใช้ชีวิตตามปกติได้ โดยบริษัทได้กำหนดกิจกรรมและมาตรการการป้องกันด้านต่าง ๆ เพื่อยับยั้งการแพร่ระบาดของเชื้อโรคและลดผลกระทบต่อความวิตกกังวลในการบริการให้แก่ผู้ใช้บริการ สร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยของการใช้บริการรถไฟฟ้ามากยิ่งขึ้น พร้อมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในการให้ความช่วยเหลือแบ่งเบาภาระและบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า ได้แก่

##### 1) กิจกรรมการแจกหน้ากากผ้าฟรี 1 ล้านชิ้น

บริษัทร่วมกับกระทรวงคมนาคม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมการแจกหน้ากากผ้าฟรี 1 ล้านชิ้น เพื่อรณรงค์สร้างจิตสำนึกและให้ความรู้ในการดูแลสุขภาพอนามัย และการป้องกันตนเองให้แก่ประชาชนผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ทั้งสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ทั้ง 53 สถานี เพื่อสุขภาพอนามัยที่ดี และร่วมรณรงค์ให้ผู้โดยสารสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้า ในระบบขนส่งสาธารณะเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคตลอดระยะเวลาการให้บริการ

##### 2) กิจกรรมการส่งมอบหน้ากากผ้าและเครื่องอุปโภคบริโภค

บริษัทให้ความช่วยเหลือแบ่งเบาภาระและบรรเทาความเดือดร้อนแก่ประชาชน โดยร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ทั้งสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง เป็นผู้แทนในการรับมอบความช่วยเหลือของบริษัทส่งต่อไปแก่ประชาชน โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานเขตองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น โรงเรียน โรงพยาบาล พร้อมกันนี้บริษัทได้ส่งผู้แทนลงพื้นที่แจกจ่ายหน้ากากผ้าให้แก่ประชาชนบริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้า MRT ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวสามารถส่งต่อความช่วยเหลือได้รวมทั้งสิ้นกว่า 130 แห่ง ตลอดจนยังร่วมแบ่งปันเครื่องบริโภคส่วนหนึ่งสนับสนุนภาครัฐในโครงการ “ตู้ปันสุข” ในชุมชนต่าง ๆ รายรอบเส้นทางรถไฟฟ้าอีกด้วย

### 3) กิจกรรมตามมาตรการรักษาความสะอาดภายในสถานีและขบวนรถไฟฟ้า (Big Cleaning)

- บริษัทจัดกิจกรรม “Big Cleaning Day” ณ สถานีสนามไชย และสถานีท่าพระ ภายใต้โครงการ “Healthy Journey with BEM” เพื่อสร้างความปลอดภัยสุขอนามัยที่ดี ตามมาตรการป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อ COVID-19 โดยได้รับความร่วมมือจากผู้บริหารและพนักงานจิตอาสา มากกว่า 70 คน ร่วมกันทำความสะอาดจุดสัมผัสร่วมทั้งภายในและภายนอกบริเวณสถานี ได้แก่ ราวจับบันได ลิฟท์โดยสาร ประตู และเครื่องอัตโนมัติต่างๆ เพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT
- บริษัทร่วมกับกรมวิทยาศาสตร์ทหารบก กองทัพบก ฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อ COVID-19 ภายในสถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง ทั้ง 53 สถานี ภายหลังการปิดให้บริการ
- ผู้บริหาร และพนักงานบริษัท ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ จัดกิจกรรมทำความสะอาด เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 พร้อมสร้างความมั่นใจให้ผู้ใช้บริการในพื้นที่ต่างๆ ครอบคลุมเส้นทางรถไฟฟ้า MRT
- ร่วมกับสำนักงานเขตราชเทวี และสำนักงานเขตห้วยขวาง ทำความสะอาด เพื่อป้องกันการแพร่ระบาด ณ สถานีเพชรบุรี
- ร่วมกับสำนักงานเขตวัฒนา ร่วมกันทำความสะอาดอาคารสถานที่ บริเวณแยกโกศก ถนนสุขุมวิท ด้านหน้าศูนย์การค้าเทอร์มินอล 21 และพื้นที่จุดสัมผัสร่วม ณ สถานีสุขุมวิท

### 4) กิจกรรมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการ

บริษัทได้กำหนดมาตรการ **สวม-กด-ห่าง** โดยการรณรงค์ให้ผู้โดยสารสวมหน้ากาก 100% เมื่ออยู่ในระบบรถไฟฟ้า MRT เพื่อยับยั้งการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 เพิ่มจุดบริการกดแอลกอฮอล์เจลล้างมือในสถานีอย่างทั่วถึง ทั้งขาเข้า-ขาออกสถานีกว่า 800 จุด พร้อมทั้งจัดทำมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) กำหนดจุดเว้นระยะห่าง 1 เมตร ขณะใช้บริการทั้งภายในขบวนรถไฟฟ้าและภายในสถานี จัดลำดับคิวในการเข้าใช้บริการกรณีผู้โดยสารหนาแน่น เพิ่มความถี่ขบวนรถเสริมในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า-เย็น เพื่อลดความแออัด และเพิ่มความถี่การเช็ดทำความสะอาดทุกครึ่งถึงหนึ่งชั่วโมงในบริเวณสัมผัสบ่อย โดยบริษัทได้เพิ่มการจ้างงาน Part time พิเศษ 100 อัตรา คอยดูแลทำความสะอาดพื้นที่สัมผัสบ่อยภายในสถานีและภายในขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งพนักงาน Part time เป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือผู้ว่างงานที่ได้รับผลกระทบและได้รับความเดือดร้อนจากการเลิกจ้างงานในภาวะวิกฤตจากการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ให้มีงานทำและมีรายได้พอประทังชีพของตนเองให้ผ่านพ้นสถานการณ์วิกฤตนี้ไปด้วยกัน

### 5) บริจาคเงินและสิ่งของช่วยเหลือชุมชนและสังคมจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

- BEM ร่วมกับ บมจ. ช.การช่าง หรือ CK และ บมจ. ทีทีดับบลิว หรือ TTW ร่วมมอบเงิน จำนวน 5,000,000 บาท แก่มูลนิธิชัยพัฒนา เพื่อสมทบกองทุนชัยพัฒนาสู้ภัยโควิด 19 (และโรคระบาดต่าง ๆ) เพื่อร่วมช่วยเหลือโรงพยาบาลและบุคลากรทางการแพทย์ในการซื้ออุปกรณ์และสิ่งของที่มีความจำเป็นในการรักษาผู้ป่วย COVID-19
- BEM ร่วมกับ บมจ. ช.การช่าง หรือ CK และ บมจ. ทีทีดับบลิว หรือ TTW ร่วมมอบเงิน จำนวน 5,000,000 บาท สมทบทุนกองทุนเพื่อการศึกษาและจัดซื้อเครื่องมือแพทย์ ภายใต้โครงการป้องกันและช่วยเหลือสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี
- BEM บริจาคเงินสนับสนุนเพื่อช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19 โดยจัดทำเป็นถุงยังชีพ จำนวน 1,000 ถุง แจกชุมชนใต้เขตทางพิเศษ เขตราชเทวี และเขตพญาไท
- BEM จัดกิจกรรมมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดี ทุนพัฒนาโรงเรียน และอุปกรณ์ป้องกันเชื้อ COVID-19 ได้แก่ หน้ากากอนามัย อุปกรณ์แทนเหยียบเจลล้างมือ และเจลแอลกอฮอล์ ภายใต้โครงการ “Healthy Journey with BEM” ให้กับโรงเรียนใกล้เคียงเขตทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 24 โรงเรียน นอกจากนี้ BEM ยังได้มอบอุปกรณ์ป้องกันเชื้อ COVID-19 แก่โรงเรียนรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT จำนวน 56 โรงเรียน โรงพยาบาลศิริราช ศูนย์การแพทย์กาญจนาภิเษก โรงพยาบาลรามาธิบดี กรมวิทยาศาสตร์ทหารบก (วศ.ทบ.) และสำนักงานเขต จำนวน 23 แห่ง รวมถึงชุมชนรายรอบสถานี เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนรอบข้างทางพิเศษ สนับสนุนด้านการศึกษาให้กับเยาวชน และเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือชุมชนจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19



## 6) กิจกรรมอื่น ๆ

บริษัทร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข ให้ความรู้ด้านการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

- ให้การสนับสนุนกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ให้ความรู้การทำความสะอาดอย่างถูกต้อง ณ สถานีแยกนนทบุรี 1 และสถานีตลาดบางใหญ่
- ให้การสนับสนุนกรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข แนะนำการทำความสะอาดอย่างถูกต้อง พร้อมแจกหน้ากากอนามัยและเจลล้างมือแก่ผู้โดยสาร ณ สถานีเตาปูน
- ให้การสนับสนุนหน่วยงาน ภาคเอกชน ได้แก่ ศูนย์บริการทางการแพทย์ มหาวิทยาลัยสยาม แจกหน้ากากอนามัยและเจลล้างมือแก่ผู้โดยสาร ณ สถานีเพชรบุรีและสถานีบางหว้า

## 7) มาตรการด้านต่าง ๆ ในการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

บริษัทได้เพิ่มมาตรการด้านสุขภาพอนามัยและคัดกรองผู้โดยสารภายในพื้นที่ระบบรถไฟฟ้า การทำความสะอาดและการดูแลสุขภาพพนักงาน/ผู้รับเหมาด้วยมาตรการ ดังนี้

- จัดเจ้าหน้าที่ใช้เครื่องวัดอุณหภูมิแบบมือถือ วัดอุณหภูมิคัดกรองผู้โดยสารบริเวณจุดตรวจสัมภาระทางเข้าสถานี
- ขอความร่วมมือผู้โดยสารต้องสวมหน้ากากอนามัย หรือหน้ากากผ้าตลอดการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT
- ให้คำแนะนำในการดูแลสุขภาพให้แก่ผู้โดยสารที่มีอาการไข้สูง เกินกว่า 37.5 องศา
- เว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) MRT ได้จัดทำเส้นแบ่งระยะห่างการยืน 1 เมตร บริเวณห้องออกบัตรโดยสาร บริเวณหน้าเครื่องออกเหรียญโดยสาร บริเวณชานชาลา บริเวณลิฟต์โดยสาร และภายในขบวนรถไฟฟ้า
- เพิ่มความถี่การทำทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรคในสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี
- เพิ่มการทำทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรคในขบวนรถไฟฟ้าทุกขบวนระหว่างให้บริการหลังปิดให้บริการและก่อนเปิดให้บริการทุกวัน
- เพิ่มความถี่การเช็ดทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรคในบริเวณที่ผู้โดยสารต้องสัมผัส เช่น เครื่องออกตั๋วโดยสาร รววจับบันได บันไดเลื่อน รววจับคันกั้น ประตูเก็บค่าโดยสาร ลิฟต์ รววจับภายในขบวนรถ เก้าอี้ นั่ง เป็นต้น
- จัดให้มีจุดบริการแอลกอฮอล์ล้างมือบริเวณจุดตรวจสัมภาระและห้องออกบัตรโดยสารในสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี และบริเวณทางเข้า-ออก Metro Mall ทุกสถานี
- จัดให้มีการดูแลสุขภาพพนักงานที่ให้บริการในสถานีและขบวนรถไฟฟ้าด้วยการตรวจความพร้อมด้านสุขภาพ ตรวจวัดอุณหภูมิร่างกายก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง
- ให้นักงานสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้า ตลอดเวลาปฏิบัติงานที่
- ทำความสะอาดฆ่าเชื้อที่เหรียญโดยสาร (Token) ก่อนนำมาหมุนเวียนใช้งานในทุกสถานี
- เพิ่มการประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความเข้าใจ การปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงการแพร่ระบาดของเชื้อโรคแก่ผู้โดยสารผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ จอแสดงข้อมูลภายในสถานีและภายในรถไฟฟ้า เสียงประชาสัมพันธ์ภายในสถานี และสื่อโซเชียลมีเดียต่างๆ ของบริษัท
- ออกข้อปฏิบัติสำหรับพนักงานและผู้รับเหมาเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรค เช่น นโยบายเกี่ยวกับการให้พนักงานงดเดินทางไปยังกลุ่มประเทศที่มีความเสี่ยง ตลอดจนเฝ้าติดตามสถานการณ์ และมาตรการต่างๆ ของภาครัฐ เพื่อพร้อมปรับมาตรการดำเนินการต่างๆ ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม มีประสิทธิภาพและการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

### 3. สังคมแห่งความสุข

ตลอดระยะเวลาดำเนินงานธุรกิจ บริษัทคำนึงถึงการเป็น “เส้นทางแห่งความสุขเพื่อวิถีการเดินทางที่ดีกว่า” และการที่จะสร้างความสุขให้กับผู้ร่วมเดินทางได้นั้น ได้ให้ความสนใจในเรื่องดังต่อไปนี้

- **ครอบครัว** การใช้เวลาร่วมกันอย่างอบอุ่นของครอบครัวสามารถทำได้หลายรูปแบบ หนึ่งในนั้นเป็นเรื่องการเดินทางพร้อม ๆ กันของครอบครัว ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางพิเศษ หรือเส้นทางรถไฟฟ้า ซึ่งจะได้พบเห็นเรื่องราวใหม่ ๆ ของวิถีชุมชน รวมถึงกระจายรายได้ไปยังพื้นที่ที่เดินทางไปถึง
- **การศึกษาของเด็กและเยาวชน** บริษัทมุ่งส่งเสริมประสบการณ์จัดกิจกรรมการเรียนรู้นอกห้องเรียนนับเป็นการเปิดโอกาสให้เด็กได้รับประสบการณ์สำคัญ และสามารถนำไปประยุกต์ได้ในอนาคต ขณะเดียวกันบริษัทได้ให้โอกาสทางการศึกษาแก่เด็กและเยาวชนที่มีความตั้งใจเรียนดีแต่ขาดแคลนทุนทรัพย์โดยมอบเป็นทุนการศึกษาเพื่อเป็นต้นทุนสำหรับการประกอบอาชีพอย่างยั่งยืน
- **ช่วยเหลือสาธารณประโยชน์** และบรรเทาความเดือดร้อนจากภัยพิบัติต่าง ๆ บริษัทให้ความช่วยเหลืออย่างสม่ำเสมอเพื่อเป็นส่วนช่วยในการเยียวยาสังคมที่เดือดร้อน

### 4. สรุปผลการดำเนินงานเชิงสิ่งแวดล้อม

การส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมกับการลดผลกระทบ (More Quality and Less Impact)

บริษัทในฐานะผู้ให้บริการทางพิเศษ และระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าคำนึงถึงการดำเนินงานบนพื้นฐานของการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3 ด้านได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ (Economy) โดยการพัฒนาคุณภาพของการบริการอย่างต่อเนื่อง ด้านสังคม (Society) โดยการดูแลด้านทางแห่งความสุขให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี พร้อมทั้งจะส่งต่อคุณค่าให้กับสังคมโดยรอบและในวงกว้าง ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยเน้นการป้องกันและควบคุมมลภาวะผลกระทบที่จะเกิดขึ้น

บริษัทมุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพของการบริการ ที่ยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดนโยบายการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมด้วยแนวทางการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

#### นโยบายสิ่งแวดล้อม

1. ให้ความสำคัญในการป้องกันและควบคุมมลพิษให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการ พนักงาน และชุมชน
2. สร้างจิตสำนึกแก่พนักงานและส่งเสริมการใช้พลังงานทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ
3. ปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับกฎหมาย และข้อกำหนดอื่น ๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง
4. ทบทวนวัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
5. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมต่อสาธารณชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

นโยบายฉบับนี้ ถือเป็นความรับผิดชอบต่อพนักงานและลูกค้าทุกคนที่จะนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ เพื่อให้มีคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อผู้ให้บริการ พนักงาน ลูกค้า และชุมชนรอบข้าง

ด้วยนโยบายและความมุ่งมั่นที่จะดูแลสังคมในทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการบริหารจัดการ ผลประกอบการที่ดี การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ถือหุ้น และการให้ความสำคัญกับชุมชนโดยรอบ รวมทั้งการดูแลสังคมใกล้ และสังคมไกล โดยปี 2563 บริษัทได้จัดกิจกรรมที่มีประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

#### 1) กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านความปลอดภัยในการเดินทาง

ความปลอดภัย ถือเป็นหัวใจหลักที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญ เพื่อช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมถึงบนทางพิเศษที่อาจจะเกิดขึ้น รวมทั้งช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขับรถยนต์ และเพื่อนร่วมทาง บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

#### “โครงการอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย รองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์”

บริษัทร่วมกับ กทพ. ธรณิศฯ ขับปลอดภัยช่วงเทศกาลสงกรานต์ ภายใต้มาตรการ 777 “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด” พร้อมทั้งจัดบริการอำนวยความสะดวกบนทางพิเศษรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลปีใหม่

## 2) กิจกรรมส่งเสริมจิตสำนึกด้านคุณธรรม จริยธรรม เพื่อปลูกฝังความรับผิดชอบต่อสังคม “บริจาคโลหิต”

การให้เลือดต่อชีวิตเป็นการให้ที่ยิ่งใหญ่ โดยบริษัทร่วมกับคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช จัดกิจกรรมบริจาคโลหิต ณ ศูนย์ควบคุมทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 2 ครั้ง (ปกติจัด 3 ครั้งต่อปี แต่ปีนี้งดการจัดกิจกรรมในเดือนเมษายน 2563 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 โดยได้รับความร่วมมือจากผู้บริหาร พนักงาน และประชาชนผู้ที่อยู่ใกล้เคียงทางเข้าร่วมบริจาคเป็นจำนวนมาก

### “BEM ชวนฟังธรรม”

การสร้างบรรยากาศที่ดีในองค์กร โดยการนำธรรมะ หรือหลักธรรมของพระพุทธศาสนามาประยุกต์ใช้ส่งเสริมการทำงานที่ตามบทบาทของแต่ละคนได้อย่างถูกต้อง ด้วยความร่วมมือร่วมใจซึ่งกันและกัน เพื่อให้คนทำงานมีความสุขและผลงานมีประสิทธิภาพ โดยบริษัทได้นิมนต์พระใบฎีกา วรวัฒน์ วรพุดธโน ผู้ช่วยเจ้าอาวาสวัดโตนดมาบรรยายธรรมะในหัวข้อ ‘คนสำราญ งานสำเร็จ’

## 3) กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### “BEM ชวนเรียนรู้วิถีชีวิตชาวนาไทย จ.สุพรรณบุรี”

คณะผู้บริหารและพนักงานฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง กทพ. และฝ่ายรายได้ค่าผ่านทางของบริษัทร่วมกิจกรรมกระชับความสัมพันธ์ที่ศูนย์การเรียนรู้วิถีชีวิตและจิตวิญญาณชาวนาไทย (นาเฮียใช้) จ.สุพรรณบุรี สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในจังหวัดสุพรรณบุรี ที่รวบรวมเรื่องราวที่น่าสนใจ และองค์ความรู้ใหม่ๆ ในวิถีของเกษตรกรที่ทรงคุณค่าให้ได้ศึกษาและเรียนรู้

## 4) กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ให้กับเยาวชน

เยาวชนเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติ การศึกษาเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ ความคิด และคุณธรรมของเยาวชนอย่างยั่งยืน เพื่อให้เยาวชนเป็นพลเมืองที่ดีและมีคุณภาพของสังคม บริษัทจึงได้ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาให้แก่เยาวชนอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี ผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

### “มอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนในโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ”

บริษัทจัดกิจกรรมมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนที่มีผลการเรียนดี ทุนพัฒนาโรงเรียน ให้กับโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ จำนวน 9 โรงเรียน เพื่อสร้างโอกาสทางการศึกษาให้กับเยาวชนและสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนรอบเขตทางพิเศษและสนับสนุนการศึกษาให้กับเยาวชนต่อไป

### “มอบทุนการศึกษาแก่นุตรข้าราชการตำรวจ สน. ทางด่วน 2”

บริษัทมอบทุนการศึกษาแก่นุตรข้าราชการตำรวจ สน.ทางด่วน 2 ที่ปฏิบัติงานร่วมกับบริษัทในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการทางพิเศษ

## 5) กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน

การเรียนรู้นอกห้องเรียนถือเป็นการเปิดประสบการณ์ให้เด็ก ๆ ได้เรียนรู้ด้วยตนเองอย่างเต็มที่ ก่อให้เกิดความเข้าใจอย่างลึกซึ้งและชัดเจน ทำให้สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้ในอนาคต บริษัทจึงได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้นอกห้องเรียน ดังนี้

### กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติปี 2563

#### “มหัศจรรย์ โลกแห่งจินตนาการ Wonderland AI World”

บริษัทจัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2563 ในบรรยากาศของ “มหัศจรรย์โลกแห่งจินตนาการ Wonderland AI World” โดยมีน้องๆ นักเรียนจากโรงเรียนใกล้เคียงทางพิเศษ บุตรหลานของพนักงานและเด็กๆ จากชุมชนใกล้เคียง มาร่วมสนุกกับกิจกรรมมากมาย ได้แก่ การประดิษฐ์ AI หุ่นยนต์อัจฉริยะ การต่อ LEGO ระบายสีปูนปลาสเตอร์ โบว์แจกลูกโป่ง และแข่งขันหุ่นยนต์บังคับ บรรยากาศเต็มไปด้วยความสุขความสดใสของเด็กๆ ที่ได้สนุกกับการเรียนรู้เรื่องของเทคโนโลยีอัจฉริยะอย่างใกล้ชิด ณ อาคารศูนย์ควบคุมทางพิเศษศรีรัช

### กิจกรรม “MRT ส่งความสุขวันเด็ก” ประจำปี 2563

เนื่องในโอกาสวันเด็กแห่งชาติประจำปี 2563 บริษัทร่วมกับมิวเซียมสยามจัดกิจกรรมเสริมสร้างพัฒนาการด้านความคิดให้น้องๆ ภายใต้นามคิด “ไทยบรรเจิด : เกิดไอเดีย” ณ ลานกิจกรรมมิวเซียมสยาม สถานีสนามไชย ทางออกที่ 1 ภายในงานน้องๆ ได้ร่วมกิจกรรมเสริมสร้างทักษะต่างๆ ร่วมตะลุยปริศนาไขปัญหาไปกับรถไฟฟ้า MRT ผ่านฐานความรู้การใช้บัตรโดยสาร ฐานเสริมทักษะการเชื่อมโยงภาพแผนที่โครงข่ายรถไฟฟ้า ฐานเสริมสร้างไหวพริบ การสะกดคำ การแยกสี เรียนรู้ตัวอักษร และฐานความรู้เกี่ยวกับการโดยสารรถไฟฟ้าอย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมทั้งมีขนมไอศกรีมและของรางวัลมากมาย นอกจากนี้ภายในงานมิวเซียมสยามได้จัดให้มีกิจกรรม เล่นเกม แก้ไขปัญหาในชีวิตประจำวัน ได้แก่ ฐานสารลับเครื่องบินกระดาด ฐานพิชิตภัยแล้ง ฐานปฏิบัติการคลายร้อน ฐานมิวเซียมพานิชย์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในการจัดการปัญหาต่างๆ ได้อย่างถูกต้อง โดยบรรยากาศภายในงานเต็มไปด้วยความสุขสนุกสนานและรอยยิ้มจากน้องๆ และครอบครัวที่เข้าร่วมกิจกรรมมากกว่า 2,000 คน

### กิจกรรม “MRT Happy Blue Line ขยายความสุขทุกการเดินทาง”

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของเยาวชนและชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า จึงกำหนดจัดกิจกรรมเสริมสร้างการรับรู้เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเส้นทางใหม่ ช่วงเตาปูน-ท่าพระ แก่กลุ่มเยาวชน ประชาชน และชุมชนรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า ให้ได้เรียนรู้การใช้ระบบรถไฟฟ้าอย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมทั้งทดลองเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT เส้นทางใหม่ไปยัง 4 สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่สวยงามที่สุด ได้แก่ สถานีวัดมังกร สถานีสามยอด สถานีสนามไชย และสถานีอิสรภาพ ซึ่งมีการออกแบบประดับตกแต่งภายในสถานีอย่างงดงามด้วยสถาปัตยกรรมไทย สมัยรัตนโกสินทร์ ที่สะท้อนถึงศิลปวัฒนธรรม และวิถีชีวิตชุมชนรายรอบเส้นทางอย่างสวยงาม โดยกิจกรรมจัดขึ้นตลอดเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ 2563 ดังนี้

- กลุ่มนักเรียนในโรงเรียนรายรอบเส้นทาง จำนวน 490 คน ร่วมทดลองเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมทั้งสร้างการรับรู้และประชาสัมพันธ์การเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงเตาปูน-ท่าพระ โดยจัดกิจกรรมส่งเสริมความรู้ด้านความปลอดภัย “MRT Safety Share ความปลอดภัยหนูทำได้” และการแนะนำเส้นทางรถไฟฟ้า MRT ผ่าน “Bangkok MRT Application”
- กลุ่มประชาชนในชุมชนรายรอบเส้นทาง จำนวน 135 คน ร่วมทดลองเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมเดินทางเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่สำคัญ เรียนรู้การใช้ระบบรถไฟฟ้า การใช้ลิฟท์ บันไดเลื่อนอย่างถูกต้อง และลดอุบัติเหตุในการเดินทางของผู้สูงอายุพร้อมทดลองโดยสารรถไฟฟ้า MRT เส้นทางใหม่เพื่อเยี่ยมชมความงดงามของสถาปัตยกรรมภายในสถานี และเดินทางเชื่อมต่อไปยังวัดมังกรกมลาวาส (วัดเล่งเน่ยยี่) เพื่อไหว้พระขอพรเสริมสิริมงคล กิจกรรมดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของการส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยรถไฟฟ้า และส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมรายรอบเส้นทางรถไฟฟ้า MRT



### กิจกรรม “Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด”

บริษัทร่วมส่งเสริมพัฒนาการด้านการศึกษาให้แก่เด็กและเยาวชน เรียนรู้ระบบพร้อมทดลองใช้บริการรถไฟฟ้า ตลอดจนเสริมสร้างประสบการณ์การเรียนรู้นอกห้องเรียน จึงได้จัดกิจกรรม “Share 2 Child เพื่อน้องฉลาดคิด” ขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2563 ได้กำหนดจัดกิจกรรมให้แก่เยาวชน ได้ร่วมทัศนศึกษาแหล่งเรียนรู้รอบเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ได้แก่

- **ทัศนศึกษาพิพิธภัณฑ์มิวเซียมสยาม** โดยนำคณะอาจารย์และนักเรียนจากโรงเรียนวัดจักรวรรดิพงษ์ (ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีบางอ้อ) และโรงเรียนวัดเปาโลหิตย์ (ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีสิรินธร) จำนวนกว่า 100 คน เดินทางทัศนศึกษาเปิดประสบการณ์เรียนรู้รอบห้องเรียน ในเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ เรียนรู้การโดยสารรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมทั้งเรียนรู้การออกเหรียญโดยสารผ่านตู้ Ticket Vending Machine (TVM) พร้อมพาน้องๆ เข้าชมนิทรรศการถอดรหัสความเป็นไทย ณ พิพิธภัณฑ์การเรียนรู้มิวเซียมสยาม และเยี่ยมชมความงดงามของสถาปัตยกรรมไทยของรถไฟฟ้า MRT สถานีสนามไชย ซึ่งถือเป็นสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินที่สวยงามที่สุด โดยตลอดกิจกรรมน้องๆ ให้ความสนใจและได้รับความรู้ พร้อมทั้งประสบการณ์จากกิจกรรมในครั้งนี้เป็นอย่างมาก
- **ทัศนศึกษาศูนย์การเรียนรู้ด้านพลังงาน** โดยนำคณะอาจารย์และนักเรียนจากโรงเรียนวัดสามัคคีสถาวาส และโรงเรียนวัดบางพลัด (ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีบางพลัด) รวม 80 คน เดินทางทัศนศึกษาเปิดประสบการณ์เรียนรู้รอบห้องเรียนในเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สถานีบางพลัด - สถานีบางอ้อ เรียนรู้การโดยสารรถไฟฟ้า MRT อย่างถูกต้องและปลอดภัย พร้อมทั้งเรียนรู้การออกเหรียญโดยสารผ่านตู้ Ticket Vending Machine (TVM) พร้อมพาน้องๆ ไปทัศนศึกษาเรียนรู้ศูนย์การเรียนรู้ กฟผ. สำนักงานกลาง (EGAT Learning Center) ซึ่งเป็นแหล่งเรียนรู้ด้านพลังงานของประเทศไทยและเป็นแหล่งเรียนรู้ด้านอาคารอนุรักษ์พลังงานมาตรฐานระดับนานาชาติ ส่งเสริมให้เยาวชนได้ตระหนักถึงการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่า ซึ่งกิจกรรมทัศนศึกษาในครั้งนี้สร้างความประทับใจและเพิ่มพูนความรู้ด้านพลังงานไฟฟ้าให้แก่น้องๆ ได้เป็นอย่างดี

### “MRT พาน้องพิชิต TCAS ปีที่ 12”

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของเยาวชนอันเป็นกำลังสำคัญของชาติ จึงร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (BMN) จัดกิจกรรมเพื่อตอบแทนคืนสู่สังคม ในด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านศึกษา โดยเปิดโอกาสให้นักเรียนในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายทั่วประเทศ ร่วมกิจกรรม ภายใต้ชื่อ “MRT พาน้องพิชิต TCAS” ปีที่ 12 เพื่อนำความรู้ไปใช้เตรียมความพร้อมในการสอบคัดเลือกเข้าศึกษาต่อในระดับอุดมศึกษา โดยได้รับเกียรติจาก 3 ตัวเต็งผู้ทรงคุณวุฒิมาร่วมถ่ายทอดความรู้ ตัวเข้ม เน้นแนวข้อสอบ TCAS ฟรี ได้แก่ คุณครูสมศรี ธรรมสารโสภณ ในวิชาภาษาอังกฤษ คุณครูพีรพิเศษ กิสุขพันธ์ (ครูพี่เอ) กับวิชา PAT1 คณิตศาสตร์ และคุณครูสุรเชษฐ์ พิชิตพงศ์เผ่า (ครูพี่ยู) กับวิชา GAT เชื่อมโยง ณ ศูนย์การประชุม ซี อาเซียน ชั้น 10 อาคาร CW TOWER

กิจกรรมดังกล่าวได้รับความสนใจจากนักเรียนทั่วประเทศ โดยให้การตอบรับเข้าร่วมกิจกรรม ทั้งเรียนสดกว่า 200 คน จากโรงเรียนต่างๆ รวมทั้งสิ้น 54 โรงเรียน และร่วมเรียนออนไลน์กว่า 10,000 คน นอกจากนี้ BEM ยังคงเดินหน้าต่อยอดกิจกรรมดี ๆ ด้วยการส่งต่อความรู้สู่นักเรียนระดับมัธยมศึกษาทั้งในเขตกรุงเทพ ในกิจกรรม “MRT ใจดี แจกหนังสือเตรียมสอบ TCAS ฟรี” ณ รถไฟฟ้า MRT สถานีสวนจตุจักร ระหว่างวันที่ 9-10 ตุลาคม 2563 ซึ่งกิจกรรมได้รับความสนใจจากนักเรียนเดินทางมารับหนังสือกว่า 300 คน พร้อมทั้งยังเปิดโอกาสให้นักเรียนทุกภูมิภาคที่พลาดโอกาสดีฟรีให้ได้รับความรู้ โดยได้ส่งมอบหนังสือคู่มือเตรียมสอบ TCAS ทั้ง 3 วิชา พร้อม VDO บันทึกการเรียนการสอนแนวข้อสอบ จัดไปยังโรงเรียนต่างๆ กว่า 70 โรงเรียน ผ่านช่องทางไปรษณีย์ เพื่อให้น้องๆ ได้เตรียมความพร้อมในการสอบคัดเลือก เพื่อมุ่งสู่รั้วมหาวิทยาลัยในฝันอย่างมั่นใจพร้อมเติบโตเป็นกำลังสำคัญของชาติต่อไป

### กิจกรรม “BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู้ห้องแห่งการเรียนรู้”

บริษัทมุ่งสานต่อนโยบายส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษาให้แก่เด็กและเยาวชนในสถานศึกษา/ชุมชนรายรอบเส้นทางโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลและสายฉลองรัชธรรม โดยจัดกิจกรรม “BEM สร้างฝัน ปันน้อง สู้ห้องแห่งการเรียนรู้” ให้แก่สถานศึกษาหรือศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต่าง ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและมีความพร้อมเป็นแหล่งเรียนรู้ที่ทันสมัย ส่งเสริมเด็กไทยรักการอ่าน เสริมพัฒนาการร่างกายแข็งแรง เพื่อเติบโตเป็นกำลังสำคัญของชาติ โดยการส่งมอบสื่อการเรียนการสอน ทุนการศึกษา และชุดเครื่องเล่นสนามเสริมพัฒนาการเด็ก พร้อมกันนี้ผู้บริหารและพนักงานเป็นจิตอาสาร่วมกิจกรรมสนับสนุนการ กิจกรรมฐานการเรียนรู้ และฝึกทักษะด้านต่าง ๆ และเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่น้อง ๆ โดยมีผู้แทนจากสำนักงานเขตบางกอกใหญ่ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดประดู่ฉิมพลี ให้การต้อนรับ ณ โรงเรียนวัดประดู่ฉิมพลี กรุงเทพมหานคร ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับโครงการรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน (สถานีท่าพระ)

### 6) สนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคมอื่น ๆ

#### • “BEM ทอดกฐินสามัคคี ประจำปี 2563”

บริษัทได้ร่วมสืบสานวัฒนธรรมประเพณีอันดีงาม และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา โดยจัดงานทอดกฐินสามัคคีเป็นประจำทุกปี สำหรับปี 2563 จัดขึ้น ณ วัดสามัคคีสถาวาส เขตบางพลัด กรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ใกล้กับรถไฟฟ้า MRT สถานีบางพลัด โดยได้รวบรวมเงินทำบุญจากผู้บริหาร พนักงาน BEM บริษัทในเครือ CK Group บริษัทพันธมิตร ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เพื่อสมทบทุนบูรณะศาลาการเปรียญของวัดสามัคคีสถาวาส และทำนุบำรุงสืบทอดพระพุทธศาสนา นอกจากนี้ยังมอบทุนการศึกษา ให้แก่โรงเรียนวัดสามัคคีสถาวาสซึ่งเป็นโรงเรียนในชุมชนใกล้เคียงรถไฟฟ้า MRT สถานีบางพลัด เพื่อเป็นทุนการศึกษาให้แก่นักเรียนที่ขาดแคลนทุนทรัพย์

#### • “กิจกรรม BEM ร่วมน้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ”

เพื่อแสดงความจงรักภักดีเนื่องในโอกาสสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา บริษัทกำหนดจัดตั้งขบวนเฉลิมพระเกียรติและขบวนลงนามถวายพระพร เพื่อให้ผู้บริหาร พนักงาน ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ตลอดจนประชาชนทั่วไปได้มีโอกาสร่วมถวายพระพรชัยมงคลในวาระต่าง ๆ ดังนี้

- o เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินี วันที่ 3 มิถุนายน 2563 ณ อาคารสำนักงานของบริษัท และสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีพหลโยธิน และสถานีสามย่าน
- o เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว วันที่ 28 กรกฎาคม 2563 ณ อาคารสำนักงานของบริษัท และสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีสนามไชย สถานีสามย่าน สถานีสวนจตุจักร และสถานีเตาปูน
- o เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถพระบรมราชชนนีพันปีหลวง วันที่ 12 สิงหาคม 2563 ณ อาคารสำนักงานของบริษัท และสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีสนามไชย สถานีสามย่าน สถานีสวนจตุจักร และสถานีเตาปูน

#### • “กิจกรรม BEM ร่วมน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณ ในหลวงรัชกาลที่ 9”

- o เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสวรรคต พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันที่ 13 ตุลาคม 2563 จัดตั้งโต๊ะหมู่ประดิษฐานพระบรมฉายาลักษณ์ พร้อมเครื่องราชสักการะ ณ อาคารสำนักงานของบริษัท และสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีสามย่าน
- o เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ วันพ่อแห่งชาติ วันที่ 5 ธันวาคม 2563 จัดตั้งโต๊ะหมู่ประดิษฐานพระบรมฉายาลักษณ์ พร้อมเครื่องราชสักการะ ณ อาคารสำนักงานของบริษัท และสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีสามย่าน

### 10.3 นโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

บริษัทตระหนักและให้ความสำคัญในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน และการป้องกันการทุจริตทั้งภายในและภายนอกขององค์กร โดยบริษัทได้กำหนดแนวทางในการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ผ่านทางจรรยาบรรณบริษัท และบริษัทได้คำนึงถึงความเสี่ยงที่จะเกิดจากการทุจริตคอร์รัปชัน จึงได้กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยมีแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ ดังนี้

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

ทั้งนี้ บริษัทซึ่งดำเนินธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ และธุรกิจบริหารจัดการโครงการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ได้มีนโยบายการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชันและการดำเนินงานตามนโยบายดังกล่าว สรุปได้ดังต่อไปนี้

#### • แนวปฏิบัติมาตรการการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทได้กำหนดมาตรการทั้งทางวินัยและทางกฎหมายกรณีทุจริตคอร์รัปชัน ในทางวินัยจะมีกระบวนการสอบข้อเท็จจริงทางวินัยโดยคณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากแผนกทรัพยากรบุคคล แผนกต้นสังกัดของผู้กระทำผิด และจากหน่วยงานอื่น ในการพิจารณาความผิดกำหนดให้กรรมการผู้จัดการเป็นผู้พิจารณาลงโทษสำหรับกรณีตักเตือน เป็นลายลักษณ์อักษร และการเลิกจ้าง และหากความผิดเข้าข่ายยกฟ้องจะพิจารณาดำเนินการในทางกฎหมายเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทโดยกำหนดแนวทางไว้ดังนี้

1. ไม่ดำเนินธุรกิจกับองค์กร หรือหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน
2. มีการลงโทษพนักงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริต และการดำเนินคดีทางกฎหมาย

#### • แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

บริษัทมีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน ตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ะมัดระวัง รอบคอบ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และไม่มีการทุจริตคอร์รัปชันทั้งภายในและภายนอก

1. บริษัทและบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายและมาตรการเพื่อการต่อต้าน ขจัดการจ่ายหรือ การรับสินบน และการคอร์รัปชัน รวมถึงการกระทำการใด ๆ ซึ่งขัดต่อศีลธรรมและวัฒนธรรมอันดีงาม โดยกำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรในนโยบายการกำกับดูแลกิจการ จรรยาบรรณบริษัทของบริษัทและข้อตกลงเกี่ยวกับการทำงาน เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติร่วมกัน

2. บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงของธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินงาน บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และมีการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยง เพื่อพิจารณาระดับ นโยบาย และมีฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน แทนคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานการบริหาร ความเสี่ยงในระดับหน่วยงาน เพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำคู่มือการบริหาร ความเสี่ยงและแผนการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน รวมทั้งมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวน ความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและภายนอก รวมทั้งมีการจัดทำแผนฉุกเฉินสำหรับ ทุกหน่วยงานใช้ปฏิบัติ เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินเพื่อสามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันที
3. ในส่วนของการดำเนินการของบริษัทเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายในการป้องกันการคอร์รัปชันนั้น นอกจากได้กำหนด ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว บริษัทได้ปลูกจิตสำนึกป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชันภายในองค์กร โดยบริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรมด้วยวิธีการ ทั้งทางกายภาพและพัฒนาทางจิตใจที่จะช่วยให้เกิดจิตสำนึกที่ดีเพราะ บริษัทเชื่อว่า การเป็นคนดี ต้องเกิดขึ้นจากภายใน นอกจากนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการขอรับรองการเข้าร่วมเป็น สมาชิกแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านทุจริต บริษัทได้ดำเนินการให้แผนกต่าง ๆ ทำการประเมินตนเอง เพื่อระบุจุดที่ต้องปรับปรุงให้สอดคล้องตามมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชันในโครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทย ในการต่อต้านทุจริต พร้อมกันนี้บริษัทได้มอบหมายให้ผู้รับผิดชอบด้านการกำกับดูแล และด้านตรวจสอบภายใน จำนวน 2 คน เข้ารับการอบรมหลักสูตร Anti-Corruption : The Practical Guide (ACPG 15) ซึ่งจัดโดย สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
4. บริษัทจัดทำแบบสำรวจการปฏิบัติตามจรรยาบรรณทุกปี เพื่อให้ผู้บริหารทบทวนการประพฤติปฏิบัติตนตามแนวทาง จรรยาบรรณ
5. บริษัทได้กำหนดความผิดสำหรับการปฏิบัติงานที่ทุจริต คอร์รัปชัน เป็นความผิดทางวินัยที่ร้ายแรง ซึ่งหากฝ่าฝืน ละเมิด จะถูกพิจารณาลงโทษสถานหนัก อันอาจถึงขั้นเลิกจ้าง โดยไม่ต้องเตือนล่วงหน้า ลักษณะความผิดดังกล่าว จำแนกได้ดังนี้
  - เปิดเผยความลับของบริษัทแก่บุคคลภายนอก
  - ทุจริตต่อหน้าที่ และหรือต่อบริษัทรวมทั้งการให้ความร่วมมือกับผู้อื่นให้กระทำการนั้นด้วย
  - ใช้ตำแหน่งหน้าที่แสวงหาผลประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่นโดยมิชอบ
  - รับสิ่งตอบแทนเกี่ยวกับหน้าที่การงานโดยมิชอบแสดงกิริยาหยาบคาย หรือใช้วาจาก้าวร้าวข่มขู่ หมิ่นประมาท หรือทำร้ายร่างกายผู้บังคับบัญชา รวมถึงบุคคลภายนอก



## 11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

### 11.1 การควบคุมภายใน

คณะกรรมการบริษัทให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในที่ดีและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทอย่างต่อเนื่อง เพราะเชื่อว่าการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี คือการมีกระบวนการปฏิบัติงาน แผนการจัดองค์กร และระบบงานที่ดี สามารถนำมาใช้เพื่อช่วยให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์หรือภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ช่วยลดความเสี่ยงและป้องกันความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งประกอบด้วยกรรมการอิสระดำเนินการสอบทานการประเมินระบบการควบคุมภายในให้มีประสิทธิภาพ โดยมีสำนักตรวจสอบภายในซึ่งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ทำหน้าที่สอบทานระบบการปฏิบัติงานในฝ่ายงานต่าง ๆ ของบริษัทตามแผนการตรวจสอบประจำปี ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ของบริษัทอย่างคุ้มค่า สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันได้ มีการควบคุมการดำเนินงานและการรายงานทางการเงินที่มีความถูกต้อง เชื่อถือได้ และทันเวลา รวมทั้ง มีการปฏิบัติตามนโยบายและเป็นไปตามข้อกำหนด กฎหมาย และข้อบังคับของทางราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการทบทวนความมีประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้นบนพื้นฐานความเป็นธรรม ด้านผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบยังมีหน้าที่ในการพิจารณาคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี พิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทให้มีความถูกต้องครบถ้วน ในกรณีที่เกิดรายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

### 11.2 การบริหารจัดการความเสี่ยง

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญในการนำระบบบริหารความเสี่ยงมาใช้ในการบริหารจัดการ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงดูแลและทบทวนการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท กลยุทธ์ที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง และระบบเตือนภัยความเสี่ยง เพื่อสามารถเตรียมพร้อมในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสมและทันเวลา รวมทั้งการจัดการอบรมให้ความรู้กับผู้บริหารและพนักงานถึงแนวทางการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้เกิดความเข้าใจและมีส่วนร่วมในการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร ซึ่งครอบคลุมทั้งในระดับองค์กร และระดับปฏิบัติงาน โดยฝ่ายบริหารดำเนินการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบ นำมาวิเคราะห์ผลกระทบและโอกาสที่ความเสี่ยงนั้นจะเกิดขึ้น แล้วกำหนดมาตรการป้องกันและการจัดการความเสี่ยงนั้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และสอดคล้องกับนโยบายของบริษัท นำเสนอคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสม โดยกำหนดให้มีการทบทวนแผนบริหารความเสี่ยงทุกปี และติดตามประเมินประสิทธิผลของการจัดการความเสี่ยงในทุกช่วงเวลาพบว่าระดับความเสี่ยงมีการเปลี่ยนแปลง เพื่อติดตามเหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุของปัจจัยความเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกเพื่อเฝ้าระวังความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อบริษัท และป้องกัน บรรเทา ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น โดยมีเลขานุการคณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงทำการติดตามผลเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอทุกไตรมาส และรายงานผลให้คณะกรรมการบริษัทและบริหารความเสี่ยงรับทราบ เพื่อยังงานคณะกรรมการบริษัทรับทราบโดยรวม ทั้งนี้ ปัจจัยเสี่ยงและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทได้อธิบายไว้ในหัวข้อเรื่องปัจจัยเสี่ยงหน้า 103 ถึง 111

**11.3** คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในจากแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งมีการพิจารณาถึงด้านต่าง ๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุม การปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบการติดตาม สรุปความเห็นได้ว่า บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ ไม่พบข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เป็นสาระสำคัญ สามารถควบคุมป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน และทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้โดยมิชอบ หรือโดยไม่มีอำนาจ รายงานทางการเงินของบริษัทมีความถูกต้องเชื่อถือได้ สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องครบถ้วน

คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และผู้สอบบัญชี มีความเห็นสอดคล้องกันว่าการดำเนินงานของบริษัทเป็นไปภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โปร่งใส มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพ สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทจากการที่ผู้บริหารหรือพนักงานนำไปใช้ในทางมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ

หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัท คือ นางสาววาสนา วัฒนานุกุลชัย ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์การทำงานที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในการแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ (รายละเอียดปรากฏในหน้า 241)

สำหรับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท คือ นายภาคภูมิ ทวีวิทยรัศม์ รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร และเลขานุการบริษัท ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ทางด้านกฎหมายและบัญชี มีความสามารถ และประสบการณ์ในงานเลขานุการบริษัทเป็นเวลานาน เป็นผู้รับผิดชอบดูแล (รายละเอียดปรากฏในหน้า 242)

## 12. รายการระหว่างกัน

### 12.1 หลักการและขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

รายการธุรกิจกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง เป็นไปตามเงื่อนไขและเกณฑ์ตามปกติธุรกิจ การทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

การพิจารณาอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน บริษัทมีการนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยกรรมการบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้อง อันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ไม่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเพื่อพิจารณาในวาระดังกล่าว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทในกรณีที่เกิดรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้มีความถูกต้องครบถ้วน

ในส่วนของการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไปที่บริษัทและบริษัทย่อยมีหรืออาจมีในอนาคต บริษัทได้ขออนุมัติหลักการจากคณะกรรมการบริษัทแล้ว

### 12.2 นโยบายหรือแนวโน้มนการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บริษัทจะปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน และการได้มาและจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัทหรือบริษัทย่อย และตามมาตรฐานบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ทั้งนี้ หากมีรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในอนาคต อาทิ การว่าจ้างให้กลุ่มผู้ที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ทำการก่อสร้าง บริหารโครงการ บำรุงรักษา คณะกรรมการบริษัท โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบร่วมด้วยจะเป็นผู้พิจารณาความจำเป็นและสมเหตุผลของการเข้าทำรายการนั้นๆ ซึ่งรวมถึงการกำหนดราคา และเงื่อนไขการทำรายการว่าเป็นไปตามลักษณะธุรกิจปกติ และพิจารณาเปรียบเทียบการกำหนดราคากับบุคคลภายนอกหรือราคาตลาด โดยที่ผู้มีส่วนได้เสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติการทำรายการ ทั้งนี้ บริษัทไม่มีนโยบายในการให้กู้ยืมหรือค้ำประกันเงินกู้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งตามนิยามของสำนักงาน กสท.

หากคณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจะจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชีของบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว เพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ คณะกรรมการตรวจสอบ หรือผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี โดยที่บริษัทจะมีการเปิดเผยรายการระหว่างกันในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ตรวจสอบหรือสอบทานโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท

### 12.3 รายการระหว่างกันของบริษัท และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งสำหรับปี 2563 และปี 2562

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

CK ประกอบธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง รวมถึงการพัฒนา ลงทุน และบริหารโครงการสัมปทานระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานขนาดใหญ่ในประเทศและภูมิภาคอย่างครบวงจร และเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัท เนื่องจาก CK เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ โดยถือหุ้นบริษัทในสัดส่วนร้อยละ 31.32<sup>1</sup> ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้วของบริษัท ทั้งนี้ CK และบริษัทมีกรรมการ และผู้บริหารร่วมกัน ได้แก่ (1) นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ (2) นายพงษ์สฤกษ์ ตันติสุวณิชย์กุล และ (3) นางพเยาว์ มริตตะนพพร เป็นคู่สมรสของนายประเสริฐ มริตตะนพพร

หมายเหตุ : <sup>1</sup> ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้นของบริษัท วันที่ 26 มิถุนายน 2563

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ/ความจำเป็น และความสมเหตุผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 63	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	
งานตรวจสอบ ซ่อมแซม ปรับปรุง โครงสร้าง และงานระบบทางพิเศษศรีรัช และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานคร			
- ค่าก่อสร้าง	814.24	742.88	บริษัทว่าจ้าง CK เป็นผู้ตรวจสอบ ซ่อมแซม ปรับปรุง โครงสร้าง และงานระบบทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษ สายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้  1) รอบที่ 4 ระยะที่ 2: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2561 มูลค่ารวม 32 ล้านบาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับตั้งแต วันลงนามสัญญา  2) งานก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้าง: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 มูลค่ารวม 780 ล้านบาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับจาก วันที่ได้รับแจ้งให้เข้าดำเนินงาน  3) รอบที่ 4 ระยะที่ 3 และงานปรับปรุงโครงสร้าง: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2562 มูลค่ารวม 233 ล้านบาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับตั้งแต วันลงนามสัญญา ต่อมาเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2563 บริษัทออกคำสั่ง เปลี่ยนแปลงรายการงานซ่อมแซมรอบที่ 4 ระยะที่ 3 และงานปรับปรุงโครงสร้าง ทำให้สัญญามีวงเงิน เปลี่ยนแปลงใหม่เป็น 237 ล้านบาท และขยาย ระยะเวลางานออกไปสิ้นสุดเดือนธันวาคม 2563  4) งานก่อสร้างและปรับปรุงโครงสร้าง และงานระบบ ทางพิเศษศรีรัช: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 14 เมษายน 2563 มูลค่ารวม 831 ล้านบาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับตั้งแต วันลงนามสัญญา  5) รอบที่ 4 ระยะที่ 4 งานซ่อมบำรุงและปรับปรุง โครงสร้าง และงานระบบ: ทำสัญญาเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2563 มูลค่ารวม 920 ล้านบาท โดยมีระยะเวลา 12 เดือน นับจาก วันที่ได้รับแจ้งให้เข้าดำเนินงาน  ซึ่งค่างานดังกล่าวมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคา ประเมินของบริษัทและวิศวกรอิสระ
- ค่าตรวจสอบ ซ่อมแซมโครงสร้าง ทางพิเศษ	35.50	209.55	
- เจ้าหน้าที่การค้า	12.14	92.01	



รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ/ความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 63	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	
งานบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล โครงการสายเคเบิลระบบขนส่ง (สายสีน้ำเงิน) - ค่างานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล - งานเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าเครื่องกลและค่าจัดเตรียมงานซ่อมบำรุง - เจ้าหน้าที่การค้า	329.03 467.91 324.10	165.85 4.50 82.93	<p>เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK ในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายเคเบิลระบบขนส่ง (สายสีน้ำเงิน) ระยะเวลา 8 ปี โดยมีมูลค่าสัญญารวม 1,270 ล้านบาท</p> <p>ต่อมาเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2561 บริษัทได้ทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมกับ CK ในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล (Civil Infrastructure and Electrical and Mechanical Systems Maintenance) โครงการสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ระยะเวลา 8 ปี 6 เดือน และขยายระยะเวลาสัญญาของโครงการสายเคเบิลระบบขนส่งออกไป 3 ปี 5 เดือน เพื่อให้สิ้นสุดพร้อมสัญญาของโครงการสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย รวมถึงงานปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าเครื่องกลของโครงการสายเคเบิลระบบขนส่งที่หมดอายุการใช้งาน โดยมีมูลค่าสัญญารวม 2,778 ล้านบาท ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาว่าจ้างเป็นผู้บริหารงานซ่อมบำรุงข้างต้น มูลค่างานดังกล่าวมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ</p>
งานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธา อุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ลิฟท์และบันไดเลื่อนภายในสถานี ทางวิ่งยกระดับและศูนย์ซ่อมบำรุง และจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากรสำหรับงานซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง - ค่างานซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและไฟฟ้าเครื่องกล - เจ้าหน้าที่การค้า	220.00 65.39	220.00 121.57	<p>เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK ในงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาส่งซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลซ่อมบำรุงรักษาลิฟท์และบันไดเลื่อนภายในสถานีทางวิ่งยกระดับและศูนย์ซ่อมบำรุง และจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือ อะไหล่ และบุคลากรสำหรับงานซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน 2558 จนถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2566 มูลค่างานตามสัญญา จำนวน 1,520 ล้านบาท</p> <p>ต่อมาเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 บริษัททำสัญญาว่าจ้าง CK ในงานซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานโยธาและไฟฟ้าและเครื่องกล โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงเพิ่มเติมมูลค่างานตามสัญญา จำนวน 155 ล้านบาท ระยะเวลา 7 ปี นับแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566 มูลค่างานดังกล่าวมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ</p>

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ/ความจำเป็น และความสมเหตุผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 63	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	
<p>งานจ้างบริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าบริหารโครงการ</li> <li>- เจ้าหน้าที่การค้า</li> </ul>	<p>1,523.14</p> <p>-</p>	<p>5,560.61</p> <p>455.40</p>	<p>เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2560 บริษัทได้ทำสัญญาว่าจ้าง CK เป็นผู้บริหารโครงการ รวมถึงจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน วงเงินรวม 19,643 ล้านบาท</p> <p>ต่อมาเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2561 บริษัทออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานว่าจ้าง CK เป็นผู้บริหารจัดการ งานก่อสร้างและปรับปรุงอาคารบริหาร บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง และดำเนินการจัดหา ติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (เพิ่มเติม) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินวงเงินรวม 558 ล้านบาท โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาว่าจ้างเป็นผู้บริหารโครงการข้างต้น</p> <p>ต่อมาเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2561 บริษัทออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานว่าจ้างเพื่อเร่งรัดการเปิดให้บริการเดินรถให้เร็วขึ้นกว่ากำหนด และติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายวงเงินรวม 898 ล้านบาท โดยไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขขอบเขตงานตามสัญญาเดิม</p> <p>ต่อมาเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2563 บริษัทออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติมอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าและงาน Civil Work ที่ได้รับมอบจากรฟม. ซึ่งอยู่นอกเหนือขอบเขตงานตามสัญญาเดิมวงเงินรวม 293 ล้านบาท มูลค่างานมีความเหมาะสมและต่ำกว่าราคาประเมินของวิศวกรอิสระ</p>
<p>การเช่าอาคารวิริยะถาวร 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน</li> <li>- เจ้าหน้าที่การค้า</li> </ul>	<p>8.79</p> <p>0.09</p>	<p>8.44</p> <p>0.09</p>	<p>บริษัทย่อย : บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ("BMN") ทำสัญญาเช่าอาคารวิริยะถาวร 2 กับ CK เป็นระยะเวลา 3 ปี สิ้นสุดวันที่ 9 กรกฎาคม 2565 อัตราค่าเช่าสำนักงานดังกล่าว เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราค่าเช่าที่ผู้ให้เช่าคิดกับผู้เช่ารายอื่นที่เป็นบุคคลภายนอก</p>

## 2. รายการระหว่างบริษัทและบริษัทย่อย กับ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”)

รฟม. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า และ รฟม. เกี่ยวข้องกันกับบริษัท เนื่องจากเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ในสัดส่วนร้อยละ 8.22<sup>2</sup> ของทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้วของบริษัท ทั้งนี้ ผู้บริหารของ รฟม. คือ 1. นางณฐมน บุญนาค 2. นายวิทยา พันธุ์มงคล เป็นกรรมการบริษัท

รายการ	ขนาดของรายการ (ล้านบาท)		ลักษณะรายการ/ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการ
	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 63	รอบบัญชีสิ้นสุด 31 ธ.ค. 62	
เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์			
- ค่าตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์	350.69	393.65	เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานที่กำหนดให้บริษัทต้องปฏิบัติตามสัญญา
- ค่าตอบแทนรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	7,307.90	5,086.37	
- ค่าภาษีโรงเรือน	1.87	14.81	
- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	224.99	213.21	
การเช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณา			
- ค่าตอบแทนการใช้พื้นที่	9.90	9.21	BMN เช่าพื้นที่ติดตั้งป้ายโฆษณาและพัฒนาเป็นร้านค้า อัตราค่าเช่าตามราคาตลาด
- ค่าภาษีโรงเรือน	0.86	1.32	

หมายเหตุ : <sup>2</sup> ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้นของบริษัท วันที่ 26 มิถุนายน 2563

## 13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

### สรุปรายงานการสอบบัญชี

บริษัทสำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อยได้ตรวจสอบงบการเงินรวมซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่น ๆ โดยมีความเห็นว่างบการเงินข้างต้นแสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน	2563		2562		2561	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>สินทรัพย์</b>						
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,613,584,108	1.42	703,750,307	0.63	526,200,490	0.51
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	224,486,696	0.20	205,697,086	0.18	150,016,110	0.14
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	548,903,316	0.48	481,786,671	0.43	514,055,818	0.50
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,649,683,274	1.45	1,649,683,274	1.48	1,649,683,274	1.59
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	125,377,096	0.11	128,148,743	0.11	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	761,275,133	0.67	1,157,746,702	1.04	1,282,474,987	1.24
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น						
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	90,825,229	0.08	83,599,640	0.08	78,021,423	0.07
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ	17,783,816	0.02	24,639,141	0.02	4,008,809	-
อื่น ๆ	11,835,188	0.01	12,526,757	0.01	12,128,257	0.01
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>5,043,753,856</b>	<b>4.44</b>	<b>4,447,578,321</b>	<b>3.98</b>	<b>4,216,589,168</b>	<b>4.06</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7,561,048,340	6.65	9,210,731,614	8.25	10,860,414,888	10.46
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	15,840,737,472	13.94	17,096,827,328	15.31	6,688,646,612	6.44
เงินลงทุนในบริษัทรวม	-	-	-	-	6,368,744,918	6.13
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	120,357,493	0.11	120,357,493	0.11	120,357,493	0.12
อาคารและอุปกรณ์	379,278,437	0.33	311,376,837	0.28	323,936,668	0.31
สินทรัพย์สิทธิการใช้	86,514,411	0.08	-	-	-	-
สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน	31,701,521,503	27.90	32,253,366,737	28.88	35,146,019,997	33.85
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	-	61,467,080	0.06	390,198,219	0.38
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	44,683,719,344	39.33	42,338,899,443	37.91	35,427,555,680	34.12
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	660,436,487	0.58	644,950,810	0.58	654,691,451	0.63
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	7,307,904,942	6.43	5,086,367,785	4.54	3,495,195,243	3.37
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	63,165,051	0.06	74,027,004	0.06	84,777,999	0.08
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	13,651,112	0.01	6,951,994	0.01	6,312,191	0.01
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	153,669,851	0.14	43,867,537	0.03	47,468,811	0.04
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>108,572,004,443</b>	<b>95.56</b>	<b>107,249,191,662</b>	<b>96.02</b>	<b>99,614,320,170</b>	<b>95.94</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>113,615,758,299</b>	<b>100.00</b>	<b>111,696,769,983</b>	<b>100.00</b>	<b>103,830,909,338</b>	<b>100.00</b>



(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2563		2562		2561	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	3,000,000,000	2.64	3,250,000,000	2.91	2,814,594,224	2.71
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,744,651,781	1.53	1,938,481,838	1.74	1,683,472,969	1.62
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,745,161,069	3.30	3,166,120,069	2.83	3,041,760,069	2.93
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	45,512,736	0.04	-	-	-	-
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	4,615,000,000	4.06	2,500,000,000	2.24	5,000,000,000	4.82
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	228,290,262	0.20	212,234,424	0.19	163,117,129	0.16
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	87,727,497	0.08	79,946,797	0.07	65,265,286	0.06
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	41,623,582	0.04	25,467,515	0.02	69,746,084	0.07
สำรองค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	1,546,891,698	1.49
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	11,860,783	0.01	-	-	-	-
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	64,602,760	0.06	56,227,880	0.05	27,735,192	0.03
<b>หนี้สินหมุนเวียนอื่น</b>						
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย	64,913,271	0.06	61,238,396	0.05	76,044,732	0.07
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง	59,123,553	0.05	99,118,066	0.09	90,510,248	0.09
อื่น ๆ	25,094,642	0.02	40,071,839	0.04	27,701,626	0.02
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	13,733,561,936	12.09	11,428,906,824	10.23	14,606,839,257	14.07
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	23,670,054,666	20.83	21,745,560,898	19.46	18,373,779,608	17.70
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	40,912,590	0.03	-	-	-	-
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	34,057,924,287	29.98	35,670,826,818	31.94	33,169,822,210	31.95
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	173,936,021	0.15	112,685,174	0.10	21,808,675	0.02
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	932,330,697	0.82	886,390,430	0.79	686,898,092	0.65
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	2,959,530,701	2.60	3,025,459,610	2.71	1,353,842,048	1.30
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	13,782,769	0.02	3,758,883	0.01	5,892,925	0.01
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	61,848,471,731	54.43	61,444,681,813	55.01	53,612,043,558	51.63
<b>รวมหนี้สิน</b>	75,582,033,667	66.52	72,873,588,637	65.24	68,218,882,815	65.70

(หน่วย : บาท)

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)	2563		2562		2561	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
ทุนเรือนหุ้น						
ทุนจดทะเบียน						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	13.45	15,285,000,000	13.68	15,285,000,000	14.72
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว						
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	13.45	15,285,000,000	13.68	15,285,000,000	14.72
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	5.12	5,816,938,084	5.21	5,816,938,084	5.60
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(264,641,165)	-0.23	(256,942,521)	-0.23	(75,770,451)	-0.07
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย	1,464,000,000	1.29	1,379,090,000	1.23	1,232,890,000	1.19
ยังไม่ได้จัดสรร	15,572,592,087	13.71	15,052,068,973	13.48	12,133,780,735	11.69
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	117,510,065	0.10	1,504,565,153	1.35	1,105,927,958	1.06
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	37,991,399,071	33.44	38,780,719,689	34.72	35,498,766,326	34.19
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	42,325,561	0.04	42,461,657	0.04	113,260,197	0.11
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>38,033,724,632</b>	<b>33.48</b>	<b>38,823,181,346</b>	<b>34.76</b>	<b>35,612,026,523</b>	<b>34.30</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>113,615,758,299</b>	<b>100.00</b>	<b>111,696,769,983</b>	<b>100.00</b>	<b>103,830,909,338</b>	<b>100.00</b>

หมายเหตุ : งบการเงินปี 2562 และปี 2561 ได้มีการจัดประเภทรายการใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการแสดงรายการในปี 2563

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุน	2563		2562		2561	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้						
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	8,144,975,668	56.87	10,302,412,750	50.49	10,173,901,910	53.30
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,519,840,374	31.56	5,022,100,349	24.61	4,736,002,363	24.81
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	824,644,414	5.76	782,564,040	3.84	704,536,036	3.69
รายได้อื่น						
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	3,530,367	0.02	181,078,813	0.89	499,393,573	2.62
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	-	3,408,628,533	16.71	2,496,266,396	13.08
ดอกเบี้ยรับ	296,044,829	2.07	392,633,384	1.92	450,618,868	2.36
เงินปันผลรับ	482,715,660	3.37	257,868,552	1.26	-	-
อื่น ๆ	50,809,869	0.35	56,312,532	0.28	26,601,445	0.14
รวมรายได้	14,322,561,181	100.00	20,403,598,953	100.00	19,087,320,591	100.00
ค่าใช้จ่าย						
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ	1,738,365,018	12.14	1,991,458,088	9.76	1,837,541,483	9.63
ต้นทุนธุรกิจระบบราง	4,713,365,429	32.91	3,796,981,929	18.61	3,541,571,456	18.55
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	226,069,501	1.58	210,292,457	1.03	169,940,207	0.89
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	1,389,661,862	9.70	4,048,131,964	19.84	4,036,823,398	21.15
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	359,429,944	2.51	263,394,239	1.29	188,047,080	0.99
ค่าใช้จ่ายในการขาย	169,847,473	1.19	139,622,388	0.68	111,421,323	0.58
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,176,670,273	8.21	1,196,759,191	5.87	1,252,317,805	6.56
รวมค่าใช้จ่าย	9,773,409,500	68.24	11,646,640,256	57.08	11,137,662,752	58.35
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	4,549,151,681	31.76	8,756,958,697	42.92	7,949,657,839	41.65
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	172,910,981	0.85	432,797,238	2.27
ต้นทุนทางการเงิน	(2,112,506,968)	-14.75	(1,723,062,346)	-8.45	(1,857,460,775)	-9.74
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	2,436,644,713	17.01	7,206,807,332	35.32	6,524,994,302	34.18
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(381,919,095)	-2.66	(1,754,942,103)	-8.60	(1,189,146,759)	-6.23
กำไรสำหรับปี	2,054,725,618	14.35	5,451,865,229	26.72	5,335,847,543	27.95
การแบ่งปันกำไร						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2,051,090,045	14.32	5,434,819,325	26.64	5,317,038,037	27.86
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯย่อย	3,635,573	0.03	17,045,904	0.08	18,809,506	0.09
	2,054,725,618	14.35	5,451,865,229	26.72	5,335,847,543	27.95
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	0.13		0.36		0.35	

(หน่วย : บาท)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2563		2562		2561	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>กำไรสำหรับปี</b>	2,054,725,618	14.35	5,451,865,229	26.72	5,335,847,543	27.95
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>						
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
กำไร (ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	(58,489,304)	-0.41	(72,701,199)	-0.36	24,916,559	0.13
กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	-	-	482,287,536	2.36	1,112,425,756	5.83
บันทึกรับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วมเนื่องจาก						
การโอนเปลี่ยนแปลงเงินลงทุน	-	-	(9,019,502)	-0.04	(37,094,724)	-0.19
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม	-	-	(1,929,640)	-0.01	33,256,127	0.17
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	(58,489,304)	-0.41	398,637,195	1.95	1,133,503,718	5.94
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
ขาดทุนจากเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วย						
มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น - สุทธิจากภาษีเงินได้	(1,359,788,928)	-9.49	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	26,618,808	0.18	(77,357,601)	-0.38	10,711,355	0.06
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง						
- สุทธิจากภาษีเงินได้	(1,333,170,120)	-9.31	(77,357,601)	-0.38	10,711,355	0.06
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี</b>	(1,391,659,424)	-9.72	321,279,594	1.57	1,144,215,073	6.00
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	663,066,194	4.63	5,773,144,823	28.29	6,480,062,616	33.95
<b>การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม</b>						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	659,430,621	4.60	5,755,875,433	28.21	6,461,253,110	33.85
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	3,635,573	0.03	17,269,390	0.08	18,809,506	0.10
	663,066,194	4.63	5,773,144,823	28.29	6,480,062,616	33.95



(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด	2563	2562	2561
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไรก่อนภาษี	2,436,644,713	7,206,807,332	6,524,994,302
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)			
จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	1,857,979,562	4,026,462,692	3,866,567,954
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	(548,274)	(3,971,546)	(272,590)
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายตัดจ่าย	605,265	-	-
กำไรจากการขายเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน	(3,530,367)	(181,078,813)	(499,393,573)
กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน	(14,508,454)	(24,997,738)	(10,442,237)
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	(3,408,628,533)	(2,496,266,396)
กำไรจากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(2,876,113)	(1,331,425)	(1,639,242)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	350,690,055	393,651,735	355,662,416
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	61,467,080	397,839,441	464,364,839
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	109,639,862	102,201,396	220,232,028
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	(172,910,981)	(432,797,238)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	22,541	276	102,702
ผลกระทบจากการปรับลดค่าเช่า	(19,715)	-	-
ดอกเบี้ยรับ	(296,044,829)	(392,633,384)	(450,618,868)
เงินปันผลรับ	(482,715,660)	(257,868,552)	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	2,080,911,700	1,670,220,735	1,662,162,353
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	-	-	98,665,000
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	6,097,717,366	9,353,762,635	9,301,321,450
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(18,789,610)	(55,680,976)	(150,016,110)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(55,567,070)	(7,760,875)	(43,104,677)
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,275
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	12,089,492	(11,393,416)	85,434,222
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	11,443,912	(3,048,985)	(3,438,527)
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(2,559,221,912)	(1,894,886,245)	(1,350,459,625)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	157,100,847	181,841,193	21,244,663
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	16,055,838	49,117,295	24,855,415
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	7,780,700	14,681,511	10,897,739
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(41,394,911)	34,359,081	27,513,762
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	11,563,379	(2,134,042)	(14,318,960)
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(36,876,553)	(11,000,415)	(10,325,738)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	(1,616,000,000)	(1,600,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,251,584,752	7,681,540,035	7,949,286,889
รับดอกเบี้ย	296,045,709	392,634,064	452,272,207
จ่ายภาษีเงินได้	(196,270,863)	(332,798,583)	(334,491,602)
<b>เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>5,351,359,598</b>	<b>7,741,375,516</b>	<b>8,067,067,494</b>

(หน่วย : บาท)

งบกระแสเงินสด (ต่อ)	2563	2562	2561
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	3,904,702,827	-	-
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	(3,492,504,112)	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	2,310,374	-	-
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(526,342,927)	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	-	17,447,889,696	13,949,038,431
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	-	(17,290,610,050)	(13,767,671,038)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	(11,470,313)	(269,240,000)	(60,284,267)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	398,386,200	540,351,710
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	78,219,853	2,075,443,606
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	-	(400,000,000)	(107,436,375)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์ สิทธิประโยชน์การใช้ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	5,355,862	1,695,689	3,215,729
ซื้ออุปกรณ์	(127,506,633)	(46,552,497)	(23,042,080)
รับดอกเบี้ย	-	-	4,676,477
รับเงินปันผล	482,715,660	488,801,682	493,938,904
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(39,120,693)	(29,307,405)	(390,955)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(2,987,424,067)	(6,840,809,764)	(9,963,513,656)
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(827,337,637)	(706,974,948)	(284,809,045)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	(90,275,175)	(378,623,301)	(181,764,061)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(17,419,060)	(15,722,417)	(30,649,444)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(3,724,315,894)</b>	<b>(7,562,847,262)</b>	<b>(7,352,896,064)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	9,300,000,000	4,882,000,000	10,000,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(9,550,000,000)	(4,448,000,000)	(10,816,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	5,299,998,000	6,530,000,000	5,300,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(2,853,940,069)	(3,041,760,069)	(13,475,010,069)
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(44,427,542)	-	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	3,000,000,000	5,000,000,000	10,000,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(2,500,000,000)	(5,000,000,000)	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(8,815,078)	(11,516,532)	(181,553,849)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,984,375,214)	(1,618,951,836)	(1,655,419,747)
จ่ายเงินปันผล	(1,375,650,000)	(2,292,750,000)	(1,987,050,000)
<b>เงินสดสุทธิจากใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(717,209,903)</b>	<b>(978,437)</b>	<b>(2,815,033,665)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>909,833,801</b>	<b>177,549,817</b>	<b>(2,100,862,235)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	703,750,307	526,200,490	2,627,062,725
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>1,613,584,108</b>	<b>703,750,307</b>	<b>526,200,490</b>

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	หน่วย	2563	2562	2561
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง (LIQUIDITY RATIO)</b>				
1. อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.28	0.28	0.20
2. อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.26	0.26	0.19
3. อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.31	0.50	0.52
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (PROFITABILITY RATIO)</b>				
4. อัตรากำไรขั้นต้น	%	37.53	35.99	37.40
5. อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	%	56.30	62.66	65.58
6. อัตรากำไรสุทธิ	%	14.60	18.66	20.35
7. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	5.35	8.38	9.90
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (EFFICIENCY RATIO)</b>				
8. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	2.00	3.24	3.76
9. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	5.16	9.80	10.57
10. อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.14	0.17	0.18
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL POLICY RATIO)</b>				
11. อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.50	1.37	1.34
12. อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.37	7.06	7.43
13. อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)	เท่า	10.58	6.65	5.98
<b>ข้อมูลต่อหุ้น (Per Share DATA)</b>				
14. มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	บาท	2.49	2.54	2.32
15. กำไรสุทธิต่อหุ้น	บาท	0.13	0.36	0.35
16. เงินปันผลต่อหุ้น	บาท	0.10	0.15	0.15

หมายเหตุ : บริษัทไม่ได้แสดงอัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ ระยะเวลาชำระหนี้ และ Cash Cycle เนื่องจากเป็นอัตราส่วนที่ไม่เหมาะสมสำหรับการพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากบริษัทมีลูกหนี้การค้าและเจ้าหนี้การค้าอยู่ในระดับที่ไม่มีความสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินข้างต้นไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน

## รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลกิจการบริษัทให้มีการจัดการที่ดีให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ผู้ถือหุ้น และผู้ลงทุนทั่วไป โดยกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินของบริษัทมีการบันทึกข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน สามารถสะท้อนฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่เป็นจริงของบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วย กรรมการอิสระที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยให้เข้ามาทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทมีการรายงานการเงินอย่างถูกต้องเพียงพอ รวมทั้งมีการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างถูกต้องและครบถ้วนตามข้อกำหนดตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัทแล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า งบการเงินประจำปี 2563 ของบริษัทและบริษัทย่อย ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหาร และผู้สอบบัญชีของบริษัทได้ตรวจสอบแล้ว ได้แสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(นายปลิว ตรีวิศวาทย์)

รักษาการประธานกรรมการบริษัท

24 กุมภาพันธ์ 2564



(ดร.สมบัติ กิจจาลักษณ์)

กรรมการผู้จัดการ

24 กุมภาพันธ์ 2564



## 14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

### เหตุการณ์สำคัญในปี 2563

**20 กุมภาพันธ์ 2563 :** บริษัท บริษัทย่อย และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ซึ่งเป็นการขยายระยะเวลาของสัญญาไปครบกำหนดพร้อมกันในเดือนตุลาคม 2578 ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อยมีสิทธิต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม การปรับขึ้นค่าผ่านทางเป็นแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี ตามอัตราที่ระบุในสัญญา โดยบริษัทและบริษัทย่อยยังคงได้รับส่วนแบ่งรายได้ในสัดส่วนเดิม

บริษัทและบริษัทย่อยให้ความร่วมมือยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดราชการประจำปีตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี โดยยกเว้นค่าผ่านทาง จำนวน 3 สายทาง ได้แก่ ทางด่วนขั้นที่ 1 ทางด่วนขั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

**30 มีนาคม 2563 :** บริษัทได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเชิงพาณิชย์ครบทั้งสายทาง ระยะทางรวม 48 กิโลเมตร จำนวน 38 สถานี ซึ่งแนวสายทางของรถไฟฟ้าเชื่อมกันเป็นวงกลม ครอบคลุมพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร รวมถึงเชื่อมการเดินทางระหว่างฝั่งกรุงเทพมหานครและฝั่งธนบุรี พร้อมทั้งเพิ่มขบวนรถไฟฟ้าในการให้บริการจากเดิม 19 ขบวน เป็น 54 ขบวน นอกจากนี้รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังมีจุดเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายทางอื่น ได้แก่ สายสีเขียว สายสีม่วง สายสีส้ม สายสีแดง และแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ซึ่งทำให้การเดินทางของประชาชนมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น

### ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

การระบาดของ COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของผู้คนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศซึ่งมีผลกระทบโดยตรงต่อรายได้หลักของบริษัทซึ่งเกี่ยวข้องกับการเดินทาง จากการที่หน่วยงานภาครัฐและเอกชนได้ให้บุคลากรหรือพนักงานในสังกัดปฏิบัติงานจากที่พักอาศัยของตนเองเพื่อลดความเสี่ยงในการติดเชื้อ COVID-19 รวมถึงการออกมาตรการต่างๆ เช่น การปิดกั้นการเดินทางระหว่างประเทศ การปิดสถานที่เสี่ยง ห้ามการทำกิจกรรมในสถานที่แออัด ห้ามบุคคลใดที่ตรวจพบอาการหรือกักตัวนอกเคหสถาน (เคอร์ฟิว) มาตรการรักษาระยะห่าง ทำให้ปริมาณการเดินทางลดลงเริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ และมีปริมาณการเดินทางต่ำสุดในเดือนเมษายน โดยมีปริมาณผู้ใช้ทางเฉลี่ยวันละ 589,900 เที่ยว ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 50 ปริมาณผู้โดยสารในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเฉลี่ยวันละ 78,500 เที่ยว ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 74 หลังจากมีการผ่อนคลายมาตรการต่างๆ ในเดือนพฤษภาคม การเดินทางเริ่มมากขึ้นเป็นลำดับ ทั้งนี้การเดินทางโดยใช้ทางด่วนพื้นตัวกลับมาเร็วกว่าการเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้า เนื่องจากยังต้องคงมาตรการรักษาระยะห่างในขบวนรถไฟฟ้าประกอบกับผู้ใช้บริการน่าจะยังมีความกังวลกับการใช้บริการขนส่งมวลชน

เนื่องจากประเทศไทยยังไม่ได้เปิดให้มีการเดินทางระหว่างประเทศตามปกติเหมือนก่อนการระบาดของ COVID-19 ปริมาณการเดินทางปัจจุบันจึงเป็นของคนในประเทศเท่านั้น ซึ่งค่อย ๆ เพิ่มขึ้นเป็นลำดับจากจุดต่ำสุดในเดือนเมษายน โดยในเดือนธันวาคมเมื่อเทียบกับเดือนเมษายน ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 88 ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 243 หากเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนอยู่ที่ร้อยละ 92 และปริมาณผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 75

## สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทเปรียบเทียบระหว่างปี 2563 และปี 2562

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2563	ปี 2562	ปี 63 เทียบปี 62 เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	ปี 2561	ปี 62 เทียบปี 61 เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	8,145	10,302	-20.9	10,174	1.3
รายได้จากธุรกิจระบบราง	4,520	5,022	-10.0	4,736	6.0
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	825	783	5.4	705	11.1
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	13,490	16,107	-16.2	15,615	3.2
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	277	380	-27.1	435	-12.6
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	4	181	-97.8	499	-63.7
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	3,409	-100.0	2,496	36.6
รายได้อื่น	552	327	68.8	43	660.5
รวมรายได้	14,323	20,404	-29.8	19,088	6.9
ต้นทุนการให้บริการ	8,426	10,311	-18.3	9,775	5.5
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	1,347	1,336	0.8	1,364	-2.1
รวมค่าใช้จ่าย	9,773	11,647	-16.1	11,139	4.6
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษี	4,550	8,757	-48.0	7,949	10.2
ต้นทุนทางการเงิน	1,820	1,343	35.5	1,422	-5.6
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง *	293	380	-22.9	435	-12.6
กำไรก่อนภาษีเงินได้	2,437	7,034	-65.4	6,092	15.5
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	382	1,755	-78.2	1,189	47.6
กำไรก่อนรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและ NCI	2,055	5,279	-61.1	4,903	7.7
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม-สุทธิ	-	173	-100.0	433	-60.0
NCI	(4)	(17)	76.5	(19)	10.5
กำไรส่วนที่เป็นของบริษัท	2,051	5,435	-62.3	5,317	2.2
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.13	0.36		0.35	

หมายเหตุ : \* ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทปฏิบัติตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน ได้จัดประเภทเงินกู้จากธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม.เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน) เป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (Effective Interest Rate : EIR) เป็นผลให้บริษัทบันทึกดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงในงบกำไรขาดทุนปี 2563 จำนวน 293 ล้านบาท (ในขณะที่บันทึกดอกเบี้ยรับเท่ากับจำนวนที่รับจริง 277 ล้านบาท)

ในปี 2563 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 2,051 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,384 ล้านบาท หรือร้อยละ 62.3 สาเหตุหลักมาจากปีก่อนมีกำไร one time จากการโอนเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในบริษัท ที่ติดบลิ้ว จำกัด (มหาชน) (TTW) สุทธิจากภาษี 2,334 ล้านบาท แต่ไม่มีรายการลักษณะดังกล่าวในปีนี้ หากเปรียบเทียบกับกำไรปีก่อนที่ไม่รวมรายการ one time พบว่ากำไรลดลง 1,050 ล้านบาท หรือร้อยละ 33.9 สาเหตุหลักจากรายได้ที่ลดลงจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เกิดขึ้นในปี 2563 ทำให้รายได้ค่าผ่านทางและรายได้ค่าโดยสารลดลง ขณะที่มีการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งเปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ที่ผ่านมา

บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงาน 13,490 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,617 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.2 โดยรายได้ค่าผ่านทางลดลง 2,157 ล้านบาท รายได้ค่าโดยสารและรับจ้างเดินรถลดลง 502 ล้านบาท ขณะที่รายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น 42 ล้านบาท ในส่วนของรายได้อื่น จำนวน 833 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 55 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.2 เนื่องจากไม่มีกำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนในปีนี้ ขณะที่มีการบันทึกเงินปันผลรับจาก TTW เป็นรายได้แทนการบันทึกส่วนแบ่งกำไรเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในไตรมาสที่ 2 ปี 2562

ในด้านต้นทุนการให้บริการ จำนวน 8,426 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,885 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.3 สำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนของทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี ซี ซึ่งได้ถูกตัดจำหน่ายหมดแล้วในไตรมาสที่ 1 ปี 2563 ขณะที่มีการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งเปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ที่ผ่านมา แม้ว่าการดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ เพื่อป้องกันและควบคุม COVID-19 ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น แต่ด้วยการบริหารจัดการที่ดี ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารจึงเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเล็กน้อย

ในส่วนของค่าใช้จ่ายทางการเงินภายหลังจากที่เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินครบทั้งสายทาง ดอกเบี้ยของเงินกู้ที่เคยบันทึกเป็นต้นทุนโครงการได้ถูกบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามมาตรฐานบัญชี ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

## ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

### 1. ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 8,145 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 2,157 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.9 โดยมีสาเหตุหลักมาจาก 3 ปัจจัย ได้แก่ 1) บริษัทรับภาระภาษีมูลค่าเพิ่มของค่าผ่านทางแทนผู้ใช้ทางตั้งแต่ 1 มีนาคม 2563 เป็นต้นมา หลังจากที่มีการขยายระยะเวลาสัมปทานโดยรวมในปีนี้ จำนวน 322 ล้านบาท 2) การให้ความร่วมมือยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดราชการในปีนี้ จำนวน 305 ล้านบาท และ 3) ผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 จำนวน 1,530 ล้านบาท เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่งดการเดินทางโดยไม่จำเป็นและทำงานจากบ้าน และได้รับผลกระทบมากสุดในเดือนเมษายน 2563 ที่ภาครัฐออกมาตรการต่าง ๆ ตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 เพื่อป้องกันและยับยั้งการแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 เช่น การปิดสถานที่เสี่ยง การห้ามทำกิจกรรมในที่แออัด รวมถึง กทม. ได้จำกัดการให้บริการสำหรับรถยนต์ทั่วไปบนทางพิเศษระหว่าง 22.00 น. ถึง 4.00 น. ของวันรุ่งขึ้น ตั้งแต่ 3 เมษายน - 14 มิถุนายน 2563 ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางพิเศษลดลงอย่างเป็นสาระสำคัญ อย่างไรก็ตาม หลังจากรัฐบาลได้ผ่อนคลายมาตรการต่าง ๆ ในเดือน พฤษภาคม และยกเลิกเคอร์ฟิวในเดือน มิถุนายน ประชาชนสามารถทำกิจกรรมในการดำรงชีวิตได้สะดวกสบายมากขึ้น ส่งผลให้มีการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยภาพรวมปี 2563 มีปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนเฉลี่ยอยู่ที่วันละ 1,050,000 เที่ยว ลดลงจากปี 2562 ร้อยละ 15

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว สำหรับปี 2563 มีจำนวน 3,128 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 2,912 ล้านบาท หรือร้อยละ 48.2 ซึ่งสาระสำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนของทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี ซี ซึ่งได้ถูกตัดจำหน่ายหมดแล้วในไตรมาสที่ 1 ปี 2563 และการลดลงของค่าตัดจำหน่ายของทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (SOE) และทางพิเศษอุดรรัถยา (C+) เนื่องจากปริมาณจราจรที่ลดลงจากผลกระทบของ COVID-19 นอกจากนี้ บริษัทมีการบริหารจัดการควบคุมต้นทุนให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ส่งผลให้ต้นทุนในการให้บริการลดลง

## 2. ธุรกิจระบบราง

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 4,520 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 502 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 โดยในส่วนของการได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา รายได้ค่าโดยสารโครงการสายสีน้ำเงินลดลงอย่างมีสาระสำคัญแม้ว่าบริษัทจะเปิดสถานีให้บริการเพิ่มจนครบทั้งสายทาง เนื่องจากผลกระทบของ COVID-19 มาตรการ Work From Home และมาตรการรักษาระยะห่าง ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงอย่างมากโดยเฉพาะในเดือนเมษายน และค่อยๆ พ้นตัวขึ้นมาเป็นลำดับตามการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของภาครัฐ สรุปภาพรวมปี 2563 ปริมาณผู้โดยสารเมื่อเทียบกับปี 2562 เฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 260,500 เที่ยว ลดลงร้อยละ 23 และปริมาณผู้โดยสารในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 308,800 เที่ยว ลดลงร้อยละ 21

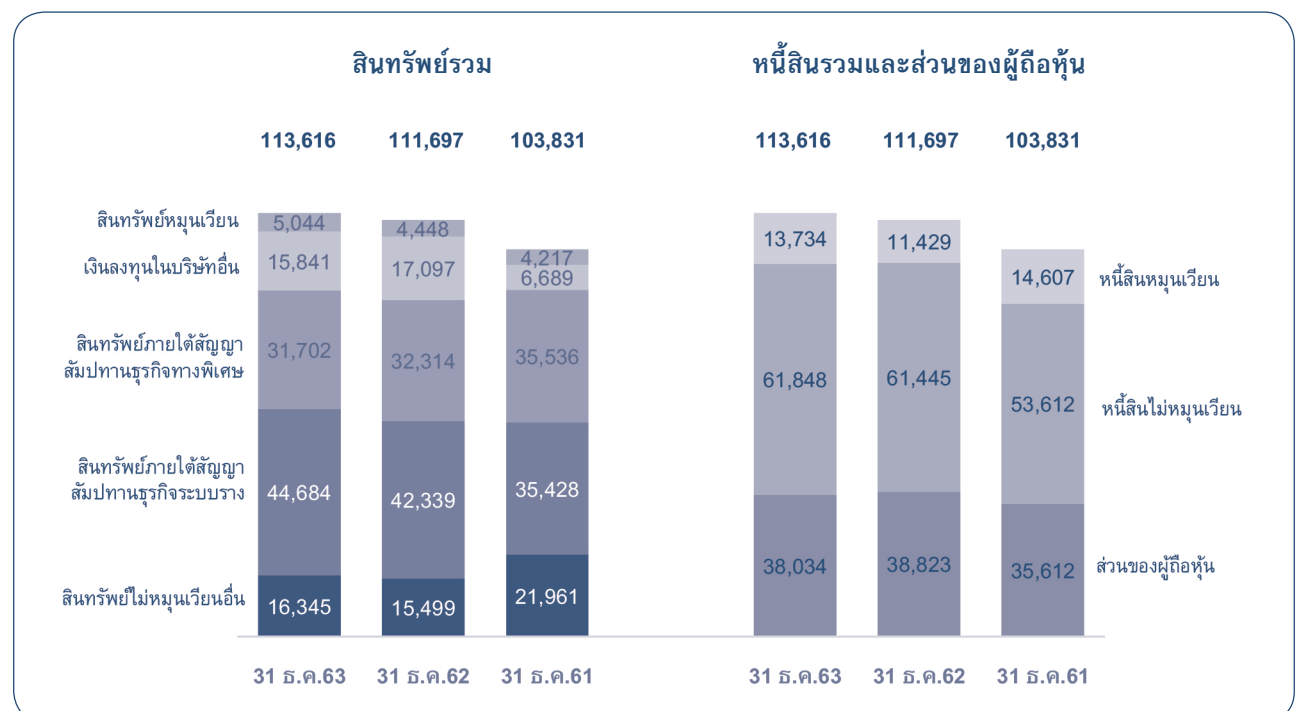
ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สำหรับปี 2563 มีจำนวน 5,009 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,001 ล้านบาท หรือร้อยละ 25 ปัจจัยหลักจากค่าใช้จ่ายจากการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายที่เปิดครบทั้งสายทางเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563

## 3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในปี 2563 จำนวน 825 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2562 จำนวน 42 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.4 เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมและการจัดหาสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ จากการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ในส่วนต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ มีจำนวน 289 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 26 ล้านบาท หรือร้อยละ 10

### ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)





ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 113,616 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,919 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.7 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2562 สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ซึ่งแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ครบทั้งสายทางแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 มีหนี้สินรวม จำนวน 75,582 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,708 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.7 จากการเบิกใช้สินเชื่อเพื่อใช้ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 38,034 ล้านบาท ลดลง 789 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 สาเหตุสำคัญจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินระยะยาวตามภาวะตลาดในปัจจุบัน

### กระแสเงินสด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 1,614 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีก่อน 910 ล้านบาท

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2563	ปี 2562	ปี 2561
เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงาน	5,351	7,741	8,067
เงินสดสุทธิกิจกรรมลงทุน	(3,724)	(7,562)	(7,353)
เงินสดสุทธิกิจกรรมจัดหาเงิน	(717)	(1)	(2,815)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	910	178	(2,101)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	704	526	2,627
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,614	704	526

ในปี 2563 เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงานลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา เนื่องจากรายได้ลดลงจากผลกระทบของ COVID-19 เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย จำนวน 3,117 ล้านบาท จ่ายค่างานปรับปรุงทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและสินทรัพย์ถาวรเพื่อการดำเนินงาน จำนวน 967 ล้านบาท ซื้อเงินลงทุนสุทธิ จำนวน 123 ล้านบาท และรับเงินปันผล จำนวน 483 ล้านบาท

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน จากการออกหุ้นกู้และเบิกใช้สินเชื่อสุทธิ จำนวน 2,696 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 2,037 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล จำนวน 1,376 ล้านบาท

### อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ \*

รายการ	หน่วย	ปี 2563	ปี 2562	ปี 2561
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	14.60	18.66	20.35
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)	ร้อยละ	5.35	8.38	9.90
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	2.00	3.24	3.76
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	1.76	1.62	1.59
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	1.50	1.37	1.34

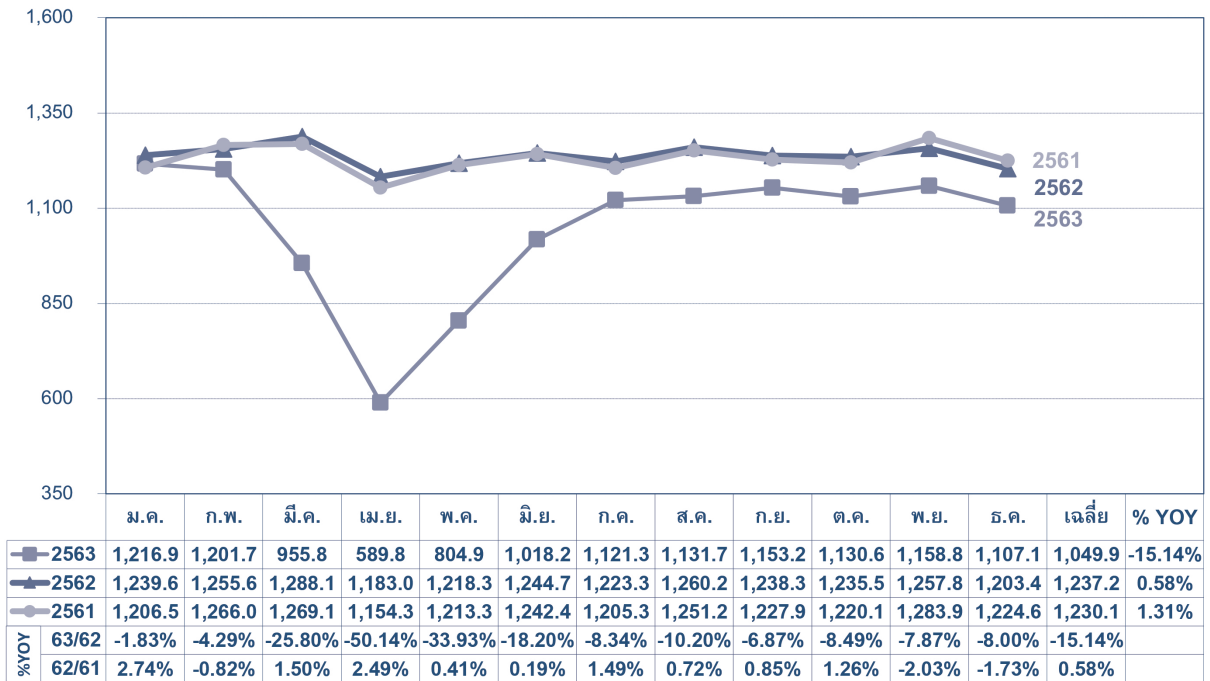
อัตรากำไรสุทธิ ROE และ ROA ต่ำกว่าปีก่อนจากกำไรสุทธิที่ลดลงจากผลกระทบของ COVID-19 สำหรับ D/E เพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้สินเชื่อเพื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายแต่ยังคงต่ำกว่า 2.5 เท่า ตามข้อกำหนดของหุ้นกู้และหุ้นกู้

หมายเหตุ : \* ผลการดำเนินงานคำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากผลการดำเนินงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ และผลตอบแทนจากการลงทุนในบริษัทอื่น จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้

ไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม ซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และไม่รวมรายการกำไรจากการเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน

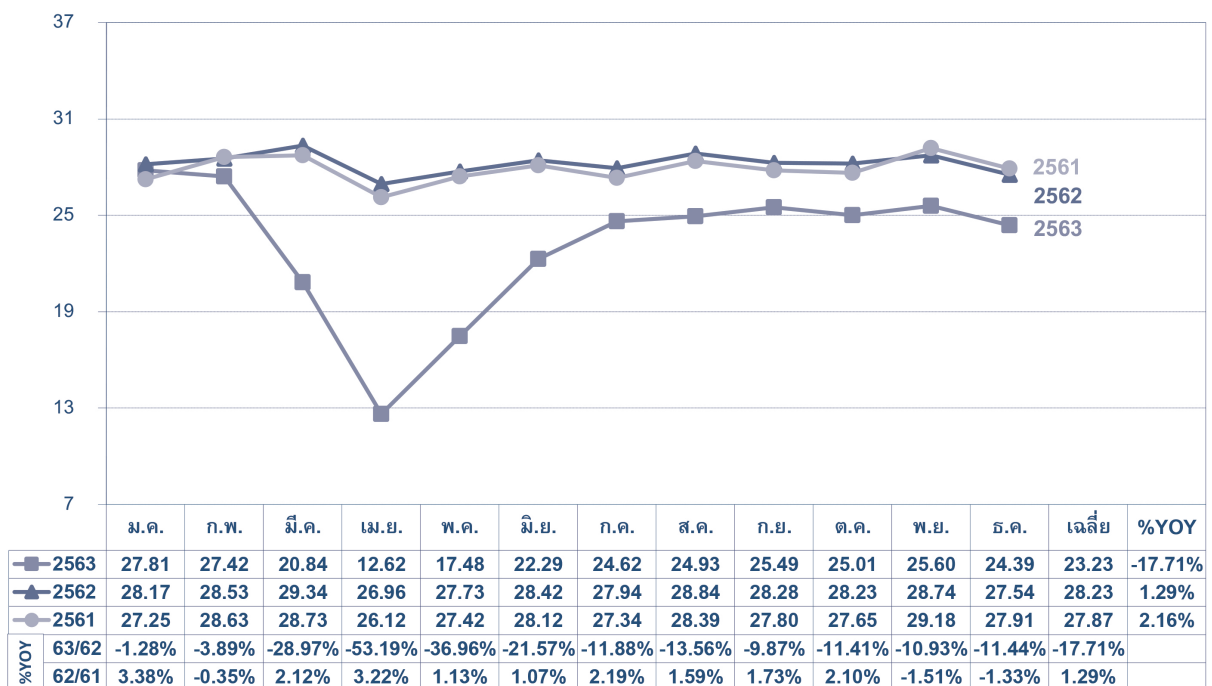
ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2  
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

(พันเที่ยว/วัน)



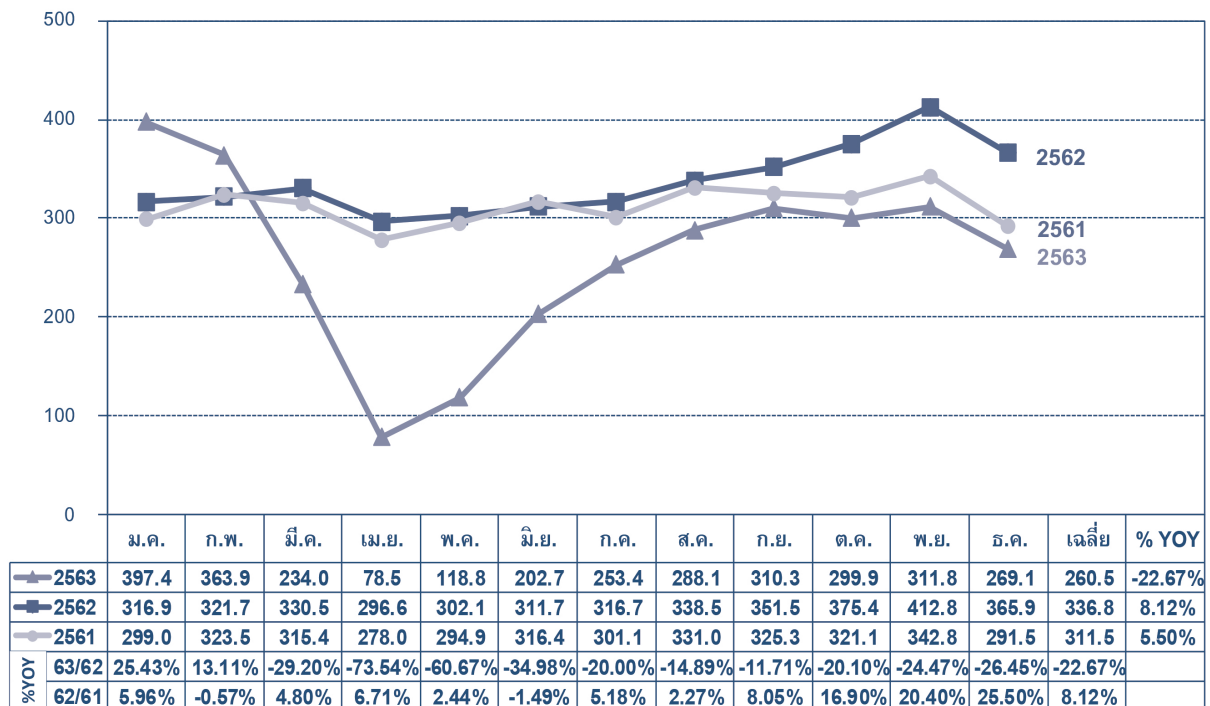
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2  
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

(ล้านบาท/วัน)



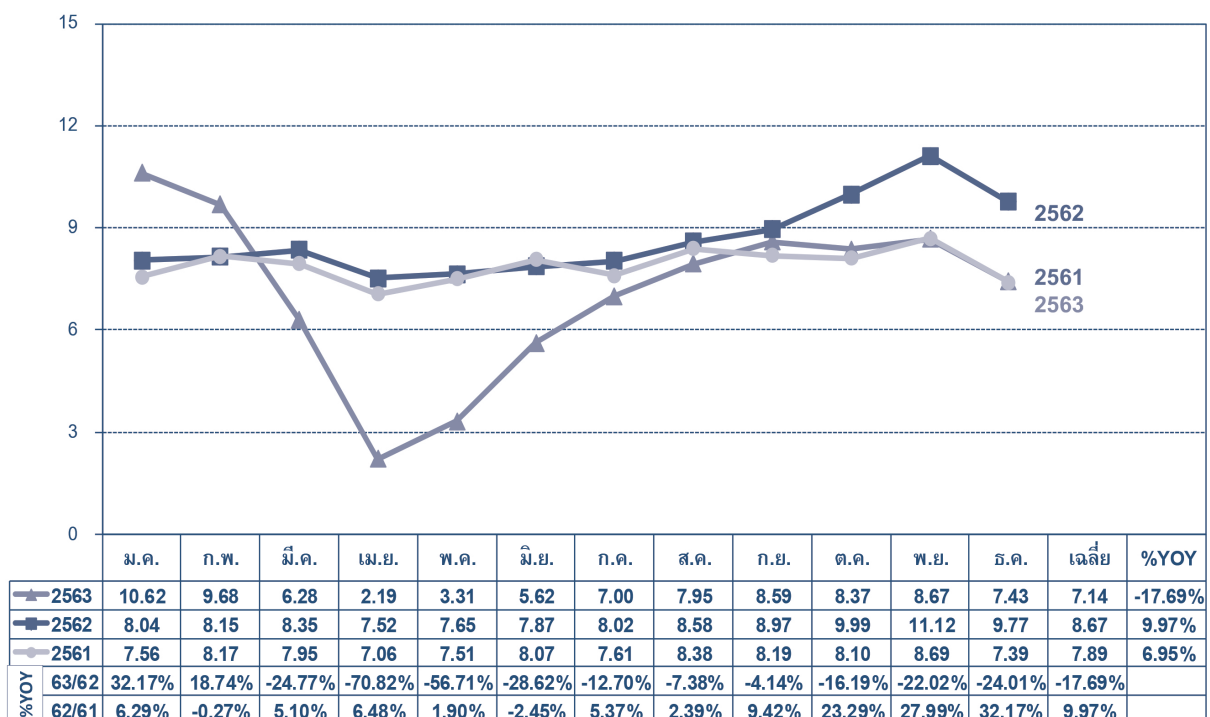
## จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(พันเที่ยว/วัน)



## รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(ล้านบาท/วัน)



## รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และเลขานุการบริษัท (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563)

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีซ้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1. นายปลิว ตรีวิศเวทย์ - รักษาการประธานกรรมการบริษัท <sup>(1)</sup> - รองประธานกรรมการบริหาร - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	75	- คุรุภัณฑ์ติดกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตรโยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - คุรุภัณฑ์ติดกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตรโยธา มหาวิทยาลัยนครพนม - คุรุภัณฑ์ติดกิตติมศักดิ์ สาขาวิศวกรรมศาสตรโยธา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี - คุรุภัณฑ์ติดกิตติมศักดิ์ สาขาวิทยาศาสตร์ (ด้านวิศวกรรม) สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น - ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมศาสตร (ไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยไอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร (ไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยไอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (วปรอ. 366) 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	0.1832% (28,009,406 หุ้น) (ตนเอง) 0.1675%, คู่สมรส 0.0157%)	-	2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ซีเค พาวเวอร์
					2555 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	
					2551 - ปัจจุบัน	- รองประธานกรรมการบริหาร	บมจ. ทีทีดับบลิว
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริษัทภิบาล และ บริหารความเสี่ยง	บมจ. ช. การช่าง
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2537 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	
					2537 - 2558	- กรรมการผู้จัดการใหญ่	
					2537 - 2558	- กรรมการ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2547 - 2558	- ประธานกรรมการบริหาร	
					2547 - 2558	- กรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน	
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร	<u>บริษัทอื่น</u> บจก. โซยะบุรี พาวเวอร์
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร	บจก. ไฟฟ้าน้ำจืด 2
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร	บจก. เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี
					2539 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร	บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ
2. นายวิฑูร เตชะทัศนสุนทร - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558) - ประธานกรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.พ. 2559) - กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	80	- ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี 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	-	-	2557 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ช. การช่าง
					2550 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริษัทภิบาล และ บริหารความเสี่ยง	
					2542 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	
					2550 - 2557	- ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. กระเจิกไทย-อาซาฮี
					2534 - ปัจจุบัน	- กรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน	
					2548 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส	
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการอิสระ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการตรวจสอบ	
					2530 - ปัจจุบัน	- กรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน	
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	<u>บริษัทอื่น</u> มูลนิธิอาซาฮีกลาสแห่งประเทศไทย
					2531 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	
					2530 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	
					2531 - 2562	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. พัทยา เอสเตท
					2558 - 2561	- กรรมการ และ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บจก. ไดอะไมรเม เคมีเคิล
					2534 - 2561	- กรรมการ	บจก. เกียรติแลนด์
					2531 - 2560	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. ไทยศรีประกันภัย
					2529 - 2560	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บจก. กลาสเวย์
							บจก. ศรีราชา รีสอร์ท
							บจก. ซากาตะ-ไทย คอร์ปอเรชั่น

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> นายปลิว ตรีวิศเวทย์ ดำรงตำแหน่งรักษาการประธานกรรมการบริษัท แทน ดร.วิวัฒน์ รามางกูร ซึ่งลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2563



ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
3. พลเอกเชษฐา ฐานะจาโร - กรรมการบริษัท - ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	82	- 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	- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2542 - 2546	- กรรมการตรวจสอบ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u>
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บมจ. ดับเบิล เอ (1991)
					2547	- รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงกลาโหม
					2546 - 2547	- รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
4. ดร. อรรถพล ตันละมัย - กรรมการบริษัท - กรรมการตรวจสอบ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.พ. 2559)	70	- 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	-	-	2555 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริษัท และ ประธานกรรมการตรวจสอบ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. เอ็มเค เรสโตรองต์ กรุ๊ป
					2544 - 2558	- กรรมการบริษัท	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2544 - 2558	- กรรมการตรวจสอบ	
					2554 - 2558	- กรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน	
					2554 - 2558	- กรรมการบริษัทภิบาล และ บริหารความเสี่ยง	
					2559 - ปัจจุบัน	- คณบดี คณะบริหารธุรกิจ	<u>บริษัทอื่น</u> สถาบันเทคโนโลยีจิตรลดา
					2555 - 2559	- คณบดี วิทยาลัยการจัดการ	มหาวิทยาลัยมหิดล
					2550 - 2554	- คณบดี คณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
					2542 - 2550	- ประธานคณะกรรมการ ดำเนินงานหลักสูตร บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี	
5. นางวัลลภา อัสสกุล - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558) - ประธานกรรมการบริษัทภิบาล และบริหารความเสี่ยง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 18 ธ.ค. 2562)	70	- Master of Economics, University of Detroit, USA - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ เกียรตินิยมอันดับ 2 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 21/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 86/2550 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 37/2548 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 5/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ - กรรมการกำกับและตรวจสอบ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ไทยสมุทรประกันชีวิต
					2555 - 2559	- กรรมการ	บมจ. วินไทย
					2553 - 2558	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2552 - 2558	- กรรมการอิสระ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2555 - 2558	- ประธานคณะกรรมการความเสี่ยง	
					2548 - 2550	- กรรมการ	
					2547 - 2550	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ และพาณิชย์กิจ	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	<u>บริษัทอื่น</u> บจก. โอเชียนพริ๊อฟเฟอร์ดี
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. โอเชียน ดีเวลลอปเม้นท์
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. สยามเอสเตท
					2549 - 2559	- ประธานกรรมการสรรหา และ พิจารณาตอบแทน	บจก. ไทยสมุทรประกันชีวิต
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจก. อำพัน
					2553 - 2559	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	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
6. นายสุพงษ์ ชยุตสาห์กิจ  - กรรมการบริษัท  - กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน  - กรรมการบริหาร  - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท  (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	79	- คุษญี่ปุ่นติดกิตติมศักดิ์ 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	-	-	2549 - ปัจจุบัน   2556 - 2559 2537 - 2558 2546 - 2558 2550 - 2558   2552 - 2558 2545 - 2558   2551 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2539 - ปัจจุบัน 2557 - 29 ก.พ.2563 2552 - 2560 2554 - 2556	- กรรมการ และ กรรมการตรวจสอบ  - กรรมการ  - กรรมการ  - รองประธานกรรมการบริหาร  - กรรมการสรรหา และ กำหนดค่าตอบแทน  - กรรมการบริษัทภิบาล และ บริหารความเสี่ยง  - รองประธานกรรมการ  - กรรมการ และกรรมการบริหาร   - กรรมการ  - กรรมการ  - นายกสมาคม  - กรรมการ และกรรมการบริหาร  - กรรมการ  - ประธานกรรมการ  - กรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. สยามสตีลอินเตอร์เนชั่นแนล   บมจ. ซีเค พาวเวอร์ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ      บมจ. รดไฟฟ้ากรุงเทพ  <u>บริษัทอื่น</u> บจก. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี บจก. ไฟฟ้าน้ำเขม 2 สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. โซยะบุรี พาวเวอร์ บจก. แบงคอก เมโทรเน็ตเวิร์ค บจก. ซีเค พาวเวอร์
7. ม.ล. ประสพชัย เกษมสันต์  - กรรมการบริษัท  (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	65	- 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  ค.ศ.2558 - ปัจจุบัน 2556 - ก.ย.2558  2555 - 2556  2552 - 2553	- กรรมการ และกรรมการบริหาร   - นายทหารนอกราชการ (เกษียณ)  - ประธานคณะที่ปรึกษา กระทรวงกลาโหม  - รองปลัดกระทรวงกลาโหม (ด้านพลังงานและอุตสาหกรรม ป้องกันประเทศ)  - ผู้อำนวยการสำนักงานสนับสนุน สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> กระทรวงกลาโหม
8. นายพงษ์สกุลดี ตันติสุวนิชย์กุล  - กรรมการบริษัท  - กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง  - กรรมการบริหาร  - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท  (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	48	- 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  ค.ศ.2563 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน  2554 - 2558  2557 - 2558   2563 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน ค.ศ.2560 - ปัจจุบัน 2552 - ค.ศ.2560 2562 - ปัจจุบัน  2555 - 2558	- กรรมการ และ ประธานกรรมการบริหาร  - กรรมการ  - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มงานปฏิบัติการ  - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ  - กรรมการ และกรรมการบริหาร   - ประธานกรรมการ  - กรรมการ และกรรมการบริหาร  - ประธานกรรมการ  - กรรมการ  - กรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทีทีดับบลิว  บมจ. ช.การช่าง      บมจ. รดไฟฟ้ากรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> บจก. ประปาปทุมธานี บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. แบงคอก เมโทร เน็ตเวิร์คส์  บจก. รดไฟความเร็วสูง สายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน บจก. ทรานสิท เอ็กซ์เพิร์ท

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
9. นางสาวอารีศรา ธรรมธัช - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 26 เม.ย. 2562)	62	- M.B.A., Roosevelt University, USA - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ เกียรตินิยมอันดับ 2 มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DOP) รุ่น 75/2549 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร โปร. รุ่นที่ 24 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ	-	-	2557 - ก.ย. 2561	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกิจภาครัฐ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ธนาคารกรุงไทย  <u>บริษัทอื่น</u> บริษัท รักษาความปลอดภัยกรุงเทพ ธุรกิจบริการ จำกัด บริษัท กรุงเทพ โอปี่เจ ลิสซิ่ง จำกัด
					2555 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกิจภาครัฐ	
					2548 - 2555	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารกลุ่ม กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ 2 สายงานธุรกิจขนาดใหญ่ 1	
					ม.ค.2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	
					เม.ย.2557 - เม.ย.2562	- ประธานกรรมการ	
10. นายปณิต ตูลย์วัฒนจิต - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	64	- M.B.A. (Finance) Washington University, St.Louis, USA - Bachelor of Arts & Science Washington University, St.Louis, USA - หลักสูตร Board and CFO Assessment สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DOP) รุ่น 10/2544 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่น 14/2555 สถาบันวิทยาการตลาดทุน - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง กิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ รุ่น 1/2556 สำนักงานคณะกรรมการ กิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิชาการ พลังงาน รุ่น 4/2557 สถาบันวิชาการพลังงาน - หลักสูตรผู้บริหารการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ (PEP) รุ่น 1/2559	-	-	2543 - ปัจจุบัน	- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ธนาคารกรุงเทพ บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ  <u>บริษัทอื่น</u> บจก. ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ บจก. กรุงเทพ เอ็นอีเนียริง คอนซัลแตนท์ บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)
					2546 - 2558	- กรรมการ	
					2546 - 2555	- กรรมการบริหาร	
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	
					2537 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	
					2546 - 2559	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	
					2543 - 2553	- กรรมการ และกรรมการบริหาร	
11. นายวิทยา พันธุ์มงคล - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 เม.ย. 2563)	49	- Master of Science in Civil Engineering New Jersey Institute of Technology, USA - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 175/2563 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2562 - ปัจจุบัน	- รองผู้ว่าการ (ปฏิบัติการ)	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> - ไม่มี - <u>บริษัทอื่น</u> การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย
					2558 - 2562 2558	- ผู้ช่วยผู้ว่าการ - ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงาน ก่อสร้าง 1	

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
12. นางณฐมน บุญนาค - กรรมการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 20 เม.ย. 2561)	56	- ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - ปริญญาโท สาขาการจัดการภาครัฐ และภาคเอกชน (เกียรตินิยม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์เกษตร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 152/2561 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 61 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ	-	-	2562 - ปัจจุบัน 2558 - 2562 2556 - 2558	- รองผู้จัดการ (การเงิน) - ผู้ช่วยผู้จัดการ และ รักษาการรองผู้จัดการ (การเงิน) - ผู้อำนวยการสำนักผู้จัดการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> - ไม่มี - <u>บริษัทอื่น</u> การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย
13. ดร. สมบัติ กิจจาลักษณ์ - กรรมการบริษัท - กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	63	- Dr. Techn. (Soil Mechanic), University of Innsbruck, 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	0.0196% (2,999,141 หุ้น)	-	2543 - ปัจจุบัน 2549 - 2558 2557 - 2558 2554 - 2557 2547 - 2558 2547 - 2554 2544 - 2553 2543 - 2554 1 ม.ค.2564 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการผู้จัดการ และ กรรมการบริหาร - รองประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการบริหาร - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่ สายงานพัฒนาธุรกิจ - กรรมการผู้จัดการ - รักษาการกรรมการผู้จัดการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทีทีดับบลิว บมจ. ช. การช่าง บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. ช.การช่าง บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ <u>บริษัทอื่น</u> บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
14. นางเพียว มริตตะนพร - กรรมการบริษัท - กรรมการบริษัทภิบาลและ บริหารความเสี่ยง - กรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อ ผูกพันบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	63	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางสอบบัญชี 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 2562 - ก.ค. 2563 2558 - ก.ค. 2563 2556 - 2557 2550 - 31 ธ.ค.2563 2547 - ปัจจุบัน 2554 - 2557	- กรรมการ - กรรมการบริหารความเสี่ยง และบริษัทภิบาล - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการผู้จัดการ - ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง และกำหนดคำตอบแทน - กรรมการ - กรรมการสรรหา และกำหนดคำตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง - รักษาการกรรมการผู้จัดการ - กรรมการ และกรรมการบริหาร - กรรมการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทีทีดับบลิว บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ บมจ. ทีทีดับบลิว <u>บริษัทอื่น</u> บจก. ทางด่วนกรุงเทพเหนือ บจก. ไชยบุรี พาวเวอร์



ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
15. นายสงวน คุณาธินันท์ - รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	60	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 101/2551 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ วิศวกรรมทางพิเศษ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2557 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2549 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานวิศวกรรม	<u>บริษัทอื่น</u> - ไม่มี -
16. นางสุดฤทัย พรหมมาตร - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	57	- M.B.A. (Financial Accounting) Northrop University, Inglewood, California, USA - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 151/2554 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการทางพิเศษ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2557 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2550 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	<u>บริษัทอื่น</u> - ไม่มี -
17. นายภาณุภูมิ ทวีวิทยะศรี - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร - เลขานุการบริษัท (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	54	- 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	-	-	2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2557 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2555 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร	
					2551 - 2558	- เลขานุการบริษัท	
					2554	- ผู้อำนวยการอาวุโส ฝ่ายบริหารทั่วไป	
					2551 - 2554	- ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักกรรมการผู้จัดการ	<u>บริษัทอื่น</u> - ไม่มี -
18. นางสาวปัทนัน โสสุวรรณถาวร - รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	53	- 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 คณะนิติศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ การเงิน	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2557 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน	บมจ. ทางด่วนกรุงเทพ
					2555 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานการเงิน	
					2551 - 2554	- ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายการเงิน	
					พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	<u>บริษัทอื่น</u> บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
19. นายวิฑูรย์ หทัยธนา - รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	63	- ปริญญาโท Master of Science (Business Administration) California University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (โยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Anti - Corruption for Executive Program (ACEP 13) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ ปฏิบัติการและวิศวกรรมระบบราง	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2557 - 2558	- รองกรรมการผู้จัดการ - รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการเดินรถ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2555 - 2557	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานปฏิบัติการ	
					2550 - 2555	- รักษาการผู้อำนวยการ ฝ่ายการตลาดและ พัฒนาเชิงพาณิชย์	
					2548 - 2558	- กรรมการความเสี่ยง	
					2547 - 2555	- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ	
					2545 - 2547	- ผู้จัดการส่วนการเดินรถ	
					พ.ย. 2560 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	<u>บริษัทอื่น</u> บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
20. นายอัครินทร์ จี - รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	49	- ปริญญาตรี สาขาการเงิน Boston College ประเทศสหรัฐอเมริกา - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 165/2555 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย	-	-	2558 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ สนับสนุนปฏิบัติการ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2556 - ก.พ.2559	- กรรมการ	บมจ. ซีเค พาวเวอร์
					2556 - ก.พ.2559	- กรรมการ กรรมการบริหาร และ กรรมการผู้จัดการ	บมจ. เซาท์อีสท์ เอเชีย เอนเนอร์จี
					2554 - 2556	- รองกรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบัญชีและการเงิน	
					2551 - 2554	- เจ้าหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2556 - ก.พ.2559	- กรรมการ กรรมการบริหาร และ กรรมการผู้จัดการ	<u>บริษัทอื่น</u> บจก. ไฟฟ้าน้ำยม 2
					2554 - 2556	- รองกรรมการผู้จัดการ	
					2550 - 2551	- Business Analyst, Corporate Finance	TMB Macquarie Securities (Thailand) Limited
21. ดร.วิเทศ เตชะงาม - รองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค. 2560)	63	- 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	-	-	2560 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ เทคโนโลยีและ ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					มิ.ย.2560 - ก.ย.2560	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารงานโครงการพิเศษ	บมจ. ธนาคารกรุงไทย
					ม.ค.2558 - พ.ค.2560	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานเทคโนโลยี	
					มิ.ย.2556 - ม.ค.2558	- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ผู้บริหารสายงาน สายงานธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และบริหารจัดการทางการเงิน	
					2554 - มิ.ย. 2556 2550 - 2553	- กรรมการผู้จัดการ - รองกรรมการผู้จัดการ	<u>บริษัทอื่น</u> บจก. กรุงไทยคอมพิวเตอร์ เซอร์วิสเชส

ชื่อ-สกุล / ตำแหน่ง วันที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ	อายุ (ปี)	คุณวุฒิการศึกษา/ ประวัติการอบรม	สัดส่วน การถือหุ้น ในบริษัท	ความสัมพันธ์ ทาง ครอบครัว ระหว่าง กรรมการ และผู้บริหาร	ประสบการณ์การทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
22. นายอนวัช สุวรรณฤทธิ์ - รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ม.ค. 2561)	46	- ปริญญาโท Telecommunications, Northwestern University, Illinois, USA - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์ (วิศวกรรมไฟฟ้า) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	ม.ค.2561 - ปัจจุบัน	- รองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2560 - ธ.ค. 2560	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	
					2558 - 2560	- รักษาการรองกรรมการผู้จัดการ พัฒนาธุรกิจ	บมจ. รถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2555 - 2558	- ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ งานพัฒนาโครงการ ฝ่ายบริหารโครงการพิเศษ	
					2562 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	<u>บริษัทอื่น</u> บจก. แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์
23. นางสาวศรัณญา เลิศจิระประเสริฐ - ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีทั่วไป (ได้รับแต่งตั้งวันที่ 30 ธ.ค. 2558)	50	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - ประกาศนียบัตรชั้นสูงทางการสอบบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี	-	-	1 ธ.ค.2563 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีทั่วไป	<u>บริษัทจดทะเบียน</u> บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ
					2558 - 30 พ.ย.2563	- ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี	
							<u>บริษัทอื่น</u> - ไม่มี -

## รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร			บริษัท	บริษัทที่เกี่ยวข้อง												
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1. นายปลิว	ตรีวิศวะเวทย์	3,4		2,4	1,4,5	1	1,4	1	2	1	3	1,4	1,4	1,4	2	
2. นายวิฑูร	เดชะทิศน์สุนทร	1			1											
3. พลเอกเชษฐา	ฐานะจาโร	1														
4. ดร.อรรถนพ	ตันละมัย	1														
5. นางวัลลภา	อัสสกุล	1														
6. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	1,4		1,4								1		1		
7. ม.ล.ประสพชัย	เกษมสันต์	1														
8. นายพงษ์สฤต	ตันติสุวณิชย์กุล	1,4	2	1,4	1,5				1		1,4					
9. ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	1,4	1	1,4							1,4					
10. นางเพียว	มริตตะนพร	1,4		1,4							1					
11. นางสาวอารีศรา	ธรมธัช	1														
12. นายปณิต	ตุลย์วัฒนจิต	1														
13. นางณฐมณ	บุญนาค	1														
14. นายสงวน	คุณาธินันท์	5														
15. นางสุดฤทัย	พรหมมาตร	5														
16. นายภาคภูมิ	ทวีวิทยรัศมี	5														
17. นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	5	1													
18. นายวิฑูรย์	หทัยรัตน	5	1													
19. นายอัลวิน	จี	5														
20. ดร.วิเทศ	เดชางาม	5														
21. นายอนวัช	สุวรรณฤทธิ	5	1													

หมายเหตุ : 1. คำนิยาม 1 = กรรมการ 2 = ประธานกรรมการ 3 = รองประธานกรรมการ 4 = กรรมการบริหาร 5 = ผู้บริหาร

2. 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 โตคิว คอนสตรัคชั่น จำกัด | 8 = บริษัท ซีเค. ออฟฟิศทาวเวอร์ จำกัด          |
| 9 = บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)          | 10 = บริษัท เซาท์อีสต์ เอเชีย เอนเนอร์จี จำกัด |
| 11 = บริษัท ไชยะบุรี พาวเวอร์ จำกัด           | 12 = บริษัท ไฟฟ้าน้ำจืด 2 จำกัด                |
| 13 = บริษัท ช.การช่างเรียลเอสเตท จำกัด        |  |



รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ		บริษัท ทางด่วน กรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด
1. นายปลิว	ตรีวิศว์เวทย์	ประธานกรรมการ และกรรมการบริหาร	-
2. นายสุพงศ์	ชยุตสาหกิจ	กรรมการ และกรรมการบริหาร	-
3. นายพงษ์สิทธิ์	ตันติสุวณิชย์กุล	กรรมการ และกรรมการบริหาร	ประธานกรรมการ
4. ผู้แทนจาก กทพ. <sup>(1)</sup>			กรรมการ -
5. นางเพียว	มริตตะนพร	กรรมการ และกรรมการบริหาร	-
6. ดร.สมบัติ	กิจจาลักษณ์	กรรมการ และกรรมการบริหาร	กรรมการ
7. นายวิฑูรย์	หทัยรัตนา	-	กรรมการ
8. นางทิพย์สุดา	ชัยมิไล	-	กรรมการ
9. นายอนวัช	สุวรรณฤทธิ์	-	กรรมการ
10. นางสาวปาหนัน	โตสุวรรณถาวร	-	กรรมการ
11. นายณัฐวุฒิ	ตรีวิศว์เวทย์	-	กรรมการ

หมายเหตุ : 1. บริษัทย่อยให้หมายถึง บริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้เกินกว่าร้อยละ10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของปีบัญชีล่าสุด

2. <sup>(1)</sup> ผู้แทนจาก กทพ. รอสเนอแต่งตั้งแทนคุณทศานุ ธรรมโชติ ซึ่งลาออกจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2563

## รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

### 1. หัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายใน

ชื่อ-สกุล	นางสาววาสนา วัฒนานุกุลชัย
ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน
คุณวุฒิทางการศึกษา	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบัญชี มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ประสบการณ์การทำงาน	2558 - ปัจจุบัน - ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2551 - ธ.ค.2558 - ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบภายใน บริษัท 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 - Employee Fraud Management Detection & Prevention Workshop
หน้าที่ความรับผิดชอบ	1. งานตรวจสอบภายใน 1.1 จัดทำแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปี 1.2 ควบคุมการดำเนินการสอบทานผลการปฏิบัติงาน ความเพียงพอและเหมาะสมของระบบการควบคุมภายในของระบบงานต่าง ๆ ภายในบริษัทให้เป็นไปตามแผนงาน 1.3 สรุปผลการสอบทาน พร้อมข้อสังเกต และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงในงานให้ผู้รับการตรวจรับทราบ และติดตามผลการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ 1.4 รายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ 2. งานสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ 2.1 สอบทานงบการเงินประจำปี และรายได้ไตรมาส 2.2 จัดเตรียมข้อมูลประกอบการคัดเลือกและเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปีของบริษัท 2.3 สอบทานการเปิดเผยข้อมูลให้เป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี 2.4 ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในประจำปีของบริษัท 2.5 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ 3. งานสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร 3.1 ประสานงานทุกหน่วยงานภายในองค์กรในการจัดทำและทบทวนแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงประจำปี และรวบรวมสรุปผลเป็นแผนฉุกเฉินและแผนบริหารความเสี่ยงในภาพรวมขององค์กร 3.2 ติดตามและสรุปผลการบริหารความเสี่ยงจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นรายไตรมาส และนำเสนอต่อผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยง ไตรมาสละ 1 ครั้ง 3.3 ประสานงานและดำเนินการจัดการประชุมคณะกรรมการบริษัท ภิบาลและบริหารความเสี่ยง 4. งานด้านกิจกรรมระบบบริหารคุณภาพ ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม และระบบบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ 4.1 ติดตามผลการตรวจระบบโดยคณะกรรมการตรวจติดตาม และหน่วยงานภายนอก ผู้ให้การรับรองระบบ 5. งานอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ : การแต่งตั้ง ถอดถอน และโยกย้ายหัวหน้างานตรวจสอบภายในเป็นอำนาจอนุมัติของคณะกรรมการตรวจสอบ

## 2. หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ชื่อ-สกุล	นายภาณุภูมิ ทวีวิทยะศรี
ตำแหน่ง	- รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร - เลขานุการบริษัท
คุณวุฒิทางการศึกษา	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี สาขาบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ประสบการณ์การทำงาน	2558 - ปัจจุบัน - รองกรรมการผู้จัดการ บริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด ต.ค.2557 - ธ.ค.2558 - รองกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 2555 - ก.ย.2557 - ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานบริหาร 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 - หลักสูตรผู้ปฏิบัติงานเลขานุการบริษัท ADVANCES FOR CORPORATE SECRETARIES สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
หน้าที่ความรับผิดชอบ	1. กำหนดกรอบการกำกับดูแลกิจการที่มีความสอดคล้องกับสภาพโครงสร้างการดำเนินงาน ของบริษัท โดยเทียบเคียงกับแนวปฏิบัติหรือหลักการที่เป็นสากล 2. ทบทวนความเหมาะสมและความเพียงพอของนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัท และจรรยาบรรณบริษัท ตลอดจนปรับปรุงให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามมาตรฐานสากล 3. สอบทานกับฝ่ายจัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามหลักการของการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่บริษัท กำหนดและเปิดเผยในรายงานประจำปี 4. กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท กรรมการผู้จัดการ รวมทั้งจัดทำ สรุปข้อมูลผลการประเมินและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท 5. เสนอแนะการจัดทำแผนการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการของบริษัทให้สอดคล้องตามหลักการกำกับ ดูแลกิจการที่ดีที่กำหนดไว้ 6. ให้คำปรึกษา และเสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัท 7. ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดตามที่กรรมการผู้จัดการมอบหมาย

## รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

### ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 งบกำไรขาดทุนรวม งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

### ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- ก) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 46 เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาสัมปทานทางด่วนเพื่อยุติข้อพิพาทของกลุ่มบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) โดยกลุ่มบริษัทและกทพ. จะต้องดำเนินการทางกฎหมายเพื่อยุติข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งหมด รวมทั้งการยื่นถอนการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 46.1.11 โดยเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 กลุ่มบริษัทและกทพ. ได้ร่วมลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) และได้ดำเนินการยุติข้อพิพาทและยื่นถอนการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดเรียบร้อยแล้วในไตรมาสหนึ่งของปีปัจจุบัน
- ข) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.2 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ปัจจุบันยังมีผลกระทบต่อหลายธุรกิจและอุตสาหกรรม ซึ่งรวมถึงกิจกรรมทางธุรกิจของกลุ่มบริษัทในส่วนที่เกี่ยวข้องกับปริมาณผู้ใช้บริการทั้งระบบทางด่วนและระบบรถไฟฟ้า ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ของกลุ่มบริษัทในช่วงเวลาที่มีการปรับลดช่วงระยะเวลาในการให้บริการและนโยบายสนับสนุนการทำงานจากบ้านของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทมีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ฝ่ายบริหารได้ใช้ประมาณการและดุลยพินิจในประเด็นต่าง ๆ เมื่อสถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลง

ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีดังกล่าวแต่อย่างใด



## เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

### การรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง และรายได้ค่าโดยสาร

กลุ่มบริษัทรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง และรายได้ค่าโดยสารตามนโยบายการบัญชีที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.1 บัญชีรายได้ดังกล่าวเป็นจำนวนที่มีสาระสำคัญที่สุดในงบกำไรขาดทุน ประกอบกับจำนวนรายการการให้บริการดังกล่าวมีจำนวนมากและมีอัตราค่าผ่านทางและค่าโดยสารที่แตกต่างกันออกไป ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสนใจเกี่ยวกับการตรวจสอบมูลค่าของรายการรายได้ที่กลุ่มบริษัทบันทึกในบัญชี

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ของกลุ่มบริษัทโดยการประเมินและทดสอบระบบการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับวงจรรายได้ซึ่งรวมถึงระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและสุ่มเลือกตัวอย่างมาทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมภายในที่กลุ่มบริษัทได้ออกแบบไว้ รวมถึงการตรวจสอบความถูกต้องของมูลค่าและความครบถ้วนของข้อมูลรายได้ที่กลุ่มบริษัทใช้ในการบันทึกบัญชีโดยการทดลองเดินทางจริงและการเข้าถึงเหตุการณ์ปริมาณการจราจร รวมทั้งการสุ่มตรวจสอบเอกสารประกอบรายการรายได้ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี นอกจากนี้ข้าพเจ้าได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชีโดยเฉพาะรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

### การรับรู้ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ข.1 เกี่ยวกับการเข้าทำสัญญาสัมปทานกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 ทำให้บริษัทมีโครงการที่อยู่ในระหว่างดำเนินการตามสัญญาสัมปทานดังกล่าว โครงการดังกล่าวแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกันเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมีต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างที่เกิดขึ้น จำนวน 1,683 ล้านบาท ซึ่งถูกบันทึกรวมอยู่ในบัญชี “สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน” ตามที่ได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 22 ข้าพเจ้าพิจารณาว่าการรับรู้ต้นทุนโครงการดังกล่าวเป็นสินทรัพย์เป็นรายการที่มีสาระสำคัญ นอกจากนี้ฝ่ายบริหารยังต้องใช้ดุลยพินิจที่สำคัญในการพิจารณาต้นทุนที่เกิดขึ้นของโครงการดังกล่าวว่าเกี่ยวข้องโดยตรงและสามารถรับรู้เป็นต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสินทรัพย์ไม่มีตัวตน รวมถึงการรับรู้และหยุดรับรู้ต้นทุนการกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโครงการหากเข้าเงื่อนไขตามที่กำหนดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ข้าพเจ้าได้ประเมินการรับรู้ต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างของบริษัทในระหว่างปี โดยการสอบถามฝ่ายบริหารเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับเกณฑ์และดุลยพินิจที่ฝ่ายบริหารใช้ในการพิจารณารายจ่ายที่จะถูกบันทึกเข้าเป็นต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง รวมถึงการรับรู้ต้นทุนการกู้ยืมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระหว่างก่อสร้างและการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน นอกจากนี้ข้าพเจ้ายังได้อ่านรายงานการประชุม สัญญาและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการระหว่างก่อสร้างดังกล่าว ทำการสุ่มตัวอย่างรายการเพื่อตรวจสอบเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับรายจ่ายที่ถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้างในระหว่างปี ว่าเข้าเงื่อนไขการรับรู้รายการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินหรือไม่ รวมทั้งการทดสอบการคำนวณและการบันทึกต้นทุนการกู้ยืมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง และสอบทานการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

การบันทึกและการแสดงรายการบัญชีเกี่ยวกับการลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วน (ฉบับแก้ไข)

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ก.1 และก.3 เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 กลุ่มบริษัทและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ร่วมลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) โดยกลุ่มบริษัทได้รับการขยายระยะเวลาสิ้นสุดของสัญญาโครงการออกไปสิ้นสุดพร้อมกันในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับการบันทึกและแสดงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับการลงนามในสัญญาสัมปทานฉบับแก้ไขดังกล่าว รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบและประเมินการบันทึกและการแสดงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับการลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่สอง (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ที่กลุ่มบริษัทบันทึก รวมทั้งประเมินเรื่องการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในหมายเหตุประกอบงบการเงิน โดยการอ่านและทำความเข้าใจในเนื้อหาสาระ เงื่อนไขและข้อตกลงในสัญญาโครงการระบบทางด่วนที่กลุ่มบริษัทได้ทำไว้กับ กทพ. รวมทั้งได้สอบถามผู้บริหารของกลุ่มบริษัทเกี่ยวกับเกณฑ์และดุลยพินิจที่ฝ่ายบริหารใช้ในการบันทึกและแสดงรายการบัญชี รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบการเงินที่เกี่ยวข้อง

## ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่อยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่อการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้น มีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

## ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

## ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีความสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพ ตลอดจนการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย


- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจาก การทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ผิดตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่า งบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระ และได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบ งบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านั้นไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้รับการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



อิสรากรณ์ วิสุทธิญาณ

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 7480

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 24 กุมภาพันธ์ 2564

## งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8	1,613,584,108	703,750,307	1,214,091,489
เงินลงทุนชั่วคราว	4, 9	-	1,157,746,702	-
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	10	224,486,696	205,697,086	224,486,696
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	11	548,903,316	481,786,671	512,750,654
ส่วนของเงินให้ผู้มีระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7	-	-	18,000,000
ส่วนของลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	12	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274
สินทรัพย์ภายในเงินได้ของงวดปัจจุบัน		125,377,096	128,148,743	125,377,096
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	13	761,275,133	-	761,275,133
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น				
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า		90,825,229	83,599,640	85,521,468
เงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาบริการ		17,783,816	24,639,141	17,783,816
อื่นๆ		11,835,188	12,526,757	6,176,149
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>5,043,753,856</b>	<b>4,447,578,321</b>	<b>4,597,145,775</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินให้ผู้มีระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
- สรุติจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7	-	-	19,000,000
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน - สรุติจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	12	7,561,048,340	9,210,731,614	7,561,048,340
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	14	15,840,737,472	-	15,840,737,472
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	15	-	-	644,580,180
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	4, 17	-	17,096,827,328	-
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	18	120,357,493	120,357,493	120,357,493
อาคารและอุปกรณ์	19	379,278,437	311,376,837	346,698,738
สินทรัพย์สิทธิการใช้	30	86,514,411	-	58,433,907
สิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วน	20	31,701,521,503	32,253,366,737	26,965,266,678
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	21	-	61,467,080	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	22	44,683,719,344	42,338,899,443	44,376,999,264
ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	23	660,436,487	644,950,810	660,436,487
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	7	7,307,904,942	5,086,367,785	7,307,904,942
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น	24	63,165,051	74,027,004	58,266,063
สินทรัพย์ภายในเงินได้รอบการตัดบัญชี	39	13,651,112	6,951,994	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		153,669,851	43,867,537	137,144,714
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>108,572,004,443</b>	<b>107,249,191,662</b>	<b>104,077,874,278</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>113,615,758,299</b>	<b>111,696,769,983</b>	<b>108,675,020,053</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	25	3,000,000,000	3,250,000,000	3,000,000,000
เข้าหนี้การค้าและเข้าหนี้อื่น	26	1,744,651,781	1,938,481,838	1,749,756,519
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน				
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	27	3,745,161,069	3,166,120,069	3,091,761,069
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	30	45,512,736	-	25,670,777
ส่วนของหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	28	4,615,000,000	2,500,000,000	4,615,000,000
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	10	228,290,262	212,234,424	228,290,262
เงินมัดจำค่าบริการโดยสารแบบสะสมมูลค่า		87,727,497	79,946,797	87,727,497
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		41,623,582	25,467,515	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงินที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี		11,860,783	-	11,860,783
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น		64,602,760	56,227,880	59,707,336
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างจ่าย		64,913,271	61,238,396	49,916,533
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายรอนำส่ง		59,123,553	99,118,066	56,273,728
อื่นๆ		25,094,642	40,071,839	23,346,096
รวมหนี้สินหมุนเวียน		13,733,561,936	11,428,906,824	12,999,310,600
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจาก				
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	27	23,670,054,666	21,745,560,898	21,002,958,324
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	30	40,912,590	-	32,841,181
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	28	34,057,924,287	35,670,826,818	34,057,924,287
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี		173,936,021	112,685,174	173,936,021
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	29	-	-	9,368,683
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	31	932,330,697	886,390,430	904,695,538
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	39	2,959,530,701	3,025,459,610	2,959,530,701
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		13,782,769	3,758,883	10,966,408
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		61,848,471,731	61,444,681,813	59,152,221,143
รวมหนี้สิน		75,582,033,667	72,873,588,637	72,151,531,743

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000
ทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว				
หุ้นสามัญ 15,285,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000	15,285,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084	5,816,938,084
ส่วนค่าว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	(264,641,165)	(256,942,521)	-	-
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย	32 1,464,000,000	1,379,090,000	1,464,000,000	1,379,090,000
ยังไม่ได้จัดสรร	15,572,592,087	15,052,068,973	7,651,651,354	7,501,046,895
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	117,510,065	1,504,565,153	6,305,898,872	7,675,566,995
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	37,991,399,071	38,780,719,689	36,523,488,310	37,657,641,974
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	42,325,561	42,461,657	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	38,033,724,632	38,823,181,346	36,523,488,310	37,657,641,974
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	113,615,758,299	111,696,769,983	108,675,020,053	106,805,868,001

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
รายได้				
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ				
รายได้จากธุรกิจระบบราง				
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	34			
รายได้อื่น				
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	13, 14, 16			
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	16			
ดอกเบี้ยรับ				
เงินปันผลรับ	7, 16			
อื่นๆ				
รวมรายได้				
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนธุรกิจทางพิเศษ				
ต้นทุนธุรกิจระบบราง				
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์				
ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว				
และค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	20, 21			
ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการ				
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	22			
ค่าใช้จ่ายในการขาย				
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร				
รวมค่าใช้จ่าย				
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	16			
ต้นทุนทางการเงิน	37			
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้				
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	39			
กำไรสำหรับปี				
การแบ่งปันกำไร				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ				
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย				
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	40			

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
กำไรสำหรับปี	2,054,725,618	5,451,865,229	1,697,933,616	2,923,625,882
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้	(58,489,304)	(72,701,199)	(58,489,304)	(72,701,199)
กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย - สุทธิจากภาษีเงินได้	-	482,287,536	-	4,784,328,294
บันทึกรับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วมเนื่องจาก				
การโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	(9,019,502)	-	-
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากบริษัทร่วม	16	(1,929,640)	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้	(58,489,304)	398,637,195	(58,489,304)	4,711,627,095
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
ขาดทุนจากเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วย				
มูลค่าสุทธิธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น - สุทธิจากภาษีเงินได้	(1,359,788,928)	-	(1,359,788,928)	-
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
- สุทธิจากภาษีเงินได้	31	(77,357,601)	26,618,808	(79,521,070)
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง				
- สุทธิจากภาษีเงินได้	(1,333,170,120)	(77,357,601)	(1,333,170,120)	(79,521,070)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	(1,391,659,424)	321,279,594	(1,391,659,424)	4,632,106,025
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	663,066,194	5,773,144,823	306,274,192	7,555,731,907
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	659,430,621	5,755,875,433	306,274,192	7,555,731,907
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ	3,635,573	17,269,390		
	663,066,194	5,773,144,823		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด(มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

	งบการเงินรวม										(หน่วย: บาท)
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท										
	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น										
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จขั้นต้น										
	ขาดทุนจาก การซื้อขาย/เกินความเสียง	ส่วนเกิน (ต่ำกว่า) ทุน จากการวัดมูลค่า สิทธิทรัพย์สินทางการเงิน	ส่วนแบ่งกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จขั้นต้นจาก บริษัทร่วม	รวม องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น ที่ไม่มีอำนาจควบคุม ของบริษัทย่อย	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	ส่วนที่คำนวณจากการ เปลี่ยนแปลงสัดส่วน การถือหุ้นในบริษัทย่อย	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	ขาดทุนจาก การซื้อขาย/เกินความเสียง	ส่วนเกิน (ต่ำกว่า) ทุน จากการวัดมูลค่า สิทธิทรัพย์สินทางการเงิน	ส่วนแบ่งกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จขั้นต้นจาก บริษัทร่วม	รวม องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น ที่ไม่มีอำนาจควบคุม ของบริษัทย่อย	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	15,285,000,000	5,816,938,084	(75,770,451)	1,232,890,000	(17,446,940)	1,112,425,756	10,949,142	35,498,766,326	113,260,197	35,612,026,523	
กำไรสุทธิประจำปี	-	-	-	-	-	-	-	-	5,434,819,325	5,451,865,225	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จขั้นต้นสำหรับปี	-	-	-	-	(77,581,087)	482,287,536	(10,949,142)	398,637,195	223,486	321,279,594	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	5,357,238,238	482,287,536	(10,949,142)	398,637,195	17,269,390	5,773,144,823	
ลงทุนในบริษัทย่อย (หมายเหตุ 15)	-	-	(181,172,070)	-	-	-	-	-	(88,067,930)	(269,240,000)	
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 32)	-	-	-	146,200,000	-	-	-	-	-	-	
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 41)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,292,750,000)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	15,285,000,000	5,816,938,084	(256,942,521)	1,379,090,000	(90,148,139)	1,594,713,292	-	38,780,719,689	42,461,657	38,823,181,346	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 - ก่อนการปรับปรุง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายภาษี (หมายเหตุ 4)	15,285,000,000	5,816,938,084	(256,942,521)	1,379,090,000	(90,148,139)	1,594,713,292	-	38,780,719,689	42,461,657	38,823,181,346	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 - หลังการปรับปรุง กำไรสุทธิประจำปี	-	-	-	-	-	31,223,144	-	(65,402,595)	-	(65,402,595)	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จขั้นต้นสำหรับปี	15,285,000,000	5,816,938,084	(256,942,521)	1,379,090,000	(90,148,139)	1,625,936,436	-	38,718,317,094	42,461,657	38,757,778,751	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	-	-	-	2,051,090,045	3,635,573	2,054,725,618	
ลงทุนในบริษัทย่อย (หมายเหตุ 15)	-	-	-	-	-	(1,418,278,232)	-	(1,391,659,424)	-	(1,391,659,424)	
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 32)	-	-	(7,698,644)	-	-	(1,359,788,928)	-	659,430,621	3,635,573	663,066,194	
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 41)	-	-	-	84,910,000	-	-	-	(7,698,644)	(3,771,669)	(11,470,313)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	15,285,000,000	5,816,938,084	(264,641,163)	1,464,000,000	(148,637,443)	266,147,508	-	37,991,399,071	42,325,561	38,033,724,633	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

	งบการเงินเฉพาะกิจการ										(หน่วย: บาท)
	กำไรสะสม					องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น					
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					รวม					
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่จัดสรร	ขาดทุนจาก การป้องกันความเสี่ยง ในกระแสเงินสด	ส่วนเกิน (ต่ำกว่า) ทุน จากการวัดมูลค่า สินทรัพย์ทางการเงิน	องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวม	รวม	รวม	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	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		
กำไรสุทธิประจำปี	-	-	-	2,923,625,882	-	-	-	-	2,923,625,882		
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	-	-	-	(79,521,070)	(72,701,199)	4,784,328,294	4,711,627,095		4,632,106,025		
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	2,844,104,812	(72,701,199)	4,784,328,294	4,711,627,095		7,555,731,907		
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 32)	-	-	146,200,000	(146,200,000)	-	-	-	-	-	(2,292,750,000)	
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 41)	-	-	-	(2,292,750,000)	-	-	-	-	-		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	15,285,000,000	5,816,938,084	1,379,090,000	7,501,046,895	(90,148,139)	7,765,715,134	7,675,566,995		37,657,641,974		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 - ก่อนการปรับปรุง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี (หมายเหตุ 4)	15,285,000,000	5,816,938,084	1,379,090,000	7,501,046,895	(90,148,139)	7,765,715,134	7,675,566,995		37,657,641,974		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 - หลังการปรับปรุง กำไรสุทธิประจำปี	15,285,000,000	5,816,938,084	1,379,090,000	(113,387,965)	-	48,610,109	48,610,109		(64,777,856)		
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี	-	-	-	7,387,658,930	(90,148,139)	7,814,325,243	7,724,177,104		37,592,864,118		
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	1,697,933,616	-	-	-		1,697,933,616		
โอนกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเป็นสำรองตามกฎหมาย (หมายเหตุ 32)	-	-	-	26,618,808	(58,489,304)	(1,359,788,928)	(1,418,278,232)		(1,391,659,424)		
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 41)	-	-	84,910,000	(84,910,000)	-	-	-		306,274,192		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	15,285,000,000	5,816,938,084	1,464,000,000	(1,375,650,000)	(148,637,443)	6,454,536,315	6,305,898,872		(1,375,650,000)		
				7,651,651,354					36,523,488,310		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

	(หน่วย: บาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	2,436,644,713	7,206,807,332	1,992,730,080	3,522,077,166
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	1,857,979,562	4,026,462,692	1,504,206,025	3,362,011,432
โอนกลับค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	(3,971,546)	-	-
ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	(548,274)	-	389,846	-
รับรู้รายได้จากรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	-	-	(1,248,360)	(1,248,360)
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายตัดจ่าย	605,265	-	-	-
กำไรจากการขายเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน	(3,530,367)	(181,078,813)	(3,364,485)	(269,243,228)
กำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน	(14,508,454)	(24,997,738)	(14,395,453)	(24,962,055)
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	(3,408,628,533)	-	-
กำไรจากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์ สิทธิประโยชน์การใช้ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน				
ภายใต้สัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(2,876,113)	(1,331,425)	(2,875,367)	(1,328,045)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	350,690,055	393,651,735	350,690,055	393,651,735
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	61,467,080	397,839,441	61,467,080	397,839,441
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	109,639,862	102,201,396	105,479,749	98,366,202
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	(172,910,981)	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	22,541	276	22,541	276
ผลกระทบจากการปรับลดค่าเช่า	(19,715)	-	(23,705)	-
ดอกเบี้ยรับ	(296,044,829)	(392,633,384)	(295,071,557)	(438,519,210)
เงินปันผลรับ	(482,715,660)	(257,868,552)	(482,715,660)	(488,801,682)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	2,080,911,700	1,670,220,735	1,982,968,396	1,593,730,537
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	6,097,717,366	9,353,762,635	5,198,259,185	8,143,574,209
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	(18,789,610)	(55,680,976)	(18,789,610)	(55,680,976)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(55,567,070)	(7,760,875)	(27,843,277)	7,054,111
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274	1,649,683,274
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	12,089,492	(11,393,416)	15,659,000	(15,295,741)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	11,443,912	(3,048,985)	4,267,146	5,392,640
จ่ายชำระค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้า	(2,559,221,912)	(1,894,886,245)	(2,559,221,912)	(1,894,886,245)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	157,100,847	181,841,193	192,259,854	176,731,078
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	16,055,838	49,117,295	16,055,838	49,117,295
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	7,780,700	14,681,511	7,780,700	14,681,511
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(41,394,911)	34,359,081	(43,248,315)	30,706,865
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	11,563,379	(2,134,042)	10,966,408	(752,001)
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(36,876,553)	(11,000,415)	(36,876,553)	(11,000,415)
จ่ายชำระค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	(1,616,000,000)	-	(1,616,000,000)
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,251,584,752	7,681,540,035	4,408,951,738	6,483,325,605
รับดอกเบี้ย	296,045,709	392,634,064	294,675,868	391,818,742
จ่ายภาษีเงินได้	(196,270,863)	(332,798,583)	(125,377,096)	(259,889,590)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,351,359,598	7,741,375,516	4,578,250,510	6,615,254,757

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

## งบกระแสเงินสด (ต่อ)

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	3,904,702,827	-	3,554,887,078	-
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุน	(3,492,504,112)	-	(3,164,155,634)	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	2,310,374	-	2,310,374	-
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(526,342,927)	-	(526,342,927)	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว	-	17,447,889,696	-	15,920,389,696
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนชั่วคราว	-	(17,290,610,050)	-	(15,756,208,983)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	(11,470,313)	(269,240,000)	(11,470,313)	(269,240,000)
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	398,386,200	-	398,386,200
เงินสดรับจากการขายเงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	78,219,853	-	78,219,853
เงินลงทุนระยะยาวอื่นเพิ่มขึ้น	-	(400,000,000)	-	(400,000,000)
เงินสดรับจากเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	37,000,000	2,474,692,518
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	5,355,862	1,695,689	5,355,115	1,692,278
ซื้ออุปกรณ์	(127,506,633)	(46,552,497)	(118,223,608)	(31,665,004)
รับดอกเบี้ย	-	-	396,459	539,004,884
รับเงินปันผล	482,715,660	488,801,682	482,715,660	488,801,682
เงินสดจ่ายค่าต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	(39,120,693)	(29,307,405)	(39,120,693)	(29,307,405)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	(2,987,424,067)	(6,840,809,764)	(2,972,884,669)	(6,793,327,698)
เงินสดจ่ายค่างานก่อสร้างทางด่วน	(827,337,637)	(706,974,948)	(824,517,416)	(704,364,628)
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ	(90,275,175)	(378,623,301)	(90,275,175)	(378,623,301)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นเพิ่มขึ้น	(17,419,060)	(15,722,417)	(15,440,960)	(14,134,917)
<b>เงินสดสุทธิใช้เป็นกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(3,724,315,894)</b>	<b>(7,562,847,262)</b>	<b>(3,679,766,709)</b>	<b>(4,475,684,825)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	9,300,000,000	4,882,000,000	9,300,000,000	4,882,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(9,550,000,000)	(4,448,000,000)	(9,550,000,000)	(4,448,000,000)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	5,299,998,000	6,530,000,000	5,299,998,000	4,500,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(2,853,940,069)	(3,041,760,069)	(2,541,760,069)	(3,041,760,069)
ชำระคืนเงินต้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า	(44,427,542)	-	(26,254,320)	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	3,000,000,000	5,000,000,000	3,000,000,000	5,000,000,000
เงินสดจ่ายไถ่ถอนหุ้นกู้	(2,500,000,000)	(5,000,000,000)	(2,500,000,000)	(5,000,000,000)
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	(8,815,078)	(11,516,532)	(8,815,078)	(11,516,532)
จ่ายดอกเบี้ย	(1,984,375,214)	(1,618,951,836)	(1,890,616,670)	(1,542,524,603)
จ่ายเงินปันผล	(1,375,650,000)	(2,292,750,000)	(1,375,650,000)	(2,292,750,000)
<b>เงินสดสุทธิใช้เป็นกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(717,209,903)</b>	<b>(978,437)</b>	<b>(293,098,137)</b>	<b>(1,954,551,204)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ</b>	<b>909,833,801</b>	<b>177,549,817</b>	<b>605,385,664</b>	<b>185,018,728</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	703,750,307	526,200,490	608,705,825	423,687,097
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>1,613,584,108</b>	<b>703,750,307</b>	<b>1,214,091,489</b>	<b>608,705,825</b>

## ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม

รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย

เข้าหนี้ค่าซื้ออุปกรณ์เพิ่มขึ้น	20,126,650	-	20,126,650	-
ต้นทุนงานก่อสร้างทางด่วนที่ยังไม่ได้จ่ายชำระเพิ่มขึ้น	-	50,664,315	-	48,829,935
ดอกเบี้ยจ่ายส่วนที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการเพิ่มขึ้น	-	17,749,896	-	17,749,896
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้นจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	38,106,955	-	35,658,330	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้



## บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

## 1. ข้อมูลทั่วไป

### 1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

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

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจหลักคือ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ บริหารจัดการ โครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า และธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### ก. ธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ

กลุ่มบริษัทได้รับสัมปทานในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) ในโครงการต่างๆดังนี้

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

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

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่ออุดหนุนรถไฟฟ้าทั้งหมดตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 46 และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัทฯและกทพ.ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) โดยบริษัทฯได้รับการขยายระยะเวลาสิ้นสุดของสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนเอ ส่วนบี และส่วนซี) ซึ่งเดิมสิ้นสุดวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2563 และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) ซึ่งเดิมสิ้นสุดวันที่ 21 เมษายน 2570 ออกไปสิ้นสุดพร้อมกันในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทั้งนี้บริษัทฯยังคงมีสิทธิในการขอเจรจาต่อขยายระยะเวลาการให้บริการตามสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม ซึ่งระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิของสัญญาเดิมของสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 คือ 4 ปี 4 เดือน และสัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 (ส่วนดี) คือ 11 ปี 6 เดือน นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญาฉบับแก้ไข ในส่วนของการปรับขึ้นค่าผ่านทางเป็นแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี นับจากวันที่ 1 กันยายน 2561 ตามอัตราที่ระบุในสัญญา

- 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

- ก.3 โครงการทางพิเศษอุดรรัถยา ภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ในการดำเนินการก่อสร้างและบริหารโครงการทางด่วนของบริษัทย่อย

บริษัทย่อยในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนในการออกแบบ ก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี นับจากวันที่ 27 กันยายน 2539 โดยกทพ. เป็นผู้ที่มีสิทธิในการจัดเก็บรายได้ค่าผ่านทางทั้งหมดและแบ่งส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางดังกล่าวตามอัตราที่กำหนดในสัญญาให้แก่บริษัทย่อยตลอดอายุสัมปทาน นอกจากนี้บริษัทย่อยมีสิทธิตามข้อตกลงที่จะขยายกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทานไปได้อีก 2 ช่วง ช่วงละ 10 ปี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาททั้งหมดตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 46 และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 บริษัทย่อยและกทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) โดยบริษัทย่อยได้รับการขยายระยะเวลาสิ้นสุดของสัญญาจากเดิมที่จะสิ้นสุดในวันที่ 26 กันยายน 2569 ออกไปสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ทั้งนี้บริษัทย่อยยังคงมีสิทธิในการขอเจรจาต่อขยายระยะเวลาการให้บริการตามสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม ซึ่งระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิของสัญญาเดิม คือ 10 ปี 11 เดือน นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญานับแก้ไข ในส่วนของการปรับขึ้นค่าผ่านทางเป็นแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี นับจากวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 ตามอัตราที่ระบุในสัญญา

#### ข. ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

บริษัทฯ ได้รับสัมปทานการเดินรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

##### ข.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

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

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

สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินยังได้ระบุว่าสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินนี้ โดยให้มีผลบังคับใช้ต่อไปจนกว่าจะครบระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เฉพาะสิทธิหน้าที่และข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสาร และการจ่ายเงินตอบแทนให้แก่รฟม.

บริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีหน้าที่ในการดำเนินการจัดหา ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์งานระบบสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (สัญญาระยะที่ 1 มีระยะเวลา 36 เดือน นับตั้งแต่วันที่ รฟม. แจ้งให้เริ่มงาน) และดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) (สัญญาระยะที่ 2 มีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย) บริษัทฯ มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและสิทธิในรายได้จากการให้บริการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน โดยบริษัทฯ เป็นผู้รับภาระในการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดตลอดอายุสัมปทาน และแบ่งผลตอบแทนหรือให้ผลประโยชน์แก่ รฟม. ตามจำนวนที่ได้ตกลงกันในสัญญา และบริษัทฯ มีหน้าที่ทยอยเปิดดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเป็น 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

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 บริษัทฯ ได้เปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง อย่างเป็นทางการ

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 บริษัทฯ ได้เปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์ในส่วนของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงสถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ทำให้การเดินรถในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through operation) และเป็นการบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสายตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน โดยสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ทั้งสาย (30 มีนาคม 2563)

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

บริษัทฯ ในฐานะผู้รับสัมปทานเป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า โดย รฟม. เป็นผู้มีสิทธิในรายได้ค่าโดยสารและรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะได้รับค่าตอบแทนจากรฟม. เป็น 2 ระยะ ซึ่งประกอบด้วย ค่างานระบบรถไฟฟ้า (สัญญาระยะที่ 1) และค่าจ้างงานบริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า (สัญญาระยะที่ 2) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



### สัญญาระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างงานระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯ เป็นผู้ออกแบบ 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 12

### สัญญาระยะที่ 2 การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า

บริษัทฯเป็นผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้า รวมถึงจัดให้มีการซ่อมบำรุงและการปรับปรุงอุปกรณ์และวัสดุต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบ นับจากวันที่ระบุในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทาน และบริษัทฯต้องส่งคืนโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบให้แก่รฟม. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา โดยบริษัทฯจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาระยะที่ 2 นี้จากรฟม. เป็นรายเดือนจนถึงสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน (3 กันยายน 2586) เป็นจำนวนรวมประมาณ 57,208 ล้านบาท (ไม่รวมการปรับปรุงเนื่องจากเงินเพื่อและการปรับปรุงเนื่องจากอัตราค่าไฟฟ้า)

เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 บริษัทฯได้รับมอบโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมจากรฟม.และในวันเดียวกันนี้ รฟม.ได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมอย่างเป็นทางการ

- ก. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ประกอบด้วย การพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษ และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2561 บริษัทฯและบริษัท แวงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (บริษัทย่อย) ได้ยกเลิกสัญญาเก่าและแทนที่สัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ลงวันที่ 11 มีนาคม 2558 และยกเลิกสัญญาให้สิทธิพัฒนาเชิงพาณิชย์ในการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display: PID) ลงวันที่ 1 มกราคม 2553 ที่บริษัทฯได้ให้สิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลและบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูล (PID) ในโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลให้กับบริษัทย่อย โดยบริษัทย่อยมีสิทธิได้รับรายได้ค่าบริการพัฒนาเชิงพาณิชย์และแบ่งส่วนแบ่งรายได้ให้กับบริษัทฯ ตามอัตราที่กำหนดในสัญญาดังกล่าว และในวันเดียวกันนี้บริษัทฯได้เข้าทำสัญญาว่าจ้างผู้แทน

บริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย) กับบริษัทย่อย โดยบริษัทฯ ได้ให้บริษัทย่อยเป็นผู้แทนบริษัทฯ ในการดำเนินการบริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ รวมทั้งดำเนินการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (PID) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินโดยให้มีระยะเวลาสิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2572 บริษัทฯ จะจ่ายค่าบริการให้แก่บริษัทย่อยตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนั้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 บริษัทฯ จึงบันทึกรายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไว้ในงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ

## 1.2 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ปัจจุบันยังมีผลกระทบต่อหลายธุรกิจและอุตสาหกรรม ซึ่งรวมถึงกิจกรรมทางธุรกิจของกลุ่มบริษัทในส่วนที่เกี่ยวข้องกับปริมาณผู้ใช้บริการทั้งระบบทางด่วนและระบบรถไฟฟ้า ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อรายได้ของกลุ่มบริษัทในช่วงเวลาที่มีการปรับลดช่วงระยะเวลาในการให้บริการและนโยบายสนับสนุนการทำงานจากบ้านของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทมีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ฝ่ายบริหารได้ใช้ประมาณการและดุลยพินิจในประเด็นต่าง ๆ เมื่อสถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลง

## 2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

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

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

## 2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงานการเงินรวม

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

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นใน ประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น	
			2563 (ร้อยละ)	2562 (ร้อยละ)
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	ดำเนินงานและบริหารโครงการ ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด	ไทย	99.99	99.99
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	บริหารการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ในโครงการรถไฟฟ้า	ไทย	90.52	89.67

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15 ในเดือนกรกฎาคม 2563 บริษัทฯ ได้ลงทุนเพิ่มในบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 0.85 ของหุ้นที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว

- ข) บริษัทฯจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงานการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯสิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- จ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

## 2.3 บริษัทฯจัดทำงานการเงินเฉพาะกิจการโดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมตามวิธีราคาทุน

### 3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

#### ก) มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2562) และฉบับใหม่ จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สามารถสรุปได้ดังนี้

#### มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน 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 หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน



การนำมาตรฐานกลุ่มนี้มาถือปฏิบัติมีผลกระทบต่อการเงินของกลุ่มบริษัทจากรายการดังต่อไปนี้

- การจัดประเภทและวัดมูลค่าของเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายประเภทตราสารทุน - กลุ่มบริษัทเลือกจัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น
- การจัดประเภทและวัดมูลค่าของเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - กลุ่มบริษัทวัดเงินลงทุนดังกล่าวด้วยมูลค่ายุติธรรมและจัดประเภทเงินลงทุนดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น
- การรับรู้รายการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น - กลุ่มบริษัทรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของสินทรัพย์ทางการเงินโดยไม่จำเป็นต้องรอให้มีการด้อยค่าด้านเครดิตเกิดขึ้นจริง

กลุ่มบริษัทนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มาถือปฏิบัติโดยรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มาถือปฏิบัติครั้งแรกโดยปรับปรุงกับกำไรสะสมและองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีแสดงอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

#### มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ

การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติครั้งแรกโดยปรับปรุงกับกำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีแสดงอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

## แนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีเพื่อรองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้แนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีเพื่อรองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบในบางเรื่องจากการปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินบางฉบับ และเพื่อให้เกิดความชัดเจนในวิธีปฏิบัติทางบัญชีในช่วงเวลาที่ยังมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับสถานการณ์ดังกล่าว

แนวปฏิบัติทางการบัญชีดังกล่าวได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2563 และมีผลบังคับใช้สำหรับการจัดทำงบการเงินที่มีรอบระยะเวลารายงานสิ้นสุดภายในช่วงเวลาระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563

กลุ่มบริษัทเลือกใช้มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีดังต่อไปนี้

- เลือกที่จะไม่ต้องนำข้อมูลที่มีการคาดการณ์ไปในอนาคต มาใช้วัดมูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ในกรณีที่กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการวัดมูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
- เลือกที่จะวัดมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563
- เลือกที่จะไม่นำสถานการณ์ COVID-19 มาถือเป็นข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า ตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์

กลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบของเรื่องดังกล่าวต่องบการเงิน และจะพิจารณานบันทึกผลกระทบต่องบการเงินภายหลังสิ้นสุดมาตรการผ่อนปรนชั่วคราวดังกล่าว

### ข) มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

#### 4. ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาถือปฏิบัติ

ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติในระหว่างปี ปัจจุบัน โดยกลุ่มบริษัทได้เลือกปรับผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงโดยปรับปรุงกับกำไรสะสมและองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีต้องบแสดงฐานะการเงิน ณ ต้นปี 2563 เนื่องจากการนำมาตรฐานเหล่านี้มาถือปฏิบัติ แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
		ผลกระทบจาก		
		มาตรฐานการ	มาตรฐาน	
		รายงานทางการเงิน	การรายงาน	
		กลุ่มเครื่องมือ	ทางการเงิน	
	31 ธันวาคม 2562	ทางการเงิน	ฉบับที่ 16	1 มกราคม 2563
งบแสดงฐานะการเงิน				
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินลงทุนชั่วคราว	1,157,746	(1,157,746)	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	1,157,746	-	1,157,746
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	17,014,130	-	17,014,130
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	17,096,827	(17,096,827)	-	-
อาคารและอุปกรณ์ (หมายเหตุ 19)	311,377	-	(4,568)	306,809
สินทรัพย์สิทธิการใช้ (หมายเหตุ 30)	-	-	98,439	98,439
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	44,870	44,870
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	40,072	-	(1,222)	38,850

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ผลกระทบจาก			
	มาตรฐานการ รายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือ ทางการเงิน	มาตรฐาน การรายงาน ทางการเงิน ฉบับที่ 16		1 มกราคม 2563
	31 ธันวาคม 2562			
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิ	21,745,561	(2,893)	-	21,742,668
จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึง	-	-	51,762	51,762
กำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระ	35,670,827	(1,116)	-	35,669,711
ภายในหนึ่งปี				
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	3,025,460	(13,285)	-	3,012,175
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	3,759	-	(1,539)	2,220
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
กำไรสะสม - ยังไม่ได้จัดสรร	15,052,069	(96,626)	-	14,955,443
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	1,504,565	31,223	-	1,535,788

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธันวาคม 2562	ผลกระทบจาก		1 มกราคม 2563
		มาตรฐานการ	มาตรฐาน	
		รายงานทางการเงิน	การรายงาน	
		กลุ่มเครื่องมือ	ทางการเงิน	
	ทางการเงิน	ฉบับที่ 16		
งบแสดงฐานะการเงิน				
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินลงทุนชั่วคราว	1,136,558	(1,136,558)	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	1,136,558	-	1,136,558
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	17,014,130	-	17,014,130
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	17,096,827	(17,096,827)	-	-
อาคารและอุปกรณ์ (หมายเหตุ 19)	269,338	-	(2,255)	267,083
สินทรัพย์สิทธิการใช้ (หมายเหตุ 30)	-	-	53,313	53,313



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธันวาคม 2562	ผลกระทบจาก		1 มกราคม 2563
		มาตรฐานการ	มาตรฐาน	
		รายงานทางการเงิน	การรายงาน	
		กลุ่มเครื่องมือ	ทางการเงิน	
	ทางการเงิน	ฉบับที่ 16		
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	26,309	26,309
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	36,164	-	(752)	35,412
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18,739,921	(2,097)	-	18,737,824
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	25,749	25,749
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	35,670,827	(1,116)	-	35,669,711
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	3,026,721	(14,706)	-	3,012,015
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	248	-	(248)	-
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
กำไรสะสม - ยังไม่ได้จัดสรร	7,501,047	(113,388)	-	7,387,659
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	7,675,567	48,610	-	7,724,177

4.1 เครื่องมือทางการเงิน

ก) บริษัทรับรู้รายการตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนซึ่งผลกระทบที่มีต่อกำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติครั้งแรกในงบการเงินรวมเป็นจำนวนเงิน 99 ล้านบาท (งบเฉพาะกิจการ: 115 ล้านบาท)

๗) ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 การจัดประเภทรายการและมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงินตามที่กำหนดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 และมูลค่าตามหลักการบัญชีที่ปรับปรุงแล้ว แสดงได้ดังนี้

สินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	งบการเงินรวม					(หน่วย: พันบาท)
	มูลค่าตามหลักการบัญชีเดิม	การจัดประเภทและมูลค่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9			รวม	
		มูลค่าสุทธิรวมผ่าน กำไรหรือขาดทุน	มูลค่าสุทธิรวมผ่าน กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	ราคาทุน ตัดจำหน่าย		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	703,750	-	-	703,750	703,750	
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	205,697	-	-	205,697	205,697	
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	481,787	-	-	481,787	481,787	
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	1,157,746	1,157,746	-	-	1,157,746	
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	10,860,415	-	-	10,860,415	10,860,415	
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	17,014,130	-	17,014,130	-	17,014,130	
รวมสินทรัพย์ทางการเงิน	30,423,525	1,157,746	17,014,130	12,251,649	30,423,525	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	มูลค่าตามหลักการบัญชีเดิม	การปรับแก้มูลค่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9			
		มูลค่าธุรกรรมผ่าน กำไรหรือขาดทุน	มูลค่าธุรกรรมผ่าน กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	ราคาทุน ตัดจำหน่าย	รวม
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ 1 มกราคม 2563</b>					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	608,706	-	-	608,706	608,706
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	205,697	-	-	205,697	205,697
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	474,296	-	-	474,296	474,296
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	37,000	-	-	37,000	37,000
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	1,136,558	1,136,558	-	-	1,136,558
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	10,860,415	-	-	10,860,415	10,860,415
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	17,014,130	-	17,014,130	-	17,014,130
<b>รวมสินทรัพย์ทางการเงิน</b>	<b>30,336,802</b>	<b>1,136,558</b>	<b>17,014,130</b>	<b>12,186,114</b>	<b>30,336,802</b>

ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 กลุ่มบริษัทไม่ได้กำหนดให้สินทางการเงินได้มูลค่าด้วยมูลค่าธุรกรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทมีหนี้สินตราสาร  
อนุพันธ์ซึ่งมีมูลค่าธุรกรรมจำนวน 113 ล้านบาท ซึ่งกลุ่มบริษัทใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

## 4.2 สัญญาเช่า

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติครั้งแรก กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับสัญญาเช่าที่เคยจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานด้วยมูลค่าปัจจุบันของเงินจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่เหลืออยู่คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 ในอัตราร้อยละ 1 ถึงร้อยละ 6 ต่อปี สำหรับสัญญาเช่าที่เคยจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าเงินทุน กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินตามสัญญาเช่าด้วยมูลค่าตามบัญชีเดิมก่อนวันที่นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติครั้งแรก

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าที่เปิดเผย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	64,150	44,704
หัก: สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ	(17,982)	(17,862)
บวก: อื่น ๆ	51,124	26,329
หัก: ดอกเบี้ยจ่ายรอตัดบัญชี	(3,421)	(2,113)
หนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้นจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติครั้งแรก	93,871	51,058
หนี้สินสัญญาเช่าการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	2,761	1,000
หนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	96,632	52,058
ประกอบด้วย		
หนี้สินสัญญาเช่าหมุนเวียน	44,870	26,309
หนี้สินสัญญาเช่าไม่หมุนเวียน	51,762	25,749
	96,632	52,058



## 5. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

### 5.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

#### ก) การรับรู้รายได้ค่าผ่านทาง

รายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เมื่อได้ให้บริการเสร็จสิ้น

#### ข) การรับรู้ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทาง

ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางจะบันทึกเป็นรายได้ตามราคาในใบกำกับภาษี (โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามเกณฑ์คงค้าง

#### ค) การรับรู้รายได้ค่าโดยสาร

รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารและเหรียญโดยสารจะถูกบันทึกเป็นรายได้เมื่อมีการให้บริการแก่ผู้โดยสารเสร็จสิ้น โดยเงินรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารประเภทสะสมมูลค่าที่ยังไม่ได้รับรู้รายได้จะบันทึกเป็นรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าซึ่งแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

#### ง) การรับรู้รายได้จากการให้บริการเดินรถ

รายได้จากการให้บริการเดินรถรับรู้ตลอดช่วงเวลาให้บริการ โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเป็นไปตามอัตราค่าบริการที่กำหนดในสัญญา

#### จ) การรับรู้รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จะถือเป็นรายได้ตลอดช่วงเวลาให้บริการ

#### ฉ) การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่ายอื่น

##### รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

รายได้ดอกเบี้ยจากลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานจะรับรู้ตลอดระยะเวลาการผ่อนชำระตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยรับรู้ในวันที่ถึงกำหนดชำระค่างวดไม่ว่าจะเก็บเงินได้หรือไม่ โดยแสดงอยู่ภายใต้ดอกเบี้ยรับในส่วนของกำไรขาดทุน

### ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

### เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

### ค่าใช้จ่ายอื่น

ค่าใช้จ่ายบันทึกตามเกณฑ์คงค้าง

## 5.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

## 5.3 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

## 5.4 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

บริษัทบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้น บริษัทจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินรอการขาย

บริษัทรับรู้ผลต่างระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนในปีที่ตัดรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนออกจากบัญชี

## 5.5 อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

อาคารและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี) ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

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

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน โดยไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง

กลุ่มบริษัทตัดรายการอาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

## 5.6 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มา การก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วย ดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

## 5.7 สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนเป็นต้นทุนในการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครและโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด โดยแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีจำนวนผลผลิตตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์ดังกล่าวรวมอยู่ในส่วนของกำไรขาดทุน โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี} &= \text{สิทธิในการใช้ประโยชน์} \times \text{อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี} \\ \text{อัตราส่วนปริมาณรถที่ใช้บริการสำหรับปี} &= \frac{\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี}}{(\text{ปริมาณรถที่ใช้บริการจริงสำหรับปี} + \text{ประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน})} \end{aligned}$$

ไม่มีการตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการระหว่างก่อสร้าง

## 5.8 สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน และค่าตัดจำหน่าย

บริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วนให้กับกทพ.ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ภายหลังจากการรับรู้รายการเริ่มแรก สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

บริษัทตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามปริมาณการใช้บริการ และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัทจะทบทวนวิธีการตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

## 5.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และค่าตัดจำหน่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการจัดการและค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าที่ซื้อระหว่างอายุสัมปทาน ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นสินทรัพย์และจะตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ ดังนี้

### อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีคำนวณผลผลิต ตลอดอายุสัมปทานหลังจากเปิดให้บริการ โดยมีวิธีการคำนวณดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี = สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานสุทธิ x อัตราส่วนผู้โดยสารที่ใช้บริการสำหรับปี

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

### อุปกรณ์ระบบอื่นๆ

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ระบบอื่นๆ เช่น ส่วนปรับปรุงพื้นที่เช่า อุปกรณ์สื่อสาร โทรคมนาคมภายในสถานี อุปกรณ์โฆษณา เป็นต้น โดยใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อุปกรณ์ระบบและส่วนปรับปรุงพื้นที่ให้เช่าบริเวณสถานี	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์สื่อสาร โทรคมนาคม	5 ปี และตามอายุสัมปทาน
อุปกรณ์ระบบโฆษณา	5 - 7 ปี



ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายใน ส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ไม่มีการตัดจำหน่ายสำหรับอุปกรณ์งานระบบที่อยู่ระหว่างการติดตั้ง

#### 5.10 ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการ ค่อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี) ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมคำนวณจากราคาทุน โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัมปทาน

ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

#### 5.11 ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า

บริษัทบันทึกค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนในแต่ละปี ตามอัตราส่วนประมาณการค่าตอบแทนจ่ายกับประมาณการรายได้รับตามโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ตลอดอายุสัมปทาน ส่วนต่างระหว่างค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทนำเสนอให้แกรฟม. และค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่บริษัทบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในแต่ละปี จะถูกบันทึกไว้ใน บัญชีค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้าในงบแสดงฐานะการเงิน

บริษัทจะทำการทบทวนอัตราส่วนประมาณการค่าตอบแทนจ่ายกับประมาณการรายได้รับตามโครงการ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย

#### 5.12 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นและค่าตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการค่อยค่า (ถ้ามี) ของ สินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการค่อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่า สินทรัพย์นั้นเกิดการค่อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของ สินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือ ขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด คือ คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ ซึ่งมีอายุการให้ประโยชน์ 3 ปี 5 ปี และ 10 ปี

### 5.13 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญา เว้นแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

#### สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้คำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า ดังนี้

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	3 - 5 ปี
ยานพาหนะ	5 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการให้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

#### หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทคิดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตาม نرخของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

#### **สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ**

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

#### **นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 มกราคม 2563**

สัญญาเช่าอุปกรณ์ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าการเงินจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าแล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์ที่เช่า

สัญญาเช่าอุปกรณ์ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

### **5.14 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมกลุ่มบริษัท หรือถูกกลุ่มบริษัทควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับกลุ่มบริษัท

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมและบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกลุ่มบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

### 5.15 เงินตราต่างประเทศ

บริษัทฯ แสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

### 5.16 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของอาคารและอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า และจะทำการประเมินการด้อยค่าของค่าความนิยมเป็นรายปี กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

### 5.17 ผลประโยชน์ของพนักงาน

#### *ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน*

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

#### *ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน*

##### โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสม และเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

##### โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน



กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

## 5.18 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และกลุ่มบริษัทสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

## 5.19 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

### ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

### ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้ง ผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

## 5.20 เครื่องมือทางการเงิน

### นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุนการทำรายการเฉพาะในกรณีที่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

### **การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน**

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

### **สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย**

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

### **สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ตราสารทุน)**

ณ วันที่รับรู้รายการวันแรก กลุ่มบริษัทสามารถเลือกจัดประเภทเงินลงทุนในตราสารทุนซึ่งไม่ได้ถือไว้เพื่อค้าเป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยไม่สามารถเปลี่ยนการจัดประเภทในภายหลังได้ ทั้งนี้ การจัดประเภทรายการจะพิจารณาเป็นรายตราสาร

ผลกำไรและขาดทุนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของสินทรัพย์ทางการเงินนี้จะไม่สามารถโอนไปรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนได้ในภายหลัง

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นรายได้อื่นในส่วนของกำไรหรือขาดทุน เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการได้รับคืนของต้นทุนการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินอย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการนั้นในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

นอกจากนี้ เงินลงทุนในตราทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไม่มีข้อกำหนดให้ประเมินการด้อยค่า

### **สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน**

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน จะแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

### **การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน**

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

### **การตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน**

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น แม้ว่าจะไม่มีการโอนหรือไม่ได้คงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

### **การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน**

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแสเงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญากับกระแสเงินสดทั้งหมดที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน

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

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า โดยอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

### การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

### นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 มกราคม 2563

#### ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นแสดงมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

#### ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานแสดงมูลค่าตามสัญญาคงค้างสุทธิจากยอดคงเหลือของรายได้ทางการเงินที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้



## เงินลงทุน

- ก) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้าแสดงตามมูลค่ายุติธรรม การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์บันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน
- ข) เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายแสดงตามมูลค่ายุติธรรม การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ดังกล่าวบันทึกในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อได้จำหน่ายหลักทรัพย์นั้นออกไป
- ค) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระในหนึ่งปี รวมทั้งที่จะถือจนครบกำหนดแสดงมูลค่าตามราคาทุนตัดจำหน่าย บริษัทฯ ด้บัญญัติส่วนเกิน/รับรู้ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่าย/รับรู้นี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ
- ง) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

มูลค่ายุติธรรมของหลักทรัพย์ในความต้องการของตลาดคำนวณจากราคาเสนอซื้อหลังสุด ณ สิ้นวันทำการสุดท้ายของปี ส่วนมูลค่ายุติธรรมของตราสารหนี้คำนวณโดยใช้อัตราผลตอบแทนที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย มูลค่ายุติธรรมของหน่วยลงทุนคำนวณจากมูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหน่วยลงทุน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนของเงินลงทุน

ในกรณีที่มีการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนจากประเภทหนึ่งไปเป็นอีกประเภทหนึ่ง กลุ่มบริษัทจะปรับมูลค่าของเงินลงทุนดังกล่าวใหม่โดยใช้มูลค่ายุติธรรม ณ วันที่โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน ผลแตกต่างระหว่างราคาตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่โอนจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนหรือแสดงเป็นองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นแล้วแต่ประเภทของเงินลงทุนที่มีการโอนเปลี่ยน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

## 5.21 ตราสารอนุพันธ์ และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

บริษัทฯ ใช้ตราสารอนุพันธ์ประเภทสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ รับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บริษัทฯ แสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

บริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

#### การบัญชีป้องกันความเสี่ยง - การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง บริษัทต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะการใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่บริษัทใช้ในการประเมินประสิทธิผลของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิผล และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริงและปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

บริษัทบันทึกรายการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขทุกข้อสำหรับการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด โดยรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลเป็นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลเข้าส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสัมบูรณ์ของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กิจกรรมจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรกหรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่น ๆ กิจกรรมจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกิจกรรมคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง บริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

## 5.22 การวัดมูลค่ายุติธรรม

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

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

- ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง
- ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม
- ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจกรรมประเมินขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

## 6. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

### สัญญาเช่า

**การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า**

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่าโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

**การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า**

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

### มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

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



## ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทฯ พิจารณาค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนในบริษัทย่อย โดยฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากเงินลงทุนนั้น รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

## ส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ และต้องทำการทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวข้องกับสินทรัพย์นั้น

## ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้วและสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่เสร็จแล้ว และสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการปริมาณรถที่ใช้บริการตลอดอายุที่เหลือของสัญญาบริหารโครงการระบบทางด่วน โดยถือพื้นฐานประมาณการปริมาณรถที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ และทำการปรับปรุงโดยการเปรียบเทียบกับปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริง อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถที่เกิดขึ้นจริงในอนาคตอาจแตกต่างไปจากประมาณการขึ้นอยู่กับเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่ออัตราค่าผ่านทางและปริมาณจราจร

## ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ฝ่ายบริหารต้องประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุที่เหลือของสัญญาสัมปทาน โดยต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระ เช่น แบบจำลองจราจร โครงข่ายรถไฟฟ้า ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและโครงสร้างค่าโดยสาร เป็นต้น

## สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัท จะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

## ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

### 7. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ

ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันในช่วงปีสามารถสรุปได้ดังนี้

รายชื่อกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	ผู้ถือหุ้นรายใหญ่
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	ผู้ถือหุ้น
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมกร่วมกัน
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมกร่วมกัน
บริษัท ทีดินบางปะอิน จำกัด	บริษัทที่เกี่ยวข้องกันโดยมีกรรมกร่วมกัน

รายการธุรกิจที่สำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สามารถสรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2563	2562	2563	2562	
<u>รายการธุรกิจกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่</u>					
ค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการรถไฟฟ้า	1,991	5,565	1,991	5,565	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทางด่วน	814	743	814	743	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมระบบทางด่วนและซ่อมบำรุงโยธา	585	595	585	595	ราคาตามสัญญา
ค่าเช่าและค่าบริการสำนักงาน	9	8	-	-	ราคาตามสัญญา
<u>รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย</u>					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	3	2	อัตราตามสัญญา
ดอกเบี้ยรับจากเงินให้กู้ยืมระยะยาว	-	-	-	47	อัตราตามสัญญา
รายได้ค่าบริการโครงการ	-	-	209	186	ราคาตามสัญญา
ค่าตอบแทนจ่ายการบริหารงานพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	276	360	ราคาตามสัญญา

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2563	2562	2563	2562	
<u>รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม</u>					
เงินปันผลรับ	-	-	-	231	ตามที่ประกาศจ่าย
<u>รายการธุรกิจกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน</u>					
รายได้ดอกเบี้ยรับค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	277	380	277	380	FDR บวกส่วนต่างที่กำหนดต่อปี
เงินปันผลรับ	483	258	483	258	ตามที่ประกาศจ่าย
ต้นทุนธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	10	9	-	-	ตามที่ตกลงร่วมกัน
ค่าตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	332	376	332	376	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	19	18	19	18	ตามสัญญาสัมปทาน
ค่าภาษีโรงเรือน	3	12	2	11	ตามอัตราที่เรียกเก็บโดย กรุงเทพมหานคร
ค่าสาธารณูปโภค	2	2	2	2	ราคาตามสัญญา

ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
<u>ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น (หมายเหตุ 11)</u>				
<u>ลูกหนี้การค้า</u>				
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	1,271	4,226
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	349,988	337,040	349,988	337,040
รวม	349,988	337,040	351,259	341,266
<u>ลูกหนี้อื่น</u>				
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	-	-	19,795	16,585
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	11	-
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	-	111	-	111
รวม	-	111	19,806	16,696
<u>เงินประกันการใช้พื้นที่</u>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	1,914	1,914	-	-
<u>เงินย่ำล่วงหน้าตามสัญญาบริการ</u>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	10,829	12,224	10,829	12,224

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
<b>เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
บริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	-	37,000
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	(18,000)
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน -				
สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	19,000
<b>ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน (หมายเหตุ 12)</b>				
การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	9,210,732	10,860,415	9,210,732	10,860,415
<b>ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า</b>				
การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	7,307,905	5,086,368	7,307,905	5,086,368
<b>เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น (หมายเหตุ 26)</b>				
บริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	123,240	32,603
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	401,750	753,448	401,645	753,347
การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	224,992	213,221	224,992	213,210
อื่นๆ	320	339	320	320
รวม	627,062	967,008	750,197	999,480
<b>เงินประกันผลงาน</b>				
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	50,783	44,252	50,783	44,252
<b>เงินประกันการใช้พื้นที่</b>				
บริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	903	800
<b>รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา (หมายเหตุ 29)</b>				
บริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	-	-	10,618	11,866

**เงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

ยอดคงค้างของเงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 และการเคลื่อนไหวของเงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับดังกล่าวที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	ยอดคงเหลือ ณ วันที่			ยอดคงเหลือ ณ วันที่	
	31 ธันวาคม 2562	เพิ่มขึ้นระหว่างปี	ลดลงระหว่างปี	31 ธันวาคม 2563	
บริษัท แบริ่งค็อก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด					
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	37,000	-	(37,000)	-	
ดอกเบี้ยค้างรับ	-	396	(396)	-	
รวม	37,000	396	(37,396)	-	



### คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ผลประโยชน์ระยะสั้น	157,588	176,380	137,212	158,271
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	9,694	9,344	8,556	8,225
รวม	167,282	185,724	145,768	166,496

### 8. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินสด	46,566	46,526	43,083	43,609
เงินฝากธนาคาร	1,567,018	657,224	1,171,008	565,097
รวม	1,613,584	703,750	1,214,091	608,706

บริษัทฯ ได้จำหน่ายบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (หมายเหตุ 12) ไว้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อเพื่อค้ำประกันเงินกู้ยืมของบริษัทฯ รวมทั้งโอนสิทธิในการหักหรือถอนเงินฝากบนบัญชีดังกล่าวเพื่อชำระหนี้เงินกู้และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 27

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ มียอดคงเหลือของบัญชีดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1,028 บาท (2562: 1,026 บาท)

### 9. เงินลงทุนชั่วคราว

(หน่วย: พันบาท)

	2562	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค้ำ		
หน่วยลงทุน	1,087,425	1,066,248
บวก: ค่าไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	70,321	70,310
หน่วยลงทุน - มูลค่ายุติธรรม	1,157,746	1,136,558
รวมเงินลงทุนชั่วคราว	1,157,746	1,136,558

## 10. เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า

เป็นบัญชีเงินฝากธนาคารที่บริษัทต้องดำรงไว้ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทยที่บังคับใช้กับผู้ประกอบธุรกิจบัตรเครดิตอิเล็กทรอนิกส์ และบริษัทฯ ไม่สามารถนำไปใช้สำหรับวัตถุประสงค์อื่น นอกจากใช้ชำระค่าโดยสารเท่านั้น

## 11. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
<b>ลูกหนี้การค้า</b>				
ลูกหนี้การค้า				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	349,988	337,040	351,259	341,266
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	165,407	137,513	134,225	109,798
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (2562: ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ)	(390)	(938)	(390)	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	515,005	473,615	485,094	451,064
<b>ลูกหนี้อื่น</b>				
ลูกหนี้อื่น				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	-	111	19,795	16,696
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	29,098	3,308	3,690	2,616
รายได้ค้างรับ				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	-	-	11	-
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	4,800	4,753	4,161	3,920
รวมลูกหนี้อื่น	33,898	8,172	27,657	23,232
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	548,903	481,787	512,751	474,296

ยอดคงเหลือของลูกหนี้การค้าของกลุ่มบริษัทโดยส่วนใหญ่ยังไม่ถึงกำหนดชำระหรือค้างชำระไม่เกิน 3 เดือน ลูกหนี้การค้าที่มีอายุหนี้คงค้างเกินวันที่ถึงกำหนดชำระมากกว่า 1 ปี ในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวนประมาณ 0.3 ล้านบาท (2562: 2 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี)

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น  
มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	938	-
สำรองผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	390	390
ตัดจำหน่าย	(938)	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	390	390

## 12. ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

	(หน่วย: พันบาท)
	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	10,860,415
รับชำระ	(1,649,683)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	9,210,732
หมุนเวียน	1,649,683
ไม่หมุนเวียน	7,561,049
รวมลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	9,210,732

ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเป็นลูกหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมระยะที่ 1 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ข.2 ซึ่งรฟม. จะทยอยจ่ายชำระค่างานเป็นรายเดือนให้แก่บริษัทฯ พร้อมดอกเบี้ยภายในปี 2569 บริษัทฯ ได้โอนสิทธิในการรับเงินจากลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานไปให้แก่ผู้ให้สินเชื่อเพื่อใช้ในการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 27.2 และ 27.3

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานมีจำนวนเงินที่ถึงกำหนดต้องชำระตามสัญญาเกินกว่า 5 ปี เป็นจำนวนเงินประมาณ 962 ล้านบาท และมีอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงกับ FDR บวกส่วนต่างที่กำหนด

รายได้ดอกเบี้ยรับค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นจำนวนเงินรวม 277 ล้านบาท (2562: 380 ล้านบาท)

### 13. สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเป็นเงินลงทุนในหน่วยลงทุนตราสารหนี้ ซึ่งวัดมูลค่าด้วยวิธีคิดมูลค่าตามราคาตลาดหรือขาดทุน

### 14. สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: พันบาท)

2563

งบการเงินรวมและ  
งบการเงินเฉพาะกิจการ

ตราสารหนี้ที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม  
ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ตราสารหนี้ของบริษัทจดทะเบียน

- บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)	6,376,867
- บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	9,063,870

ตราสารหนี้ของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด	400,000
--	---------

รวมสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

15,840,737

ตราสารหนี้ที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ได้แก่ เงินลงทุนในตราสารหนี้ของบริษัทจดทะเบียนและเงินลงทุนในตราสารหนี้ของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน ซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาว่าเป็นการลงทุนในเชิงกลยุทธ์

### 15. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

รายละเอียดของเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	ทุนจดทะเบียน		ทุนชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562	2563	2562
(ร้อยละ)								
บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	6,000	6,000	5,250	5,250	99.99	99.99	2,604	2,604
บริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด	254	254	254	254	90.52	89.67	507	495
รวมราคาทุน							3,111	3,099
ค่าเผื่อการด้อยค่า							(2,466)	(2,466)
ราคาทุนสุทธิ							645	633

ในเดือนมีนาคม 2562 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญของบริษัท แบงคอก เมโทร เน็ทเวิร์คส์ จำกัด (“BMN”) จำนวน 5 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 ของหุ้นทั้งหมดจากผู้ถือหุ้นเดิมในราคารวม 269 ล้านบาท ภายหลังการเข้าซื้อหุ้นดังกล่าวทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 69.67 เป็นสัดส่วนร้อยละ 89.67



ในเดือนกรกฎาคม 2563 บริษัทฯได้เข้าซื้อหุ้นสามัญจำนวน 0.2 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.85 ของหุ้นทั้งหมดของ BMN จากผู้ถือหุ้นเดิมในราคารวม 11 ล้านบาท ภายหลังการเข้าซื้อหุ้นดังกล่าวทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯเพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 89.67 เป็นสัดส่วนร้อยละ 90.52

รายการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อยดังกล่าว มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวม	
	2563	2562
ราคาซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	11,471	269,240
หัก: ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยที่ถูกปรับปรุง	(3,772)	(88,068)
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อย	7,699	181,172

## 16. เงินลงทุนในบริษัทร่วม

ในระหว่างปี 2562 บริษัทฯได้จำหน่ายหุ้นสามัญของบริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน) (“TTW”) จำนวนรวม 33 ล้านหุ้น คิดเป็นเงินจำนวน 399 ล้านบาท โดยมีกำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนรวม และงบกำไรขาดทุนเฉพาะกิจการเป็นจำนวนเงิน 122 ล้านบาท และ 217 ล้านบาท ตามลำดับ ภายหลังการจำหน่ายหุ้นสามัญนี้ ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทดังกล่าวลดลงเหลือร้อยละ 18.47

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2562 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯได้มีมติอนุมัติการเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ในการลงทุนในหุ้น TTW และมีมติอนุมัติให้โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนในหุ้น TTW จากเงินลงทุนในบริษัทร่วมไปเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย เพื่อให้สอดคล้องกับการอนุมัติเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ในการลงทุนในหุ้น TTW จากเดิมที่ถือไว้เพื่อลงทุนระยะยาวเพื่อให้ได้รับผลตอบแทนในรูปของการมีส่วนได้เสียและได้รับเงินปันผลไปเป็นถือไว้เพื่อเปลี่ยนเป็นเงินสดได้เมื่อมีโอกาสทางธุรกิจและจังหวะที่เหมาะสม

โดยภายหลังการอนุมัติดังกล่าว บริษัทฯได้โอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนใน TTW จากเดิมที่จัดประเภทเป็นเงินลงทุนในบริษัทร่วมไปเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายเพื่อให้สอดคล้องกับการลดสัดส่วนเงินลงทุนและวัตถุประสงค์ในการลงทุนของบริษัทฯ โดยบริษัทฯรับรู้กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุนดังกล่าวจำนวน 3,409 ล้านบาท ในงบกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

### ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและเงินปันผลรับ

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯรับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมในงบการเงินรวม และรับรู้เงินปันผลรับจากบริษัทร่วมดังกล่าวในงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังนี้

ชื่อบริษัท	งบการเงินรวม		(หน่วย: ล้านบาท)
	ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุน ในบริษัทร่วม	ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
			เงินปันผลที่บริษัทฯรับ
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)	173	(2)	231

## 17. เงินลงทุนระยะยาวอื่น

(หน่วย: พันบาท)

	2562	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
<b>เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย</b>		
บริษัท ซีเค พาวเวอร์ จำกัด (มหาชน)		
- หุ้นสามัญ	5,178,082	2,813,840
- ใบสำคัญแสดงสิทธิ	93,033	114,767
บริษัท ทีทีดับบลิว จำกัด (มหาชน)		
- หุ้นสามัญ	9,432,320	4,061,076
บวก: กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการ		
เปลี่ยนแปลงมูลค่าเงินลงทุน	1,993,392	9,707,144
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย - สุทธิ	16,696,827	16,696,827
<b>เงินลงทุนทั่วไป</b>		
บริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออก		
เชื่อมสามสนามบิน จำกัด	400,000	400,000
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น - สุทธิ	17,096,827	17,096,827

## 18. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนซึ่งเป็นที่ดินที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 321 ล้านบาท (2562: 321 ล้านบาท)

มูลค่ายุติธรรมประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระ โดยใช้เกณฑ์ราคาตลาด

19. อาคารและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และ เครื่องใช้ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ ระหว่างติดตั้ง	รวม
<b>ราคาทุน</b>					
1 มกราคม 2562	75,779	211,935	460,252	593	748,559
ซื้อเพิ่ม	11,622	13,244	7,887	13,798	46,551
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(9,688)	(12,147)	-	(21,835)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	2,130	(32)	-	(593)	1,505
31 ธันวาคม 2562	89,531	215,459	455,992	13,798	774,780
โอนไปเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้					
(หมายเหตุ 4)	-	-	(8,865)	-	(8,865)
ซื้อเพิ่ม	3,274	31,229	44,668	67,396	146,567
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(3,168)	(24,291)	-	(27,459)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	193	15,116	-	(12,730)	2,579
31 ธันวาคม 2563	92,998	258,636	467,504	68,464	887,602
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
1 มกราคม 2562	45,246	157,904	221,472	-	424,622
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	9,824	21,848	28,579	-	60,251
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(9,638)	(11,832)	-	(21,470)
31 ธันวาคม 2562	55,070	170,114	238,219	-	463,403
โอนไปเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้					
(หมายเหตุ 4)	-	-	(4,297)	-	(4,297)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	10,694	27,910	36,440	-	75,044
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(3,137)	(22,689)	-	(25,826)
31 ธันวาคม 2563	65,764	194,887	247,673	-	508,324
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>					
31 ธันวาคม 2562	34,461	45,345	217,773	13,798	311,377
31 ธันวาคม 2563	27,234	63,749	219,831	68,464	379,278
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>					
2562 (29 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					60,251
2563 (37 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					75,044

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ส่วนปรับปรุง สำนักงานและ สิ่งปลูกสร้างอื่น	เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และ เครื่องใช้ สำนักงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ ระหว่างติดตั้ง	รวม
<b>ราคาทุน</b>					
1 มกราคม 2562	61,336	155,884	448,893	-	666,113
ซื้อเพิ่ม	-	10,253	7,887	13,525	31,665
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(9,238)	(12,147)	-	(21,385)
31 ธันวาคม 2562	61,336	156,899	444,633	13,525	676,393
โอนไปเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้ (หมายเหตุ 4)	-	-	(5,775)	-	(5,775)
ซื้อเพิ่ม	1,100	30,380	43,122	62,681	137,283
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(3,151)	(24,291)	-	(27,442)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	-	15,036	-	(12,457)	2,579
31 ธันวาคม 2563	62,436	199,164	457,689	63,749	783,038
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>					
1 มกราคม 2562	38,990	127,085	217,497	-	383,572
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	6,061	11,479	26,963	-	44,503
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(9,188)	(11,832)	-	(21,020)
31 ธันวาคม 2562	45,051	129,376	232,628	-	407,055
โอนไปเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้ (หมายเหตุ 4)	-	-	(3,520)	-	(3,520)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	5,854	17,379	35,380	-	58,613
ค่าเสื่อมราคาสะสมส่วนที่จำหน่าย/ ตัดจำหน่าย	-	(3,120)	(22,689)	-	(25,809)
31 ธันวาคม 2563	50,905	143,635	241,799	-	436,339
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>					
31 ธันวาคม 2562	16,285	27,523	212,005	13,525	269,338
31 ธันวาคม 2563	11,531	55,529	215,890	63,749	346,699
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>					
2562 (20 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					44,503
2563 (26 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนการให้บริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายการขายและบริหาร)					58,613



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทมีส่วนปรับปรุงสำนักงานและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินรวม 278 ล้านบาท (2562: 265 ล้านบาท) และเฉพาะของบริษัทฯจำนวน 266 ล้านบาท (2562: 255 ล้านบาท)

## 20. สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	สิทธิในการใช้ประโยชน์		
	บนงานก่อสร้าง ทางด่วนที่เสร็จแล้ว	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2562	86,121,683	5,608	86,127,291
ซื้อเพิ่ม	320,200	437,439	757,639
โอนเข้า (ออก)	5,608	(5,608)	-
31 ธันวาคม 2562	86,447,491	437,439	86,884,930
ซื้อเพิ่ม	86,184	691,283	777,467
ตัดจำหน่าย	-	(50)	(50)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	436,321	(437,389)	(1,068)
31 ธันวาคม 2563	86,969,996	691,283	87,661,279
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2562	50,981,271	-	50,981,271
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	3,650,292	-	3,650,292
31 ธันวาคม 2562	54,631,563	-	54,631,563
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,328,195	-	1,328,195
31 ธันวาคม 2563	55,959,758	-	55,959,758
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2562	31,815,928	437,439	32,253,367
31 ธันวาคม 2563	31,010,238	691,283	31,701,521
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2562			3,650,292
2563			1,328,195

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	สิทธิในการใช้ประโยชน์		
	บนงานก่อสร้าง ทางด่วนที่เสร็จแล้ว	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2562	73,277,393	5,608	73,283,001
ซื้อเพิ่ม	320,200	432,994	753,194
โอนเข้า (ออก)	5,608	(5,608)	-
31 ธันวาคม 2562	73,603,201	432,994	74,036,195
ซื้อเพิ่ม	85,199	690,903	776,102
ตัดจำหน่าย	-	(50)	(50)
จัดประเภทใหม่/โอนเข้า (ออก)	431,876	(432,944)	(1,068)
31 ธันวาคม 2563	74,120,276	690,903	74,811,179
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2562	43,740,812	-	43,740,812
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	3,046,735	-	3,046,735
31 ธันวาคม 2562	46,787,547	-	46,787,547
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	1,058,365	-	1,058,365
31 ธันวาคม 2563	47,845,912	-	47,845,912
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2562	26,815,654	432,994	27,248,648
31 ธันวาคม 2563	26,274,364	690,903	26,965,267
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2562			3,046,735
2563			1,058,365

## 21. สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน

มูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562
ราคาทุน	6,644,790	6,644,790
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,644,790)	(6,583,323)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	-	61,467

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนสำหรับปี 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี	61,467	390,198
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(61,467)	(328,731)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี	-	61,467

สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วนถือเป็นส่วนหนึ่งของสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน

## 22. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(หน่วย: พันบาท)

ราคาทุน	งบการเงินรวม		
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน		
	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
1 มกราคม 2562	22,015,349	17,578,869	39,594,218
ซื้อเพิ่ม	752,415	6,062,954	6,815,369
จัดประเภทใหม่	(1,505)	-	(1,505)
ต้นทุนดอกเบี้ย	28,649	332,224	360,873
โอนเข้า (ออก)	11,226,336	(11,226,336)	-
31 ธันวาคม 2562	34,021,244	12,747,711	46,768,955
ซื้อเพิ่ม	2,259,577	385,214	2,644,791
ต้นทุนดอกเบี้ย	59,569	-	59,569
ตัดจำหน่าย	-	(110)	(110)
โอนเข้า (ออก)	11,620,270	(11,620,270)	-
31 ธันวาคม 2563	47,960,660	1,512,545	49,473,205
ค่าตัดจำหน่ายสะสม			
1 มกราคม 2562	4,166,662	-	4,166,662
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	263,394	-	263,394
31 ธันวาคม 2562	4,430,056	-	4,430,056
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	359,430	-	359,430
31 ธันวาคม 2563	4,789,486	-	4,789,486
มูลค่าตามบัญชีสุทธิ			
31 ธันวาคม 2562	29,591,188	12,747,711	42,338,899
31 ธันวาคม 2563	43,171,174	1,512,545	44,683,719
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี			
2562			263,394
2563			359,430



(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	สินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้		
	สัญญาสัมปทานโครงการ		
	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	งานระหว่างก่อสร้าง	รวม
<b>ราคาทุน</b>			
1 มกราคม 2562	21,419,563	17,562,246	38,981,809
ซื้อเพิ่ม	706,726	6,061,162	6,767,888
ต้นทุนดอกเบี้ย	28,649	332,224	360,873
โอนเข้า (ออก)	11,209,713	(11,209,713)	-
31 ธันวาคม 2562	33,364,651	12,745,919	46,110,570
ซื้อเพิ่ม	2,244,984	385,157	2,630,141
ต้นทุนดอกเบี้ย	59,569	-	59,569
โอนเข้า (ออก)	11,619,615	(11,619,615)	-
31 ธันวาคม 2563	47,288,819	1,511,461	48,800,280
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>			
1 มกราคม 2562	3,892,303	-	3,892,303
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	219,561	-	219,561
31 ธันวาคม 2562	4,111,864	-	4,111,864
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	311,417	-	311,417
31 ธันวาคม 2563	4,423,281	-	4,423,281
<b>มูลค่าตามบัญชีสุทธิ</b>			
31 ธันวาคม 2562	29,252,787	12,745,919	41,998,706
31 ธันวาคม 2563	42,865,538	1,511,461	44,376,999
<b>ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี</b>			
2562			219,561
2563			311,417

ในระหว่างปีบริษัทฯ ได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งคำนวณจากอัตราดอกเบี้ยตั้งขึ้นเป็นทุนในอัตราร้อยละ 2.55 (2562: ร้อยละ 3.17)

## 23. ต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

มูลค่าตามบัญชีของต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562
ราคาทุน	773,360	731,769
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(112,924)	(86,818)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	660,436	644,951

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมสำหรับปี 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี	644,951	654,691
เพิ่มขึ้น	41,591	16,309
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(26,106)	(26,049)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี	660,436	644,951

## 24. สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นที่เป็นคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 แสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ราคาทุน	227,563	211,655	213,362	199,432
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(164,398)	(137,628)	(155,096)	(130,159)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	63,165	74,027	58,266	69,273

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นสำหรับปี 2563 และ 2562 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
มูลค่าตามบัญชีต้นปี	74,027	84,778	69,273	80,301
เพิ่มขึ้น	17,419	15,722	15,441	14,135
จัดประเภทใหม่	(1,511)	-	(1,511)	-
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	(26,770)	(26,473)	(24,937)	(25,163)
มูลค่าตามบัญชีปลายปี	63,165	74,027	58,266	69,273

## 25. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	งบการเงินรวมและ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2563	2562
ตัวสัญญาใช้เงิน	อัตราคงที่	1,500,000	3,250,000
เงินกู้ยืมระยะสั้น	1M BIBOR บวกส่วนต่างที่กำหนด	1,500,000	-
รวม		3,000,000	3,250,000

## 26. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	518,530	882,909	641,665	915,381
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	600,037	432,705	523,602	394,213
ดอกเบี้ยค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	201,838	205,868	201,386	205,244
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 7)	108,532	84,099	108,532	84,099
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	252,159	304,224	212,307	281,327
เจ้าหนี้อื่น	63,556	28,677	62,265	26,537
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,744,652	1,938,482	1,749,757	1,906,801

27. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

	เงินกู้	วงเงิน	วัตถุประสงค์	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ)	ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้	งบการเงินรวม		(หน่วย: พันบาท)	
						2563	2562	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
27.1	เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	8,000	ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ	อัตราคงที่	ชำระคืนเป็นรายงวด 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือน พฤษภาคม 2560 ถึงเดือนพฤษภาคม 2564	1,500,000	2,500,000	1,500,000	2,500,000
27.2	Tranche A (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	13,557	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้า สายฉลองรัชธรรม	FDR บวกส่วนต่างที่ที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มตั้งแต่ เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569	8,569,024	10,103,776	8,569,024	10,103,776
27.3	Tranche B (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	62	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้า สายฉลองรัชธรรม	FDR บวกส่วนต่างที่ที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายเดือนเริ่มตั้งแต่ เดือนตุลาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569	39,136	46,144	39,136	46,144
27.4	เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	14,000	เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย	6M THBFIX บวกส่วนต่างที่ที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสเริ่มตั้งแต่ เดือนธันวาคม 2564 ถึงเดือนธันวาคม 2578	13,999,998	8,700,000	13,999,998	8,700,000
27.5	เงินกู้ยืมระยะยาว (เบิกใช้เต็มวงเงินแล้ว)	3,630	เพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมให้กับบริษัทฯ	6M FDR บวกส่วนต่างที่ที่กำหนด	ชำระคืนเป็นรายไตรมาสภายใน เดือนกันยายน 2567	3,317,820	3,630,000	-	-
รวม		39,249				27,425,978	24,979,920	24,108,158	21,349,920

หัก: เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

หัก: กำไรรวมเกินทางการเงินรอตัดจ่าย

เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี



การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ยอดคงเหลือต้นปี	24,979,920	21,491,680	21,349,920	19,891,680
บวก: กู้เพิ่มระหว่างปี	5,299,998	6,530,000	5,299,998	4,500,000
หัก: จ่ายคืนเงินกู้ระหว่างปี	(2,853,940)	(3,041,760)	(2,541,760)	(3,041,760)
ยอดคงเหลือปลายปี	27,425,978	24,979,920	24,108,158	21,349,920

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 27.1

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมนี้ จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืม บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นต้น

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 27.2 และ 27.3

บริษัทฯ นำบัญชีเงินฝากธนาคารที่ใช้ในการรับเงินค่างานระบบรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมตามสัญญา ระยะที่ 1 (หมายเหตุ 8) รวมทั้งโอนสิทธิในการรับเงินค่างานดังกล่าวให้กับกลุ่มผู้ให้สินเชื่อ (หมายเหตุ 12) เพื่อเป็นหลักประกันในการค้ำประกันเงินกู้ยืม ทั้งนี้ บริษัทฯ มีดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญานี้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นจำนวนเงิน 277 ล้านบาท (2562: 380 ล้านบาท)

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมนี้ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินต้นก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 27.4

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมนี้บางส่วน จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 6M THBFIX บวกส่วนต่างที่กำหนด เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่

ภายใต้สัญญาเงินกู้ยืมนี้ บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการ เช่น การดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น การจ่ายเงินปันผล และเงื่อนไขการชำระคืนเงินต้นก่อนกำหนดตามสัญญา (Mandatory Prepayment) เป็นต้น

#### เงินกู้ยืมระยะยาวข้อ 27.5

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

## 28. หุ้นกู้

หุ้นกู้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

					(หน่วย: พันบาท)	
					งบการเงินรวมและ	
					งบการเงินเฉพาะกิจการ	
ประเภทหุ้นกู้	อายุหุ้นกู้	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	2563	2562
1. ครึ่งที่ 1/2559						
- 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
2. ครึ่งที่ 2/2559	12 ปี	11 สิงหาคม 2559	24 มิถุนายน 2571	3.61	500,000	500,000
3. ครึ่งที่ 3/2559						
- ลำดับที่ 1	4 ปี	21 ตุลาคม 2559	21 ตุลาคม 2563	2.62	-	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
4. ครึ่งที่ 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
5. ครึ่งที่ 1/2561						
- ลำดับที่ 1	3 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2564	2.05	3,000,000	3,000,000
- ลำดับที่ 2	5 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2566	2.46	3,500,000	3,500,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	5 เมษายน 2561	5 เมษายน 2568	3.01	3,500,000	3,500,000
6. ครึ่งที่ 1/2562						
- ลำดับที่ 1	3 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2565	2.65	1,000,000	1,000,000
- ลำดับที่ 2	5 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2567	3.18	2,000,000	2,000,000
- ลำดับที่ 3	7 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2569	3.59	1,000,000	1,000,000
- ลำดับที่ 4	10 ปี	9 พฤษภาคม 2562	9 พฤษภาคม 2572	3.84	1,000,000	1,000,000
7. ครึ่งที่ 1/2563						
- ลำดับที่ 1	4 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2567	2.88	1,000,000	-
- ลำดับที่ 2	10 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2573	3.50	1,300,000	-
- ลำดับที่ 3	12 ปี	10 มิถุนายน 2563	10 มิถุนายน 2575	3.78	700,000	-
รวม					38,700,000	38,200,000
หัก: หุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					(4,615,000)	(2,500,000)
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอดำเนินการ					(27,076)	(29,173)
หุ้นกู้ - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					34,057,924	35,670,827

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562
ยอดคงเหลือต้นปี	38,200,000	38,200,000
บวก: ออกหุ้นกู้ระหว่างปี	3,000,000	5,000,000
หัก: ไถ่ถอนหุ้นกู้ระหว่างปี	(2,500,000)	(5,000,000)
ยอดคงเหลือปลายปี	38,700,000	38,200,000

หุ้นกู้ของบริษัทฯทั้งหมดเป็นหุ้นกู้ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันและไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ (ยกเว้นหุ้นกู้ซื้อที่ 6 และ 7 ที่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้) โดยมีกำหนดจ่ายชำระดอกเบี้ยทุกหกเดือนตลอดอายุหุ้นกู้ หุ้นกูดังกล่าวมีข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

## 29. รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา

บริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนการให้สิทธิการบริหารสื่อโฆษณาผ่านระบบหน้าจอแสดงข้อมูลสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Information Display) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ค. จากบริษัทย่อย เป็นจำนวนเงิน 35 ล้านบาท ณ วันที่ทำสัญญา (1 มกราคม 2553) สิทธิดังกล่าวมีระยะเวลาสิ้นสุดในเดือนกรกฎาคม 2572 ซึ่งบริษัทฯ แสดงเป็นรายการต่างหากในงบแสดงฐานะการเงินภายใต้รายการ “รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา” และตัดจำหน่ายเป็นรายได้ตลอดอายุของสัญญา

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีรายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	13,114
หัก: รับรู้เป็นรายได้ในระหว่างปี	(1,248)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	11,866
หัก: รับรู้เป็นรายได้ในระหว่างปี	(1,248)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	10,618
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	(1,249)
รายได้รับล่วงหน้าค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณา	
- สิ้นสุดจากส่วนที่ถึงกำหนดภายในหนึ่งปี	9,369

### 30. สัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่าทำสัญญาเช่าสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยมีอายุสัญญา ระหว่าง 3 - 5 ปี

#### ก) สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 (หมายเหตุ 4)	54,805	43,634	98,439
เพิ่มขึ้น	7,889	30,217	38,106
ลดลง	-	(847)	(847)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(29,884)	(19,300)	(49,184)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	32,810	53,704	86,514

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 (หมายเหตุ 4)	11,992	41,321	53,313
เพิ่มขึ้น	7,889	27,769	35,658
ลดลง	-	(847)	(847)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(11,586)	(18,104)	(29,690)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	8,295	50,139	58,434



## ข) หนี้สินตามสัญญาเช่า

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า	90,358	-	61,569	-
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(3,933)	-	(3,057)	-
รวม	86,425	-	58,512	-
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(45,513)	-	(25,671)	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	40,912	-	32,841	-

การวิเคราะห์การครบกำหนดของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าเปิดเผยข้อมูลอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 48 ภายใต้วัดความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

## ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

(หน่วย: พันบาท)

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	49,184	29,690
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	2,661	1,777
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ	22,883	22,109

## ง) อื่น ๆ

กลุ่มบริษัทมีกระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดของสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 62 ล้านบาท ซึ่งรวมถึงกระแสเงินสดจ่ายของสัญญาเช่าระยะสั้น และสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทมีรายการที่มีเงินสดเพิ่มขึ้นสำหรับสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า จำนวน 38 ล้านบาท (งบเฉพาะกิจการ: 36 ล้านบาท)

### 31. ดำรงผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	886,390	686,898	862,915	664,554
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	101,419	100,972	97,808	97,728
ต้นทุนดอกเบี้ย	14,525	12,823	13,976	12,232
ขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการจ่ายผลประโยชน์	146	1,026	146	1,026
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
ขาดทุน (กำไร) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	11,592	617	11,592	600
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	(34,677)	107,476	(34,677)	108,955
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(10,188)	(12,422)	(10,188)	(11,180)
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(36,876)	(11,000)	(36,876)	(11,000)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	932,331	886,390	904,696	862,915

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้าเป็นจำนวนประมาณ 19 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 19 ล้านบาท) (2562: จำนวน 43 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะกิจการ: จำนวน 43 ล้านบาท))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 12.49 - 17.55 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 12.68 - 17.55 ปี) (2562 : 12.43 - 17.78 ปี (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 12.43 - 17.78 ปี))

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: ร้อยละต่อปี)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
อัตราคิดลด	1.5, 1.8, 2.3	1.6, 1.7, 2.3	1.5, 1.8	1.6, 1.7
อัตราการขึ้นเงินเดือน	4.6, 5, 5.5	4.6, 5.5	5, 5.5	5.5
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน (ขึ้นกับช่วงอายุ)	1.0 - 7.0	1.0 - 8.0	1.0 - 6.0	1.0 - 8.0

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	2563			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(90)	107	(87)	104
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	103	(88)	99	(85)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(94)	70	(91)	69

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	2562			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(83)	99	(81)	96
อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต	94	(81)	91	(79)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(87)	64	(84)	63

32. สำรองตามกฎหมาย

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

### 33. รายได้ค่าผ่านทาง

- 33.1 ตามสัญญาการก่อสร้างและบริหาร โครงการทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด และตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ก. กลุ่มบริษัทได้ลงนามในสัญญาฉบับแก้ไขทั้งสองสัญญา ซึ่งมีการขยายอายุสัญญาสัมปทานออกไป โดยกทพ. ตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่กลุ่มบริษัทในสัดส่วนดังต่อไปนี้

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

- 33.2 ตามสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร บริษัทฯตกลงที่จะแบ่งรายได้ค่าผ่านทางที่ได้รับให้แก่ กทพ. ดังนี้

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

### 34. รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ซึ่งแยกตามแหล่งที่เกิดรายได้ในงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ประกอบด้วยรายได้บนระบบทางพิเศษจำนวน 17 ล้านบาท (2562: 44 ล้านบาท) และรายได้บนระบบรางเป็นจำนวน 706 ล้านบาท (2562: 675 ล้านบาท) ซึ่งรวมการรับรู้รายได้ค่าสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาจำนวน 1 ล้านบาท (2562: 1 ล้านบาท) (หมายเหตุ 29)

### 35. รายได้จากการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมและให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม

รายได้จากการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมและให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคมของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีรายละเอียดดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)
ใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคม แบบที่สอง ที่มีโครงข่ายเป็นของตนเอง	238,108
รายได้จากการให้บริการติดตั้งอุปกรณ์ระบบโทรคมนาคม	11,440
	<u>249,548</u>



### 36. เงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

#### 36.1 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

บริษัทฯ ตกลงแบ่งรายได้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นเงินตอบแทนให้แก่ รฟม. ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เงินตอบแทนจากกำไรที่เกินอัตราที่กำหนดและส่วนแบ่งของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการกู้เงินได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำกว่าที่ระบุในสัญญา

ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ข.1 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งในสัญญาได้ระบุให้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และให้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลมีผลบังคับใช้ต่อไปจนกว่าจะครบระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เฉพาะสิทธิ หน้าที่และข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสาร และการจ่ายเงินตอบแทนให้แก่ รฟม.

เงินตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่บริษัทฯ ต้องนำส่งให้แก่ รฟม. สรุปไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 36.2 ส่วนที่ 1

#### 36.2 สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

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

**ส่วนที่ 1:** เงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลจนถึงวันที่ 1 กรกฎาคม 2572 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก) เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสาร

##### จำนวนเงินรายปี

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ บันทึกเงินตอบแทนจากรายได้ค่าโดยสารแบบรายปีสะสมเป็นจำนวนเงิน 9,158 ล้านบาท (2562: 6,778 ล้านบาท)

### จำนวนเงินเป็นร้อยละ

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

#### ข) เงินตอบแทนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

### จำนวนเงินรายปี

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ บันทึกเงินตอบแทนจากรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์แบบรายปีสะสมเป็นจำนวนเงิน 505 ล้านบาท (2562: 455 ล้านบาท)

### จำนวนเงินเป็นร้อยละ

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

## **ส่วนที่ 2 : เงินตอบแทนรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน**

ส่วนต่อขยายตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2560 และในระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2572 จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

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

## 37. ต้นทุนทางการเงิน

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินทางการเงิน	1,910,296	1,560,096	1,813,237	1,483,606
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	2,661	246	1,777	138
ดอกเบี้ยจ่ายของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	175,715	109,987	175,715	109,987
ต้นทุนทางการเงินอื่น	23,835	52,733	23,028	49,711
รวม	2,112,507	1,723,062	2,013,757	1,643,442

## 38. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าตัดจำหน่ายและค่าเสื่อมราคา	1,857,980	4,026,463	1,504,205	3,362,011
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงานกลุ่มบริษัท	2,462,306	2,365,977	2,339,201	2,261,593
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงาน กทพ.	861,823	882,421	704,197	722,169
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	2,241,023	1,877,830	2,198,276	1,827,233
ค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	61,467	397,839	61,467	397,839
ค่าสาธารณูปโภค	793,068	645,492	772,423	624,983
ค่าตอบแทนรายได้ตามสัญญาสัมปทาน	350,690	393,652	350,690	393,652
ค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวกและ ความปลอดภัยบนทางพิเศษและภายในสถานี	589,930	523,786	554,142	484,509
ค่าเบี้ยประกันภัย	134,018	105,817	127,472	99,738

### 39. ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
<b>ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:</b>				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	94,096	167,079	-	83,657
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	(750)	(58)	(635)	(58)
<b>ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:</b>				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่าง				
ชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	288,573	1,587,921	295,431	514,852
<b>ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน</b>	<b>381,919</b>	<b>1,754,942</b>	<b>294,796</b>	<b>598,451</b>

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
<b>ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับ:</b>				
- ขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยง				
ในกระแสเงินสด	(14,622)	(18,175)	(14,622)	(18,175)
- กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย	-	120,572	-	1,196,082
- ขาดทุนจากการวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วย				
มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(339,947)	-	(339,947)	-
- กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลัก				
คณิตศาสตร์ประกันภัย	6,654	(19,340)	6,654	(19,880)
<b>รวม</b>	<b>(347,915)</b>	<b>83,057</b>	<b>(347,915)</b>	<b>1,158,027</b>

## รายการกระทบขอระหว่างกำไรทางบัญชีกับค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	2,436,645	7,206,807	1,992,730	3,522,077
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	487,329	1,441,361	398,546	704,415
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	(750)	(58)	(635)	(58)
ผลกระทบจากรายการตัดบัญชีในการจัดทำงบการเงินรวม	381	17,718	-	-
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
รายได้ที่ได้รับยกเว้น	(96,543)	(49,601)	(96,543)	(95,788)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	(34,582)	-	-
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	392,523	-	-
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	2,860	806	2,860	806
ค่าใช้จ่ายที่มีสิทธิหักได้เพิ่มขึ้น	(9,058)	(9,596)	(5,641)	(6,134)
อื่น ๆ	(2,300)	(3,629)	(3,791)	(4,790)
รวม	(105,041)	295,921	(103,115)	(105,906)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	381,919	1,754,942	294,796	598,451



ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีและหนี้สินภายใต้การตัดบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
<b>สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภายใต้การตัดบัญชี</b>				
ประมาณการ โบนัส	37,451	10,923	30,378	9,283
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น	3,515	2,503	3,040	2,074
ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (2562: ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ)	78	188	78	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	186,466	177,278	180,939	172,583
ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สิทธิในการใช้ประโยชน์ บนงานก่อสร้างทางด่วน	(514,522)	(443,190)	(514,522)	(443,190)
สิทธิในการใช้พื้นที่ก่อสร้างทางด่วน	-	(12,293)	-	(12,293)
ค่าตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าจ่ายล่วงหน้า	(1,273,213)	(828,889)	(1,273,213)	(828,889)
สัญญาเช่า	165	-	124	-
ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดบัญชี	9,663	-	9,128	-
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	162,523	-	162,523	-
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าธุรกรรม ของเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค่า	-	(14,062)	-	(14,062)
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่า เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย	-	(398,678)	-	(1,941,429)
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า ด้วยมูลค่าธุรกรรมผ่านกำไรขาดทุน	(16,887)	-	(16,887)	-
กำไรจากสินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่า ด้วยมูลค่าธุรกรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(1,578,278)	(1,534,825)	(1,578,278)	6,665
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน	37,159	22,537	37,159	22,537
<b>สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภายใต้การตัดบัญชี - สุทธิ</b>	<b>(2,945,880)</b>	<b>(3,018,508)</b>	<b>(2,959,531)</b>	<b>(3,026,721)</b>
<b>การแสดงรายการในงบการเงิน</b>				
สินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี	13,651	6,952	-	-
หนี้สินภายใต้การตัดบัญชี	(2,959,531)	(3,025,460)	(2,959,531)	(3,026,721)
	(2,945,880)	(3,018,508)	(2,959,531)	(3,026,721)

#### 40. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

#### 41. เงินปันผลจ่าย

เงินปันผลจ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 ในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วย

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลรวม (ล้านบาท)	เงินปันผลต่อหุ้น (บาท)	วันที่จ่ายเงินปันผล
<u>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563</u>				
เงินปันผลสำหรับงวด	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ			
ครึ่งปีหลังของปี 2562	เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2563	1,376	0.09	8 พฤษภาคม 2563
<u>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562</u>				
เงินปันผลสำหรับงวด	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี			
ครึ่งปีหลังของปี 2561	เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562	1,376	0.09	22 พฤษภาคม 2562
เงินปันผลสำหรับงวด	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ			
ครึ่งปีแรกของปี 2562	เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2562	917	0.06	4 กันยายน 2562
รวมเงินปันผลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562		2,293	0.15	

#### 42. การส่งเสริมการลงทุน

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

รายได้ของบริษัทฯ จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

	(หน่วย: พันบาท)					
	กิจการที่ได้รับการส่งเสริม		กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริม		รวม	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	-	-	6,942,077	8,852,073	6,942,077	8,852,073
รายได้จากธุรกิจระบบราง	2,613,002	3,139,915	1,906,838	1,882,185	4,519,840	5,022,100
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	723,607	719,568	723,607	719,568
รายได้อื่น	408	2,205	1,018,561	1,432,906	1,018,969	1,435,111
รวมรายได้	2,613,410	3,142,120	10,591,083	12,886,732	13,204,493	16,028,852

#### 43. ข้อมูลทางการเงินจำแนกส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่น่าเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานที่น่าเสนอต่อประธานบริหารของกลุ่มบริษัทฯ ซึ่งมีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานเพื่อใช้ตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน กลุ่มบริษัทจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของผลิตภัณฑ์และบริการ กลุ่มบริษัทมีส่วนงานที่รายงานทั้งสิ้น 4 ส่วนงาน ดังนี้

- 1) ส่วนงานธุรกิจทางพิเศษ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ
- 2) ส่วนงานธุรกิจระบบราง เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า
- 3) ส่วนงานพัฒนาเชิงพาณิชย์ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการให้เช่าพื้นที่ร้านค้า การให้บริการโฆษณาและการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมภายในและภายนอกสถานีรถไฟฟ้าและบนทางพิเศษ
- 4) ส่วนงานการดำเนินงานอื่นๆ เป็นส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับการว่าจ้างให้บริษัทฯเป็นผู้บริหาร โครงการทางพิเศษอุดรรัถยาของบริษัทย่อย

ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดสอบทานผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยธุรกิจแยกจากกันเพื่อวัตถุประสงค์ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการจัดสรรทรัพยากรและการประเมินผลการปฏิบัติงาน บริษัทฯประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานโดยพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานและสินทรัพย์รวมซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานและสินทรัพย์รวมในงบการเงิน

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และกำไร และสินทรัพย์รวมของส่วนงานของกลุ่มบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 มีดังต่อไปนี้

	การดำเนินงาน										(หน่วย: ล้านบาท)	
	ธุรกิจทางพิเศษ		ธุรกิจระบบราง		ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		การดำเนินงานอื่น ๆ		รวมส่วนงาน		การตัดรายการบัญชีระหว่างกัน	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562	2563	2562	2563	2562	2563	2562
รายได้จากภายนอก	8,145	10,302	4,520	5,022	825	783	-	-	13,490	16,107	-	-
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	-	-	279	363	209	186	488	549	(488)	(549)
รายได้ทั้งสิ้น	8,145	10,302	4,520	5,022	1,104	1,146	209	186	13,978	16,656	(488)	(549)
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานตามส่วนงาน	5,017	4,262	(489)	1,014	536	520	-	-	5,064	5,796	-	-
รายได้และค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้เป็นส่วน:												
ดอกเบี้ยรับ												
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน											296	393
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน											4	181
รายได้อื่น											-	3,409
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม											533	314
ค่าใช้จ่ายในการขาย											-	173
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร											(170)	(139)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน											(1,177)	(1,197)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้											(2,113)	(1,723)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย											(382)	(1,755)
กำไรสำหรับปี											(4)	(17)
											2,051	5,435
สิทธิในการใช้ประโยชน์งบก่อสร้างทางด่วน	31,702	32,253	-	-	-	-	-	-	31,702	32,253	-	-
สินทรัพย์ภายใต้สัญญาสัมปทาน												
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	-	-	43,254	41,070	1,430	1,269	-	-	44,684	42,339	-	-
- โครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	-	-	660	645	-	-	-	-	660	645	-	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	9,211	10,860	-	-	-	-	9,211	10,860	-	-
ค้ำตอบแทนโครงการรถไฟฟ้าสายวงแหวน	-	-	7,058	4,904	250	182	-	-	7,308	5,086	-	-
สินทรัพย์ส่วนกลาง	-	-	-	-	-	-	20,848	21,244	20,848	21,244	(797)	(730)
รวมสินทรัพย์											113,616	111,697

กลุ่มบริษัท ใช้เกณฑ์ในการกำหนดราคาระหว่างกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบการเงินข้อ 7

### ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้น รายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

### ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2563 และ 2562 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

## 44. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพทิสโก้ร่วมทุน 2 ซึ่งจดทะเบียนแล้ว และได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้น ซึ่งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การอนุมัติจากกระทรวงการคลัง ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยกลุ่มบริษัทและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 3 ถึงร้อยละ 10 ของเงินเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน ทิสโก้ จำกัด และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากราชการตามระเบียบว่าด้วยกองทุน ในระหว่างปี 2563 กลุ่มบริษัทได้รับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินรวมเป็นจำนวน 113 ล้านบาท (2562: 95 ล้านบาท) และบริษัทฯรับรู้ในงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นจำนวน 110 ล้านบาท (2562: 92 ล้านบาท)

## 45. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

### 45.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

กลุ่มบริษัทมีรายจ่ายฝ่ายทุนที่เกี่ยวข้องกับรายการต่างๆดังนี้

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2563	2562
ก) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบจัดเก็บค่าโดยสาร	15 ล้านบาท และ 2 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา	105 ล้านบาท และ 2 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา
ข) การซื้ออุปกรณ์	44 ล้านบาท	23 ล้านบาท
ค) การจัดหา ติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์งานระบบ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	852 ล้านบาท และ 3 ล้านยูโร	2,483 ล้านบาท และ 4 ล้านยูโร
ง) งานปรับปรุงโครงสร้างทางพิเศษ	959 ล้านบาท	50 ล้านบาท
จ) งานปรับปรุงห้อง Server อาคารบริหาร	-	3 ล้านบาท
ฉ) ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนอื่นๆ	4 ล้านบาท	6 ล้านบาท



45.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาให้บริการระยะยาว

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันตามสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า สัญญาซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาของโครงการระบบรถไฟฟ้าซึ่งจะสิ้นสุดลงในระหว่างปี 2566 ถึงปี 2572

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันในการจ่ายค่าบริการตามสัญญาดังกล่าวซึ่งยังไม่รวมการปรับอัตราค่าจัดหาอุปกรณ์โครงการตามดัชนีราคาผู้บริโภคดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม									
	2563					2562				
	ดอลลาร์		ดอลลาร์			ดอลลาร์		ดอลลาร์		
	บาท	สหรัฐฯ	ยูโร	สิงคโปร์	เยน	บาท	สหรัฐฯ	ยูโร	สิงคโปร์	เยน
จ่ายชำระ:										
ภายใน 1 ปี	1,565	-	5	-	380	1,712	-	5	-	379
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	5,176	2	17	1	1,518	5,559	2	18	1	1,518
มากกว่า 5 ปี	3,210	2	15	1	221	4,383	2	19	1	601

45.3 ภาระผูกพันจากสัญญาบริการต่างๆ

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันต้องจ่ายค่าบริการตามสัญญาบริการต่างๆ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2563	2562
จ่ายชำระ:		
ภายใน 1 ปี	518	497
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	122	362

#### 45.4 การค้าประกัน

บริษัทฯ มีหลักประกันตามสัญญาและหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในนามของบริษัทฯ คงเหลืออยู่ดังต่อไปนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2563	2562
ก) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการปฏิบัติตามเงื่อนไขในการยื่นซองข้อเสนอโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	2,000	-
ข) ค้ำประกันต่อ รฟม. ในการดำเนินการปฏิบัติงานตามสัญญาสัมปทาน		
- โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	210	210
- โครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม	200	200
ค) ค้ำประกันต่อการไฟฟ้านครหลวงสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้า	118	118
ง) ค้ำประกันอื่นๆ	11	14

#### 45.5 ภาระผูกพันอื่นๆ

	(หน่วย: ล้านบาท)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2563	2562
ก) ภาระผูกพันเกี่ยวกับส่วนของเงินลงทุนที่ยังไม่ได้เรียกชำระบริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด	750	750
ข) ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาจ้างงานตรวจสอบ ซ่อมแซมและปรับปรุงทางด่วน (จ่ายชำระภายใน 1 ปี)	128	27

#### 46. ข้อพิพาทกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2561 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้นในข้อพิพาทเรื่อง ทางแข่งขันของทางพิเศษอุดรรัถยา (หมายเหตุ 46.1.11) โดยให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะกรรมการโตตุลาการที่ได้ชี้ขาดให้กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้สำหรับปี 2542 และปี 2543 ที่ลดลงจากประมาณการตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดให้แก่บริษัทย่อยเป็นเงินจำนวนรวม 1,790 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2544 จนกว่า กทพ. จะชำระเสร็จสิ้น และเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2561 คณะรัฐมนตรีได้มีมติว่า เพื่อบรรเทาความสูญเสียและความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่รัฐและเพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์สูงสุดของทางราชการ กรณีหน่วยงานของรัฐมีข้อพิพาทตามสัญญาอนุญาตโตตุลาการหรือถูกฟ้องคดีต่อศาลปกครองเป็นคดีเดียวหรือหลายคดีในประเด็นเดียวกันหรือเกี่ยวเนื่องกันให้หน่วยงานของรัฐนั้นอาจดำเนินการเจรจาต่อรองกับคู่พิพาทเพื่อบรรเทาความเสียหายของรัฐ

และให้เกิดความเป็นธรรมแก่ราษฎร กลุ่มบริษัทและกทพ. จึงเข้าสู่กระบวนการเจรจาข้อตกลงใกล้เคียง และยุติข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งหมด โดยเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2563 กทพ. และกลุ่มบริษัทได้มีข้อตกลงร่วมกันในการยุติข้อพิพาทเพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบ สาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

- 1) กทพ. และกลุ่มบริษัทตกลงยุติบรรดาข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งหมดที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานในประเด็นข้อพิพาทเดิม ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 46.1 ถึง ข้อ 46.3
- 2) การยุติข้อพิพาทโดยการขยายสัมปทานอยู่บนพื้นฐานที่ไม่มีการลงทุนปรับปรุงทางด่วนและการก่อสร้างทางยกระดับชั้นที่ 2 (Double Deck) โดย กทพ.ตกลงขยายระยะเวลาการให้สัมปทานตามสัญญาทั้ง 3 ฉบับ ให้ไปสิ้นสุดในวันที่ 31 ตุลาคม 2578 ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ก.
- 3) กลุ่มบริษัทยังคงมีสิทธิในการขอเจรจาต่อระยะเวลาสัญญาให้ครบตามที่ระบุในสัญญาเดิม ซึ่งระยะเวลาที่เหลือตามสิทธิของสัญญาเดิมของสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 คือ 4 ปี 4 เดือน สัญญาเพื่อการต่อขยายโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ส่วนดี) คือ 11 ปี 6 เดือน และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด คือ 10 ปี 11 เดือน นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญาฉบับแก้ไข
- 4) การปรับขึ้นค่าผ่านทางเป็นแบบคงที่ทุกระยะเวลา 10 ปี ตามอัตราที่ระบุในสัญญา

ต่อมาเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้กลุ่มบริษัทและกทพ. แก้ไขสัญญาเพื่อยุติข้อพิพาทของโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึงส่วนดี) และโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ทางพิเศษอุดรรัถยา) และเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2563 กลุ่มบริษัทและกทพ. ได้ลงนามในสัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) รายละเอียดตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 1.1 ก.

กลุ่มบริษัทและกทพ. ได้ดำเนินการตามกฎหมายเพื่อยุติข้อพิพาทที่มีต่อกันทั้งหมด ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 46.1 ถึงข้อ 46.3 เรียบร้อยแล้ว และบริษัทย่อยได้ยื่นถอนการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด (หมายเหตุ 46.1.11) เรียบร้อยแล้วในไตรมาสหนึ่งของปีปัจจุบัน ทำให้สัญญาโครงการระบบทางด่วนชั้นที่ 2 (ฉบับแก้ไข) ระหว่างบริษัทฯและกทพ. และสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด (ฉบับแก้ไข) ระหว่างบริษัทย่อยและกทพ. มีผลบังคับใช้

ข้อพิพาทซึ่งมีการนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะผู้พิจารณา และคณะอนุญาโตตุลาการตามขั้นตอนระงับข้อพิพาทตามสัญญาและในชั้นศาลปกครองที่กลุ่มบริษัทและกทพ. ได้ดำเนินการยุติข้อพิพาทที่มีต่อกันแล้ว มีจำนวนทั้งสิ้น 19 เรื่อง มีดังนี้

**46.1 ข้อพิพาทที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 11 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 54,503.7 ล้านบาท**

- 46.1.1 บริษัทฯเรียกร้องให้กทพ. ชดเชยรายได้ที่ขาดไปพร้อมดอกเบี้ยเป็นเงินจำนวน 5,021.1 ล้านบาทจากการนับวันเปิดใช้งานของพื้นที่ส่วนแรก (Priority Component Opening Date) ตามสัญญาโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 แตกต่างกัน
- 46.1.2 บริษัทฯเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินจำนวนรวม 382.5 ล้านบาทจากการที่กทพ. ออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานก่อสร้างทางพิเศษศรีรัชบางส่วนเป็นการเพิ่มเติม
- 46.1.3 บริษัทฯเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้ค่าเงินเสียหายพร้อมดอกเบี้ยรวมเป็นเงินจำนวน 4,368 ล้านบาทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา
- 46.1.4 บริษัทฯเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 9,091.8 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา
- 46.1.5 บริษัทฯเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 14,662.7 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2556 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานครและทางพิเศษศรีรัช ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา
- 46.1.6 บริษัทฯเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 1,048.2 ล้านบาทจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา
- 46.1.7 บริษัทฯเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 4,062.8 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา
- 46.1.8 บริษัทฯเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 6,936.4 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2556 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา
- 46.1.9 บริษัทฯย่อยเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายจำนวน 908.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาให้แก่บริษัทฯย่อยจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2546 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา
- 46.1.10 บริษัทฯย่อยเรียกร้องให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายรวมเป็นเงิน 4,724.8 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญาจากการปรับอัตราค่าผ่านทางปี 2551 และปี 2556 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญา

46.1.11 บริษัทย่อยเรียกกร้องให้กทพ. ชดเชยรายได้สำหรับปี 2542 และปี 2543 ที่ขาดไปจากการที่รัฐอนุญาตให้มีการก่อสร้างส่วนต่อขยายโครงการทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงระหว่างอนุสรณ์สถานถึงรังสิต ซึ่งถือเป็นทางแข่งขันตามสัญญาและส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินของบริษัทย่อยคิดเป็นค่าเสียหายจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาท (ไม่รวมดอกเบี้ย) จำนวน 1,790 ล้านบาท

วันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำชี้ขาดข้อพิพาทโดยให้กทพ. ชำระเงินตามที่บริษัทย่อยเรียกกร้องพร้อมดอกเบี้ย

วันที่ 3 พฤษภาคม 2556 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ

วันที่ 21 กันยายน 2561 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้นโดยให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ได้ชี้ขาดให้กทพ. ชำระเงินค่าชดเชยรายได้สำหรับปี 2542 และปี 2543 ที่ลดลงจากประมาณการตามสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ดให้แก่บริษัทย่อยเป็นเงินจำนวนรวม 1,790 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเงินชดเชยรายได้สำหรับปี 2542 จำนวน 730.8 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน 2543 จนกว่า กทพ. จะชำระเสร็จสิ้น และเงินชดเชยรายได้สำหรับปี 2543 จำนวน 1,059.2 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2544 จนกว่า กทพ. จะชำระเสร็จสิ้น โดยกทพ. จะต้องปฏิบัติตามคำพิพากษาให้เสร็จสิ้นภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาซึ่งครบกำหนดในวันที่ 20 ธันวาคม 2561

**46.2 ข้อพิพาทที่กทพ. เป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย จำนวน 3 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 1,589.2 ล้านบาท**

46.2.1 กทพ. เรียกกร้องให้บริษัทฯชดใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดทำทางเข้า - ออกของผู้ร้องเรียน และค่าจัดทำท่อรับน้ำฝนจากฟรีโฟลว์รวมเป็นเงิน 0.4 ล้านบาท

46.2.2 กทพ. เรียกกร้องให้บริษัทย่อยดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษอุดรรัถยา ส่วนที่ 2 ตามเงื่อนไขของสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด และให้ชดใช้เงินจำนวน 1,587.7 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา

46.2.3 กทพ. เรียกกร้องให้บริษัทย่อยรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่อาคารศูนย์ควบคุม (บางพูน) จำนวน 1.1 ล้านบาท



**46.3 ข้อพิพาทที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้ยื่นเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินกระบวนการพิจารณาในชั้นคณะผู้พิจารณา จำนวน 5 เรื่อง โดยมีมูลค่าฟ้องร้องจนถึงวันที่ยื่นข้อพิพาททั้งสิ้นประมาณ 78,181.9 ล้านบาท**

- 46.3.1 บริษัทฯขอให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายจำนวน 592.9 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา จากการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 สำหรับทางพิเศษเฉลิมมหานคร และทางพิเศษศรีรัช ที่ไม่สอดคล้องกับสัญญา
- 46.3.2 บริษัทฯขอให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหายจำนวน 289.3 ล้านบาทพร้อมดอกเบี้ยตามสัญญา จากการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 สำหรับทางพิเศษศรีรัช ส่วนดี ไม่สอดคล้องกับสัญญา
- 46.3.3 บริษัทฯขอให้กทพ. ชดใช้เงินค่าเสียหาย จำนวน 24.9 ล้านบาท และดอกเบี้ยตามสัญญาจากการปรับเพิ่มอัตราค่าผ่านทางในปี 2561 สำหรับทางพิเศษอุดรรัถยา ไม่สอดคล้องกับสัญญา
- 46.3.4 บริษัทฯขอให้กทพ. ชดเชยรายได้ค่าผ่านทางปี 2544 ถึงปี 2560 สำหรับส่วนที่ลดลงจากประมาณการรายได้ตามที่ระบุในสัญญาโครงการทางด่วนสายบางปะอิน - ปากเกร็ด เนื่องจากผลกระทบจากทางแข่งขันเป็นเงินจำนวน 46,300.2 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยคำนวณสะสมจนถึงวันที่ 30 เมษายน 2562 เป็นจำนวน 25,925.3 ล้านบาท และชดใช้ดอกเบี้ยของต้นทุนเงินค่าเสียหายจำนวน 46,300.2 ล้านบาท คำนวณนับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2562 จนกว่า กทพ. จะชดใช้ต้นทุนเงินชดเชยพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 72,225.5 ล้านบาท ให้แก่บริษัทฯจนเสร็จสิ้น
- 46.3.5 บริษัทฯได้ขอให้กทพ. ชดเชยรายได้ค่าผ่านทางปี 2561 สำหรับส่วนที่ลดลงจากประมาณการเนื่องจากผลกระทบจากทางแข่งขันเป็นเงินจำนวน 4,771 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยคำนวณสะสมจนถึงวันที่ 29 ตุลาคม 2562 เป็นจำนวน 278.3 ล้านบาท และชดใช้ดอกเบี้ยของต้นทุนเงินค่าเสียหายจำนวน 4,771 ล้านบาท คำนวณนับตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม 2562 จนกว่า กทพ. จะชดใช้ต้นทุนเงินชดเชยพร้อมดอกเบี้ยจำนวน 5,049.3 ล้านบาท ให้แก่บริษัทฯจนเสร็จสิ้น

#### 47. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	2563			
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
<b>สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>				
สินทรัพย์ทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรหรือขาดทุน				
- หน่วยลงทุน	-	761	-	761
สินทรัพย์ทางการเงินซึ่งวัดมูลค่ายุติธรรม				
ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
- ตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน	15,441	-	-	15,441
- ตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	-	-	400	400
<b>หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	186	-	186
<b>สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม</b>				
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	321	321
<b>หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม</b>				
หุ้นกู้	-	38,673	-	38,673

(หน่วย: ล้านบาท)

	2562							
	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
<b>สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>								
เงินลงทุนชั่วคราว								
หน่วยลงทุน	-	1,158	-	1,158	-	1,137	-	1,137
เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขาย	16,697	-	-	16,697	16,697	-	-	16,697
<b>หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม</b>								
ตราสารอนุพันธ์								
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	113	-	113	-	113	-	113
<b>สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม</b>								
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	321	321	-	-	321	321

## 48. เครื่องมือทางการเงิน

### 48.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

บริษัทฯ กำหนดให้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยผันแปร การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

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

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- อัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคิดลดรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ความเสี่ยงด้านเครดิตของกลุ่มสัญญาส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงและรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน

ทั้งนี้ ส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงที่รับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนมีจำนวนที่ไม่เป็นสาระสำคัญ

### 48.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้ภาษีได้สัญญาสัมปทานเงินลงทุน เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น หนี้สินตามสัญญาเช่า เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน และหุ้นกู้ กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าวและมีนโยบายในการบริหารความเสี่ยงดังนี้

### ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานเงินฝากกับธนาคารและสถาบันการเงิน และเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน ยกเว้นตราสารอนุพันธ์ซึ่งได้เปิดเผยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียไว้ในหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

#### ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงโดยกำหนดให้มีนโยบายและขั้นตอนในการควบคุมการให้สินเชื่ออย่างเหมาะสม ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงไม่คาดว่าจะเกิดผลขาดทุนทางการเงินที่มีสาระสำคัญ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทมีการติดตามยอดคงค้างของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทานอย่างสม่ำเสมอ

กลุ่มบริษัทพิจารณาการด้อยค่าทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน อัตราการตั้งสำรองของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณโดยพิจารณาจากอายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระสำหรับกลุ่มลูกหนี้ที่มีรูปแบบของความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน โดยจัดกลุ่มลูกหนี้ตามประเภทของลูกหนี้ การคำนวณผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนึงถึงผลของความน่าจะเป็นถ่วงน้ำหนัก มูลค่าของเงินตามเวลาและข้อมูลที่มีความสมเหตุสมผลและสามารถสนับสนุนได้ที่มีอยู่ ณ วันที่รายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอดีต สภาพการณ์ปัจจุบันและการคาดการณ์สถานะเศรษฐกิจในอนาคต

#### เครื่องมือทางการเงินและเงินฝากธนาคาร

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับยอดคงเหลือกับธนาคารและสถาบันการเงินโดยจะลงทุนกับคู่สัญญาที่ได้รับการอนุมัติแล้วเท่านั้นและอยู่ในวงเงินสินเชื่อที่กำหนดให้กับคู่สัญญาแต่ละราย โดยวงเงินสินเชื่ออาจมีการปรับปรุงในระหว่างปี การกำหนดวงเงินดังกล่าวเป็นการช่วยลดความเสี่ยงของการกระจุกตัวและบรรเทาผลขาดทุนทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นจากผิดนัดชำระของคู่สัญญา

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตของตราสารหนี้และตราสารอนุพันธ์ไม่สูงมากนักเนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

## ความเสี่ยงด้านตลาด

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านตลาด 2 ประเภท ได้แก่ ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน และความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

### ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเจ้าหนี้ค่างาน โครงการเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทมียอดคงเหลือของหนี้สินทางการเงินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศจำนวนเงินประมาณ 101 ล้านบาท 0.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 0.1 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ (2562: 102 ล้านบาท 0.6 ล้านยูโร 0.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 0.1 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์) ซึ่งไม่ได้มีการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (หนี้สินส่วนใหญ่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)

### ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินกู้ยืมระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยโดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะแลกเปลี่ยนระหว่างดอกเบี้ยตามอัตราผันแปรและดอกเบี้ยตามอัตราคงที่ซึ่งอ้างอิงจากมูลค่าเงินต้นและอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดร่วมกันไว้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนด หรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	2563						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย		รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย		
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	1,536	78	1,614	0.25 - 1.30
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	224	-	224	0.05 - 2.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	549	549	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	9,211	-	9,211	หมายเหตุ 12
สินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	-	-	16,602	16,602	-
	-	-	-	10,971	17,229	28,200	



(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	2563						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง
				ปรับขึ้นลง			
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด			
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,500	-	-	1,500	-	3,000	หมายเหตุ 25
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,745	1,745	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,499	-	-	25,916	-	27,415	หมายเหตุ 27
หนี้สินตามสัญญาเช่า	45	41	-	-	-	86	หมายเหตุ 30
หุ้นกู้	4,615	20,500	13,558	-	-	38,673	หมายเหตุ 28
หนี้สินทางการเงินอื่น	-	-	-	-	65	65	-
	7,659	20,541	13,558	27,416	1,810	70,984	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	2562						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย
				ปรับขึ้นลง			ที่แท้จริง
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาตลาด			(ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	520	184	704	0.35 - 1.50
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	-	1,158	1,158	-
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	206	-	206	1.50 - 2.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	482	482	-
ลูกหนี้ภายใต้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	10,860	-	10,860	หมายเหตุ 12
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	-	-	17,097	17,097	-
	-	-	-	11,586	18,921	30,507	
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	3,250	-	-	-	-	3,250	2.02 - 2.50
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,938	1,938	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,000	1,494	-	22,418	-	24,912	หมายเหตุ 27
หุ้นกู้	2,500	18,115	17,556	-	-	38,171	หมายเหตุ 28
	6,750	19,609	17,556	22,418	1,938	68,271	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	2563						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
				ปรับขึ้นลง			
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาดตลาด			
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	1,143	71	1,214	0.25 - 1.30
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	224	-	224	0.05 - 2.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	513	513	-
ลูกหนี้ภาษีได้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	9,211	-	9,211	หมายเหตุ 12
สินทรัพย์ทางการเงิน	-	-	-	-	16,602	16,602	-
	-	-	-	10,578	17,186	27,764	
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,500	-	-	1,500	-	3,000	หมายเหตุ 25
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,750	1,750	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,499	-	-	22,596	-	24,095	หมายเหตุ 27
หนี้สินตามสัญญาเช่า	26	32	-	-	-	58	หมายเหตุ 30
หุ้นกู้	4,615	20,500	13,558	-	-	38,673	หมายเหตุ 28
หนี้สินทางการเงินอื่น	-	-	-	-	60	60	-
	7,640	20,532	13,558	24,096	1,810	67,636	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	2562						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
				ปรับขึ้นลง			
	ภายใน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	ตามราคาดตลาด			
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	-	-	446	163	609	0.35 - 1.50
เงินลงทุนชั่วคราว	-	-	-	-	1,137	1,137	-
เงินฝากธนาคารสำหรับรายได้							
ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	-	206	-	206	1.50 - 2.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	474	474	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่กิจการ							
ที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	-	37	-	37	หมายเหตุ 7
ลูกหนี้ภาษีได้สัญญาสัมปทาน	-	-	-	10,860	-	10,860	หมายเหตุ 12
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	-	-	17,097	17,097	-
	-	-	-	11,549	18,871	30,420	
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>							
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	3,250	-	-	-	-	3,250	2.02 - 2.50
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	1,907	1,907	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,000	1,494	-	18,788	-	21,282	หมายเหตุ 27
หุ้นกู้	2,500	18,115	17,556	-	-	38,171	หมายเหตุ 28
	6,750	19,609	17,556	18,788	1,907	64,610	

### การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อกำไรก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 แสดงได้ดังนี้

สกุลเงิน	เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)	ผลกระทบต่อ กำไรก่อนภาษี	ผลกระทบต่อ องค์ประกอบอื่นของ ส่วนของผู้ถือหุ้น
		(พันบาท)	(พันบาท)
บาท	+ 0.25	57,600	35,757
	- 0.25	(57,643)	(35,757)

การวิเคราะห์ผลกระทบข้างต้นจัดทำขึ้นโดยใช้สมมติฐานว่าจำนวนเงินกู้ยืมระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด และตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ตลอด 1 ปี และยังถือเสมือนว่าอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดของเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวไม่ได้มีอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้แล้ว ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจึงมีผลกระทบต่อดอกเบี้ยที่ต้องชำระตลอด 12 เดือนเต็ม

### ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินประมาณร้อยละ 16.4 ที่จะครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เมื่อเทียบกับมูลค่าตามบัญชีทั้งหมดของหนี้สินดังกล่าวที่แสดงอยู่ในงบการเงิน (2562: ร้อยละ 13.4) (เฉพาะบริษัทฯ: ร้อยละ 16.3 2562: ร้อยละ 13.2) กลุ่มบริษัทได้ประเมินการกระตุกตัวของความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินเพื่อนำไปชำระหนี้สินเดิมและได้ข้อสรุปว่าความเสี่ยงดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ กลุ่มบริษัทมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งของเงินทุนที่หลากหลายอย่างเพียงพอ

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

## งบการเงินรวม

	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	3,000	-	-	3,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,745	-	-	1,745
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	46	44	-	90
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	3,745	9,632	14,049	27,426
หุ้นกู้	-	4,615	20,500	13,585	38,700
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	-	13,151	30,176	27,634	70,961
<b>ตราสารอนุพันธ์</b>					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	12	-	174	186
<b>รวมตราสารอนุพันธ์</b>	-	12	-	174	186

(หน่วย: ล้านบาท)

## งบการเงินเฉพาะกิจการ

	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
<b>รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	3,000	-	-	3,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	1,750	-	-	1,750
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	26	36	-	62
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	3,092	6,967	14,049	24,108
หุ้นกู้	-	4,615	20,500	13,585	38,700
<b>รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์</b>	-	12,483	27,503	27,634	67,620
<b>ตราสารอนุพันธ์</b>					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	12	-	174	186
<b>รวมตราสารอนุพันธ์</b>	-	12	-	174	186

### 48.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯมีหนี้สินทางการเงินประเภทระยะยาวที่มูลค่าตามบัญชีแตกต่างจากมูลค่ายุติธรรม คือ หนี้กู้ยืม ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 38,700 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 39,866 ล้านบาท (2562: มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 38,171 ล้านบาท และมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 39,829 ล้านบาท)

กลุ่มบริษัทมีวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน ดังนี้

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

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม



#### 48.4 การกระทบยอดรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่ายุติธรรมเป็นประจำและมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3

ไม่มีการเคลื่อนไหวของรายการสินทรัพย์ทางการเงินที่มีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 3 ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

#### 49. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์หลักของบริษัทฯในการบริหารจัดการทุน คือ การจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมเพื่อการดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น

บริษัทฯบริหารจัดการสถานะของทุนโดยใช้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt-to-Equity Ratio) เพื่อให้สอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งต้องรักษาระดับของอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนนี้ให้ไม่เกิน 2.5 ต่อ 1

#### 50. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีมติให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเพื่ออนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2563 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท การจ่ายเงินปันผลขึ้นอยู่กับการอนุมัติของที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

#### 51. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564



**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